



Handelshögskolan  
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

## Lokalisering av övervakade uppställningsplatser för lastbilar i harmonisering med kör- och vilotidsregler

Seminariearbete C-nivå i logistik  
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet  
Höstterminen 2008

<b>Författare:</b>	<b>Födelseår:</b>
Andrea Morwing,	1972
Anneli Sjöstrand,	1957
Siv Lindgren,	1980

## **Förord**

Vi vill tacka följande personer för deras hjälp och engagemang i processen att skriva vår uppsats. Peter Rosén vår handledare på Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet som guidat oss på rätt väg och gett oss tips, idéer och rekommendationer under skrivandets gång. Per-Arne Nilsson på Länskriminalen vid Polismyndigheten i Västra Götaland som samarbetat med oss under en längre tid och försett oss med såväl information som kontakter. Vi vill även rikta ett stort tack till alla de personer vi intervjuat.

Vi tackar även våra familjer och vänner som ställt upp och passat barn, hund och katt och stöttat oss under denna period.

Göteborg den 8 januari 2009

Andrea Morwing

Anneli Sjöstrand

Siv Lindgren

## Sammanfattning

Det växande problemet med stölder av såväl gods som fordon under transport är något som fått mer och mer fokus i media under det gångna året. När vi för knappt ett år sedan började intressera oss för problematiken var det inte lika uppmärksammat som idag. För yrkeschaufförerna innebär denna ökande hotbild att de känner sig otrygga och de vill ha en säkrare arbetsmiljö. Ett led i arbetet mot detta skulle vara att införa övervakade uppställningsplatser vars lokalisering harmoniserar med gällande regler för kör- och vilotider i Sverige och i Europa.

Syftet med uppsatsen är bland annat att utveckla riktlinjer för att finna lämpliga lokaliseringar för placering av övervakade uppställningsplatser. För att göra detta har vi valt att kombinera ett deskriptivt och explorativt forskningssätt. Vi har tittat på tidigare gjorda studier samt gjort ett flertal intervjuer med relevanta intressenter. Till detta har vi adderat den viktigaste faktorn, lagstiftningen, och därefter beräknat lämpliga lokaliseringar. För att få en applicerbar struktur är vissa begränsningar satta, så som att vi håller oss till den mest utsatta branschen, elektronikgods, samt att det geografiska området som studeras är från Stockholm och söderut.

Uppställningsplatser fungerar på två sätt, dels för att skydda godset men även för att trygga chaufförens miljö. Därför har vi tittat närmre på sömn, trötthet i trafiken samt på vilket sätt godsets säkerhet påverkar chaufförens sinnelag ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vi berör även vilka behov chaufförerna har vid en uppställningsplats, hur finansieringen av en sådan bör se ut samt utformningen av denna.

I våra slutsatser konstaterar vi att risken för stöld varierar beroende på vilken typ av gods som fraktas. De flesta branscher har inga problem med angrepp och anser därför inte att det föreligger något behov av övervakade uppställningsplatser. Då vi koncentrerat oss på elektronikbranschen anser de intervjuade intressenterna dock att en uppställningsplats är en prioriterad fråga. Efter att ha studerat kartan hittade vi tre orter där behovet är som störst och vi pekar ut precisa korsningar där vi anser att den absolut mest gynnsamma placeringen är. I första hand rekommenderar vi logistikcentrat Torsvik strax söder om **Jönköping** då det dels ligger bra till avståndsmässigt mot de hubbar vi utgår från, samt att mycket elektronikgods rör sig i de kretsarna. Vi markerar även strax norr om **Helsingborg** och **Södertälje** Syd som bra geografiska lägen vid beräkningar med KOV. Finansieringen av dessa bör ske i samarbete med Vägverket, kommuner, drivande samarbetspartners, försäkringsbolag, branschorganisationer med flera. Vi anser det vara Vägverkets uppgift att ta tag i saken men inte att stå ensam med allt ansvar.

Det som är viktigt att komma ihåg är dock att det aldrig går att förhindra stölder. Ju mer raffinerade säkerhetsmetoder som används, desto slugare blir brottslingarna. För att nå en förändring krävs en ändring i tankebanorna hos alla aktörer som skapar medvetenhet och öppenhet, och det krävs samarbete mellan polis, primära intressenter och försäkringsbolag för att få bukt med problemet.

# Innehållsförteckning

Förord .....	2
Sammanfattning .....	3
Innehållsförteckning .....	4
Figur- och tabellförteckning .....	6
Förkortningar och begreppsförklaringar .....	7
1 Inledning .....	8
1.1 Bakgrundsbeskrivning .....	8
1.2 Problembeskrivning och problemanalys .....	8
1.3 Syfte .....	10
1.4 Frågeställning .....	10
1.5 Avgränsningar .....	10
1.6 Disposition .....	11
2 Metod .....	12
2.1 Vetenskapligt synsätt .....	12
2.2 Forskningsansats .....	12
2.3 Forskningsmetod .....	13
2.4 Primär- och sekundärdata .....	14
2.5 Sanningskriterier .....	14
2.6 Källkritik .....	16
3 Litteraturgenomgång .....	17
3.1 Intressenter .....	17
3.2 Stölder .....	19
3.2.1 Vad stjäls .....	19
3.2.2 Var stjäls det .....	20
3.2.3 Hur stjäls det .....	21
3.2.4 Trender inom stöld .....	22
3.3 Trafik- och transportsäkerhet .....	24
3.3.1 Trafiksäkerhet/Chaufför .....	24
3.3.2 Dragbil .....	24
3.3.3 Trailer .....	25
3.3.4 Ny revolutionerande teknisk lösning .....	26
3.4 Sömnstudier .....	26
3.5 Övervakade uppställningsplatser .....	27
3.5.1 Lokalisering .....	27
3.5.2 Utformning av övervakade uppställningsplatser .....	30
3.5.3 Uppställningsplatser i andra EU- länder .....	31
3.6 Finansiering – Kalkyl .....	31

3.6.1	Vägverkets finansiering.....	32
3.6.2	Strukturstöd och regionala medel.....	33
3.6.3	Finansieringen diskuteras för kommande testprojekt.....	33
3.7	Kör- och vilotidsregler.....	34
3.7.1	Kör- och vilotidslagen KOV.....	34
3.7.2	Vägarbetstidslagen VATL.....	36
3.7.3	Behov av två lagar.....	36
3.7.4	Färdskrivare.....	37
3.7.5	Påföljder vid överträdelser.....	37
4	Intervjuer.....	38
4.1	Branschorganisationen.....	38
4.2	Länskriminalen.....	40
4.3	Representant för yrkesförarrådet.....	42
4.4	Speditör 1.....	44
4.5	Speditör 2 / Forskare.....	48
4.6	Säkerhetskonsult.....	52
4.7	Trafikpolis 1.....	53
4.8	Trafikpolis 2.....	56
4.9	Trafikpolis 3.....	57
4.10	Varuägare.....	58
4.11	Vägverket Konsult 1.....	59
4.12	Vägverket 2.....	62
5	Analys och resultat.....	63
5.1	Stölder.....	63
5.2	Säkerhet.....	64
5.3	Sömnstudier.....	66
5.4	Övervakade uppställningsplatser.....	66
5.5	Finansiering.....	69
5.6	Kör- och vilotidsregler.....	70
5.7	Resultat.....	72
6	Slutsatser och rekommendationer.....	73
7	Förslag till fortsatt forskning.....	79
	Källförteckning.....	80
	Förteckning över bilagor.....	85

## Figur- och tabellförteckning

<i>Figur 1. Intressenter i transportförsörjningskedjan uppdelade på primära och sekundära intressenter.</i> .....	17
<i>Figur 2. Statistik från södra samverkansområdet år 2007. Källa (Holm L, Nilsson P-A, 2007)</i> .....	19
<i>Figur 3. Angrepp mot transportnäringen fördelat per kommun år 2007. Källa: (Holm L, Nilsson P-A, 2007)</i> .....	20
<i>Figur 4. Fördelning över hur godset stjäls ur lastbilar i södra samverkansområdet, statistik från år 2007. Källa: (Holm L, Nilsson P-A, 2007)</i> .....	21
<i>Figur 5. Utsatta platser för tillgrepp mot lastbilstraffiken under 2008.</i> .....	22
<i>Figur 6. Brottsutveckling fördelad per län. Källa: (Holm L, Nilsson P-A, 2007)</i> .....	24
<i>Figur 7. KingPin: Låset är tillverkat för att stå emot stor åverkan av verktyg. Källa: (Safeload, 2008)</i> .....	25
<i>Figur 8. Goliatlås: Ett enkelt sätt att skydda släpet mot stöld genom att låsa dragöglan Källa: (Safeload, 2008)</i> .....	25
<i>Figur 9. Inbyggda larmsensorer för larmstängsel runt lastbilarna. Källa: (Hellerstedt, 2008)</i> .....	26
<i>Figur 10. De största och viktigaste svenska transportstråken. Tröskelvärdena för flödena i ett stråk (täckte totalt in &gt;2/3 av de svenska godstransporterna i vikt och i värde) var 8 miljoner ton resp. 200 miljarder kronor per år. Om ett stråk endast uppfyller viktkriteriet är linjen streckad, medan heldragen linje uppfyller både värde- och viktkriteriet. Källa: (Lammgård, 2007)</i> .....	28
<i>Figur 11. Hybridkarta över Torsvik som vi anser lämplig för lokalisering av övervakad uppställningsplats. Källa: (Eniro, 2009)</i> .....	75
<i>Figur 12. Hybridkarta över Södertälje där vi vill lokalisera en övervakad uppställningsplats. Källa: (Eniro, 2009)</i> .....	76
<i>Figur 13. Hybridkarta över Helsingborgsområdet där vi tycker det vore lämpligt att placera en övervakad uppställningsplats. Källa: (Eniro, 2009)</i> .....	77
<i>Figur 14. Växelspak för säkrare körning. Källa: (Volvo Trucks Sweden AB)</i> .....	87
<i>Figur 15. Vad gör ett parkeringsområde osäkert? Källa: (Dillén, 2006)</i> .....	88
<i>Figur 16. Vad gör ett parkeringsområde säkert? Källa: (Dillén, 2006)</i> .....	89
<i>Figur 17. Bilden visar en vision av en uppställningsplats enligt Vägverkets kravspecifikation 2006. Källa: (Franklin, Celay, 2006)</i> .....	90
<i>Figur 18. Vägskylt som visar antal lediga Lastbilsparkeeringsplatser. Källa: (Fahrschule, 2008)</i> .....	92
<i>Tabell 1. Fördelningen av brottsmetoder med avseende på transporter i TAPA under fyra år. Källa: (Ekwall, 2008)</i> .....	23
<i>Tabell 2. Avståndstabell mellan hubbar och införselportar angivet i km.</i> .....	29
<i>Tabell 3. Kostnadskalkyl för övervakad uppställningsplats. Källa: (Vägverket, Thalin Consulting AB, 2007)</i> .....	32
<i>Tabell 4. Delkostnader för byggande av övervakad uppställningsplats i Klevshult.</i> .....	33
<i>Tabell 5. Avståndstabell i körtid, beräknat på att chauffören kör 80km/h.</i> .....	68

## Förkortningar och begreppsförklaringar

**ADR:** European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. Internationell lag över hanteringen med farligt gods.

**ADR-S:** Den svenska varianten av ADR som ges ut av Myndigheten för beredskap och samhällsskydd (MBS). ADR-S kapitlet som använts i uppsatsen är 1.10.

**ATL:** Arbetstidslagen. Enligt denna lag ska alla yrkeskategorier ha minst mellan 9 till 11 timmars sammanhängande dygnsvila.

**Farligt Gods:** Med farligt gods avses gods som består av eller innehåller; explosiva ämnen eller föremål, gaser, brandfarliga vätskor, brandfarliga fasta ämnen, radioaktiva ämnen, frätande ämnen och övriga farliga ämnen och föremål. För vidare information se Myndigheten för beredskap och samhällsskydd (MBS). Före 1 januari 2009 hette de Räddningsverket.

**HUB:** Är ett annat ord för nav eller centralterminal där många länkar i ett navsystem sammanstrålar från flera olika punkter. Ibland beskrivs det som ekrar som från navet strålar ut mot andra signifikanta punkter. På Engelska benämns systemet som Hub and Spoke.

**JIT:** Just-In-Time Inleveranser av varor till ett företag kommer vid en förutbestämd tid och ofta inom ett redan angivet tidsfönster. För att detta ska fungera krävs att planeringen av inleveranser är välgjord och tillförlitlig. Med bra planering kan även långväga tågtransporter anlända inom ett specifikt tidsfönster. Fördelen som många ser är att det inte behövs stora centrallager.

**KOV:** Kör- och vilotidsregler. EU har i stort sett samma regler när det gäller kör- och vilotider inom Europa med eventuella nationella undantag. Dessa regler är skrivna för att alla som arbetar inom vägtransporter ska ha goda arbetsförhållanden.

**NTF:** Nationalförening för trafiksäkerhetens främjande.

**RÅ:** Riksåklagaren. Riksåklagaren är chef för åklagarmyndigheten i Sverige.

**SIKA:** Statens Institut för Kommunikationsanalys.

**Södra Samverkansområdet:** Polismyndigheterna i Västra Götaland, Skåne, Kronoberg, Jönköping och Halland.

**Slottid:** Med slottid menar vi det tidsfönster som speditören har för att lasta eller lossa godset vid en terminalens lastbrygga.

**TAPA-EMEA:** Transported Asset Protection Association – Europa Mellan Östern och Asien: Organisationen tar fram internationella riktlinjer och standarder för gods säkerhet. Det är viktigt att tillverkarna och mottagarna har kunskap om hur olika länder ska säkra högvärdigt gods. De arbetar även med att ta fram ett gemensamt sätt för att bekämpa brottsligheten mot gods under transport.

**VATL:** Vägarbetstidslagen. Denna lag reglerar hur mycket om en anställd inom vägtransporter får arbeta och hur rasterna ska förläggas. Lagen gäller alla chaufförer som är stationerade i Sverige oavsett om de kör internationella eller nationella körningar.

**VTI:** Statens väg- och transportforskningsinstitut.

**Yrkesförarkompetensbevis:** Förordning (2007:1470) om yrkesförarkompetens.

# 1 Inledning

I detta kapitel beskrivs bakgrund, problembeskrivning, syfte, frågeställning, avgränsningar och dispositionen som ligger till grund för hela uppsatsen.

## 1.1 Bakgrundsbeskrivning

I och med den ständigt ökande globaliseringen i världen minskar de relativa avstånden. Detta beror på att kostnaderna för att överbrygga avstånden drastiskt minskar när det gäller såväl tid som ekonomiska faktorer. Dagens internationalisering innebär att transportsystemen stäcker sig över hela världen och det är nu möjligt att frakta varor utan några större hinder från alla världens hörn. Import från Kina och export till Brasilien tillhör vardagen eftersom handeln med varor och tjänster ständigt växer. I och med det ökande antalet transporter stiger kraven på att dessa utförs på ett så säkert sätt som möjligt. Sverige har i en internationell jämförelse kommit långt i strävandet att skapa säker vägtrafik. Bidragande faktorer till detta är att infrastrukturen är välutbyggd, vi har väl fungerande hastighetsbegränsningar och vägarna är av bra kvalitet. Genom att öka nivån på trafiksäkerhet utvinns stora samhällsekonomiska och personliga vinster. För effektiv logistik är det nödvändigt med hög säkerhet för såväl förare, fordon och gods, till exempel när det gäller skicket av bromsarna, säkerhetsutrustning i fordon och trailer och sist men inte minst att reglerna för förarnas kör- och vilotider följs, KOV, följs.

Efter en artikelserie i Göteborgs Posten, som publicerades under våren 2008 och som handlade om att antalet våldsbrott mot transportföretagen ökar i Sverige, väcktes vårt intresse att skriva en uppsats rörande detta. Vi började fundera på vad som kan göras för att gods på ett så säkert sätt som möjligt kan levereras från fabrik till slutkund. I en transportkedja finns det många inblandade aktörer, allt från tillverkare, åkeri och försäkringsbolag till speditörer och slutkund. Alla dessa blir direkt eller indirekt drabbade när ett missöde inträffar med transporten. Trenden är att problemet med stölder flyttar ut till vägarna istället för att ske från lager och butiker. Vägtransportstölderna ökar med nio procent årligen. (Lerneby, 2008)

Förutom artikelserien i GP fördjupades vårt intresse för ämnet under ett seminarium på Logistikmässan i Göteborg i maj 2008 där samtliga deltagare visade på att detta är ett problem som behöver tas på allvar. Dock är ansvarsfördelningen fortfarande en olöst gåta.

## 1.2 Problembeskrivning och problemanalys

Utvecklingen inom fordonsindustrin tycks hitintills ha varit mer inriktad på teknisk prestanda med starkare och mer miljövänliga motorer, än säkerhet i form av lås och larm för att skydda gods. Hjälp för chauffören under färd har utvecklats i form av färdskrivare, alkolås och backkameror, men när chauffören har sin vila är skyddet sämre. Då chaufförer tvingas ta sin dygnsvila vid rastplatser utmed motorvägar med en osäker omgivning påverkas deras möjlighet till att koppla av och utnyttja vilan på det sätt som är avsett. Stölder av gods ur lastbilar under dessa tillfällen är inte ovanliga och det är en mental påfrestning för chaufförerna att ha en konstant oro för såväl godset som för sin egen säkerhet. Förare till lastbilar är inte maskiner utan människor som enligt Maslow behöver få sina grundbehov, det vill säga de kroppsliga och behovet av trygghet, tillfredsställda (Eriksson-Zetterquist, 2005). Detta kan bidra till bland annat försämrad sömn och därmed finns faran att de utgör en trafiksäkerhetsrisk på vägarna under körning dagen efter en natts dålig sömn.



Vissa hjälpmedel för att skydda gods finns på marknaden men vi anar en ovilja hos åkerierna att investera i dessa. Exempel på säkerhetsanordningar är larmtrådar insydda i kapellet och så kallade Goliatlås som kommer att beskrivas mer ingående senare i uppsatsen. De rastplatser som idag finns för chaufförer att utnyttja är i regel dåligt upplysta och med mycket vegetation i närområdet, vilket inte bidrar till att skapa en trygg atmosfär för de sovande chaufförerna.

Då chaufförernas arbetsförhållanden skiljer sig markant från många andra yrkeskårers finns speciella lagar och regler som styr hur länge de får köra som längst och hur länge de måste vila innan de får återuppta körningen igen, nämligen vägarbetstidslagen, VATL, och KOV. En fundering vi har är om och i så fall hur dessa skulle kunna förändras för att främja trafik- och transportsäkerheten.

Inför den här uppsatsen studerade vi tidigare skrivna rapporter om övervakade uppställningsplatser med rekommendationer om fortsatta studier och utvecklingsområden. Dessa har dock enbart tagit upp områden som skulle vara lämpliga lokaliseringar sett utifrån brottsstatistik och godsflöden. De har inte tagit hänsyn till KOV men förslår ”överlag måste en mer noggrann placering av rekommenderade uppställningsplatser analyseras med stor hänsyn till de regler som gäller för raster och vila.” (Lammgård, 2008). Vi har därför valt att vidareutveckla detta, var lokaliseringen bör vara för att harmonisera med KOV.

För att nämna ett exempel så lokaliserades det en rastplats i Ödeshög för några år sedan under en testperiod, men det framkom snabbt att denna inte var eftertraktad då lokaliseringen av denna var fel. Här hade planerarna inte sett varken till KOV eller till chaufförernas behov, vilket resulterade i att den inte används. (Nilsson P.-A. 1., 2008) Mer om detta tas upp senare i uppsatsen. Vi vill undvika detta genom att se till fler parametrar så som de faktiska förutsättningarna chaufförer lever under, exempelvis KOV, sin sociala samvaro samt stress. En annan företeelse vi saknade hos de tidigare rapporter vi läst var att fler intressenter skulle få komma till tals. Vår ambition är därför att kontakta fler parter och genomföra djupintervjuer med dessa.

De tidigare rapporterna har visat att det finns ett tydligt intresse och behov hos de inblandade intressenterna av övervakade uppställningsplatser då problemet med stölder ökar. Flera myndigheter såsom Vägverket, Räddningsverket och Länskriminalen har visat intresse att driva detta vidare då de har tagit utomstående konsulter till hjälp för att förbereda förslag till övervakade uppställningsplatser. Håkan Larsson sa under sin installationsföreläsning som gästprofessor vid Handelshögskolan, att i och med det ökade värdet på det transporterat gods blir säkerhetsfrågan av allt större vikt, något som andra forskare inom området instämmer i. Han varnade även om att den allt mer utvecklade tekniken kan ställa till det, då den ger såväl informationsägarna som de kriminella uppgifter om vad som transporteras. Håkan Larsson ansåg även att miljö, informationsteknologi, säkerhet och risk är framtida forskningsområden (Larsson H. , 2008) något vi tar fasta på i och med denna uppsats.

### **1.3 Syfte**

Syftet med denna uppsats är att utveckla riktlinjer för att, i harmonisering med kör- och vilotidsreglerna, finna lämpliga lokaliseringar av övervakade uppställningsplatser. Vi avser även att undersöka hur dessa platser bör finansieras.

### **1.4 Frågeställning**

Vi har valt att formulera en huvudfråga och en underfråga för att kunna besvara vårt syfte med uppsatsen.

Huvudfrågan är:

- Var bör övervakade uppställningsplatser lokaliseras för att harmonisera med kör- och vilotidsreglerna?

Underfrågan som vi formulerat lyder:

- Hur bör de övervakade uppställningsplatserna finansieras?

### **1.5 Avgränsningar**

Ämnet ”stölders under transport” är väldigt omfattande vilket kräver tydliga avgränsningar. Vi vill begränsa vårt arbete till lastbilstransporter som väger över 10 ton, då den statistik som hänvisas till använder sig av den begränsningen. Dessutom ska de lastbilar vi tittar på i huvudsak frakta elektronik såsom datorer och platta TV-skärmar, då detta är det mest stöldbärliga godset (Nilsson, P-A, 2, 2008).

Försäkringar med olika villkor och olika premieberäkningar är invecklat och svår överskådligt och därför vi väljer att hålla oss ifrån detta eftersom det annars skulle bli en alltför omfattande studie. Vi kommer inte heller att göra någon beskrivning över de olika typer av lastbärare som finns på marknaden utan syftar i allmänhet på gardintrailers när vi talar som lastbilar. I annat fall anges då detta.

## 1.6 Disposition

Uppsatsen inleds med uppsatsformalia så som en framsida, förord, sammanfattning, innehållsförteckning och en figur- och tabellförteckning. Uppsatsen delas in i sju kapitel, detta för att få en struktur och för att det blir enklare för läsaren att navigera sig igenom den.

- **Inledningskapitlet** ger läsaren information som behövs för att sätta sig in i det valda ämnet och varför vi anser att det föreligger ett problem. Kapitlet leder fram till ett syfte som utmynnar i två frågeställningar som är formulerade för att besvara syftet med denna uppsats. Efter frågeställningarna redogörs här även för de avgränsningar som medvetet gjorts.
- **Metodkapitlet** redogör och ger läsaren mer insikt för de val vi gjort. Vi motiverar våra val och förklarar hur vi tänker genomföra studien. Kapitlet i sig är av klassisk karaktär och återfinns i de flesta uppsatser. Läsaren får veta vilket vetenskapligt synsätt vi valt att använda oss av och hur vår forskningsansats ser ut. Vi beskriver här vilken data och vilka datainsamlingsmetoder vi har använt oss av. Metodkapitlet beskriver även uppsatsens reliabilitet, validitet och generaliserbarhet.
- **Litteraturgenomgången** presenterar den teori i form av sekundärdata som ligger till grund för kommande analys. Avsnittet är skrivet för att ge läsaren de verktyg som behövs för att mer utförligt sätta sig in i och förstå det problem som vi försöker hitta en lösning till. Här introducerar vi läsaren till tidigare gjorda studier inom ämnet. Det finns härifrån och framåt en genomgående rubrikstruktur som återkommer såväl i intervjuerna som i analysen, detta för att läsaren lättare ska känna igen sig och snabbt kunna hitta i arbetet. Rubrikerna är stödler, säkerhet, sömn, uppställningsplatser, finansiering och KOV.
- **Intervjukapitlet** består av sammanställd primärdata som samlats in, sällats och sorterats. Det följer en struktur liknande den inom litteraturgenomgången med en förhoppning om att läsaren ska få en ökad kunskap om vad de olika intressenterna tycker om de problem vi beskriver. Under vissa intervjuobjekt finns det ytterligare en rubrik i slutet, Unikt, som innefattar något som den personen varit ensam om att ta upp och som författarna ansett vara relevant information.
- **I analys- och resultatkapitlet** jämför vi litteraturstudien och intervjuerna och ställer de olika intressenternas åsikter mot varandra. Tanken med analysen och resultatet är att vi med hjälp av det insamlade materialet ska kunna ge läsaren och oss själva insikten om vad slutsatserna kommer att bli.
- **Slutsatser och rekommendationer** visar våra egna åsikter kring det analyserade materialet i kapitlet innan. Vi redogör för våra reflektioner och ger rekommendationer om utformning, finansiering samt var vi tycker de övervakade uppställningsplatser bör lokaliseras med avseende på KOV och andra för oss relevanta parametrar.
- **Förslag till fortsatt forskning** redogör vilka områden vi anser det bör forskas vidare inom.
- **Källförteckningen** presenterar de referenser, studier, intervjuer och källor vi använt oss av i uppsatsen.

## 2 Metod

Detta kapitel förklarar hur vi gått till väga vid informationsinsamlandet och motiverar våra gjorda val.

### 2.1 Vetenskapligt synsätt

Den akademiska världen definierar i huvudsak två vetenskapliga synsätt, positivism och hermeneutik.

Positivismen utgår från naturvetenskapen. Allt ska kunna verifieras med empirisk data och utgå från logiska resonemang. Målet med detta synsätt är att förklara och söka ”orsak-verkan”samband. Det ges inte utrymme för egna tolkningar utan de resultat som nås ska vara objektiva.

Inom hermeneutiken sätts de egna tolkningarna och värderingarna i centrum. Synsättet är en bra grund för samhällsvetenskapliga och humanistiska studier, där känslor och sinnesuttryck förstås tillsammans med data. Forskaren bör se objektet ur en subjektiv vinkel och samtidigt se till helheten. (Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., & Wängnerud, L, 2004)

Vårt synsätt stämmer mest överens med det hermeneutiska eftersom den empiri vi avser att använda oss av till stor del kommer att baseras på tolkningar och vara av subjektiv karaktär. Intervjuer är alltid färgade av den intervjuades åsikter men vi vill i största möjliga mån försöka bortse från dessa och förstå helheten. Genom att intervjua personer med olika intressen inom branschen får vi en helhetsbild av vad de anser om övervakade uppställningsplatser.

### 2.2 Forskningsansats

En studie har vanligtvis en induktiv, deduktiv eller abduktiv ansats.

Empirin utgör grunden för den induktiva ansatsen och med utgångspunkt i den görs försök att hitta nya teorier. Teorier formas förutsättningslöst från enskilda fall och är färgade av forskarens egna åsikter. Utifrån primärdata dras egna slutsatser vilket gör att denna typ av forskning alltid ligger i framkant inom just sitt område. (Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., & Wängnerud, L, 2004)

Sekundärdata och befintliga teorier bildar den deduktiva ansatsen och forskarens uppgift är att acceptera, bevisa eller förkasta dessa. Forskarens personliga åsikter hålls tillbaka till förmån för objektiviteten och alla förutsättningarna för slutsatserna måste stämma med verkligheten.

Den abduktiva ansatsen växlar mellan deduktiv och induktiv ansats. Den utgår från teori (deduktiv) för att i nästa steg ledas in på empiri (induktiv). Slutligen återgår ansatsen tillbaka till teorin (deduktiv) för att prövas på nya fall. Denna ansats är väldigt vanlig eftersom den kombinerar de två vedertagna och mest kända forskningsansatserna. (Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., & Wängnerud, L, 2004)

Vårt arbete bygger på den abduktiva forskningsansatsen eftersom vi utgår från deduktivt material i form av tidigare rapporter som tar upp liknande frågeställningar. Till detta lägger vi empiriskt material vilket ger oss nya perspektiv, vilket står för den induktiva delen i vår uppsats. För att få uppsatsen att bli abduktiv slår vi ihop de tidigare studierna med nya empiriska data och drar egna slutsatser vilket skapar nya teorier för framtida forskning.

## 2.3 Forskningsmetod

Vår uppsats bygger vidare på tidigare forskningsstudier och sammanfogar dessa med ett perspektiv utifrån KOV. Då det helt saknas utredningar som har KOV som utgångspunkt gör det att uppsatsen blir av explorativ art. Vi avser att utveckla riktlinjer för hur det är möjligt att beräkna var övervakade uppställningsplatser som harmoniserar med KOV ska lokaliseras. Inledningsvis har vi en allmän orientering i ämnet där vi bland annat tar upp befintliga säkerhetssystem för att förhindra trötthet och stölder.

Traditionellt sett skiljs två angreppssätt åt för empiriska undersökningar; kvantitativa och kvalitativa. Den stora skillnaden emellan handlar om hur siffror och statistik används. Kvantitativ metod är ett tvärsnitt där många studieobjekt används. Den är strikt objektiv och åstadkommer logiska svar i form av siffror och statistik. Den kvalitativa använder sig av få studieobjekt och är betydligt mer djupgående än kvantitativ metod. Resultatet består ofta av ord, meningar och berättelser som är öppna för en friare tolkning. (Holme, Solvang, 1997)

Uppsatsen baseras till stor del på intervjuer med inblandade intressenter. När vi presenterar och redogör för vilka intressenter vi har använt oss av har vi valt att strukturera dem enligt följande. De primära intressenterna i intressentmodellen i kapitel tre beskriver vi utifrån den roll de har inom försörjningskedjan och hur viktiga vi anser dem vara. De sekundära intressenterna har varit svåra att lista utifrån hur betydelsefull deras roll är i det stora perspektivet, så därför nämner vi dem i bokstavsordning. Även i intervjuerna redovisas de i bokstavsordning.

Våra kontakter representerar

- Branschorganisation
- Entreprenör för drivande av övervakade uppställningsplats
- Forskare inom transportsäkerhet
- Länskriminalen
- Speditör
- Säkerhetskonsult
- Trafikpolisen
- Varuägare
- Vägverket

Vi har kontaktat men inte fått svar från

- Forskare om tekniska hjälpmedel i lastbilar
- Försäkringsbolag

Efter att ha studerat brottstatistik från Polismyndigheten i Västra Götaland och Skåne valde vi att koncentrera oss på det mest stöldbegärliga godset som visade sig vara elektronikvaror. Detta för att inte få en orimlig mängd data att processa. Godsflödena för denna typ av varor utmynnade i att vi enbart tittat på de södra delarna av landet, från Stockholm och söderut längs med de stora

huvudlederna. Vi utgick från fem så kallade hubbar där mycket gods kommer in i landet eller där många flöden strålar samman inom flödestriangeln för elektronikgods. Dessa nav var Göteborg, Helsingborg, Malmö, Stockholm och Trelleborg. I våra beräkningar av avstånd och körtider har vi dessutom tagit med Hamburg, Köpenhamn och Svinesund som är stora in- och utförelseportar för elektronikgods. Hamburg är den största oceanhamnen i norra Europa där varor omlastas för vidare transport, bland annat norrut till Sverige. Till Köpenhamn kommer elektronikvaror med flyg och körs vidare till Sverige. Elektronikvaror till den norska marknaden transporteras huvudsakligen via Svinesund. Farligt gods ingår inte i rapportens typ av gods men tas ändå upp eftersom då det finns behov av uppställningsplatser även för det och samordning av dessa skulle kunna vara en möjlighet.

För att beräkna avstånden i Europa har vi använt oss av en avståndstjänst på internet (Mappy SA). De nationella avstånden har vi fått fram genom att använda oss av en fast avståndstabell, även den på internet (Avstånd.nu). För att beräkna hur lång tid det tar att köra mellan platserna har vi utgått från att chaufförerna kör enligt gällande maximala hastigheter i Sverige, vilket är 80 kilometer per timma (Vägverket,3).

## 2.4 Primär- och sekundärdata

Arbetet innehåller både primär- och sekundärdata och de utgör olika delar. Primärdata kan samlas in på olika sätt, exempelvis genom intervjuer, enkäter och direkta observationer. Sekundärdata hittas i böcker, sökning i databaser och på Internet. (Holme, Solvang, 1997)Vår sekundärdata består av forskningsrapporter, lagtexter, tidsskrifter, tidigare gjorda enkäter, internet, statistik och föredragsanteckningar. Det saknas traditionell litteratur inom området då det inte finns några modeller och teorier som behandlar vårt ämne. De traditionella modellerna för lokalisering, exempelvis scoringmodellen, totala transportkostnadsmodellen eller tyngdpunktsmodellen, är ej applicerbara i vår studie, då KOV utgör utgångspunkt för alla våra beräkningar. (Lantz, 2003)Uppsatsen baseras även på primärdata i form av personliga intervjuer, telefon- och mailkontakter.

## 2.5 Sanningskriterier

För att bedöma trovärdigheten i en rapport bör två faktorer tas i beaktning, validitet och reliabilitet.

**Validitet** handlar om att rätt saker mäts gentemot de som är tänkt att mätas. Den information som samlats in och redovisats i litteraturgenomgången och i intervjuerna måste stämma överens med forskningsfrågan. (Patel R, 2003), (Holme, Solvang, 1997)

För att få bredd på arbetet har vi genom våra intervjuer valt att försöka representera så många olika intressenters åsikter som möjligt inom transportförsörjningskedjan. Personerna vi har kommit i kontakt med har arbetat med säkerhet och och/eller godstransporter inom sina respektive företag och anses därför vara väl insatta i ämnet. Vi har kommit i kontakt med alla intervjuobjekt genom rekommendationer från gästföreläsare, personliga kontakter samt vid tidigare genomförda intervjuer. Vi anser att det hade varit av stort intresse att få kontakt med försäkringsbolag men fick inget gensvar vid försök till kontakt med dessa. Vi anser även att det hade varit intressant att få fram finansieringskalkyler för kostnaden att uppföra en övervakad uppställningsplats. Vi har kontaktat en entreprenör som ligger i förhandlingar med Vägverket om att starta en sådan plats och bett att få ta del av deras finansieringskalkyl. Entreprenören föredrog dock att hålla dessa konfidentiella då de är en stor del av dennes kommande affärsidé. Vi tycker även att det hade varit intressant att få ta del i varför

den övervakade uppställningsplats som finns i Ödeshög inte fungerade. Tyvärr har vi inte kommit i kontakt med någon som hade kunskap om varför utfallet blev som det blev. Vi anser att validiteten på uppsatsen är hög då så många olika intressenter blivit representerade men på grund av försäkringsbolagets och entreprenörers frånvaro sjunker validiteten på uppsatsen något.

**Reliabilitet** visar på vilket sätt, och med vilken noggrannhet och precision mätningen sker. Det är viktigt att mätningen är oberoende och att tillförlitliga instrument används. (Patel R, 2003), (Holme, Solvang, 1997)

De personliga intervjuerna genomfördes på intervjuobjektens kontor i Göteborgsområdet och har varit av diskussionsartad karaktär. Vi hade frågemallar att utgå från men dessa följdes inte strikt. Punkterna på mallarna till olika intervjuer hade liknande drag där vissa frågor förblev desamma och andra frågor byttes ut för att bäst passa intressentens expertis. Anledningen till intervjuernas karaktär var att vi ansåg det vara av stor vikt för kvaliteten på intervjumaterialet. Utformningen bidrog till att intervjuerna blev till avslappnade och öppna samtal. Intervjuerna var dessutom av kvalitativ karaktär och var utformade med låg grad av strukturering (Patel R, 2003). Vid en av intervjuerna, den med branschorganisationen, var det två personer som svarade. Dels var en ombudsman närvarande och dels en utbildnings- och säkerhetsrådgivare. De satt båda med på vårt möte och vi behandlar deras svar som om de vore en person då de höll med varandra i mångt och mycket om det vi frågade.

Vid alla personliga intervjuer användes ljudupptagningsutrustning. Dessutom antecknade alla tre författare noggrant under hela intervjuerna. Sammanställningen efter mötena gick så tillväga att de tre författarna turades om att renskriva anteckningar och därefter lyssna på ljudupptagningen för att fylla i eventuella luckor. Med detta menar vi att informationen intervjuobjekten gav oss har förståtts på ett korrekt sätt och har hög tillförlitlighet.

Vi genomförde även tre telefonintervjuer som även de var av diskussionsartad karaktär. En frågemall fanns till hands men följdes inte noggrant. Vid en av telefonintervjuerna användes högtalartelefon där alla tre författare lyssnade men med endast en som ställde frågor. Vid de båda andra intervjuerna var det endast en författare som var aktiv. Då ljudupptagning inte användes vid dessa tillfällen är reliabiliteten något lägre för dessa. Två mailintervjuer har genomförts och dessa har varit av mer strikt natur med klara frågor och svar utan större chans till utsvävning från respondenten. Vid dessa kontakter är det hög tillförlitlighet då det skrivna ordet inte ger utrymme för missförstånd.

**Generaliserbarhet** pekar på styrkan i den insamlade informationen och på vilket sätt den kan generaliseras i olika situationer (Holme, Solvang, 1997). Syftet med uppsatsen är att utveckla riktlinjer för att beräkna lämpliga lokaliseringar för uppställningsplatser. Dessa riktlinjer ska vara applicerbara över hela landet då det är en metodutveckling och inte specifika parametrar som enbart är användbara i den södra delen av landet, även om detta område är vad som tas upp i denna uppsats. Detta anser vi gör att uppsatsen har hög generaliserbarhet.

## **2.6 Källkritik**

Vi anser det vara en svaghet att det tagits fram så få forskningsrapporter inom området och avsaknaden av dessa gör att det inte går att ställa vedertagna uttalande mot varandra. Vi tror att existerande sekundärdata i form av rapporter och enkäter kan vara påverkade av uppdragsgivare och/eller författare. Vi utgår från att primärdatan vi samlar in är påverkad av intervjuobjektens åsikter eftersom de representerar sitt företags intressen. För att förhålla oss så objektiva som möjligt har intressenter inom olika delar av transportbranschen djupintervjuats så att flera åsikter representeras. Då intervjupersonerna ofta blivit rekommenderade av varandra skapar inte heller det en mer objektiv miljö. Detta är något vi valt att acceptera då vi velat undersöka hur problemet med stölder uppfattas av de drabbade inom branschen. Vi tror dock att våra samtal med poliser och branschorganisationer väger upp det lite.



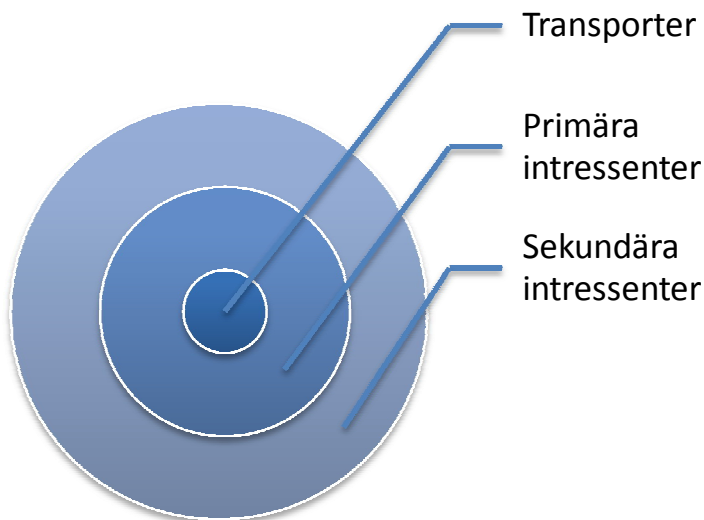
### 3 Litteraturgenomgång

Syftet med kapitlet är att presentera den litteraturstudie som ligger till grund för vår uppsats.

#### 3.1 Intressenter

I försörjningskedjan för transporter finns det många inblandande intressenter med dedikerade uppgifter och ansvarsområden (Lumsdén, 1998), (Trygg Hansa AB, 2008).

Intressenterna inom försörjningskedjan kan delas in i primära och sekundära intressenter.



Figur 1. Intressenter i transportförsörjningskedjan uppdelade på primära och sekundära intressenter.

Med primär avses de intressenter som är direkt inblandade i en transport:

➤ **Avsändare**

Med avsändare avses den intressent som bokar en transportör för att genomföra ett uppdrag och leverera dess vara till mottagaren. Det är inte ovanligt att avsändaren bär ansvaret för godset under hela transporten om villkoren är fritt levererat.

➤ **Mottagare**

Med mottagare avses den aktör som godset ska utlämnas till efter genomförd transport.

➤ **Transportköpare**

En transportköpare kan vara såväl avsändare som mottagare. Det är den person/företag som önskar komma över en vara. En varuägare behöver inte vara detsamma som slutkund. När det gäller elartiklar är varuägaren ofta de stora elektronikkedjorna.

➤ **Slutkund**

Den person som vill ha en vara. Köper den ofta via de stora elektronikkedjornas butiker eller webbshoppar.

➤ **Speditör**

Med speditör avses den aktör som ansvarar för bokning av transport och/eller hantering av dokument åt annan aktör.

➤ **Transportör/Åkare**

Med transportör avses den aktör som transporterar varor åt sig själv eller åt någon annan intressent. De har under transporten ansvaret för att godset inte skadas eller kommer på villovägar.

Det finns även ett antal sekundära intressenter som inte har någon direkt koppling till försörjningskedjan men vars medverkan är ytterst viktig vid transport- och trafiksäkerhet, exempelvis:

➤ **Branschorganisationer**

Deras främsta uppgift är att föra sina medlemmar talan och stötta dem vid eventuella konflikter.

➤ **Fackorganisationer knutna till vägtransporter**

Deras uppgifter är väldigt lika branschorganisationernas. Fackorganisationernas huvuduppgift är att se till att deras medlemmar arbetar under acceptabla förhållanden.

➤ **Försäkringsbolag**

Deras uppgift är att gå in med ekonomiskt stöd vid en eventuell stöld förutsatt att godset var försäkrat.

➤ **Kommuner**

Som intressent kan de vara med och arbeta för att förhindra brottslighet i deras område samt att stötta och främja företagandet inom kommunen.

➤ **Polismyndigheten**

Trafikpolisen kontrollerar att varor transporteras på lagligt sätt, bland annat gällande KOV. Länskriminalen arbetar med att ta emot anmälningar av stulet gods och stulna fordon samt bedriva ett kontinuerligt proaktivt arbete för att förbättra såväl transport- som trafiksäkerheten för yrkestrafiken.

➤ **Säkerhetsbranschen**

Företag som övervakar för att skapa säkrare förhållanden vid rastplatser, bensinstationer et cetera, till exempel Securitas.

➤ **Vägverket**

Är en statlig myndighet som arbetar för att ge resor och transporter bra förutsättningar genom att se till att vägtransportsystemet har god standard, det ska vara säkert, miljöanpassat, jämställt och bidra till en god regional balans. Deras arbete ska leda till att vägtransportnätet håller en god standard och att det är samhällsekonomiskt och lättillgängligt för resenärerna.

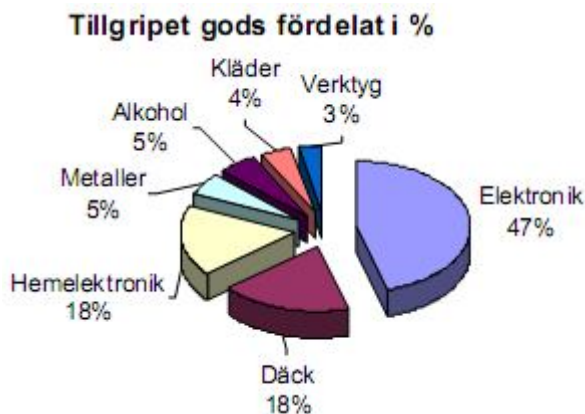
Vägverkets arbete har delvis delats upp mellan Vägverket och Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen övervakar bland annat trafiken av lastbilar i yrkestrafik. Vägverkets bolag Vägverket Konsult är sedan 1 januari 2009 ett enskilt fristående bolag som går under namnet Vectura. (Vägverket,2)

## 3.2 Stölder

### 3.2.1 Vad stjäls

Det är svårt att få fram rättvisande statistik gällande vilken typ av gods som stjäls och till vilket värde stölderna uppgår. Dels är det ett stort mörkertal då många mottagare inte anmäler till polisen att det saknas gods vid ankomst, eller att chauffören inte rapporterar så fort denne märker att trailern blivit utsatt för brott (Lammgård, 2008). Det är en stor brist att det inte är fler som anmäler då dessa uppgifter ligger till grund för snabb och prioriterad handläggning hos polisen (Nilsson P.-A. 1., 2008). Därtill har klassificeringen hos polisen tidigare varit oklar eftersom både stölder ur fordon i yrkesmässig trafik och stölder av fordon i yrkesmässig trafik gått under samma brottskod vid inrapportering (Lammgård, 2008). Först under 2007 åtgärdades detta då det omstrukturerades i polisens administrativa system, vilket gör att statistiken som finns är svår att jämföra flera år tillbaka i tiden på ett rättvisande sätt (Brottsförebyggande rådet, 2008). De båda nya koderna som tillkom 2007 heter 9803 - tillgrepp av lastbil, släpfordon eller lastbärare avsedd för yrkesmässig godsbefordran och 9804 - stöld ur eller från lastbil, släpfordon eller lastbärare avsedd för yrkesmässig godsbefordran, och dessa kommer att användas framöver (CargoNet AB, 2007). En annan faktor som försvårar för statistiken är att ofta när anmälan om stöld görs är både typ av gods och dess värde okänt. Dessutom kan godsvärdet beräknas på olika sätt, antingen som marknadsvärde eller som produktvärde utan moms, vilket är värdet som försäkringsbolaget reglerar (Nilsson P.-A. 3., 2008).



Figur 2. Statistik från södra samverkansområdet år 2007.  
Källa (Holm L, Nilsson P-A, 2007)

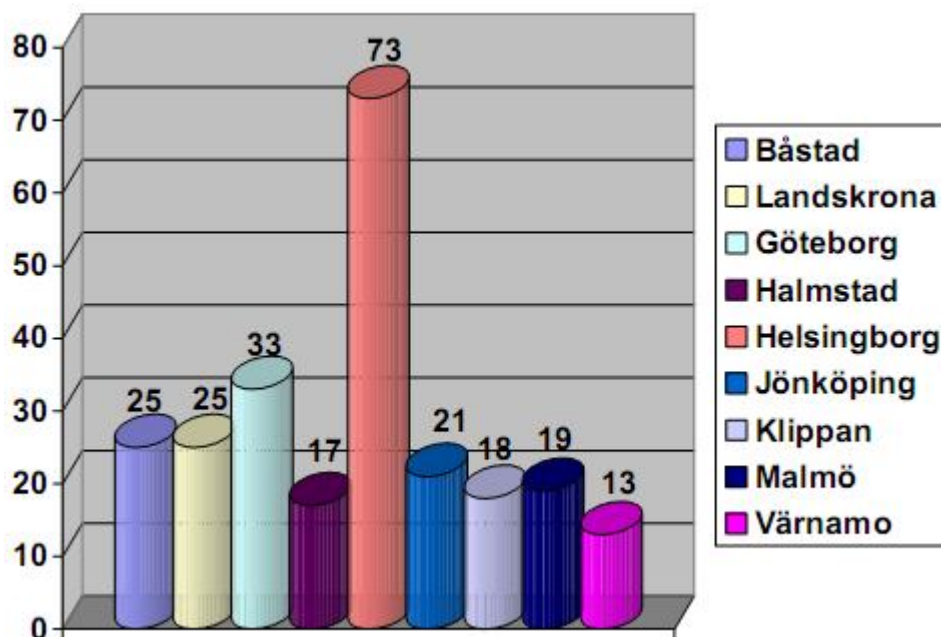
Det mest eftertraktade godset att stjäla är elektronik, datorer, däck, livsmedel, tvättmedel, alkohol och kläder. I polisens databas för södra samverkansområdet uppgick år 2007 värdet på det stulna godset till 12,2 miljoner kronor och under de 11 första månaderna under år 2008 är det registrerat stölder för 9,1 miljoner kronor. Dessa siffror anses dock som väldigt opålitliga då endast 12 procent av det anmälda stulna godset har ett värde inrapporterat. 88 procent av det gods som är anmält saknar alltså uppgifter om värde hos polisen. Under augusti till december 2008 uppskattar polisen, att varor för 45 miljoner kronor stulits i södra samverkansområdet, detta är då lågt räknat. (Nilsson P.-A. 3., 2008)

Inom EU uppskattades värdet på stulet gods uppgå till 8,2 miljarder euro år 2006, vilket utslaget på alla genomförda transporter knappt blir 7 euro per transport (Lammgård, 2008). I Sverige anmäldes 2007 1648 stölder från tunga fordon i yrkesmässig trafik, brottskod 9804, och merparten av dessa skedde inom transporttriangeln Göteborg-Stockholm-Skåne (Lammgård, 2008). Stölder av elektronik

har i södra samverkansområdet anmälts under 2007 till ett värde av två miljoner och under 2008, fram till 1 december, till 2,8 miljoner kronor (Nilsson P.-A. 4., 2008).

Farligt gods betraktas inte som stöldbegärligt då det inte är högvärdigt gods, men det finns farhågor att stöld av detta gods skulle kunna genomföras av terrorismotiv (Lammgård, 2007).

### 3.2.2 Var stjäls det



Figur 3. Angrepp mot transportnäringen fördelat per kommun år 2007.

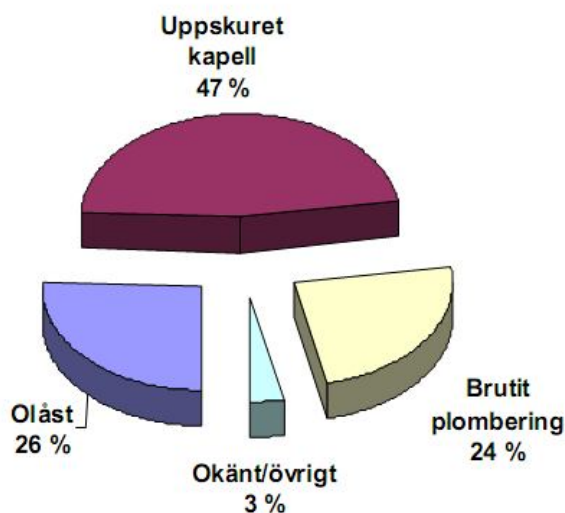
Källa: (Holm L, Nilsson P-A, 2007)

Av kommunerna i södra Sverige ligger Helsingborg i topp i brottstatistiken. Orsaker till detta är flera, men framför allt med dess geografiska placering att göra. Stölderna sker dels i anslutning till hamnområdet, vid godsterminalsområden samt i industriområdena söder om staden. I de övriga kommunerna är det hamnar, industriområden och rastplatser som dominerar i fråga om platser för brott. Klippan har en stor godsterminal som ofta får ovälkommet besök av kriminella och i Jönköpings kommun är Torsvik och Hyltena söder om staden utsatt. (Holm L, Nilsson P-A, 2007)

Att just Hyltena och Torsvik är utsatta kan till stor del bero på att många företag med högteknologiska varor i sortimentet har sin lagerverksamhet i Torsvik. Det kan vara uppemot 40 bilar per natt som övernattar på dessa båda rastplatser och 450 bilar passerar dagligen. (Dillén, 2006). 90-95 procent av godset som stjäls här är importgods som ofta kommer med utländska chaufförer och har begränsad information om var det är mer eller mindre säkert att stanna till. Dessa har i högre utsträckning kapelltrailers som är lättare att göra inbrott i medan de svenska åkerierna är mer benägna att köra godset i skåp istället. (Lammgård, 2007)

Malmö hamn och Fosie industriområde har många nattparkerade lastbilar och blir till följd av detta drabbade av brott. Båstad och Landskrona har två rastplatser, Glumslöv och Hallandsåsen, som drar upp statistiken. (Nilsson, P-A, 2, 2008)

### 3.2.3 Hur stjäls det



Figur 4. Fördelning över hur godset stjäls ur lastbilar i södra samverkansområdet, statistik från år 2007.  
Källa: (Holm L, Nilsson P-A, 2007)

Det dominerande tillvägagångssättet för att stjäla ur lastbilar är att kapellet skärs upp på gardintrailers. Först görs mindre titthål med exempelvis mattniv för att undersöka vad trailern innehåller för typ av gods, och om det verkar intressant görs ett större hål där godset kan lyftas ur. (Holm L, Nilsson P-A, 2007) Det är inte ovanligt att titthålen görs tidigare under färden, exempelvis när chauffören tankar, och att ekipaget sedan förföljs tills det är dags för dygnsvilan då tjuvarna ofta kan operera relativt ostört (Nilsson P.-A. 1., 2008). Brotten brukar ske mellan midnatt och 5-tiden på morgonen och vid flertalet tillfällen har chauffören sovit i hytten vid tillfället för brottet. En fjärdedel av alla godsstölderna som rapporterats till polisen under år 2007 skedde ur olåsta trailers och vid lika många tillfällen bröts plomberingar. (Holm L, Nilsson P-A, 2007) En anledning till att chaufförerna inte låser sina skåp är att vid stöld blir skadorna större då de bryts upp (Lammgård, 2007). Nationaliteten på de lastbilar som utsattes var övervägande svenska, med danska trailers på en andraplats (Holm L, Nilsson P-A, 2007).

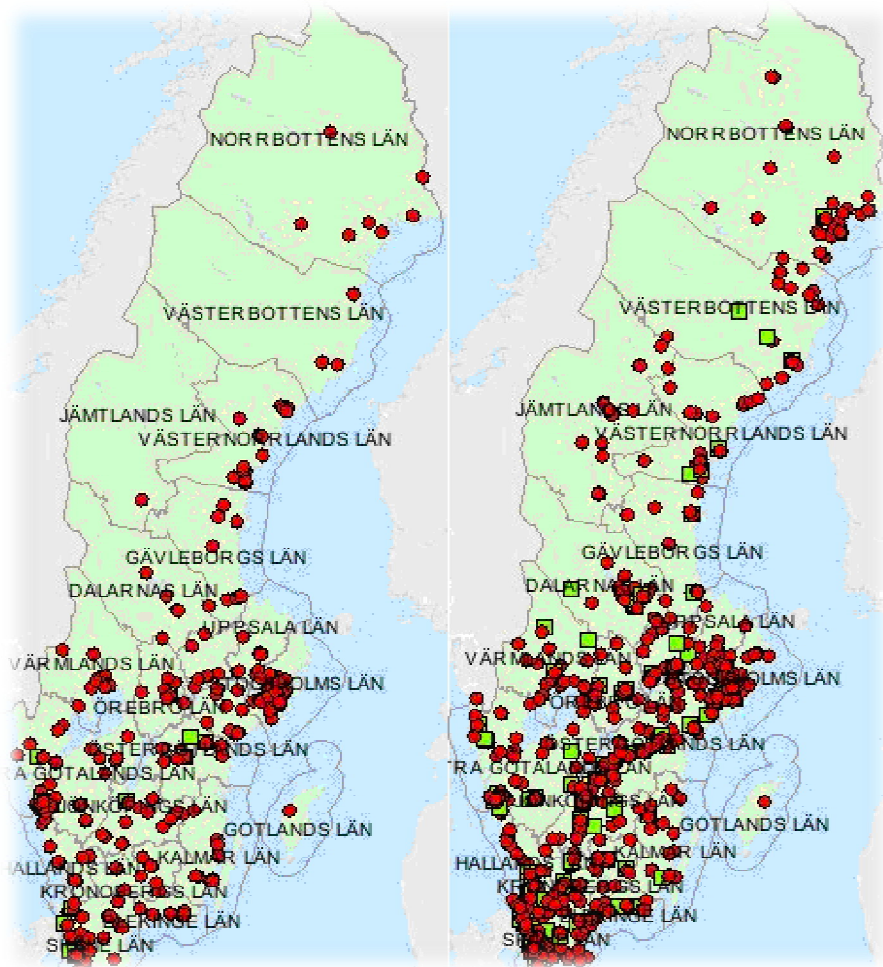
Gärningsmännen har, efter att utredningar analyserats, delats in i fyra olika kategorier (Holm L, Nilsson P-A, 2007):

- Personer med anknytning till kriminella MC-gäng. Denna grupp står för merparten av de stölderna som sker då hela trailers stjäls och töms på sitt innehåll.
- Designade nätverk.
- Kriminella från Balkan boende i Skåne. Vid stölderna ur olåsta trailers samt uppskärningar av kapell är denna typ av gärningsmän överrepresenterad.
- Andra nätverk med etnisk tillhörighet.

Våld, hot om våld eller kapningar är mycket ovanligt i Sverige (Dillén, 2006).

### 3.2.4 Trender inom stöld

Då de nya brottskoderna trädde i kraft år 2007 finns det inte statistik längre tillbaka i tiden över hur olika typer av brott inom transportnäringen fördelade sig.



Figur 5. Utsatta platser för tillgrepp mot lastbilstraffiken under 2008. Brottskod 9803 till vänster och 9804 till höger. Statistik från år 2008. Rödprick motsvarar 1 brott, grön ruta 2-5 brott. Källa: (Nilsson, P-A, 2, 2008)

**Brottskod 9803**, tillgrepp av lastbil, släpfordon eller lastbärare avsedd för yrkesmässig godsbefordran.

216 stycken lastbilar med vikt på över 10 ton rapporterades stulna i hela Sverige under 2007 och av dem skedde 115 stycken, 53 procent, i södra samverkansområdet. 17 procent av det totala antalet anmälda stulna lastbilarna återfanns aldrig vilket anses anmärkningsvärt. (Holm L, Nilsson P-A, 2007). Det ska dock tilläggas att denna typ av stölder oftast sker på terminalområden och inte under transport (Lammgård, 2007). Västra Götaland ligger i topp i stöldstatistiken med 52 stycken, varav två stycken inte är återfunna. Därefter kommer Skåne 37 stulna fordon, 10 fordon återfanns inte och Jönköping på tredje plats med 14 tillgrepp, en ej återfunnen. (Holm L, Nilsson P-A, 2007)

Under samma tid anmäldes det 105 stycken stulna släpvagnar med en vikt på över 10 ton i hela landet, där 70 stycken, 66,5 procent, av dessa tillgrepp skedde i södra samverkansområdet. 28 procent av de 105 saknades fortfarande vid årets slut. Statistiken är liknande den för lastbilar med Västra Götaland, Skåne och Jönköping i tur och ordning. (Holm L, Nilsson P-A, 2007)

**Brottskod 9804**, stöld ur eller från lastbil, släpfordon eller lastbärare avsedd för yrkesmässig trafik. Kartan visar en tydlig koncentration av brotten i triangeln Göteborg – Stockholm – Skåne och antalet brott har ökat mellan år 2007 och 2008. (Nilsson, P-A, 2, 2008)

Tabell 1. Fördelningen av brottsmetoder med avseende på transporter i TAPA under fyra år.

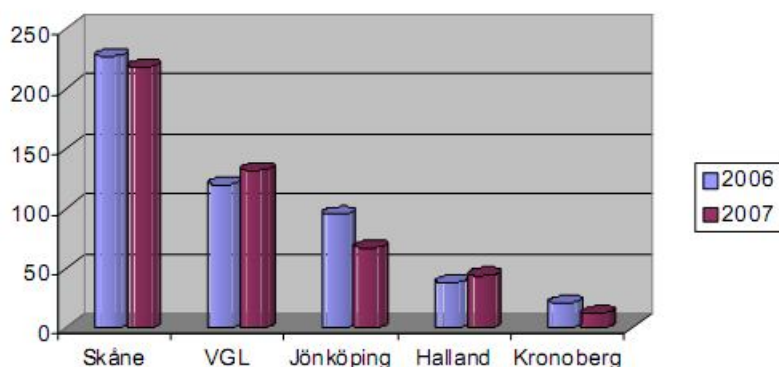
Källa: (Ekwall, 2008)

	2001	2002	2003	2004
<b>Terminal</b>	36 %	29 %	22 %	17 %
<b>Parking</b>	1 %	0 %	6 %	14 %
<b>Hi-Jacks</b>	8 %	11 %	13 %	13 %
<b>Lost during transit</b>	20 %	21 %	14 %	13 %
<b>Stolen truck</b>	4 %	4 %	11 %	12 %
<b>Failed theft attempt</b>	0 %	0 %	1 %	7 %
<b>Fraud</b>	2 %	1 %	5 %	6 %
<b>Airport</b>	1 %	3 %	1 %	3 %
<b>Secure parking</b>	5 %	6 %	4 %	2 %
<b>Illegal</b>	0 %	0 %	0 %	0,3 %

Det syns en tydlig trend inom tillvägagångssättet för stölder ur godstransporter bland TAPAs medlemmar under flera år tillbaka också. Stölderna i anknytning till terminalen har sjunkit samtidigt som de stölder som sker i samband med parkering, kapning och hela lastbilar som stjäls ökar. Tabellen visar även att antalet misslyckade stöldförsök har ökat vilket visar att de förebyggande åtgärder som satts in för att höja säkerheten har haft en positiv effekt. (Ekwall, 2008)



### Utvecklingen per län 2006–2007



Figur 6. Brottsutveckling fördelad per län. Källa: (Holm L, Nilsson P-A, 2007)

Antalet inrapporterade brott mot transportnäringen i södra samverkansområdet uppgick under år 2007 till 476 brott. Antalet skiljer sig inte så mycket åt från året innan men trenden går mot färre antal tillgrepp men en markant ökning i värdet på det stulna godset. Detta beror på att det under den senare delen av 2008 blivit vanligare att hela trailers stjäls och töms än kapellskärningar då enbart delar av godset försvinner. (Nilsson P.-A. 1., 2008)

### 3.3 Trafik- och transportsäkerhet

I dag arbetar företag och myndigheter tillsammans för att få fram säkrare och effektivare lastbilstransporter. Förebyggande åtgärder utvecklas på flera områden för chaufför, dragbil och trailer. I Göteborg på Lindholmen Science Park Security Arena pågår ett pilotprojekt som med ny teknik som ger möjligheten att kontinuerligt läsa av chaufförens finger, och ansiktsavtryck, målet med detta är att stölderna ska minska. Med denna studie vill forskarna visa att ökad säkerhet inte behöver leda till sämre effektivitet utan att det i många fall kan leda till förbättrad effektivitet. (GöteborgsPosten, 2008) Det ökande antalet lastbilstransporter medför att varuvärdet som förflyttas på vägarna ökar och det i sin tur ställer höga krav på förbättrad transport- och trafiksäkerhet (Nilsson P.-A. 1., 2008)

#### 3.3.1 Trafiksäkerhet/Chaufför

Med ny teknik som kontinuerligt läser av förarens ansiktsuttryck och fingeravtryck ska myndigheter och arbetsgivare kunna avläsa att det är rätt person som kör bilen. Med dessa tekniker är förhoppningen att antalet stöldar och eventuella terrorattacker ska minska och förhindras. (GöteborgsPosten, 2008) De chaufförer som kör under nätter känner sig ofta otrygga och deras hälsa påverkas av att konstant leva med rädslan att de kan utsättas för rån under sin dygnsvila (Riskhanteringsakademin, 2007).

I en studie som gjorts på finska lastbilschaufförer blev resultatet slående. Det visade sig att åtta procent av chaufförerna som kör dagtid inte kunde hålla sig vakna mer än 20 minuter i sträck. (GöteborgsPosten, 2008)

#### 3.3.2 Dragbil

Det finns idag en rad inre tekniska system i dragbilarna som har utvecklats av fordonsindustrin för att proaktivt höja säkerheten. Dessa system går i huvudsak ut på att göra föraren uppmärksam på företeelser som kan leda till olyckor. Exempel på tekniska system nämns i korthet i bilaga A.



### 3.3.3 Trailer

Det finns även säkerhetsanordningar för trailers. En tillgänglig metod är larmtrådar som ligger invävda i kapellen och formar ett galler. Larmkapell kan hyras via försäkringsbolag. Fördelen med dem är att de bildar en vägg mellan kapellet och godset. Nackdelen är att det är dyrt att reparera uppklippta larmkapell. Ett annat sätt att skydda sin last är att använda sig av hårda skåp istället för kapell. Hårda skåp har en låsanordning som kan variera i säkerhetsstyrka. (Nilsson, P-A, 2, 2008)

Det finns säkerhetsanordningar för att skydda trailern mot stöld som kallas för Kingpin eller Goliatlås. (Safeload, 2008)



Figur 7. KingPin: Låset är tillverkat för att stå emot stor åverkan av verktyg. Källa: (Safeload, 2008)

Det är en spärr som sätts på mellan dragbilen och trailern för att förhindra att trailern blir stulen. Det krävs en nyckel för att låsa upp dem. (Nilsson P.-A. 1., 2008), (Safeload, 2008)



Figur 8. Goliatlås: Ett enkelt sätt att skydda släpet mot stöld genom att låsa dragöglan Källa: (Safeload, 2008)

### 3.3.4 Ny revolutionerande teknisk lösning

Det finns ett larmsystem som fungerar som ett larmat staket runt om hela lastbilen. AB Volvo och Combiport äger gemensamt uppfinnarbolaget Datachassi. Tekniken går ut på att byta ut alla positioneringslamporna som sitter var tredje meter runt om bilen mot datachassis enheter som innehåller bevakningstekniken.



Figur 9. Inbyggda larmsensorer för larmstängsel runt lastbilarna. Källa: (Hellerstedt, 2008)

Staketets sensorer använder sig av samma teknik som redan finns i backvarnare. När chauffören ska ta sin rast eller dygnsvila aktiveras larmet som varnar för rörelser mindre än en halvmeter från fordonet. Intresset för tekniken är stort. AB Volvo är beredd att dela med sig av den till konkurrenterna. Volvo tror att denna teknik i framtiden kommer att vara ett standard system i bilarna. (Hellerstedt, 2008)

## 3.4 Sömnstudier

Det genomförs många sömnstudier för att fastställa effekterna av bristen av sömn. Att köra trött motsvarar att köra alkoholpåverkad med en alkoholhalt på 0.8 promille i blodet. (Länsförsäkringar, 2007)

De flesta studier bedrivs av eller på uppdrag av Statens Väg- och Transportforskningsinstitut, VTI. De undersöker relationen mellan antalet timmar sömn och trafiksäkerhet såväl som sömnsjukdomar bland yrkeschaufförer. (Sveriges Radio, 2008) Trötthet ligger bakom var tredje dödsolycka inom trafiken. Det pågår kontinuerligt forskning för att ta fram tekniska hjälpmedel som ska varna om föraren är trött och i januari 2009 hölls det ett transportforum som leds av VTI där trötthet i trafiken är en av punkterna (Fransson, 2009).

## 3.5 Övervakade uppställningsplatser

Övervakade uppställningsplatser är ett sätt att minska risker för chaufförer och gods under chaufförens dygnsvila. Chaufförerna får en bättre sömn när han slipper oroa sig för stöld och överfall och därmed minskas risken för trafikolyckor på grund av trötthet. Samtidigt får godset ett bättre skydd när lastbilen står på ett övervakat område.

### 3.5.1 Lokalisering

För att försöka finna en eller ett par lämpliga lokaliseringar för uppförande av övervakade uppställningsplatser studerar vi godsflöden och brottsstatistik samt KOV. I enlighet med våra avgränsningar kommer vi att inrikta arbetet på de godsflöden som går mellan fem så kallade hubbar; Göteborg, Helsingborg, Trelleborg, Jönköping och Stockholm. Dessa sträckor i södra och mellersta Sverige utgör en triangel med ett intensivt godsflöde mellan Stockholm, Göteborg och Skåne-regionen.

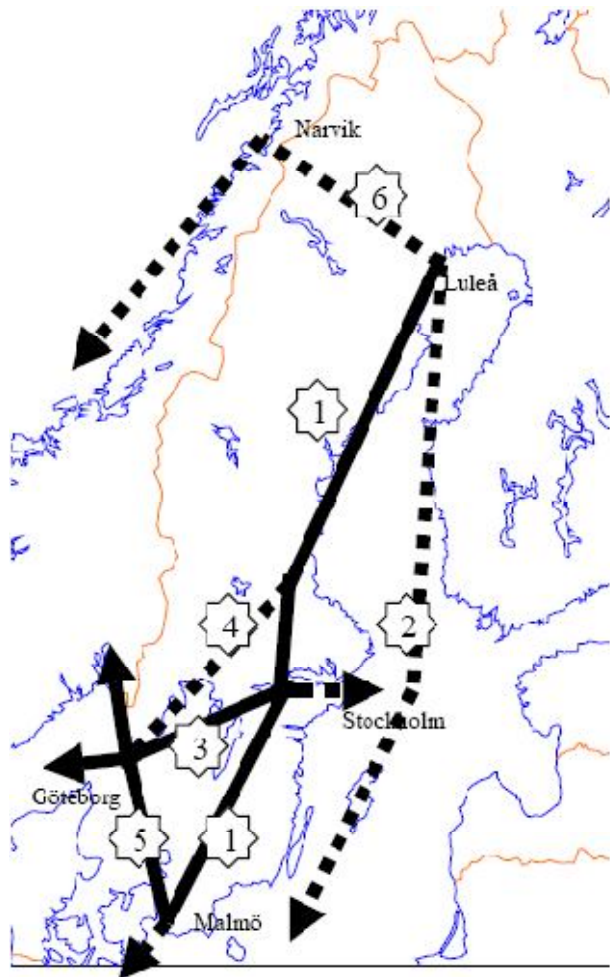
#### Godsflöden

Den senast tillgängliga varuflödesundersökningen VFU 04/05 har tagits fram av SIKa 2006 för varusändningar i Sverige andra halvåret 2004 och första halvåret 2005. Statistiken visar att lastbil är det dominerande transportsättet för gods i Sverige. Vid avgående gods transporteras 68 procent av godsvikten och 60 procent av godsvärdet med lastbil. Vid import står fartyg för den högsta vikten, 65 procent, men lastbilstransporter i kombination med färjetransport står för 67 procent av importvärdet. Geografiskt sett sänds betydande andelar avgående gods från Värmland, Västra Götaland och Hallands län, både vikt- och värdemässigt. De största importregionerna värdemässigt utgörs av Västsverige och Stockholmsregionen. Det är till dessa regioner som de mest stöldbegärliga transportererna sker från utlandet, ofta söderifrån och utmed E6:an och E4:an. (Lammgård, 2007)

Centrallager för de stora elektronikföretagen är koncentrerade längs flödestriangeln vi studerar. OnOffs lager är förlagt till Linköping (OnOff AB). Elgiganten har valt att placera sitt lager i Torsvik strax utanför Jönköping (Elgiganten AB). Dustin AB har precis flyttat sitt centrallager till Rosersberg i Sigtuna kommun (Dustin AB, 2007). NetonNet har valt att placera sitt huvudlager i Postens tidigare lokaler i centrala Borås (NetonNet, 2002), och till Norrköping har Expert lokaliserat sin lagerverksamhet (Expert AB, 2007). SIBA AB har sin distributionscentral i Arendal i Göteborg. Även SIBA ägda Computer City har mycket av sitt gods där men de använder sig även av direkt distribution till butikerna. (Lyyski, 2009) Media Markt:s affärsstrategi grundar sig på att varje butik fungerar som ett eget bolag med eget ansvar för varuinköp och har därför inget centrallager (Stenström, 2007).

## Godsstråk i södra och mellersta Sverige

2001 gjordes en stråkanalys av Statens Institut för Kommunikationsanalys, SIKA, med prognoser för godstransporter fram till 2010. Där identifierades sex huvudstråk som täckte 75 procent av det transporterade värdet och 63 procent av vikten. 2004 gjordes en uppföljning som visade oförändrat läge. (Lammgård, 2007)



Figur 10. De största och viktigaste svenska transportstråken.

Tröskelvärdena för flödena i ett stråk (täckte totalt in >2/3 av de svenska godstransporterna i vikt och i värde) var 8 miljoner ton resp. 200 miljarder kronor per år. Om ett stråk endast uppfyller vikt Kriteriet är linjen streckad, medan heldragen linje uppfyller både värde- och vikt Kriteriet. Källa: (Lammgård, 2007)

Södra delen av stråk 1, stråk 3 och stråk 5 är relevanta för denna studie som begränsas till södra Sverige. Dessa godstransportstråk bildar en triangel mellan Trelleborg, Stockholm och Göteborg. Det är således vägtrafiken längs Europaväg E4, Malmö-Trelleborg-Mälardalen, och längs Europaväg E20, R40 och E4, för Göteborg- Stockholm, samt längs Europaväg E6, Trelleborg-Svinesund, som har den mesta lastbilstrafiken och huvuddelen av Sveriges gods på väg både i volym och i värde.

### Flöden av farligt gods

Räddningsverket, Boverket och Vägverket har analyserat farligt gods på det svenska vägnätet i en rapport för samhällsplanering. I södra Sverige transporteras det speciellt på Västkusten och till/från Göteborg, Örebro och Jönköping. Flödesstatistik visar att de utgör en mycket liten del av det totala trafikarbetet i Sverige. (Lammgård, 2007)

### Myndigheternas påverkan på lokalisering

Vägverkets uppfattning är att övervakade uppställningsplatser bör lokaliseras vid redan existerande serviceanläggningar längs godstransportstråken och i tätorter. Vägverket kommer att vara delaktiga i finansieringen och driften initialt under en testperiod om tre till fem år och söker samarbetspartners längs de stora huvudstråken. I en förstudie som Vägverket gjorde 2007 föreslogs pilotprojekt i tre områden, Helsingborg-, Jönköping- och Göteborgsområdet. (Lammgård, 2007) Vägverket förhandlar nu med ett par entreprenörer nära dessa geografiska lägen (Larsson L.-I. , 2008).

Statens satsningar på infrastruktur är viktigt för framtida godsflöden, till exempel kommer Banverkets förslag på ett nät av kombiterminaler att påverka godsflödet. Banverket tänker sig ett nätverk av kombiterminaler i Stockholm, Göteborg, Malmö, Hallsberg, Jönköping och Älmhult samt en ny terminal i Torsvik söder om Jönköping och en ny terminal i norra Stockholm. Banverkets utredare anser också att några hamnar bör vara med i nätet, bland annat Göteborgs hamn och Helsingborgs hamn. Göteborgs hamn är den mest prioriterade hamnen av de tio hamnar som har pekats ut som strategiska. (Lammgård, 2007)

### Sveriges bästa logistiklägen

Förutom att lokaliseringen av uppställningsplatserna föreslås längs Europavägarna, bör de också finnas nära de stora logistikknutpunkterna i städerna och dess industriområden (Lammgård, 2007). Ett tecken på ett bra logistiskt läge är rankinglistan *Sveriges bästa logistiklägen* som branschtidningen Intelligent Logistik sammanställer varje år. År 2008 innehöll listan 20 orter. Avgörande för att komma med på listan är geografiskt läge, demografisk tyngdpunkt, volym på logistikverksamhet, tillgänglighet, logistikservice, samarbetsklimat, nätverk i regionen samt pris och tillgång på mark. De tre områden som i Vägverkets förstudie föreslogs som lämpliga för pilotprojekt återfinns högt upp på rankinglistan för Sveriges bästa logistiklägen. Stor-Göteborg är på första plats. Jönköping är nummer fem och Helsingborg är nummer åtta. (Lammgård, 2008)

### Avståndstabell för elektroniktransporter

När det gäller avstånden som elektronikgodset transporteras har vi fastställt det genom att mäta det faktiska avståndet mellan hubbarna. (Mappy SA), (Avstånd.nu)

Enligt gällande hastighetbestämmelser för tungtrafik med släp får chaufförerna inte köra mer än maximalt 80 km per timma. (Vägverket,3)

Tabell 2. Avståndstabell mellan hubbar och införselportar angivet i km.

Avståndstabell i kilometer							
	Göteborg	Hamburg	Helsingborg	Jönköping	Köpenhamn	Stockholm	Svinesund
Hamburg	572	0					
Helsingborg	221	358	0				
Jönköping	149	593	238	0			
Köpenhamn	263	314	50	285	0		
Stockholm	478	915	564	330	609	0	
Svinesund	182	752	406	336	340	498	0
Trelleborg	310	366	97	326	60	652	496

## **Övriga faktorer för lokalisering**

Placeringen av rekommenderade uppställningsplatser måste analyseras med stor hänsyn till de regler som gäller för raster och vila, det vill säga utifrån KOV. För en lyckad etablering är det också nödvändigt med samverkan mellan olika aktörer och intressenter. En bra samverkan mellan polis, åkeribranschen, intresseorganisationer, försäkringsbranschen med flera minskar risken för stölder från parkerade fordon. Det är till exempel viktigt med kameror och annan teknisk utrustning som underlättar polisens arbete. Ett lokalt engagemang och lokala satsningar är en förutsättning för att uppställningsplatsen ska kunna tillgodose chaufförernas bas- och servicebehov. (Lammgård, 2007)

### **3.5.2 Utformning av övervakade uppställningsplatser**

Tidigare studier har visat att det finns ett behov av säkra uppställningsplatser och flera framför vikten av att dessa platser samtidigt bör tillgodose en rad andra behov. Förarna har till exempel behov av drivmedel och annan service såsom mat, toaletter och dusch. Saknas detta är det risk att uppställningsplatsen får för låg beläggning för att vara lönsam. (Franklin, 2007) Chaufförerna värderar viss service mer än annan. I sin forskning beskriver Lammgård att trots att lastbilar idag har hög komfort så kan de aldrig erbjuda vissa av de bekvämligheter som chaufförerna värderar högt, såsom toaletter och tillgång till vatten/dusch. Förarna uppger att det finns alltför få toaletter i förhållande till antal personer som använder dem och att de toaletter som finns ofta är ofräscha. Annan högt prioriterad service är vällagad och varm mat. Ett rastställe som har hemlagad mat får snabbt rykte om sig och får fulla parkeringar. Chaufförerna föredrar också platser som verkar bra ur säkerhetssynpunkt och väljer helst de som är väl upplysta och har mycket rörelse. Beträffande belysningen så önskar de mer spridd belysning. Många rastplatser har endast en central stolpe med flera starka lampor, vilket ökar risken för mörkläggning i en del hörn om en lampa är trasig (Lammgård, 2007) Lammgårds forskning styrks av en enkätundersökning genomförd 2004 i Holland, se bilaga B.

En transportör i Sverige som välkomnar övervakade uppställningsplatser framhåller att eftersom betalningsviljan är inte speciellt stor, så måste utformningen vara sådan att det inte går att parkera direkt utanför en säker uppställningsplats. Detta för att hindra ickebetalande från att få samma säkerhet som de betalande lastbilschaufförerna. (Dillén, 2006)

### **Minimikrav enligt Vägverkets kravspecifikation**

Vägverket har med hjälp av en konsultfirma och i samarbete med polisen tagit fram en kravspecifikation för en uppställningsplats som specificerar de minimikrav som de önskar ska gälla för hela landet. Kraven och behoven beskrivs utifrån fokus på säkerhet. (Franklin, Celay, 2006) Detta beskrivs i bilaga C.

### **Uppställningsplatser för farligt gods**

Lagreglerna om farligt gods har till syfte att skydda människa, miljö och egendom och är i första hand till för att förebygga att en olycka sker. Lagstiftningen skiljer sig åt i olika situationer. När ett transportmedel med farligt gods behöver parkeras under en transport gäller vissa bestämmelser och när ett fordon med farligt gods ställs upp/parkeras för att lasta eller lossa gäller andra lagregler. Denna uppsats går inte in på lagstiftningen utan enbart på utformningen av en uppställningsplats där fordon med farligt gods kan parkera under transport.

Det finns inga regler som i detalj beskriver hur en uppställningsplats för transporter av farligt gods ska vara utformad. Även bestämmelser om skyddsavstånd saknas för när fordon lastade med farligt gods ställs upp tillfälligt under transport. Företagen bär dock ansvaret för att fordon lastat med farligt gods ställs på ett säkert sätt och företagen måste själva tolka bestämmelserna. Ibland är det den enskilde chauffören som måste avgöra på vilket sätt han ska agera. Bestämmelserna innehåller vaga begrepp såsom ”säker depå” eller ”lämpliga säkerhetsåtgärder” utan exakt beskrivning av innebörden. I vissa fall ställer kunderna krav på transportörens agerande vid uppställning av farligt gods under transport. Företagen kan vända sig till Statens Räddningsverk och Polismyndigheterna för information om hur bestämmelserna ska tolkas. På grund av händelserna den 11 september 2001 kom nya bestämmelser för transportskydd den 1 juli 2006. Bestämmelserna om farligt gods kompletterades med regler för att förebygga att obehöriga personer tar farligt gods i besittning för exempelvis sabotage eller terroråd. För att underlätta för företagen har industrin själva tagit fram en ”Guideline” med rekommendationer och hjälp för att tolka de vaga transportskyddsbestämmelserna. Det finns alltså inga klara bestämmelser om krav för en uppställningsplats för farligt gods. Guidelines tar upp viktiga faktorer för uppställningsplatsen, bland annat att det bör finnas vakter, staket, grindar, belysning, inbrottslarm, rörelsedetektorer och kameraövervakning. (Franklin, Celay, 2006)

### ***3.5.3 Uppställningsplatser i andra EU-länder***

Övervakade uppställningsplatser finns i andra länder till exempel Tyskland. Det tyska systemet är avgiftsbaserat, men chaufförerna erhåller en kupong på motsvarande belopp som de kan handla för inne på serviceanläggningen. Dessa anläggningar erbjuder god service såsom tillgång till vatten, rena toaletter och duschar. De har också bra mat och många är öppna dygnet runt. (Lammgård, 2007). I Tyskland finns behovet främst på grund av den stora mängden lastbilar och trängseln längs vägarna. De parkeringsplatser som finns för lastbilar längs motorvägarna räcker inte till. Därför bygger de nu ut de befintliga uppställningsplatserna så fler lastbilar får plats. (Bergrath, 2008)

I Danmark föreslås att fyra till fem övervakade uppställningsplatser uppförs längs motorvägarna. De pådrivande faktorerna bakom behovet av sådana platser är stigande lastbilstrafik, ökande kriminalitet mot värdetransporter, KOV-reglerna och att det finns för få rastplatser. Förslaget grundas också på att chaufförerna behöver trygghet och bättre välfärd under dygnsvilan. Dessa uppställningsplatser föreslås drivas av privata aktörer och uppställningen bör kunna förhandsbokas. (Lorentzen, 2008)

Utbyggnad uppställningsplatser och rastplatser stöds finansiellt av EU. År 2007 fick den danske EU-parlamentarikern Anne Jensen 5,5 miljoner euro avsatta från EU som ska användas till att etablera säkrare rastplatser på det europeiska motorvägsnätet. (Holm L, Nilsson P-A, 2007)

## **3.6 Finansiering – Kalkyl**

Vägverket har för avsikt att ingå samarbete med ett antal aktörer för att etablera övervakade uppställningsplatser för tunga lastbilar. Samarbetsparterna ska ha teknisk, ekonomisk och administrativ potential för att skapa bra lösningar som kan fungera som inspirationskälla inom branschen. Vägverket och aktören ska gemensamt driva, underhålla och marknadsföra uppställningsplatsen under en försöksperiod om tre till fem år. Ett sådant testprojekt är tänkt att starta under 2009 är i samarbete med Rasta vid E4:an i Klevshult, Vaggeryds kommun i Småland. Där har Vägverket tänkt uppföra och driva, underhålla och marknadsföra en övervakad uppställningsplats under en försöksperiod. Parterna har för avsikt att ingå ett samarbetsavtal senast vid årsskiftet

2008/2009. Efter försöksperiodens slut får samarbetspartnern driva verksamheten vidare genom att hos Vägverket lösa in uppställningsplatsens utrustning till återstående värde. (Larsson L.-I. , 2008)

### **3.6.1 Vägverkets finansiering**

Fördelningen av kostnader och intäkter för byggande, drift och underhåll et cetera kommer att förhandlas med samarbetspartnern i varje enskilt fall. Vägverket avser att finansiera testprojekten dels genom centralt anslagna medel och dels genom de ytterligare medel som kan anslås regionalt. Vägverket bekostar skyltning till uppställningsplatsen, information och marknadsföring men det ska ske i samråd med samarbetspartnern. Likaså bör kontakter med branschen och övriga intressenter och utvärdering av försöket ske ihop med samarbetspartnern. (Larsson L.-I. , 2008)

Investerings- och driftskostnaderna är ännu mycket osäkra men Vägverket har gjort en grov uppskattning för att investera i en anläggning:

*Tabell 3. Kostnadskalkyl för övervakad uppställningsplats.*

*Källa: (Vägverket, Thalín Consulting AB, 2007)*

Projektering och byggande	2 500 000 kr
Skyltning och vägvisning	50 000 kr
Drift och underhåll	500 000 kr/år

Till detta kommer kostnader för bland annat information och marknadsföring. (Larsson L.-I. , 2008). Beträffande testprojektet i Klevshult förhandlar Vägverket med samarbetspartnern om fördelningen av kostnaderna dem emellan. I projektplanen för Klevshult redovisar Vägverket enbart byggkostnader, vilka således enbart utgör en del av de uppskattade 2 500 000 kronorna ovan.

Projekteringskostnaderna är inte specificerade i projektplanen, inte heller kostnader för skyltning och vägvisning samt drifts- och underhållskostnader, så den grova uppskattningen ovan får antas gälla.

De specificerade byggkostnaderna i Klevshults projektplan omfattar stängsel och inhägnad, belysning, larm/övervakning och inpasserings/betalningssystem med följande kostnader exklusive moms:

#### **Stängsel och inhägnad**

Kostnaderna för stängsel och inhägnad med larmat stängsel är cirka 600 000 kronor och eventuellt ytterligare cirka 70 000 kronor för rullgrindar. En utökad parkering har tillkommit under utredningen vilket ökar kostnaderna med cirka 200 000 kronor. Totala stängselkostnader blir cirka 800 000 - 870 000 kronor.

#### **Belysning**

En komplett anläggning för belysning kostar cirka 150 000 kronor för den ursprungliga ytan men 100 000 kronor tillkommer för den utökade parkeringen. Tillsammans med framdragning av ström till masterna till en kostnad på 100 000 kronor blir det 350 000 kronor totalt för belysning.

#### **Larm och övervakning**

För larm och övervakning finns olika lösningar i kostnadslägen mellan 100 000 kronor och 300 000 kronor. Kostnaden för den mindre parkeringen uppskattas till 150 000 kronor och den större till 300 000 kronor inklusive en registrerande inpasseringskontroll, totalt ca 450 000 kronor.



### **Inpasserings/betalningssystem**

För inpassering och betalning finns två olika system föreslagna. Det ena är ett registrerande kortbetalssystem som kostar cirka 500 000 kronor och det andra är ett transpondersystem som uppskattas kosta 200 000 kronor. (Vägverket, Thalín Consulting AB, 2007)

Summeras ovanstående delkostnader för byggandet, som anges i projektplanen för Klevshult, uppgår de till ett belopp mellan 1 800 000 kronor och 2 170 000 kronor, beroende på vald utformning.

Tabell 4. Delkostnader för byggande av övervakad uppställningsplats i Klevshult.

<b>Delkostnader för byggande av en övervakad uppställningsplats</b>	<b>Minsta kostnad</b>	<b>Högsta kostnad</b>
Stängsel och inhägnad	800 000 kr	870 000 kr
Belysning	350 000 kr	350 000 kr
Larm och övervakning, uppskattad kostnad	450 000 kr	450 000 kr
Inpasserings/Betalningssystem	200 000 kr	500 000 kr
<b>Byggkostnader utan projektering, skyltning och vägvisning.</b>	<b>1 800 000 kr</b>	<b>2 170 000 kr</b>
<b>Kostnader för information, marknadsföring, drift och underhåll tillkommer.</b>		

### **3.6.2 Strukturstöd och regionala medel**

Tanken är att projektet även kan stötts av medel från olika nationella och regionala strukturstöd, till exempel Landsbygdsprogrammet vilket kan ge bidrag på 30 procent av investeringen eller som mest 480 000 kronor. Strukturfonden 2007 är ett annat strukturstöd som stöttar regional sysselsättning och konkurrenskraft 2007 - 2013 för Småland. Syftet är att tillvarata regionens resurser och öka förmågan till förändring och anpassning. Medel kan ges upp till 40 procent av de satsningar som görs med övriga allmänna medel. Från European Social Fond ges medel till projekt som bland annat skapar ett innovativt utvecklingsarbete och tillvaratar regionens resurser. (Vägverket, Thalín Consulting AB, 2007)

Regionförbundet Jönköpings Län bildades 2005 för att stödja utveckling och ny tillväxt i regionen. De utarbetar ett regionalt utvecklingsprogram för att nå regional styrka genom att samordna olika aktörer och initiativ för att utveckla regionen. Regionförbundet har medfinansierat förstudien med 200 000 kronor. Vägverket region sydost har avsatt medel för två eller tre parkeringar för farligt gods i Jönköpings län till ett belopp av 100 000 kronor per anläggning. Vägverket region Sydost kan också bidra med 200 000 kronor mot att entreprenören tar kostnaden för den del av driften som annars skulle belasta Vägverket. Smålandsrasta stödjer projektet med 2 500 000 kronor utöver eget arbete och Jönköpings kommun stödjer projektet och utbyggnad av säkerhetsparkeringen med ett särskilt dokument till Vägverket och ansvarigt departement. (Vägverket, Thalín Consulting AB, 2007)

### **3.6.3 Finansieringen diskuteras för kommande testprojekt**

I Vägverkets projektplan för rekommenderade uppställningsplatser framgår att de på liknade sätt också har upprättat ett avtalsförslag och diskuterar med IDS/OKQ8:s bensinmack vid väg E6 i Björkäng söder om Varberg i Halland. (Larsson L.-I. , 2008) Vägverket har däremot inte presenterat någon separat projektplan för Björkäng.

### 3.7 Kör- och vilotidsregler

Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr. 561/2006 heter den regel som i dagsläget bestämmer hur kör- och vilotider, KOV, är satt. Lagen togs i bruk 11 april 2007 och ersatte en tidigare lag som också reglerade kör- och vilotider. Utvärderingar av lagen har ännu inte gjorts för att se hur den har påverkat arbetsrutinerna hos chaufförerna och åkerierna eftersom lagen inte funnits så länge. Varje land inom EU kan godkänna nationella undantag från reglerna. För att ändra i förordningarna gäller sedvanlig ärendegång hos varje nations beslutande myndighet. (Vägverket,1, 2008)

Inom Europa finns det gemensamma lagar som reglerar kör- och vilotider för fordon och fordonskombinationer vars totalvikt överstiger 3,5 ton. Dessa regler gäller även för bussar oberoende av vilken vikt de har. Skälen till att EU valt att gå in och lagstifta om kör- och vilotider är främst för att (Vägverket,1, 2008):

- De ska säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn.
- De ska ge förarna en god social situation.
- De ska bidra till ökad trafiksäkerhet.

Dessa regler har tagits fram för att alla som arbetar inom vägtransporter ska ha goda arbetsvillkor och att en chaufför aldrig ska behöva arbeta orimligt långa arbetspass med långa körsträckor i en följd utan rätt till regelbundna raster. Bilaga D visar vilka länder som berörs av KOV och EU-förordningen.

Det finns två förordningar som styr transporter i Sverige. Dessa är:

- Kör och Vilotidslagen (KOV) från 070411
- Arbetstidslagen (VATL) från 050701

Skulle det uppstå en konflikt mellan KOV och VATL så är det reglerna i KOV som gäller. (Vägverket,1, 2008)

Alla yrkesfordon som omfattas av KOV måste vara utrustade med en färdskrivare som loggar kör och vilotider. Det finns i dagsläget två genrer av färdskrivare, digitala och analoga. I framtiden kommer den digitala vara den dominerande varianten fram till dess att en ny teknik har uppfunnits. Alla fordon tillverkade efter 1 maj 2006 måste vara utrustade med en digitalfärdskrivare. (Vägverket,1, 2008)

#### 3.7.1 Kör- och vilotidslagen KOV

Kör- och vilotidsreglerna baserar sig på ett antal begrepp som förklaras nedan. Dessa återfinns i både KOV och VATL med några små skillnader sinsemellan.

#### Ansvar

Transporterna ska planeras så att gällande regelverk kan efterföljas. Även fordonets förare har ett ansvar att följa rådande regler. Vid överträdelse av dessa kan alla som har möjlighet att påverka upplägget av transporten ställas till ansvar. Detta innebär att samtliga aktörer har ett ansvar för transporten.

Bestämmelserna om transportföretagens och andra aktörers ansvar för att kör- och vilotiderna följs, finns att läsa om i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006, artikel 10.

### **Körtid**

En förare får inte köra mer än högst nio timmar per dag. Körtiden får lov att förlängas till 10 timmar per dag max två gånger per vecka. Under en vecka får körtiden inte överstiga 56 timmar. Den totala körtiden för två efter varandra följande veckor får maximalt vara 90 timmar.

### **Körperiod**

En körperiod kan vara sammanhängande eller avbruten. En kör period får inte vara längre än 4½ timmar.

### **Rast**

Med rast avses en tidsperiod som föraren inte får utföra någon form av arbete mer än återhämtning i anslutning till en körperiod. En rast kan tas antingen i direkt anslutning till en avslutad körperiod eller under perioden. En rast ska vara 45 minuter. Den kan delas upp i en rast på 15 minuter och en på 30 minuter. När rasten totalt varat i 45 minuter påbörjas en ny 4½ timmars körperiod. (Vägverket,1, 2008)

### **Annat arbete**

Förflyttning till och från arbetsplatsen för att ta över ett fordon räknas in här. Om föraren åker med ett fordon som berörs av KOV ska färden registreras i färdskrivaren som körning. Det finns ingenting som heter privata resor om någon kört ett fordon som lyder under KOV.

#### *Normal dygnsvila:*

En viloperiod ska vara på minst 11 timmar. Kan tas ut i två perioder varav den första skall vara minst 3 timmar och den andra minst 9 timmar. En förare får avbryta en normal dygnsvila max två gånger i sammanlagt högst 1 timma för att ägna sig åt andra aktiviteter. Exempel på dessa aktiviteter kan vara att köra av eller på färjor och tåg. Efter ett avbrott ska föraren komplettera vilan så att den totala dygnsvilan blir 11 timmar.

#### *Reducerad dygnsvila:*

Är en viloperiod mellan 9 till 11 timmar. Reducerad dygnsvila får varken understiga eller överstiga dessa timgränser. Föraren har rätt att reducera dygnsvilan till minst 9 timmar högst 3 gånger under en arbetsvecka. Väljer denne att reducera sin dygnsvila har personen inte rätt att kräva någon form av kompensation. En förare får inte avbryta en reducerad dygnsvila.

#### *Veckovila:*

Detta gäller alla transporter, såväl nationella som internationella.

#### *Reducerad veckovila:*

Om en veckovila har reducerats måste denna bli kompenserad till föraren senast före utgången av den tredje veckan efter veckan ifråga. Kompenseringen ska ske i samband med att en ny viloperiod tas ut på minst 9 timmar.

### **Sovplats**

Sovplatsen får endast utnyttjas om fordonet befinner sig på annan plats än sin stationeringsort.

### **Multibemanning**

Den förare som sitter som medförare ska registreras i färskrivaren som tillgänglig när han/hon inte kör fordonet. De flesta myndigheter i EU tillämpar regelverket så att detta kvalificerar för och tillgodoräknas som rast. Vid multibemanning ska varje förare ta en ny dygnsvila på minst 9 timmar inom en 30-timmarsperiod, räknat från den föregående dygns- eller veckovilan. (Vägverket,1, 2008)

#### ***3.7.2 Vägarbetstidslagen VATL***

Som ett komplement till KOV finns Vägarbetstidslagen från 2005. Denna lag gäller alla anställda som medverkar i transporter som innefattas i KOV. Egenföretagare inkluderas dock inte i dessa bestämmelser. För att lagen ska gälla måste föraren vara stationerad i Sverige, även om denne kör i ett annat land. Lagen är uppdelad i både tvingande och dispositiva delar och till exempel kollektivavtal kan då ändra vissa delar av lagen. (Vägverket,1, 2008)

#### ***3.7.3 Behov av två lagar***

VATL är ett komplement till den tidigare KOV eftersom all arbetstid räknas in i VATL, även sådant som inte sker på väg, exempelvis lastning & lossning eller lagerarbete, hos samma eller annan arbetsgivare. Den nya KOV är mer strikt än den tidigare varianten men innefattar fortfarande bara vägtransportarbetet. (Vägverket,1, 2008)

### **3.7.4 Färdskrivare**

För att polisen ska kunna kontrollera att chaufförerna följer de fastställda kör- och vilotiderna ska det finnas färdskrivare installerade i alla fordon. Denna registrerar hur föraren har arbetat det senaste dygnet, när han har haft körtid, när han vilat och haft rast. Två typer av färdskrivare används, digital och analog. (Vägverket,1, 2008)

#### **Analog färdskrivare**

Den analoga varianten är den vanligast förekommande typen av färdskrivare i fordon som togs i bruk före 1 maj 2006 och registrerar data mekaniskt på ett färdskrivarblad. Bladet får inte användas längre än ett dygn, och chauffören måste ha med sig sina färdskrivarblad för de senaste 28 dyggen.

Diagrambladen ska förvaras minst ett år tillbaka hos arbetsgivaren, och då i kronologisk ordning. Anteckningar får göras på bladen om vissa uppgifter inte har registrerats automatiskt, exempelvis om dygnsvila, tillgänglighet med mera. De svenska reglerna/praxis är oftast lite mildare än utländska gällande anteckningar, utomlands måste ett intyg från arbetsgivaren medföras där det förklaras om/varför diagramblad saknas, vid sjukdom, semester et cetera. Skulle föraren upptäcka att färdskrivaren inte fungerar som den ska måste denne göra egna anteckningar på diagrammets baksida gällande sina kör- och vilotider. (Vägverket,1, 2008)

#### **Digital färdskrivare**

För att använda den digitala färdskrivaren krävs förarkort och denna variant av färdskrivare är obligatorisk i fordon som registrerats efter 1 maj 2006, men kan även finnas i äldre fordon. Även med den digitala färdskrivaren måste chauffören kunna visa upp registreringar över de senaste 28 dyggen, antingen med förarkortet om digital färdskrivare använts eller diagramblad om analog skrivare använts. Skulle förarkortet bli stulet eller tappas måste detta genast anmälas till polisen och till Vägverket för att spärras från användning. Under tiden föraren är utan förarkort måste denne redovisa sin tid manuellt. Det är arbetsgivarens uppgift att säkerhetskopiera uppgifterna på förarkortet regelbundet, minst var tredje vecka, för att inte riskera att tappa information.

Installation av färdskrivare får endast utföras av ackrediterade färdskrivarverkstäder, den ska besiktigast minst vartannat år och fordonet måste vara utrustat med en installationsskylt för färdskrivaren. (Vägverket,1, 2008)

### **3.7.5 Påföljder vid överträdelser**

Polismyndigheten gör noggranna kontroller av färdskrivarbladen och kör chauffören längre än vad som är tillåtet skrivs böter ut och chauffören får en varning i polisens register. Får en förare tre varningar dras körkortet in. (Sydsvenska Dagbladet, 2008)

## 4 Intervjuer

Detta kapitel består av primärdata som samlats in, gallrats, sorterats och sammanställts.

### 4.1 Branschorganisationen

Organisationen vi har träffat har sitt huvudkontor i Stockholm, de har även 12 lokala filialer runt om i landet och vi kontaktade deras Göteborgskontoret. De är en frivillig branschorganisation för åkeriägare och över hälften av deras medlemmar är så kallade enbilsåkare, det vill säga att de är enmansföretagare och sköter allt som har med företaget att göra själva, och har endast en bil att köra med. Dessa enbilsåkare anlitas ofta av större speditörsföretag som förser enbilsåkarna med uppdrag. Cirka 50 procent av medlemmarna i organisationen är enbilsåkare. Bland deras arbetsuppgifter ingår att ge medlemmarna råd i juridiska, ekonomiska och tekniska frågor och företräda dem i kontakter med myndigheter, regering och riksdag. De erbjuder även utbildning och informationsdelgivning samt att de ibland arrangerar gästföreläsningar. På kontoret i Västra Götaland har de kontakt med Länsstyrelsen, Länskriminalen, trafikpolisen, försäkringsbolag, Arbetsmiljöverket, kommunernas trafikkontor med flera. Vi träffade två representanter, där den ena arbetar med utbildning, trafiksäkerhet samt kvalitets- och miljöfrågor. Den andra personen vi intervjuade är ombudsman och är den som har störst direktkontakt med chaufförerna, det vill säga medlemmarna. Samma person är även involverad i tekniska frågor, kalkylberäkningar och är säkerhetsrådgivare.

#### Stölder

En del små åkerier undviker helst att köra stöldbegärligt gods. Detta beror till stor del på att när mottagaren får sitt gods levererat och upptäcker att något saknas, skickas det en faktura till den som de anlitar för att utföra transporten, till exempel speditören. Denne skickar i sin tur fakturan vidare och sedan går den vidare i varje led, från speditör till transportförmedlingsföretag och slutligen till den enskilde åkaren. Denne sitter då med "Svarte Petter" i hand då han inte har någon att skicka fakturan vidare till. Detta kan slå hårt mot de små åkerierna då fakturan för det stulna godset är högre än inkomsten för det utförda uppdraget.

#### Säkerhet

Ur trafiksäkerhetssynpunkt anses de viktigaste åtgärderna vara fler kontroller på vägarna då det är vad som dämpar fusk, samt samverkan i hela transportkedjan. Kunskapen behöver öka hos alla aktörer och medvetenheten hos chaufförer, både vad gäller hastigheter och andra trafikfaror i kombination med miljöfrågor, är områden som behöver fokuseras på. Även samspelet i trafiken mellan yrkeschaufförer och personbilar behöver förbättras.

#### Sömn

Trötthet är en arbetsmiljöfråga, som kontrolleras av Arbetsmiljöverket. Branschorganisationen delar ut broschyrer och har trafiksäkerhetsutbildningar om trötthet till chaufförer för att upplysa och påminna om hur viktigt det är att ta hand om sig och att vara vaksam. Då det aldrig kommer en sista varning innan sömnen infinner sig är det viktigt att chauffören stannar bilen när denne börjar känna av trötthet. Det finns dessutom tekniska hjälpmedel att använda, så som ögonlaser som varnar när chauffören håller på att somna. De vill även poängtera att det inte enbart är sömn som är avgörande för chaufförens trafiksäkerhet utan även levnadsförhållanden så som kost, motion, psykisk hälsa eller om chauffören exempelvis är småbarnsförälder. Organisationens anser att trötthet är ett delat ansvar där det

främst är chauffören själv som är ansvarig för sin sömn. I andra hand har arbetsgivaren ansvar och i tredje hand transportköparen, vars uppgift också är att känna till KOV och därmed inte sätta orimliga krav på körningarna. Chaufförer över 45 år måste enligt lag genomgå en läkarkontroll vart femte år som intygar att de är vid god hälsa. Vanligtvis har chaufförer normal dygnsrytm med arbete dagtid och sömn nattetid. De flesta av dragbilsåkarna kör fram till cirka klockan 22.00 och tar sedan sin dygnsvila.

### **Uppställningsplatser**

Organisationens medlemmar anser att det ibland kan vara svårt att hitta uppställningsplatser med bra toaletter, duschar och som serverar god mat. Oro förekommer mest för dem som ställer av sin trailer under helgen, där finns ett behov av övervakade platser. För att få en bra beläggning på de övervakade uppställningsplatserna bör speditör och transportköpare göra upp i samförstånd med försäkringsbolag om att chauffören ska övernatta på en övervakad uppställningsplats, detta bör inte vara chaufförens egna beslut anser branschorganisationen. Då sker även betalningen av övernattningen av transportköparen och är ett villkor i uppdraget. De anser inte att det ska åligga chauffören att stå för den kostnaden. En annan intressent i det hela är trailerägaren, som ofta är densamme som speditören, som exempelvis inte gärna vill bekosta reparation av sönderskurna kapell.

Vägverket har ansvar för att ta tag i situationen med uppställningsplatser för farligt gods anser de intervjuade. Det står i lagen att det ska finnas speciella skyddade uppställningsplatser för detta, något som anses kunna kombineras med övervakade uppställningsplatser för lastbilar med ofarligt gods också. Idealet vore en upplyst, övervakad och inhägnad plats där en del är avdelat för gods med ADR klass 1, en annan för övrigt ADR-gods och en tredje för ofarligt gods. Problemet är att ingen vill avsätta pengar för att skapa dessa.

Bra startpunkter för att beräkna övervakade uppställningsplatser utifrån KOV är Göteborgs hamn, och vissa orter med stora industrier. Många chaufförer åker till lastningsorten dagen innan och tar sin dygnsvila så de startar från noll vid dagens första lastning. Jönköping har mycket elektroniklager, de distribueras ofta mot Stockholmsområdet och till Norge.

Den nyinstiftade Transportstyrelsen tror våra respondenter inte kommer att förändra läget för övervakade uppställningsplatserna. Däremot kan det komma att bli lättare att driva denna typ av frågor om Transportstyrelsen tar en aktiv roll och kan fungera som samordnare. Branschorganisationen befarar att så länge inte EU trycker på i frågan så kommer inte heller enskilda länder att göra någonting.

### **KOV**

Branschorganisationens medlemmar består av olika typer av förare. Det är antingen distributörer i tätort som kommer hem varje kväll, eller egna åkare som ligger ute hela veckor. Den senare kategorin tycker ofta att 11 timmars vila är för länge och ser hellre att de kan jobba mer intensivt under arbetsveckan och därmed få längre sammanhängande ledighet över helgen. Idag säger KOV att undantag kan göras från 11-timmarsregeln vid tre tillfällen per vecka men det har kommit önskemål från några av medlemmarna att förkorta dygnsvilan till 9 timmar alla dagar i veckan, för att kunna köra maximal del av dygnets timmar. Ett stort antal av åkarna uppger att de ändå inte kan sova 11 timmar och anser att KOV är för byråkratiskt. Yrkeschaufförerna anser att de har obefogat stort fokus på sig gällande KOV och VATL. De menar att de inte är ensamma i trafiken och anser det vara lite

orättvist då alla som dagligen pendlar till och från arbetet inte behöver rätta sig efter några körtidsregler.

Branschorganisationen anser att både transportköparna och speditörerna inte tar sitt ansvar eftersom de är inte tillräckligt insatta i KOV. Enligt KOV som trädde i kraft i april 2007 ska såväl speditörer som transportköpare vara insatta i gällande regelverk och ha ett tydligare ansvar för att transporttidsscheman följer lagstiftningen. Detta anser representanterna för organisationen inte följs, och de vill att åkarna ska stå emot mer och inte låta sig pressas att bryta mot lagar för att vinna tid. Konkurrensen är dock stor, särskilt från utländska chaufförer. Konkurrenssituationen är inte lika eftersom det inte går att driva in böter från utländska chaufförer då lagen inte tillåter att det drivs in pengar från utlandet. Det gör att utländska chaufförer slänger böteslappen när de passerat nationsgränsen. Företagsbesöken som polisen gör på svenska åkerier för att gå igenom förarblad bakåt i tiden är heller inte genomförbart på utländska åkerier, ännu en konkurrensorättvisa. Dessutom innebär det otillåtna cabotaget stora konkurrensproblem. Utländska chaufförer har en annan lönenivå vilket ger dem möjlighet att utföra transporterna till lägre priser. Branschorganisationen efterlyser ett internationellt rättssystem där svenska och utländska chaufförer konkurrerar i Sverige på lika villkor samt att svenska böter ska kunna drivas in i andra EU-länder också.

Generellt sett anser de intervjuade att KOV är bra som de är men det hade varit önskvärt med mildare bedömningar vid poliskontroller, att de gav mer dispens. Har chauffören bara en kort sträcka hem är det klart att denne vill köra på så han får sova hemma istället för att övernatta i bilen 20 minuter från huset. Det finns dock möjlighet att göra avsteg idag om en situation uppstår där chauffören har ett starkt skäl och det inte är för stort avsteg från reglerna, men det är en gråzon om vem som får böter och vem som får komma undan.

## **4.2 Länskriminalen**

Personen som vi träffat är Kriminalpolis vid Länskriminalen i Västra Götaland. Den grupp som den intervjuade tillhör utreder stölder av stycke gods ur fordon och stölder av fordon under lastbilstransporter i Sverige. Länskriminalen i Västra Götaland samarbetar i detta arbete bland annat med Polismyndigheterna i Skåne, Halland och Småland.

### **Stölder**

Under 2007 stals det mycket gods ur trailers men under 2008 stals det fler hela ekipage eller trailers. Enligt den intervjuade är majoriteten av stölderna kapellskärningar. Under 2008 har godsvärdet och volymen av stulet gods ökat medan antalet stölder minskat med cirka 30 procent. Hälarna betalar cirka 25 procent av marknadsvärdet när de köper stöldgods. Personen vi träffat berättar att i endast 12 procent av alla anmälningar som kommer in till Polisen uppges godsvärdet. Det som stjäls mest är livsmedel, raskum, elektronik, platt-tv, datorer, parkettgolv med mera.

Länskriminalpolisen underrättar oss om att det har etablerats två nya anmälningskoder för att underlätta hantering av stölder. Det är kod 9803, som avser tillgrepp av lastbil, släpfordon eller lastbärare avsedd för yrkesmässig godsbefordran. Den andra koden är 9804 som avser stöld ur eller från lastbil, släpfordon eller lastbärare avsedd för yrkesmässig trafik. Områden där det sker mycket stölder är vid Glumslöv utanför Helsingborg och Hyltena söder om Jönköping.



## **Säkerhet**

Om en chaufför parkerar på fel plats längs vägen ökar risken för angrepp mot godset eller fordon. Om någon chaufför blir utsatt för hot och tvång så skall de enligt rekommendationer och uppmaningar frivilligt släppa sin last och inte sätta sig till motvärn. Chaufförens trygghet och hälsa går för lastens värde. Den intervjuade personen anser att ju mer medvetandet om transportsäkerhet ökar hos kunderna desto mer bidrar det till att de gör ett medvetet val om säkerheten, och på så sätt finns möjlighet att säkerheten förbättras. Länskriminalen tycker att det vore önskvärt om det gick att använda transportsäkerheten som ett konkurrensmedel. Att samarbeta inom hela transportförsörjningskedjan tror Länskriminalen ger önskvärda effekter för att få en bättre arbetsmiljö för yrkeschaufförerna. Enligt den tillfrågade har alla intressenterna som är inblandade i en transport ansvar vid ett tillbud.

## **Sömn**

Sömnen är väldigt viktig. Vår tillfrågade anser att en chaufför inte ska köra för länge på grund av att denne då blir en trafikfara för såväl sig själv som för andra trafikanter. Om chaufförerna inte får sova tryggt och säkert så blir de trafikfarliga och otrygga. ”Vem vill möta en 60 tons lastbil i 80 km/ tim med en chaufför som inte är utvilad och skärpt?” Konsekvenserna vid ett sådant möte blir ödesdigra.

## **Uppställningsplatser**

Bör vara på stora plana inhägnade asfaltsytor med separata in- och utpassager och det bör få plats cirka 50 stycken lastbils ekipage. Önskvärt vore om de övervakade uppställningsplatserna kan erbjuda chaufförerna ett bra ställe att sova, bra belysning, god mat, toaletter, dusch och drivmedel till bilen. Det bör inte finnas någon vegetation i nära anslutning till platsen.

Enligt personen som vi träffat finns det ingen branschövergripande samsyn mellan försäkringsbolagen, de är inte överens om vad som klassas som en övervakad uppställningsplats. Enligt den tillfrågade på Länskriminalen vore det bra om chaufförerna kunde få löpande information direkt in i förarhytten om var de kan stanna för natten, om det har hänt några trafikolyckor längs vägen eller om den övervakade uppställningsplats som de från början planerat att stanna på är fullbelagd. Enligt den person som vi har träffat bör det finnas övervakade uppställningsplatser vid knutpunkterna Helsingborg, Göteborg, Jönköping och Stockholm.

## **KOV**

Den intervjuade tycker att dagens KOV i stort sett är bra eftersom de är strikta och omedelbart straffande. Länskriminalpolisen menar dock att chaufförer ofta är pressade av KOV och har i vissa fall inte möjlighet att själva avgöra om de kan ta rast enligt gällande bestämmelser. Chaufförerna kan känna att de har krav på sig från speditören att de måste lämna eller hämta last på en tid som inte överensstämmer med KOV. Polismannen anser att KOV måste harmoniseras med transportköpen.

## **Unikt**

Länskriminalpolisen undersöker hur säkerhetsrutinerna kring styckegods kan förbättras, exempelvis hur de olika intressenterna på bästa sätt bör hantera oseriösa speditörer. Det förekommer att innehållet i förseglad trailer inte överensstämmer med packsedeln vid lossning.

### **4.3 Representant för yrkesförarrådet**

Intervjupersonen har varit ordförande för yrkesförarrådet under många år. Denne arbetar som säkerhetsansvarig på ett miljöföretag i Göteborg och är engagerad i att lösa problematiken av säkrare uppställningsplatser för farligt gods.

#### **Säkerhet**

För att kunna öka trafiksäkerheten behöver medvetenheten öka bland transportköparna. Det samhälle vi lever i med bland annat Just-In-Time, JIT, ställer till problem. Transportköparna behöver bli mycket mer medvetna om säkerhet och risker i trafiken, sätta sig in i chaufförernas situation och känna till KOV bättre. Köparens brist på insikt om de rådande förhållandena för chaufförerna medför problem. Andra riskfaktorer i trafiken är stress och dåliga väderförhållanden.

Yrkesförarrådets representant menar att transportköparna bör ställa krav på säkra transporter, det vill säga att tydligare kräva att föraren följer KOV och att det inte är för snäva tidsramar. De kan också kräva att godset körs i säkra trailers och att det finns bra övervakningssystem för säkerheten för godset och så vidare. Åkeriägarna kan köpa hårda skåp istället för kapell som skyddar värdefulla transporter bättre. Anledningen till att åkarna kör med kapell anges vara av viktskäl eller ekonomiska faktorer, men ”snålheten bedrar visheten” menar den intervjuade. Det finns också system för att skydda bil och trailers med sändare och startspärrar som kan styras via GPS. Försäkringsbolagen borde stimulera säkrare transporter via exempelvis sänkta premier i de fall som hårda skåp, skyddsutrustning med mera används.

Den 10 september 2009 införs ett yrkeskompetensbevis som innebär att chaufförer ska utbildas under en femårsperiod inom en rad områden såsom säkerhetsanordningar, tekniska kunskaper om bilen, lastsäkring, optimerad bränsleförbrukning, miljöaspekter, fysiska risker, krissituationer med mera. Detta är ett krav för EU-länderna. Utbildningen kommer säkerligen också att omfatta information om sömnens betydelse. Yrkeskompetensbeviset kommer att bli lika viktigt som körkortet. Inom Sverige kommer det i inledningsskedet dröja upp till sju år med införandet. Hur lång tid det tar innan alla förare ska ha denna kompetens beror på vilket EU-land de ska köra i. Det är landets regler där föraren kör som gäller, i exempelvis Danmark ska förändringen vara klar inom tre år. Syftet med införandet av yrkeskompetensbeviset är att begränsa antalet olyckor, höja medvetenheten och höja statusen inom yrket. Körskolorna bör utbilda chaufförerna anser respondenten.

#### **Sömn**

Intervjupersonen menar att brist på sömn kan jämföras med rattonykterhet. Oro leder också till försämrad sömn. Övervakade uppställningsplatser skulle förbättra sömnen för chaufförerna som då skulle känna sig tryggare. Huvuddelen av olyckorna som inträffar på vägarna med lastbilar sker på grund av sömnbrist. För att förhindra trötthet bör de inblandade aktörerna köra enligt lagen. Tyvärr struntar många chaufförer i KOV och VATL eftersom påföljderna är lama. Yrkesförarrådets representant menar att böterna är så låga att om någon bryter mot dessa lagar så kan denne räkna med att det lönar sig ändå. Det är få kontroller för att se om KOV och VATL följs. Påföljderna följer ett pricksystem där chaufförerna får prickar i sitt körkort som försvinner efter ett visst antal år. Tre prickar innebär indraget körkort.

Stress är väldigt tröttnande. För att motverka trötthet finns det olika tekniska system för att övervaka förare och fordon. Flera interaktiva hjälpmedel för övervakning har utvecklats, till exempel monitorer som följer ögonrörelser och system som kontrollerar att fordonet följer väglinjerna.

### **Uppställningsplatser**

Den tillfrågade säger att frågan om säkra uppställningsplatser har diskuterats och debatterats i olika möten med Länsstyrelsen, Vägverket, Räddningsverket och åkeribranschen sedan 1970-talet. Initialt var det lagstiftningen kring farligt gods som gjorde att frågan kom upp, eftersom lagen anger att farligt gods ska bevakas när det ställs upp. Alla vill ha uppställningsplatser men ingen vill ta ansvar för dem. Respondenten anser att behovet av uppställningsplatser finns och i synnerhet farligt gods måste ha säkra uppställningsplatser. Det finns alltför få sådana platser idag. Om en olycka inträffar med farligt gods kan konsekvenserna bli förödande. En sådan uppställningsplats ska vara invallad med dike, inhägnad, övervakad och med ett betryggande riskavstånd så att olyckor inte sker. Intervjupersonen ser inga risker/problem med att vanliga godstransporter använder samma uppställningsplats som farligt gods, bara det finns ett riskavstånd mellan godstyperna. Farligt gods får samlas med många typer av gods men inte med livsmedel eller djurmat. Uppställningsplatserna bör också vara attraktiva ställen med bekvämligheter.

Port 4 i Göteborgs Hamn är den enda godkända platsen i Göteborg för uppställning av farligt gods och den är avgiftsbelagd. För övrigt känner respondenten bara en till godkänd uppställningsplats för farligt gods. Den ligger i norra Bohuslän och drivs av en bensinmacksföreståndare. Flera chaufförer väljer dock att inte ställa sig där på grund av att den är avgiftsbelagd. Lagen anger att farligt gods måste parkeras på säkra och övervakade uppställningsplatser om en sådan plats finns, men om en sådan inte finns får föraren ställa sig på en annan plats där det inte är så farligt. Om inte heller det finns att tillgå, ska ekipaget stå så ofarligt som möjligt. Intervjupersonen tycker att lagen för farligt gods är alltför tandlös.

Stigs Center i norra Göteborg, Sandsjöbacka söder om Göteborg och informationsparkeringarna in till Göteborg är vanliga platser där lastbilar stannar i Göteborgsregionen.

### **Finansiering**

Representanten för yrkesförarrådet skulle vilja lösa frågan om övervakade uppställningsplatser med avgiftsfinansiering och anser att branschorganisationerna borde driva frågan betydligt kraftigare än de gör idag. Intervjupersonen menar att en skälig avgift bör ligga runt 100 kronor. Frågan är vem det är som ska betala i slutändan. Det finns ingen betalningsvilja hos åkeriägarna. Idag verkar alla hellre betala dyra försäkringspremier än att intressera sig för övervakade uppställningsplatser.

### **KOV**

Representanten för yrkesförarrådet anser att reglerna i KOV är krångliga med allt för många tillåtna undantag. Det finns undantag på undantag som ska justeras inom olika tidsramar. I dag finns möjligheten att låna tid mellan olika dagar. Hur lång tid som kan lånas beror på om det är rast, dygnsvila eller veckovila. Respondenten tycker att det är mycket bra att denna möjlighet finns, men att reglerna är för krångliga att lära sig och hålla reda på. Utrymmet för att variera tiderna är fullt tillräckligt, även om branschen önskar ännu större möjligheter. Ytterligare flexibilitet skulle bara göra KOV ännu besvärligare. Det är stor skillnad mellan teori och praktik.

KOV ingår i utbildningen för C-körkort. Den tilltalade tycker att KOV är bra men att kunskapsnivån och laglydigheten borde höjas. Detta skulle kunna göras genom kännbarare påföljder i form av höjda bötesbelopp. Det skulle minska viljan att medvetet bryta mot reglerna. Syftet med de nya digitala färdskrivarna var att minska fusket med KOV, men den intervjuade menar att det går att manipulera dem. Olika poliser har olika möjligheter att upptäcka fusket med färdskrivarna.

Möjligheten att använda sig av dubbelbemanningssystemet anser respondenten vara bluff och båg då transporterna inte tjänar mycket tid på det. Den chaufför som åker som passagerare får ändå inte utnyttja tiden som vila utan enbart som rast enligt KOV. Vid dygnsvilan måste fordonet alltid stå still.

Yrkesförarrådets representant återkommer till att det framförallt är transportköparna som borde agera kraftigare. Redan vid sin beställning kan de vara tydligare och kräva att åkarna ska följa sådana självklarheter som gällande hastigheter när de kör för dem. Kunderna borde ta mer ansvar och skapa sådana avtal som ställer krav på att KOV och trafikregler ska följas. Det ska framgå att om chaufförerna inte kör enligt lagarna begår de förutom ett lagbrott även ett kontraktsbrott. Om transportköparna känner ett sådant ansvar och ställer sådana krav på hur transporterna ska utföras skulle det skulle medföra att chaufförerna följer reglerna bättre och kör mer trafiksäkert.

#### **4.4 Speditör 1**

Den intervjuade personen är affärsutvecklare och säkerhetsansvarig på en större speditörsfirma och arbetar med affärsutveckling inom företagets säkerhetsgrupp.

I Sverige bedriver speditörsfirman transporter inom flyg, sjö och lastbil. De har flera större elektronikföretag som kunder med transporter inom Danmark, Sverige, Norge och England. Dessa laster består högvärdigt gods såsom datorer och TV-apparater. De har ett nära samarbete med den största elektronikkunden och har en inhouse-avdelning som ansvarar för kundens transporter från centrallagret ut till butikerna i Sverige och Norge. Speditörens vägtransporter växer men de har inga egna dragbilar utan köper alla tjänster. Inom Sverige anlitas enbart svenska åkare och svenska bilar. De största verksamheterna är i Jönköping och i Norrköping samt gods som körs till/från Köpenhamn för flygfrakt.

#### **Stölder**

Stölder är ett problem idag och Speditör 1 försöker inte dölja att de är drabbade. Speditören anstränger sig att för vara proaktiv, bland annat genom att utrusta alla bilar och trailers som kör från elektronikföretaget med GPS-sändare. Vägstölderna innebär en ohälsa för chaufförerna som kommer att öka på sikt. Företaget har även gjort en checklista för chaufförerna där det viktigaste budskapet till chaufförerna är att tänka på var de står under natten vid vila. Det är bäst om det finns många förbipasserande som kan se om något händer. ”Det är inte staket utan folk i omlopp som hör och ser som stoppar tjuven”. Det är en viktigare faktor än lås och säkerhetskapell. Trenden är att arbeta i förebyggande syfte för att minska antalet brott.

Deras största kund köper de inkommande transporterna med leveransvillkoret ”fritt levererat” och har därmed inget ansvar för godset under färden till centrallagret. Dessa inleveranser sker från många olika transportörer där en del av dessa har svårt att passa sin slottid. Det är främst utländska chaufförer som har problem att komma i tid. Under väntan på en ny slottid har transportören fortfarande ansvaret för godset på trailern. I anslutning till elektronikföretagets vaktstuga finns ett område där åkare kan få

vänta, men när det är fullt hänvisas åkarna ut på vägarna för parkering med godset och det är då dessa drabbas av stölder. I Sverige förekommer det ännu inte beväpnade kapningar av lastbilar, något som är vanligt i England. Vår intervjuperson tror dock att antalet brott kommer att öka framöver. I Sverige har vi levt i en skyddad värld där vi gärna parkerar våra bilar lite varstans längs vägarna, ibland utan att låsa om oss. Respondenten tror däremot inte att bilar med hårda väggar är lösningen, utan menar att hårda bilar istället leder till ökade våldsinslag.

Sverige har mest problem med godsstölder, därefter Danmark och Norge. Finland är än så länge förskonat från den här typen av brott. De kriminella brotten ökar och blir mer och mer organiserade med återförsäljarled klara för stöldgodset. För två år sedan råkade elektroniktransporterna från Jönköping till Norge ut för en mängd vägrån under en månads tid. Alla angreppen skedde när chauffören hade stannat längs sträckan Uddevalla - Svinesund för att ha sin vila, oftast nattetid. Om chaufförerna märkte något nattetid råddes de att ringa polisen, starta bilen och köra iväg. Efter samarbete med ett säkerhetsbolag och polis greps några personer. Denna grupp tros ha ett eget nätverk för att omsätta stöldgodset. Efter ingripandet minskade stölderna och numera får inte denna speditörs bilar lämna lagret i Jönköping om körtiden inte räcker hela vägen till Svinesund, där övernattnig kan ske på ett mer säkert ställe. Chaufförerna upplever ett psykiskt lidande när de arbetar då det inte känns tryggt med tjuvar som smyger runt trailern.

### **Säkerhet**

Speditören arbetar proaktivt på olika områden, till exempel beträffande parkering, KOV och planering. De försöker också få kunden mer delaktig i säkerhetsarbetet. Speditören har även samarbete med polisen och har bildat en säkerhetsgrupp inom företaget. I England förekommer fler grövre överfall och kapningar av fordon och våld mot chaufförer än i övriga Europa. Det har blivit en alltför otrygg arbetsituation och ohälsosam arbetsmiljö för chaufförerna. För att motverka utvecklingen har företaget specialrekryterat personer för att arbeta med dessa problem i England. Gruppen arbetar proaktivt och är pådrivande inom företagets säkerhetsarbete. Idag har alla trailers GPS-sändare så att det ska gå att se var de befinner sig. Utrustningen kan också användas som ett hjälpmedel för till att se att KOV följs om de skulle vilja kontrollera något av de åkerier som anlitas. I England förekommer det dock att tjuvarna sätter på störningssändare på trailer och dragbil som slår ut GPS-sändarens signaler. Speditör 1 uppger att de inte kommer att vidta några ytterligare åtgärder för att öka godsets säkerhet på lastbilarna, såsom stöldsäkra kapell och trailerlås. Den intervjuade är skeptisk till tekniska lösningar och tror att ökad teknik leder till ökade våldsinslag såsom i England. Då vore risken stor att de svenska chaufförerna inte vill fortsätta i yrket. Istället vill de med små medel göra sig mer svårångade.

För att skydda transporterna hyr speditören därför in sig hos ett åkeri i Malmö där lastbilarna får stå antingen inne i åkeriets lokaler eller innanför grindarna när chaufförerna vilar. De har ett liknande samarbete med ett åkeri i Eskilstuna. Ett problem som uppstått på senare tid är att norska gränsmyndigheterna vid Svinesund avvisar bilarna från parkeringen och fordonen måste fortsätta in i Norge. Efter detta har det märkts en markant ökning av vägrån på den norska sidan av gränsen i anslutning till att förarna måste stanna och vila. Speditören och elektronikföretaget har ett välutvecklat samarbete vilket innebär att varuägaren låter speditörens trailers ha fri passage in på företaget område närhelst de kommer på dygnet. För att öka säkerheten i Norge förhandlar speditören med elektronikföretagets norska lager om att få liknande samarbete som det de har med lagret i Sverige.

Transporter till Danmark får inte starta om de inte har tillräcklig körtid för att köra till Köpenhamn. Övernattning i Danmark sker på inhägnat och låst område i utanför Köpenhamn. Inga av företagets transporter får stanna för övernattning längs E4 och E6.

### **Sömn**

En halvtimmes mer eller mindre sömn kan knappast spela någon roll anser den intervjuade, men om flextid vore möjligt så får den inte missbrukas. Speditör 1 menar att det finns en ”gråzon i fuskande” när det gäller KOV och uppger att de har sagt upp samarbetet när de märkt att en åkare inte har följt KOV.

### **Uppställningsplatser**

Speditören anser att det absolut finns ett behov av övervakade uppställningsplatser. Alla aktörer på marknaden förstår problemet men det är en påfallande lamhet, för få gör något aktivt för att komma fram till en lösning. Behovet av uppställningsplatser kommer att öka i takt med att stölderna ökar. Om det fanns övervakade uppställningsplatser i Sverige så skulle detta speditörsbolaget vara villiga att betala en avgift för att stå där. De har ansträngt sig för att försöka finna övervakade uppställningsplatser bland annat i Stockholm och vid Svinesund, men inte funnit några. Den enda plats som de känner till är i Ljungby där en åkare har satt upp staket på eget område och tillhandahåller toalett. Den tillfrågade jämför med England där det finns många avgiftsbelagda övervakade uppställningsplatser och Centraleuropa där det finns övervakade uppställningsplatser.

Som exempel på lokalisering av övervakad uppställningsplats nämner respondenten Torsvik utanför Jönköping då det är Sveriges största logistiska centrum. Denna placering borde vara intressant för företag som inte har samma lösning som de själva har i Jönköping. Ytterligare lämpliga övervakade uppställningsplatser vore Göteborg, Malmö, Stockholm och Svinesund. I Göteborg finns det ingen plats att parkera så det behövs bättre parkeringsmöjligheter med tanke på att det går mycket transporter till och från hamnen. Rastplasterna behöver förbättras, främst för utländska transporter och internationell trafik. Den intervjuade lyfter också fram behovet av bevakning under helgvilan från fredag eftermiddag till måndag morgon.

Intervjupersonen tror att eftersom många åkare har en betalningsvilja så gäller det att börja någonstans. Det bästa vore att bygga någon enstaka plats först, förslagsvis vid en Rastarestaurang och i samarbete med ett försäkringsbolag som vill visa sin goda sida. Transportbolagen bör samtidigt framhäva säkra transporter som ett säljargument gentemot sina kunder. De efterlyser också ett ökat samarbete mellan stora speditörer. Alla vill ha övervakade uppställningsplatser men ingenting händer därför att alla väntar på att någon annan ska trycka på knappen och sätta igång processen. Ingen vill bära hundhuvudet vid ett misslyckande.

### **Finansiering**

Den tillfrågade anser att finansieringen för övervakade uppställningsplatser i Sverige ska delas av kommun, stat, vägverk och polis. Intervjupersonen anser att en handfull platser bör byggas i samarbete mellan Vägverket och privata entreprenörer. Vägverket skulle kunna ställa upp med en summa pengar för att möjliggöra övervakade uppställningsplatser med plana ytor, bra belysning och ta bort närliggande skog och högt buskage. Kommunerna borde vara intresserade av goodwill och vara mer aktiva i att skapa uppställningsplatser framförallt för transporter med Farligt gods. Kommunen skulle till exempel kunna erbjuda lån till den entreprenör som vill driva en uppställningsplats.

Försäkringsbolagen borde medverka genom att arbeta mer proaktivt. Transportörerna kan också ta en större del av ansvaret. Speditör 1 menar att transportörer vill hänvisa åkarna till övervakade platser. Om bara platser för uppställning finns så är betalningen en teknikalitet. Denna speditör och deras kunder är villiga att vara med och finansiera övervakade uppställningsplatser. De vill betala per utnyttjande, till exempel via smartcard eller chips liknande de som används vid vägtullar. De anser att pengarna inte bör komma direkt ur chaufförens egen ficka.

Respondenten poängterar att övervakade uppställningsplatser kan skapas med ganska enkla medel utan att behöva kosta så mycket. Det viktigaste är var den ligger och hur den ser ut beträffande belysning och vegetation. För övrigt räcker det med ett inhägnat område och en toalett och dusch. Det finns också en potential i att förbättra vägverkets befintliga rastplatser där mark finns för att skapa större uppställningsytor. Intervjupersonen anser också att övervakade uppställningsplatser är ett säljargument gentemot kunderna. Speditören oroar sig för att problemen i England sprider sig hit och menar också att polisen kan medverka mer, då stölder leder till ohälsa. De vill också involvera media så att intresset för säkerhet ökar, en lösning sker lättare när ett problem har fått mediafokusering.

Fler aktörer borde samverka för att driva frågan om övervakade uppställningsplatser. För att nå en förändring krävs ett samarbete mellan polis, konkurrenter, försäkringsbolag med flera. Polisen har sammankallat till möten där flera aktörer har deltagit såsom åkerier, försäkringsbolag, kommuner, vägverket och möjliga entreprenörer, till exempel Rasta. Tyvärr verkar de inte kunna enas om finansieringen. Respondenten är förvånad över att inte försäkringsbolagen visat mer intresse. Problemet borde belysas mer i media. Speditör 1 har löpande kontakt med en polis vid Länskriminalen i Göteborg och de har ett väldigt bra samarbete. Speditören skulle vilja involvera sina kunder i mötena med polisen för att få dem mer delaktiga.

## **KOV**

Speditör 1 är mån om att följa KOV, dels för chaufförernas arbetsmiljö och dels för att det annars blir dryga böter. Trängsel är inget problem anser de, det handlar bara om planering. Alla åkerier som speditören anlitar måste ha digitala färdskrivare i sina dragbilar då de är lättare att avläsa och förhindrar fusk bättre. Speditör 1 menar att det finns en ”gråzon i fuskande” när det gäller KOV och uppger att de har sagt upp samarbetet när de märkt att en åkare inte har följt KOV.

Intervjupersonen har uppfattningen att polisen är stenhård med bedömningen av KOV. I enlighet med KOV genomförs det strikta kontroller av att chaufförer följer sin dygnsvila, veckovila och den sammanhängande vilan. Företaget önskar dock att samarbetet med trafikpolisen vore bättre. De upplevs inte arbeta aktivt för att föra en dialog med transportörer och andra inom transportbranschen när det gäller KOV. Regelverket upplevs ofta som för statiskt. En viss flexibilitet i KOV skulle underlätta mycket till exempel vid dåligt väglag. Det friare utrymmet skulle i så fall bara få tillåtas upp till en viss gräns för det skulle inte gå att släppa det helt fritt. Speditör 1 påpekar att polisen måste tillämpa lagen på samma sätt i olika delar av landet. Tolkningen av KOV borde harmoniseras både inom Sverige och inom Europa så att det ses till helheten när det kommer till platser, regler, stölder, miljöfrågor och arbetsmiljöfrågor. Eftersom Sverige är ett land med långa avstånd och lite trafik är det svårt att hitta lämpliga uppställningsplatser som harmoniserar med KOV. Det optimala utifrån svenskt perspektiv och de långa avstånden vore att under en 14-dagarsperiod få tänja på KOV med ett antal minuter som ska justeras innan perioden är slut.

## 4.5 Speditör 2 / Forskare

Den intervjuade personen arbetar parallellt som forskare och som säkerhetsansvarig för ett av Sveriges största transportföretag. De utvecklar och producerar transporter samt informations- och logistiktjänster som motsvarar kundernas krav inom miljö, kvalitet och effektivitet. Som forskare är personen fokuserad inom transportsäkerhet.

### Stölder

Stölder inom transportbranschen är enligt den tillfrågade generellt sett inte ett problem i Sverige sett till antalet brott, men det finns mer eller mindre drabbade branscher. Exempelvis är elektronik och livsmedel eftertraktat gods. Det är i båda fallen frågan om varor som snabbt kan byta ägare och har en stor efterfrågan. Vissa andra branscher har inga problem alls. I dag sänker försäkringsbolagen premierna inom transportområdet. Om stölderna var ett stort problem borde fallet ha varit det omvända. Inom elektronikområdet sker det relativt många stölder längs vägarna eller i nära anslutning till lastnings och lossningsterminaler. Jämförs antalet brott mot gods på vägarna med till exempel villainbrott som är 20 000 anmälningar/år eller våldsbrott och snatterier vilket är 15-20 gånger mer kostsamt för företagen, så är det inte särskilt många tillgrepp. En annan relevant observation att göra är att under 2007 rapporterades det 436 angrepp mot yrkestrafiken, det säger dock ingenting om det egentliga antalet angrepp eftersom många angrepp mot gods på vägarna aldrig rapporteras. Det är ett stort mörkertal. Varje dag kör det cirka 4000 lastbilar till och från Göteborgs Hamn. Om antalet tillbud ställs i relation till antalet bilar som trafikerar de stora vägarna i Sverige under ett år är det inte många tillgrepp. De större företagen, som är de som oftast blir drabbade av stölder, får en direkt påverkan genom att de till exempel inte kan sälja annonserade varor. De förlorar dock inte så mycket om värdet på det stulna godset slås ut på alla leveranser som kommer till deras lager under ett år. Dessutom har de ofta andra likvärdiga varor att sälja till kunderna. Så sett till helheten så finns det ett problem men de stora företagen drabbas inte så hårt av stölderna.

Butiksleden räknar med svinn på två till tre procent genom att saker stjäls, går sönder, frukt och grönsaker möglar och så vidare. Om förlusten för stulna varor ligger under denna nivå är det egentligen inget problem för företagen. Sett till summan för förluster inom vägtransporter som endast är cirka 0,025 procent är detta inget att lägga massa resurser på tycker forskaren om det slås ut på Europabasis. En förlust på 0,025 procent är dock mycket pengar sett till det totala värdet för allt gods som transporteras på våra vägar under ett år. Som många andra branscher har transportbranschen lärt sig att hantera problemen kring stölder genom åren. Idag är det inget direkt problem för transportbranschen som helhet men för enskilda aktörer kan en stöld bli ödesdiger, speciellt för små åkerier som inte har finansiellt utrymme att täcka upp vid ett tillgrepp.

Speditör 2 kör en del av sitt gods med egna chaufförer men vid de tillfällen de hyr in tjänster från andra företag ställs höga krav på de åkare de anlitar, och avtalet med åkaren avgör vem som är ansvarig och ska betala om/när stölder inträffar. Det är vanligtvis stor planering bakom stölder då det krävs en välutvecklad försäljningskedja för stöldgodset. Godset är ofta speciellt utvalt för att lätt kunna säljas då det sällan är varorna i sig som tjuvar är intresserade utav utan pengarna de genererar.

Det krävs ofta en större incident innan beslut om säkerhetsinvesteringar görs. Oavsett om varorna är försäkrade eller inte så är det slutkonsumenten som betalar. Köper vi legala varor förlorar vi för att de



behövt höja priserna på grund av stöld. Köper vi illegala varor förlorar vi för att vi gynnar brottsligheten även om priset är lägre.

Knivrån mot distributionsbilar har inte lika mycket planering bakom sig som stölder mot lastbilar. Vid dessa typer av tillgrepp handlar det mer om så kallade pundare som får en plötslig ingivelse. Ju större volym som stjäls vid ett tillfälle desto mer planering ligger bakom dådet.

Det blir problem när hela trailers försvinner. En dragbil kostar cirka två miljoner kronor och tio procent av alla stulna dragbilar kommer inte tillbaka till sina ägare. Trenden i Sverige är att stölder av trailers ökar något. Om trailern förstörs blir det mycket dyrt. I Sverige förekommer dock inte kapning av fordon.

Tjuvarna hittar inte alltid nya sätt att begå brott på utan ibland är det nya platser eller så blir brotten grövre i form av hot mot chaufförer om tjuven får panik. Trenden i Sverige idag visar på att det sker allt färre stölder men fler bedrägerier. Internetbedrägerier blir vanligare då tjuvarna kommer över pengarna utan att behöva stjäla någonting och försöka sälja det för att få pengar i handen, vilket ändå är slutmålet med de flesta typer av stölder. Enligt statistik från BRÅ är brottsligheten i Sverige vikande. Inom transportnäringen sker det även här färre brott men godsvolymen och värdet ökar istället vid varje tillslag.

De stölder som sker i dag är ofta terminalnära, det vill säga de sker i nära anslutning till terminaler eller på rastplatser som ligger nära de stora elektronikföretagens centrallager. I många fall ligger ansvaret för varorna hos leverantören tills godset kommit in på butikkedjans område. En del av de stora kedjorna har väldigt snäva tidsfönster och om en chaufför skulle missa sin slottid måste de vänta utanför företagets område med lasten, och ansvaret för den, tills de får en ny slottid för att lossa. Transportköparna kan i kraft av sin storlek styra distributionen och ha få och snäva tidsfönster. De saknar intresse av att ändra dem eftersom det inte är de som behöver stå för kostnaden om transporten skulle bli utsatt för stöld. Åkarna försöker att undvika problemet genom att vara ute i god tid och ofta stå och invänta sin lossningstid då de annars drabbas av höga straffavgifter för försening. De allra flesta av transportererna hinner i tid till lossning och lastning. Totalt sett är det få gånger åkarna drabbas av stöld sett till alla transporter som utförs. Däremot försämras ryktet för företaget om det kommer ut att det sker mycket stölder strax utanför deras terminaler vilket kan förklara varför vissa företag inte polisanmäler när de blivit utsatta för brott.

Företaget som speditör 2 arbetar för har en policy som säger att samtliga brott ska anmälas. Detta gör att företaget ligger i topp i angreppsstatistiken, men detta behöver inte återspegla verkligheten. Andra aktörer kan drabbas av angrepp lika ofta men kanske inte anmäler. Anmäler företaget till försäkringsbolaget att godset blivit skadat istället för stulet behöver inte polisanmälan göras för att få ut pengar på försäkringen och dåligt rykte om stölder behöver därmed inte florerat på samma sätt. En konkurrent har även de som policy att alla brott ska anmälas. Speditör 2 anser att det är en relativt hög anmälningsbenägenhet av brott inom transportnäringen.

När enskilda aktörer utsätts för upprepade brott kan de lätt få panik och förstora upp stöldproblematiken. Då ett företag i branschen för några år sedan utsattes för många likartade brott under en period satte de in säkerhetsåtgärder och kommunicerade ut till allmänheten att de

samarbetade med bland annat Polismyndigheten för att bekämpa brott mot yrkestrafiken. Efter ett tag sjönk angreppen mot företaget drastiskt och de är nu tillbaka på de tidigare låga nivåerna.

Kingpin- och Goliatlås är olika sätt att skydda sin trailer och sitt gods från stöld. Vår tillfrågade uppger dock att låsen går att bryta upp eller att tjuven kan lyckas få tag på en nyckel. Det är inte så mycket brotten som ändras som tillvägagångssätten, går det inte att bryta upp låset så stjäls nyckeln istället. Är det kapelltrailers som angrips är det bara en kniv som krävs för att komma åt godset, sen återstår problemet med att tömma den. För det behövs det en truck, omlastningstrailer, personbilar et cetera.

I 50 procent av brotten mot yrkestrafiken utomlands är förövarna ute efter att komma över chaufförens privata ägodelar, mobiltelefon, pengar et cetera. Om denna typ av brott skulle ske i Sverige hade det varit ett hot mot chaufförens trygghet och därmed blivit ett arbetsmiljöproblem.

I november 2008 var det inbrott på terminalområdet hos ett rederi i Göteborg då två trailers stals, en av dessa var lastad med varor som skulle till en återförsäljare i Göteborgsområdet. Företaget gick snabbt ut med information om stölden till pressen. Att gå ut med information om sitt stulna gods, så som tillverkaren gjorde, kan vara både positivt och negativt. Dels blir varorna mer svårsålda för tjuvarna då dessa varor får allmänheten att reagera, men samtidigt kan konkurrenterna utnyttja detta och reglera sina priser för att tjäna på konkurrenternas stöld då de har fått brist av den varan.

Det är den generella hotbilden i samhället som avgör hur stor säkerhet runt bil och chaufför blir. Det finns lås, övervakningsteknik med mera som används i vissa delar av världen och i en del branscher men anses inte hotbilden vara tillräckligt stor så är detta inget som företagen är villiga att investera i. Så länge hotbilden mot yrkestrafiken på de svenska vägarna är så låg som den är kommer inte tekniken för att förebygga brott förändras. Det ska dock sägas att brottsligheten i Sverige inte är konstant utan den förändras ständigt.

### **Säkerhet**

Speditör 2 uppmanar företagets egna chaufförer att använda företagets inhägnade terminalområden runt om i landet för sin dygnsvila i största möjliga mån. Terminalområdena har dock inte drivmedel utan det stoppet måste göras på en mack. Vid terminalen finns mat under vissa tider på dygnet men inte med samma service som på en vägkrog. Det som alltid finns där är toalett och i viss mån dusch, men matservice under udda tider kan behöva tas om hand om på annat ställe. Eftersom företaget använder sina terminalområden som ”säkra rastplatser” har de inte behovet av övervakade uppställningsplatser på samma sätt som andra åkerier kanske har. I och med att många branscher inte har några problem med stölder finns inte behovet av övervakade uppställningsplatser hos alla, men det räcker i själva verket med att ett titthål skärs upp i kapellet för att behovet skulle ha funnits.

### **Uppställningsplatser**

Sett till godsflöden så går mest trafik längs E4 och E6. De godstäta områdena ligger i anslutning till städerna Trelleborg, Malmö, Helsingborg, Jönköping, Göteborg och Stockholm. För att kunna tillgodose övervakade uppställningsplatser som harmoniserar med KOV bör de finnas var och varannan mil längs det svenska vägnätet. Eftersom detta varken är genomförbart eller önskvärt så kan ett par lämpliga platser längs flödestriangeln pekas ut.

Göteborg, Jönköping, Helsingborg och Malmö har mycket lagerverksamhet så där behövs platser för uppställning i väntan på att komma in i sina tidsfönster. Helsingborg behöver en övervakad

uppställningsplats eftersom det är en knutpunkt. Hit tar folk sig med bro, färja eller flyg och här delar sig E4 och E6. I Jönköping behövs 100 säkra plaster och 200 buffertplatser vilket innebär en plan yta utan högt buskage, dock behöver denna yta inte vara inhägnad. Söder om Stockholm, mellan Nyköping och Södertälje, är det önskvärt med en inhägnad uppställningsplats och i Göteborg vore det bra med en buffertplats utemot Göteborgs Hamn eftersom det passerar så många lastbilar där per dygn. Även Karlskrona skulle behöva en buffertzona för gods från Polen och Baltikum, samt en i Trelleborg för gods från Polen och Tyskland i anslutning till färjelägren.

### **Finansiering**

I egenskap av forskare anser den intervjuade personen att de övervakade uppställningsplatserna bör samfinansieras av staten, branschen och försäkringsbolagen. Personen ser det som ett problem att få lönsamhet i övervakade uppställningsplatser eftersom risken för brott är låg enligt denne. Om finansieringen av övervakade uppställningsplatser gjordes av myndigheterna genom till exempel infrastrukturella satsningar där de enskilda företagen inte behöver betala, vore läget annorlunda. Så länge en övervakad uppställningsplats kostar för den enskilde föraren att använda och företaget har sina säkra terminalområden, ser de inte behovet av att införa dessa platser för egen del. Att ge chauffören värdecheckar motsvarande det belopp som övernattningen på en säker rastplats kostar är en bra tanke, men det kan leda till problem. Övernattningen betalar i slutändan arbetsgivaren och värdechecken får chauffören, är det en löneförmån? Hur det ska lösas är en knepig fråga. Det är dock ett alternativ som med vidare utveckling skulle kunna vara möjligt med tanke på att det fungerar i Tyskland.

### **KOV**

Reglerna som styr yrkestrafiken i Sverige och inom Europa är i stort sett desamma. KOV är en del av EU-förordningen som reglerar arbetstidreglerna i fler branscher i samhället än transportbranschen, till exempel vårdsektorns schemaläggning. Det är fasta lagar som inte ger utrymme för flexibla tolkningar och förmildrande omständigheter. Nationella undantag kan göras i en helt avreglerad bransch som vägtransporter är.

Idag är både analoga och digitala färdskrivare i bruk. De analoga färdskrivarna går det lätt att trixa och fiffla med för att vinna några meter, men det är inte mer än 500 meter, och detta gör chaufförerna ibland för att klara sig inom givna KOV även om det är ett lagbrott. De digitala färdskrivarna är svårare att manipulera men människan kommer alltid att hitta sätt att lura tekniken eller personen som avläser den. Det går alltid att räkna på hur en persons handlande kan rättiggöras, till exempel om ingen kommer på lagbrottet anses det inte vara så farligt. Respondenten tror att antalet kontroller av att chaufförerna följer KOV kommer att öka betydligt och åkarna kommer att få svårare att fuska med arbetstiderna eftersom de ska lämna in utskrifter från de digitala färdskrivarna. Det vore önskvärt om polisen hade en ökad flexibilitet när de kontrollerar chaufförerna utifrån gällande KOV.

Intervjupersonen poängterar dock att en ökad flexibilitet även kan leda till flera tolkningsproblem. En ökad flexibilitet inom KOV skulle vara uppskattad av hela transportbranschen, idag är det fasta regler. Då skulle det givetvis finnas de som utnyttjar denna flexibilitet över gränserna, men det finns det idag också. Problemet för polisen med att ändra i den existerande KOV skulle vara att det blir en tolkningsdifferens vilket skapar merarbete och ger försvårande omständigheter.

Idag döms yrkeschaufförer till relativt höga böter om de bryter mot KOV. Risken att kontrolleras bedöms dock vara låg och därför bryter många återkommande mot lagen, eftersom över en längre tidsperiod blir böterna inte ekonomiskt känbara. Höga böter sätts för att det ska avskräcka från att bryta mot lagen. Detta kan då tolkas som att det är farligt att köra längre än speciellt utsatta tidsperioder, men att utsätta sig själv och sin lastbil för en risk när parkering sker på ett osäkert ställe anses enligt lagen som mindre farligt. Det finns något i lagen som heter förmildrande omständigheter, vilket efter en dialog mellan chaufför och polis kan rättfärdiga ett agerande även om det är fel, men att det används och godkänns i trafiken är väldigt ovanligt.

Respondenten tycker att det är väldigt viktigt med en nationell samordnare på myndighetsnivå. Polismyndigheten behöver en nationell samordningsgrupp så att de arbetar mot samma mål, och att KOV tolkas och gäller på samma sätt runt om i landet. De olika polisdistrikten samarbetar inte idag och det kan inte finnas utrymme för avsteg från KOV i ett län, men inte i ett annat. Som jämförelse mellan Polismyndighetens avsaknad på nationell samordnare har Speditör 2 en samordningsgrupp bestående av fyra personer som behandlar säkerheten hos företagets chaufförer över hela landet.

### **Unikt**

Speditör 2 anser att transportbranschen i Sverige är väldigt uppdelad. Transportföretagen har ofta höga rörliga kostnader eftersom det är många aktörer involverade i att förflytta en vara från plats A till plats B. Det ställs höga krav på försäkringar för visst gods och inom vissa områden. I många fall kan företagen själv välja till vilken grad de vill försäkra sig och sitt gods. Det beror också på vilket transportslag det handlar om. Det är att jämföra med bilförsäkringar. Det är upp till bilägaren att välja till hel eller halvförsäkring utöver den obligatoriska trafikförsäkringen. De flesta speditörer försäkrar sitt gods men till vilken grad varierar.

## **4.6 Säkerhetskonsult**

Respondenten är VD för ett säkerhetsföretag som arbetar med konsulttjänster till andra företag och myndigheter. De arbetar bland annat inom området utbildning och säkerhetskonsultation. Firman har på uppdrag av Vägverket tagit fram kravspecifikationer för utformning av övervakade uppställningsplatser. Företaget och den tillfrågade har samarbetat med såväl Vägverket, forskare och Länskriminalen vid framtagandet av dessa rapporter. Företaget är anslutet till Näringslivets säkerhetsdelegation.

### **Uppställningsplatser**

När det gäller lokaliseringen av övervakande uppställningsplatser tycker den tillfrågade att det vore bra att starta med minst fyra anläggningar i områdena: Helsingborg, Jönköping, Göteborg, Stockholm. I ett senare skede, om utfallet blir positivt, kanske det kan komma att behövas fem till sex anläggningar mellan Skåne och Stockholm.

Det finnas en enklare typ av uppställningsplats som även de är inhägnade men med en lägre grad av service för chaufförerna, ett exempel på detta är Ödeshög som den tillfrågade inte förstår varför den inte går med lönsamhet. Enligt den intervjuade personen finns många olika aktörer som har intresse i att det skapas övervakade uppställningsplatser, men ingen vill betala.

Vägverket bör vara den ledande aktören men enligt respondenten behöver de hjälp av konsulter inom säkerhet, ekonomi och marknad för att ta fram kalkyler för hur övervakade uppställningsplatser ska finansieras, utformas och hur fördelningen av ansvaret ska planeras.

### **Finansiering**

Den intervjuade personen vet inte hur mycket det skulle kosta att bygga en övervakad uppställningsplats från grunden eftersom det aldrig har ingått i det uppdrag de har fått att ta fram. Därför har de heller aldrig gjort några beräkningar på detta. Personen uppskattar att om det ska byggas en anläggning från grunden med bensinstation och serviceanläggning kommer det kosta ett antal miljoner kronor.

De har inte heller några kostnadskalkyler när det gäller en ombyggnation av en redan befintlig plats. Det kommer dock att bli betydligt billigare än att starta från grunden. Det dyra är att anlägga en plan asfaltsyta om en sådan inte finns, eller att den behöver byggas ut. Själva säkerhetsdelarna är i sammanhanget inte så kostsamma. En kameraanläggning kostar 100 000-150 000 att få på plats. Sedan behövs inpasseringssystem med bom, staket och belysning.

Respondenten anser att driften av övervakade uppställningsplatser måste kunna självfinansieras genom uppställningsavgifter och ökad försäljning av drivmedel, god mat med mera. Själva uppförandet borde dock kunna delfinansieras genom Vägverket eller genom ”andra statliga pengar”.

Enligt grova uppskattningar som säkerhetskonsultens företag tagit fram bör det kosta cirka 100 kronor per natt för att stå på en övervakad uppställningsplats och att platsen ska kunna ta emot minst 50 lastbilar åt gången för att få lite volym.

## **4.7 Trafikpolis 1**

Trafikpolisens ansvar är att övervaka och kontrollera att fordon och förare är trafikdugliga och följer gällande lagar och regler. De övervakar hastigheter, kontrollerar längd och vikt på fordon, undersöker eventuell rattonykterhet och läser av färdskrivare med mera. Personen vi talat med är gruppchef vid trafikpolisen inom Västra Götaland och för befäl över ett tiotal poliser. Respondenten har lång yrkeserfarenhet och är väl insatt i KOV.

### **Säkerhet**

För en trafiksäker tillvaro gällande tung trafik behöver utbildning prioriteras, både förare och ansvariga på kontor behöver kunna reglerna och förstå varför de finns till. Personen anser att de existerande reglerna med 9–11 timmars sammanhängande sömn är bra och önskar att chaufförerna också insåg detta. Idag är det stora brister och många undanflykter.

Polisen efterlyser bättre samarbete och högre tillit mellan åkare och de terminaler där de lastar/lossar gods. Kommer en chaufför till en terminal mitt i natten när denna är stängd får chauffören inte avbryta sin dygnsvila på morgonen när terminalen öppnar för att köra intill bryggan. Denne måste vänta de 9 eller 11 timmarna tills dygnsvilan är över, innan det blir något gjort med trailern. Den intervjuade föreslår att chauffören skulle kunna ta sig in på området via till exempel smartcards och backa intill direkt när denne kommer på natten, så att terminalarbetarna kunde lossa och lasta trailern under tiden som chauffören sover. När dygnsvilan är över på morgonen är lastbilen redo att gå direkt. Dock

behövs en högre kontroll av anställda då vår polis tror att en hel del av stölderna som sker är insiderbrott.

### **Sömn**

Det har gjorts många utredningar om trötthet av både VTI och av andra internationella organisationer. Alla blir trötta och för lite sömn har samma inverkan som att köra alkoholpåverkad. Enligt en studie från Länsförsäkringar bör en person få minst sju timmar och 25 minuters sömn under en natt för att må bra. Allt under sex timmar är detsamma som om att ha 0,8 promille alkohol i blodet. 20 procent av alla olyckor över lag är trötthetsrelaterade och sömnbrist i kombination med stress är den vanligaste anledningen till olyckor. Trötthet är allvarligare än att köra alkoholpåverkad eftersom det inte finns något sätt att kontrollera och bevisa att en person lider av det. Uppskattningsvis omkommer 50 personer per år på grund av trötthet. En förare som kör längre än vad KOV medger behöver inte bli en trött och dålig förare, det beror helt på hur personens liv har sett ut de senaste dygnet. Det som påverkar körförmågan är sociala och psykologiska faktorer samt stresstoleransen. De sämsta timmarna att köra på är mellan tre till fem på morgonen.

### **Uppställningsplatser**

Övervakade uppställningsplatser vid landets knutpunkter vore bra, exempelvis Jönköping vore en fördelaktig lokalisering där vägnätet delar sig i olika riktningar. Polisen vi talat med anser att det i första skedet bör vara två till fyra uppställningsplatser som sätts i drift. Vår respondent menar att det aldrig går att helt harmonisera övervakande uppställningsplatser med KOV och vara helt och hållet täckande. Förslag på lokaliseringar i Göteborgsområdet är Sandsjöbacka i söder eller Ingebäck/Rödbo i norr. En annan lämplig lokalisering vore i anslutning till hamnen när denna ska byggas om.

### **Finansiering**

I finansieringsfrågan är det oklart dels vem som ska stå som ansvarig och dels oklart vilka som ska vara med och finansiera samt driva uppställningsplatserna. Vår polisman tycker att myndigheter såsom Vägverket och Näringsdepartementet bör samarbeta mer med transportnäringen för att få uppställningsplatser till stånd och polisens roll är att bidra med synpunkter på dem.

### **KOV**

KOV har funnits i en eller annan form sedan 1985 och följs de är de funktionella. Det finns en inbyggd flexibilitet i de existerande KOV även om detta tycks glömmas bort emellanåt av chaufförerna. Planeras körningen utan att använda buffertarna för såväl körning som vila föreligger inga större problem att följa KOV, eftersom buffertarna då kan användas om det behövs. Däremot, planeras körningen för att inkludera buffertarna finns det ju inget mer att ta av om det skulle dyka upp oförutsedda händelser. Vår intervjuperson anser inte att trafikstockningar och vinterväglag är giltiga anledningar för att bryta mot KOV, då det är något som alltid kan förekomma och därmed omfattas av bufferttiden. Enligt ATL, Arbetstidslagen, ska alla yrkeskategorier ha elva timmars dygnsvila och det gäller även lastbilschaufförer. Det bedömdes dock vara svårt för chaufförerna att leva upp till de reglerna så det byggdes in buffertar redan från början, dels för vilotiden och dels för körtiden. KOV ligger väl i paritet med VATL och de ska båda följas.

Att använda sig av tvåförarsystem kan göra att transporterna blir säkrare då ekipaget kommer dubbelt så långt och arbetar i 30-timmarscykler. Detta skulle till en stor del ta bort behovet av övervakade uppställningsplatser i södra delen av landet. Det är dock dyrt så förmodligen är det därför det inte

används i så stor grad, gissar polisen vi mött. Vid ett sådant system får förarna ta rast under tiden som den andre chauffören kör. Däremot får de inte ta sin dygnsvila under tiden som fordonet rullar. Det finns chaufförer som missbrukar systemet och kör dubbla pass med sig själva, de kör med och utan förarkortet isatt. Vid kontroll kan dock polisen se att bilen har körts utan förarkort så metoderna för att fuska behöver vara mer avancerade än så. Vid ett stickprov utfört av polisen i Svinesund hittades mycket fusk under dagtid. De upptäckte att 70 procent av dem som kontrollerades fuskade med sin körtid. Frågan är om det är fusk eller slarv från chaufförernas sida? Den största riskfaktorn är chaufförer som arbetar med vägunderhållning eftersom dessa typer av fordon är undantagna från KOV. Samma person kan till exempel köra lastbil enligt KOV på dagen för att sedan köra snöröjning på natten.

Det finns hjälpmedel för att underlätta för chaufförerna när det gäller planering av körtiden. De digitala färdskrivarna har räkneverk vilket innebär, om den används rätt, att färdskrivaren signalerar när det är 30 minuter körtid kvar tills föraren måste ta sin rast. Oftast har förarna också en loggbok bredvid där de sparar en färdskrivarutskrift per dag. Volvo Lastvagnar har i sina bilar synliggjort färdskrivaren bredvid hastighetsmätaren. Generellt sett kan de svenska chaufförerna regelverket utan och innan även om de inte vill erkänna det. De vet precis var de kan stanna, hur långt det är mellan lämpliga ställen att ta sin rast et cetera. Det är planeringen som avgör när de vill ta rast. Göteborgspolisen arbetar med ett nytt kontrollinstrument för avläsning av digitala färdskrivare. Detta är ett pilotprojekt för att lättare kunna läsa av färdskrivare och jämföra lastbilens kort med förarnas. Än så länge har det visat sig vara lyckat.

Lagstiftningen är tydlig i hur regler ska följas, därmed kan inte ytterligare buffert ges som goodwill till chaufförer som bryter mot KOV. Lagarna har satts av en anledning och det är polisens jobb att se till att de följs, det är inte upp till varje polis att bedöma hur hårt reglerna ska gälla från fall till fall. Enligt polislagen har varje polis rapporteringsskyldighet om brott upptäcks och enskilda fall kan endast få dispens om det förekommer speciella omständigheter och om dessa kan styrkas. Idag får polisen kritik när de rapporterar överträdelser istället för att de som begår lagbrotten kritiseras. Även om trafikpolisen sköter sin del med rapportering saknas det reaktioner på högre nivå hos åklagare och domare, som anser dessa brott vara petitesser som inte är värda att jobba vidare på. Att förare upplever det som att poliser dömer olika beror på vilken kunskap och utbildning poliserna har.

Vid en förseelse är bötesbeloppet i normala fall 3000 kronor, men det kan variera mellan 1800 - 4000 kronor per förseelse. Upptäcks flera förseelser vid ett och samma tillfälle är det maximala bötesbeloppet som kan utdömas på plats 10 000 kronor. Väljer åkaren att inte acceptera boten tas ärendet upp i tingsrätten, som kan utdöma 15000 kronor som högst, eller fria. Vid indragning av körkortet är det Länsstyrelsens uppgift att sköta detta. Vid grova överträdelser från regelverket delas varningar ut till chaufförer och dessa kvar ligger i två till tre år i körkortsregistret innan de tas bort. Rattfylleri brukar grunda sig i ett större alkoholproblem av något slag. Påföljderna vid mer än 0,8 promille i blodet blir indraget körkort och uppföljning hos läkare där leverprov ska lämnas.

En lastbil som stoppas på grund av för lite vila måste stanna kvar på platsen och invänta att chauffören kan köra lagligt igen. Ekipaget får inte åka vidare för att vila på en lämpligare plats då det är att betrakta som tjänstefel av polisen att släppa iväg en chaufför som egentligen inte får köra för tillfället. Böter ska betalas inom en månads tid, men inte på plats, vilket gör att utländska chaufförer kan slänga

sin böteslapp när de kör ut ur Sverige eftersom Sverige idag inte får driva in böter från utlandet. Det talas om att ta fram nya bötesbelopp beroende på graden av överträdelse från KOV, en process som drivs av Riksåklagaren. Det är viktigt att hela samhällssystemet samarbetar för att följa KOV.

Cabotage innebär att en utländskregistrerad lastbil kör gods mellan två svenska platser. Detta kan vara tillåtet om denne har lossat gods på ett ställe och måste gå tom till en annan plats för att lasta, och då tar med gods på vägen. Ur miljöhänsyn anses det vara bättre att tillåta den utländske chauffören att ta med svenskt gods på vägen för att bespara en annan lastbils körning samma väg. Däremot är det inte tillåtet att sätta detta i system genom att låta de oftast mycket billigare utländska transportererna gå i Sverige med svensk last utan planerad returlast tillbaka till hemlandet. Det är så kallad otillåten cabotage vilket hämmar konkurrensen. Polisen anser att problemet är stort men svårangripligt då det är svårt att bevisa att cabotaget inte är laglig. Problemet med cabotage är dock inte att chaufförerna inte följer KOV utan ur ren konkurrenssynpunkt.

Polisen anser att samarbetet med chaufförerna ute på vägarna överlag är bra. Något som vore välkommet är dock att chaufförerna utbildas bättre i KOV och att det fanns ett naturligt diskussionsforum. En annan sak som vore önskvärt är att försäkringsbolagen i högre grad premierar de företag som sköter sig, till exempel de som tillämpar echo-driving och installerar säkerhetsanordningar.

Transportstyrelsen är en ny myndighet som officiellt startar 1 januari 2009 och tar över ansvaret för företagsbesök hos åkeribolagen, detta ansvar låg tidigare hos polisen. Transportstyrelsen kommer dock inte att starta med dessa besök förrän 1 januari 2010 med tanke på inkörningsperiod och internutbildning. Polisen kommer fortsatt att ansvara för vägkontrollerna.

## **4.8 Trafikpolis 2**

Personen som vi intervjuat är säkerhetsansvarig för farligt gods vid Polismyndigheten i Västra Götaland. Den tillfrågade har mycket kunskap inom området och sitter med i den grupp som ska ta fram en plan för var och hur uppställningsplatser för farligt gods i Västra Götaland ska lokaliseras och utformas.

### **Stölder**

De största hoten mot transportererna är mot bilar som kör åtråvärt gods, vilket inte alltid är detsamma som är högvärdigt. Det som stjäls är oftast det som är mest efteraktat och enkelt att sälja vidare, enligt den tillfrågade är det cigaretter och alkohol det handlar om. Respondenten tror att många stölder är insiderbrott. När stölder sker är det nästan alltid slutkunden som får betala för förlusten.

### **Säkerhet**

För att minimera antalet brott bör körningarna planeras bättre av såväl speditören som och chauffören.

### **Uppställningsplatserna**

ADR-lagen är en Europeisk förordning som reglerar hur ett fordon med farligt gods får parkera och ADR-S är den lag som gäller i Sverige. Regler för uppställning finns i en rad olika kapitel men främst i ADR-S kapitel 1:10. Generellt gäller det att fordon med farligt gods skall ställas upp i magasin, fabriksutrymmen eller i inhägnat övervakat område med skyddsvallar. Finns inte sådana uppställningsmöjligheter skall fordonet ställas upp annan säker plats. Om inte heller det finns ska



fordonet ställas upp avskilt på en lämplig öppen plats som är skild från huvudvägar och bebyggelse och som allmänheten normalt inte trafikerar eller använder som samlingsplats. Fordonet får heller inte riskera att bli skadat eller utgöra någon som helst risk för allmänheten. En chaufför måste hela tiden ha uppsikt på sitt fordon och kan inte lämna det och till exempel gå in och äta hur som helst. Det får inte stanna utmed en väg, i närheten av en skola et cetera. Trafikpolis 2 tycker att ADR är en diffus lag som behöver förtydligas avsevärt med klart explicitare direktiv om var chaufförerna får stanna. Enligt ADR-S 1:10 ska företagen göra upp skyddsplaner och lägga upp rutterna så att chaufförerna hinner köra utan att behöva stanna. Farligt gods som utgår från Göteborg kör oftast inte längre än till Örebro som längst och behöver därför inte stanna över natten. Den intervjuade personen anser att övervakade uppställningsplatser främst behövs för transporter med eftertraktat gods, eftersom transporter med farligt gods oftast inte behöver övernattningar. Det behövs dock mycket bättre platser för chaufförerna som kör farligt gods att kunna stanna och ta sina matraster.

Enligt KOV måste en chaufför ta sin rast efter senast 4½ timmes körtid och därför anser den tillfrågade personen det inte får vara mer än 4½ timmes körtid mellan de övervakade uppställningsplatserna. För transporter med styckegodset tycker respondenten att det borde finnas två övervakade uppställningsplatser mellan Göteborg och Stockholm, och cirka sex stycken inom flödestriangeln i södra Sverige. Det finns en uppställningsplats för såväl farligt gods som övriga transporter i Ödeshög, men respondenten vet inte varför den inte går så bra. Det fanns tidigare planer på att uppföra en övervakad uppställningsplats i Munkedal, men ett par intressenter drog sig ur.

Trafikpolis 2 tror inte att öppna plana ytor är en bra lösning för uppställning av fordon varken med eller utan farligt gods. Antingen ska det vara övervakade inhägnade uppställningsplatser eller en markant förbättring av befintliga rastplatser.

När det gäller vem som ska vara den drivande aktören tycker vår intervjuperson att det borde vara Vägverket, men denne har svårt att uttala sig om det. Den tillfrågade tycker att det ska vara ett samarbete mellan transportbranschen och myndigheter.

### **Finansiering**

Respondenten tror att det kan vara svårt att genomföra införandet av övervakade uppställningsplatser därför att även om det finns önskemål om att de ska finnas, så är det ingen aktör som är villig att betala för dem.

## **4.9 Trafikpolis 3**

Intervjupersonen är trafikpolis i Polismyndigheten i Västra Götaland. Personen ingår i en arbetsgrupp om 13 trafikpoliser och bilinspektörer som huvudsakligen arbetar med kontroll av tung trafik. Arbetsområdet är hela Västra Götaland.

### **Stölder**

Stölder kan motverkas till exempel genom att GPS-sändare används så att fordonet kan spåras. Larm på släpen vore också ett sätt att förhindra stöld.

### **Säkerhet**

Den intervjuade anser att säkerhet främst kan ökas genom mer information om KOV och genom mindre press på chaufförerna från åkarna. Fler sätt vore att till exempel att ha en larmkod som går till

en larmcentral. Tvåförarsystem skulle också förbättra säkerheten. Trafikpolis 3 tror även att övervakade uppställningsplatser skulle höja säkerheten.

### **Uppställningsplatser**

Uppställningsplatserna bör framförallt vara belysta och bevakade, men frågan är vem som ska betala. Grindar med kontroller vid in- och utfart med någon form av passerkort och kameraövervakning behövs, men staket är inte nödvändigt förutsatt att området inte kan nås från andra intilliggande vägar. Det ska inte vara möjligt för tjuvar att köra intill med andra fordon.

### **KOV**

KOV är bra då den styr upp arbetstid, vilotid och raster så att ingen jobbar för länge och blir en trafikfara. KOV har också viktig funktion för konkurrensen så att alla blir lika behandlade och har samma regelsystem. Kommunikationen med utländska förare innebär ofta svårigheter. Trafikpolis 3 anser att det är särskilt stora problem med utländska chaufförer som kör cabotage.

Trafikpoliser och bilinspektörer i Västra Götaland är kända för att ha goda kunskaper om KOV och VATL. Några i arbetsgruppen är med i nationella projekt för att delta i utvecklingen utifrån lagstiftarens och EU:s intentioner. Respondenten anser att trafikpolisen vid kontroller av KOV ser till beteendet hos föraren när de bötfäller. Om föraren har för vana att bryta mot KOV så är det ett beteendemönster som chauffören blir bötfälld för. Vid enstaka mindre överträdelser förs ett samtal med chauffören och om omständigheterna bedöms rimliga, kan det räcka med en tillsägelse om bättring. En del poliser har långa dialoger med yrkeschaufförer och ger dem en chans att rätta till fel, så det finns trots allt en flexibel bedömning. Om samma förare senare upprepar överträdelserna är böter befogat. Trots att reglerna i KOV är strikta så gör poliser olika bedömningar. Trafikpolisen i Västra Götaland deltar nu i ett rikstäckande arbete där de sammanställer hur KOV ska tolkas i syfte att få en enhetlig bedömning.

### **Unikt**

Intervjupersonen har deltagit i internationella trafikkonferenser i Europa, så som Fernfahrerstammtisch vilket är den tyska trafikpolisens koncept för möten med transportbranschen. Trafikpolis 3 tycker att Fernfahrerstammtisch är en bra modell för att skapa en dialog som den svenska polisen skulle kunna ta efter. Vid dessa möten får lastbilschaufförer, åkeriägare och andra yrkesverksamma möjlighet att komma till tals. Träffarna genomförs i alla Bundesländerna en gång per månad. Syftet är att vara ett samtals- och informationsforum samt att minska antalet trafikolyckor. Varje möte har olika tema, till exempel lastsäkring, digitala färdskrivare, kvalitet, arbetsrätt och lagstiftning.

## **4.10 Varuägare**

Respondenten är platschef på en av Sveriges största elektronikkedjor. Företaget har ett av Sveriges största centrallager och utifrån detta styrs logistiken och distributionen till Norden. I dag fungerar det i stor mån som en omlastningscentral. De inkommande varorna transporteras snabbt ut till butikerna.

### **Stölder**

Enligt varuägaren är stölder ett stort problem för företaget. De har haft ett 30-tal stölder under 2008. I stort sett har samtliga stölder skett när bilen står på någon plats för rast/vila, och varit en så kallad kapellskärning.

## **Säkerhet**

För att förhindra stölderna har de försökt se till att speditören planerar rutterna så att övernattningar på "osäkra" platser minimeras. De uppmanar också sin speditör att ständigt försöka hitta säkrare platser att stå på.

## **Uppställningsplatser**

Om det fanns övervakade uppställningsplatser för speditören att parkera på under chaufförens dygnsvila skulle respondentens företag kräva att deras transporter stannade på dessa platser. Från deras sida skulle det inte vara en rekommendation utan ett krav!

## **KOV**

Varuägaren anser sig vara väl insatt i KOV och VATL. De tar hänsyn till lagarna när de bokar sina transporter och de har lagt ut planeringsfunktionen för i stort sett allt utgående gods till speditören, som är experten inom området och planerar efter rådande förutsättningarna.

## **Unikt**

Företagets ankommande gods brukar oftast komma med leveransvillkoret "fritt levererat". Hur länge en bil som missar sitt tidsfönster kan få vänta på ny slottid, är beroende på säsong. Vid högsäsong kan allt vara uppbokat och leverantören får boka ny lossningstid. Leverantören bestämmer själv hur de gör, om de vill lossa på annan terminal eller om de tar tillbaka produkterna. Om transportören får en ny lossningstid samma dag får de vänta inne på varuägarens område. Blir väntan på ny slottid längre än en dag, är det upp till transportören/leverantören att lösa det utanför företagets område.

## **4.11 Vägverket Konsult 1**

Vägverket Konsult har sitt huvudkontor i Borlänge, Dalarna men är även lokaliserade på 24 platser runt om i Sverige, detta för att de tror på ett nära samarbete med sina kunder. Vår kontakt sitter i Göteborg och arbetar med att driva frågan om hur ansvaret för uppsättningen av övervakade uppställningsplatser skall fördelas mellan Vägverket och andra intressenter.

## **Säkerhet**

Nordiska Rådet har beslutat att varje land ska arbeta för att öka tryggheten för chaufförerna och under 2009 kommer det att redovisas hur det ska ske.

## **Uppställningsplatser**

Enligt Vägverket bör platsen för övervakade uppställningsplatser vara utformad på så vis att det är en stor inhägnad plan asfaltsyta som är väl upplyst och med kameraövervakning. In- och utpassager ska vara kontrollerade och väktare ska patrullera området någon gång nattetid. Till att börja med bör det finnas plats för cirka 30-35 bilar med möjlighet att utöka till 50-talet lastbilar. Den bör enbart rikta sig mot tung lastbilstrafik utan att kräva medlemskap och vara öppen och bemannad dygnet runt. Det bör finnas tillgång till god mat, fräscha toaletter och duschar. Även drivmedel och sopkärl för avfall är önskvärt. En plats av de här slaget måste kunna sörja för alla behov för såväl chaufför som fordonet. Måste de stanna på ett ställe för att äta och vila och sedan köra någon annanstans för att tanka har hela konceptet med en övervakad och "säker" uppställningsplats fallit.

I dag finns det ingen övervakad uppställningsplats som är klar för användning men Vägverket samarbetar dels med en intressent i Björkäng utanför Varberg och dels med en i Klevshult/Vaggeryd i

Småland om uppställningsplatser under en testperiod. Frågan som mest står i fokus är hur det ekonomiska ansvaret ska fördelas. De båda platserna kan erbjuda helt skilda typer av övervakade uppställningsplatser, något Vägverket tycker är bra då det är lättare att utvärdera efteråt hur de olika koncepten fungerade och vilket som är värt att arbeta vidare på.

I Björkäng finns det mycket grönska som är ett problem eftersom det fungerar som gömställe för tjuvarna att hålla till i. Ska vegetationen beskäras är det en risk att det blir kostsamt. Där finns en restaurang, mack och en stor uppställningsplats.

I Klevshult förhandlar Vägverket med en restaurangkedja, och de erbjuder en anläggning med mack, mat och rum för uthyrning. Förhoppningen är att ett avtal kan skrivas vid årsskiftet och sedan kan kostnads kalkyler börja göras. Det finns en framtagen projektplan för Klevshult. Vägverket hoppas att den övervakade uppställningsplatsen efter avslutad testperiod kommer att bli permanent. De tror på restaurangkedjans idé om så kallade Onestop, att alla behov för chaufför och fordon ska erbjudas på samma ställe.

Eftersom det måste göras marknadsanpassningar räknar Vägverket med att det kommer att bli långa inkörningsperioder innan det går att se om övervakade uppställningsplatser är rätt väg att gå. Vägverket kan se att de behövs samarbete med de olika intressenterna under olika lång tid. Sedan vill Vägverket att intressenterna själva ska sörja för driften av de övervakade uppställningsplatserna. En lämplig tid som testperiod för Klevshult är tre år och för Björkäng är testperioden fem år uppskattar Vägverket.

Det finns en övervakad uppställningsplats i Ödeshög men den har ofta stängt och Vägverket vet inte om den har slagit igen för gott. Det fanns flera anledningar till att den inte gick så väl som den borde kunnat göra. Det var dålig kvalitet på stängslet som sattes upp och det kördes igenom ett par gånger. Dessutom det låg för nära en tidigare befintlig anläggning som redan var bra kvalitet på och uppskattad. I början fick bara de som hade en viss typ av bensinkort parkera där och det skapade dåligt rykte. Kravet togs bort efter hand så nu är alla välkomna, men det dåliga ryktet lever kvar.

Vägverkets bidrag till övervakade uppställningsplatser är att kvalitetssäkra platserna och demonstrera hur en plats skulle kunna vara utformad. De kan även rekommendera chaufförerna att använda platserna genom att skylta till dem eller informera om att de finns. En viktig del som Vägverket kan göra är att samarbeta med branschen vid uppförandet och att de även kan samarbeta internationellt med andra länders Vägverksmyndigheter. Respondenten anser att i ett första skede bör det sättas upp demonstrationsplatser utmed godsflödestriangeln i Sydsverige. Dessa platser bör ligga utmed de stora Europavägarna E6, E20 och E4.

Det finns 3 stora knutpunkter i södra Sverige som Vägverket ser det, Helsingborg, Göteborg och Jönköping. Det område de letar efter plats i kan delas i två kategorier, inre området som inte ska ligga mer än en mil från stadens centrum eller terminalen, och yttre området som inte ska ligga mer än sex mil från stadens centrum eller terminalen. Runt Helsingborg har Vägverket inte hittat någon lämplig plats som kan användas för övervakad uppställningsplats. Inte heller inom Göteborgsområdet har de hittat en lämplig plats vare sig inom en eller sex mils radie men nu tittar de på möjligheterna i

Björkäng utanför Varberg, 8 mil från Göteborg. I Jönköpingsområdet har de intressenter inom en milsradie från Ljungby, vilket dock ligger 10 mil söder om Jönköping.

På frågan om vad som skulle kunna göras för att öka säkerheten vid redan befintliga rastplatser utmed flödestriangeln har Vägverket ingen direkt plan. De kommer inte att börja rusta upp dem med bättre belysning i dagsläget.

Vägverket gav för några år sedan SWECO med forskaren Cathrin Lammgård i spetsen i uppgift att göra en förstudie för att kartlägga behovet och utformningen av övervakade uppställningsplatser. De har även gjort en egen förstudie under 2006 där enbart markkostnader uppges kosta runt 22 miljoner kronor. Detta är inget som det talas om i dagsläget. Ambitionen är att Vägverket tillsammans med en samarbetspartner ska få igång verksamheten med en övervakad uppställningsplats under år 2009. Vår kontakt tycker att Transportförbundet behöver bli mer aktiva i frågan om övervakade uppställningsplatser då det rör deras medlemmar.

### **Finansiering**

En övervakad uppställningsplats kommer att vara avgiftsbelagd och för att få stå där kommer det att kosta mellan 50 och 100 kronor, ingen exakt summa är ännu bestämd. På platser i övriga Europa kostar det cirka tio Euro att parkera sin lastbil på en liknande uppställningsplats som det pratats om här. Ett stort problem enligt Vägverket är att de som är avsedda att utnyttja uppställningsplatserna inte är beredda att betala för att stå där. Branschen efterfrågar servicen att kunna stå på övervakade uppställningsplatser men utan att behöva betala.

Vägverket har inte möjlighet eller intresse att driva de övervakade uppställningsplatserna på egen hand utan det måste transportbranschen göra. Lämpliga samarbetspartners kan vara bensinstationer, vägresteranger, motell, servicecenters, terminaler, hamnar eller logistikcentrum. Detta för att kunna tillgodose behoven av mat, vila och bensin. Om platsen redan finns förberedd kan Vägverket tänka sig att vara med och bekosta upprustningen av denna under en tidsbegränsad period, förutsatt att det finns en intressent som vill ansvara för dess drift. Det kan komma att kosta mellan två och fem miljoner kronor att bygga en övervakad uppställningsplats förutsatt att en plan yta redan finns. I den kostnaden är då inräknat att sätta upp stängsel, belysning, in- och utpassager, kamera, måla nya parkeringslinjer med mera.

Den enskilde samarbetspartnern bör kunna söka bidrag, det bör finnas strukturfonder et cetera som hjälp för finansieringen. Vägverket tror att det bästa är att om det går att utvidga övervakningen vid uppställningsplatserna och integrera det i den dagliga redan befintliga verksamheten då många bensinmackar redan har patrullerande bevakning som kommer och går nattetid.

## 4.12 Vägverket 2

Intervjupersonen arbetar som utvecklingsledare på Vägverkets huvudkontor i Borlänge och är engagerad i att utreda förutsättningar för att bygga övervakade uppställningsplatser för tung trafik. Den intervjuade personen har i flera fall fungerat som Vägverkets beställare konsultrapporter rörande uppställningsplatser.

### Uppställningsplatser

Vägverket 2 tror att orsaken till att övervakade uppställningsplatser inte har kommit till stånd i Sverige är att transportbranschen saknar betalningsvilja. Ingen har varit beredd att betala 50-100 kronor för att stå på en sådan plats. Som belägg för det tog den intervjuade upp Ödeshög som ett misslyckat projekt som bara har tio procent beläggning. Ödeshög är den enda idag existerande övervakade uppställningsplatsen i Sverige enligt vår kontakt. Vår kontakt har nu hört att det finns intressenter som säger sig vara betalningsvilliga om det bara finns platser att tillgå. Detta är mycket intressant för Vägverkets kommande testprojekt.

Den intervjuade uppgav att många gånger när Vägverket tillsammans med polisen har träffat branschen för att diskutera frågan om övervakade uppställningsplatser så har de funderat över varför marknaden är så ovillig att betala. Intervjupersonen tog upp ett resonemang om orsaker till att inget händer beträffande dessa platser som alla säger sig vilja ha. En tänkbar orsak kan vara att de själva på Vägverket har angripit projektet felaktigt då de har behandlat det som ett tekniskt projekt. Möjligen skulle de ha kunnat marknadsföra uppställningsplatserna på ett annorlunda sätt. En annan orsak är att de stora transportbolagen har egna terminaler att stå på. Ytterligare en orsak kan ligga i att försäkringsbranschen kan tänkas vilja ha kvar riskerna. Det finns de som menar att försäkringsbolag kan lyckas försäkra samma last upp till tre gånger och få de premier från alla inblandade; av leverantören, av godsköparen och av transportören.

### Finansiering

Den intervjuade uppgav att det inte är Vägverkets roll att ta fram kalkyler för att bygga uppställningsplatser fastän många har uppfattningen att de är de som ska stå för dem. Anledningen till att Vägverket inte tar fram sådana kalkyler är att de enbart tänker stå för delar av investeringskostnaderna under en testperiod, under tre till fem år.

För att få information om investeringskalkyler rekommenderade intervjupersonen oss att istället kontakta någon av de anläggningar som kommer att vilja driva pilotanläggningar i samarbete med Vägverket. En av dessa är en serviceanläggning i Klevshult söder om Jönköping, där den aktuella entreprenören på platsen vill expandera. En annan aktör som Vägverket också kommer att ha samarbete med är bensinstationen Björkäng söder om Varberg. De bör också ha investeringskalkyler för ett testprojekt. Där handlar det mest om att inhägnat området, så kalkylen lär inte vara lika omfattande som i Klevshult. Utvecklingsledaren betonade att alla pilotprojekt kommer att ha olika kalkyler eftersom förutsättningarna är olika på alla platser och därför finns ingen allomfattande kalkyl.

Vägverket 2 vill också poängtera att det inte alls är kostnaderna som är problemet för dessa projekt, utan att det stora problemet sitter i intäktssidan! Intäkterna är osäkra och därför vågar ingen satsa på ett sådant projekt när det är osäkert hur marknaden kommer att reagera.

## 5 Analys och resultat

I detta kapitel jämför vi litteraturgenomgången med intervjuerna.

### 5.1 Stölder

Frågan om huruvida stölder är ett problem att ta itu med eller inte är tudelad. Speditör 2 anser att ”lite svinn får man räkna med” medan övriga intressenter anser att detta är något som bör tas tag i omedelbart och är frustrerade över den lamhet som blir synlig så fort ämnet kommer på tal.

De flesta tillfrågade intressenter anser dock att stölder är ett stort problem. Speditör 2 tycker sig inte ha problem med stölder eftersom de har en egen lösning för parkering av fordon under dygnsvilan. Deras fordon är inte parkerade på rastplatser och är därför inte lika utsatta för stölder. Samtidigt säger Speditör 2 att om de inte hade haft en egen lösning hade de tyckt att stölder vore ett större problem. Speditör 2 medger dock att det händer att de blir utsatta för angrepp, men i relation till mängden gods de transporterar som når sin slutdestination så är stölderna inte ett stort problem. Många av de intressenter som tycker att stölder är ett problem har på ett eller annat sätt blivit direkt drabbade eller involverade i stölderna. Speditör 2 tycker att transportbranschen har lärt sig att hantera stölderna, denna uppfattning delas dock inte av övriga intressenter.

Flertalet intressenter är överens om att det är främst elektronik och dagligvaror som stjäls. Trafikpolis 2 vill tillägga att andra varor som är eftertraktade att komma över är sprit och cigaretter.

Länskriminalen uppger även de att de har noterat att en stor del av varorna som stulits är platta TV-apparater. Förövarna letar efter varor som de snabbt kan bli av med igen. De vill ha gods som är lätt att sälja vidare så att de kan få pengar i form av kontanter. Enligt forskaren är det mycket schampo och tandkräm som stjäls eftersom detta inte kan spåras och dessutom säljs det snabbt. En av intressenterna påpekade att det inte är ovanligt att förövarna har egna återförsäljarled. De flesta intressenter som vi har träffat samstämmer i att det inte är varorna som stjäls som tjuvarna vill över, utan de pengar som en vidare försäljning genererar.

Hos de vi pratat med verkar den allmänna uppfattningen vara att en del av brotten är insiderbrott. Många av stölderna som sker mot yrkeslastbilarna utförs av kriminella gäng och ligor. För att dessa ska kunna använda sig av det tillvägagångssättet som de gör, anser vissa intressenterna att det näst intill krävs att de har kontakter inom företaget som ska få godset eller det företag som utför transporten. Enligt länskriminalen är den största andelen brott, 45 procent, som sker genom kapellskärning när tjuven först gör ett titthål i kapellet för att se om det finns stöldbegärligt gods i lasten. Är det av intresse skär de sönder kapellet på trailern och tar ut godset. I många fall har chauffören valt att inte låsa trailern, detta därför att det är dyrt att laga såväl låset som kapellet. I nästan lika många fall som trailern varit oläst har förövarna brutit plomberingen på trailern. Det spelar därför inte så stor roll om avsändaren plomberar godset de skickar iväg eftersom chaufförerna kanske väljer att inte låsa bilen för att minimera risken för skador på låset.

Samtliga tillfrågade intressenter är överens om att de flesta stölderna sker när chaufförerna har parkerat fordonen för att ta sin lagstadgade dygnsvila. Det har under senare halvåret skett en förskjutning i tillvägagångssättet. Länskriminalen uppger att det under 2007 och i början av 2008 var mest stölder vid kapellskärningar medan det under senare delen av 2008 har stulits allt fler hela bilekipage och trailers samt att antalet kapellskärningar har minskat. Även forskaren vi pratat med

talar om en förskjutning av var stölderna sker, men enligt denne är det en minskning av stölderna i anslutning till terminalområdena och istället en ökning i samband med parkering av fordon. Intressant att notera är att såväl forskare, speditörer och länskriminalen identifierar att rastplatserna Hyltena och Torsvik i Jönköpingsområdet samt Helsingborgsområdet är särskilt utsatta för brott.

Varor stjäls överallt, var stölderna sker varierar dock mellan de olika intressenterna. För varuägaren sker flertalet av stölderna i största utsträckning på rastplatserna i nära anslutning till deras centrallager men de poängterar att de även har utsatts för stöld på andra rastplatser. Stöld inom deras eget område förekommer inte enligt varuägaren därför att de har sett över sina rutiner. För speditör 1 sker de flesta stölderna i Sverige inom låsta områden. De samarbetar med åkerier för uppställning av fordonen över natten men tyvärr brister rutinerna stundtals. Det förekommer också inbrott i deras bilar i anslutning till norska gränsen ofta vid Svinesund. Speditör 1 säger att var stölderna sker är olika beroende på vilket land de kör i. I England sker de längs motorvägarna många gånger i form av kapningar och i Norge vid parkering längs vägarna. Speditör 2 uppger att de stöder de råkar ut för sker längs vägarna eller i nära anslutning till lastnings- och lossningsterminaler. Enligt länskriminalen sker flest antal stöld på rastplatserna längs vägarna och därefter inom låsta områden, exempelvis hamnen i Göteborg.

## 5.2 Säkerhet

För att skapa ökad säkerhet för chauffören, dragbilen och trailern finns det förebyggande åtgärder inom flera skilda områden. Målet är att minska antalet stöld och skapa en bra arbetsmiljö för chaufförerna. Trötthetslarm, bältespåminnare, alkolås och blindspotsystem är uppskattade tekniker som många intressenter anser höjer säkerheten. Det finns dock risk att föraren sänker sin beredskapsnivå med sådana system och förlitar sig för mycket på dessa. Säkerheten ifrågasätts i det så kallade kompensationsfenomenet.

Annan teknik finns där forskare visat att ökad säkerhet leder till förbättrad effektivitet. Ett exempel är att via ett system kontinuerligt läsa av chaufförens finger och ansiktsavtryck så att arbetsgivare kan kontrollera att det är rätt person som kör bilen. Förhoppningen är att antalet stöld och eventuella terrorattacker ska minska och förhindras.

Alla tekniker och säkerhetsanordningar anses dock inte vara brottsdämpande. Speditör 1 anser att det finns en övertro på teknik och att viss teknik leder till en ökad våldsspiral. De tekniker som denne intressent tror har motsatt effekt är hårda skåp, stöldsäkra kapell och trailerlås. Speditör 1 befarar att denna typ av tekniska lösningar kan, såsom i England, leda till ökade våldsinslag. Därför är samme tillfrågade person skeptisk till fokus på teknik för att skapa ökad säkerhet och menar att det finns andra medel göra sig svårångad. Vissa saker går att göra med små medel såsom att medvetet välja belysta parkeringar och helst där det finns mycket annan rörelse. Det finns exempel på att nya säkerhetsanordningar introducerats utan att det lett till att brotten minskat. Även speditör 2 belyser detta med att brotten inte ändras så mycket utan att förövarnas tillvägagångssätt anpassar sig istället. Om det till exempel inte går att bryta upp låset stjäls nyckeln istället.

Speditör 1 uppger att de inte kommer att vidta några ytterligare åtgärder för att öka godsets säkerhet på lastbilarna, såsom stöldsäkra kapell eller trailerlås. Däremot tror företaget på att GPS ökar säkerheten så att de kan se var alla trailers befinner sig. Men även här finns exempel på att förövarnas



tillvägagångssätt ändrats, då det förekommer att tjuvarna sätter störningssändare på GPS-mottagaren på trailer och dragbil.

Majoriteten av intressenterna vi varit i kontakt med uppger att övervakade uppställningsplatser skulle öka säkerheten, men det finns avvikande uppfattningar. De flesta intervjuade anser att det behövs både stängsel och bevakning för att skapa säkerhet. Den tillfrågade forskaren ser däremot inte så stort behov av att öka säkerheten i Sverige. I och med att många branscher inte har några problem med stölder har inte alla behov av ökad säkerhet. Forskaren menar att de förluster som branschen drabbas av är små i förhållande till det antalet transporter som de utför totalt. Speditör 1 är av den uppfattningen att staket i sig inte är lösningen för att hålla tjuvarna borta, utan att säkerhet uppnås främst med ökad medvetenhet och att det finns folk i rörelse i omgivningen. Det i kombination med en genomtänkt planering av körtider och rutter höjer säkerheten i ytterligare. Enligt samma speditör är förebyggande åtgärder det bästa sättet att öka säkerheten, exempelvis att ha tillräcklig körtid. Denne speditör uppger att bra övervakade uppställningsplatser skulle lyfta säkerheten väsentligt för deras del och de skulle utnyttja dem om de bara fanns. Varuägaren anser också att säkerheten skulle höjas genom övernattnin g på övervakade uppställningsplatser. Denne har gett sin speditör i uppdrag att ständigt försöka hitta tillförlitligare platser att parkera på.

Flera statliga instanser så som Polismyndigheten och Vägverket delar uppfattningen att säkerheten skulle förbättras genom att övervakade uppställningsplatser byggs. Vägverket arbetar aktivt för att påbörja bygget av övervakade uppställningsplatser tillsammans med ett par entreprenörer. Den intervjuade personen från Länskriminalen uppger att säkerhetsrisker uppstår när en chaufför stannar på fel plats längs vägen och menar kunderna måste göra ett medvetet säkerhetsinriktat val för att säkerheten ska förbättras. För att höja säkerheten tycker Trafikpolis 1 att chaufförerna bör få ökat tillträde till terminaler i samband med lossning och lastning så att de kan ta sin dygnsvila inne på området utan avbrott. Att ha chaufförer inne på terminalområdet kräver då en bättre kontroll av de anställda. Samma tillfrågade polis anser även att utbildning är viktigt då det skulle höja trafiksäkerheten för tung trafik. Trafikpolis 2 tycker att säkerhet och brottsbekämpning höjs mest genom att körningarna planeras bättre av såväl speditörer som chaufförer.

Yrkesförarrådets inställning stämmer överens med Länskriminalens då representanten också anser att trafiksäkerheten skulle förbättras bäst genom att transportköparna blir mer medvetna om säkerhet och risker. Köparens brist på insikt medför problem idag. Representanten tycker att transportköparna borde skriva tydligare avtal med krav på att godset körs säkert. De tar också upp att försäkringsbolagen kan vara mer aktiva med att stimulera säkrare transporter via premier. Branschorganisationens syn på säkerhet stämmer väl överrens med både trafikpolisens och Länskriminalens syn, då de också anger att kunskapen och medvetenheten behöver öka hos aktörer och chaufförer. Ur trafiksäkerhetssynpunkt anser de att fler kontroller på vägarna och samverkan i transportkedjan är viktiga åtgärder.

För att skapa bättre kontakter mellan polisen och branschen föreslår Trafikpolis 3 ett mötesforum enligt den tyska modellen Fernfahrerstammtisch där yrkesverksamma inom hela transportbranschen får möjlighet att komma till tals. Förutom att vara ett samtalsforum är tanken att dessa möten ska leda till ökad säkerhet för såväl chaufförer som gods och bidra till att minska antalet trafikolyckor.

### 5.3 Sömnstudier

Trafikpolisen hänvisar till KOV, VATL och EU-förordningen som uttryckligen säger att alla yrkeschaufförer ska ha rätt till minst 11 timmars sammanhängande dygnsvila. På grund av de nationella undantagen kan dygnsvilan förkortas till nio timmar enligt KOV:s regelverk och undantag. Branschorganisationen anser att sömn är en arbetsmiljöfråga men de poängterar samtidigt att det finns många sociala faktorer som påverkar hur trött en chaufför är. Sociala faktorer kan vara levnadsförhållanden, motion, kost med mera. Trafikpolisen vi pratat med anser att utöver de sociala faktorerna är det även de psykiska och hur hög stresstolerans en person har som avgör hur för lite sömn påverkar personen från gång till gång. Representanten från Yrkesförarrådet tycker att det är lika allvarligt att köra trött som rattonykter. Samma tillfrågade person och Trafikpolis 1 säger att sömnbrist, det vill säga mindre än sex timmars sammanhängande sömn, kan jämföras med att köra med en alkoholkoncentration på 0,8 promille. Även trafikpolisen tycker att det är allvarligare att köra trött än rattonykter eftersom det är svårare att kontrollera om en person lider av trötthet. Samma tillfrågade person tror att det är svårt att lagstifta om att chaufförer inte får köra trötta eftersom det idag inte finns några tillförlitliga instrument att mäta trötthet med. Enligt Yrkesförarrådet är det farligt om en trafikant får mindre än 7,25 timmars sammanhängande sömn. Denne säger också att allt under sex timmar är direkt livsfarligt. Branschorganisationen talar om att det är väldigt svårt att förutse trötthetsrelaterade olyckor eftersom personerna aldrig får en sista varning innan de somnar. De påpekar dock att de uppmanar chaufförerna att gå ut bilen och sträcka på benen så fort de börjar känna sig trötta.

En fråga när det gäller trötthet som ofta är diskuterat är vem som bär ansvaret för att chauffören inte kör längre pass än vad som tillåts enligt KOV. Branschorganisationen tycker att ansvaret delas mellan tre intressenter. Det yttersta ansvaret bär chauffören själv, sedan arbetsgivaren och tills sist även transportköparen. Alla tre ska enligt regelverket vara insatta i KOV och se till att det följs. Om en person inte kör enligt KOV ökar risken att denne får för kort dygnsvila eller rast och därmed utsätter sig själv och andra medtrafikanter för fara på grund av för lite sömn. Enligt representanten för Yrkesförarrådet är dennes uppfattning att om det fanns övervakade uppställningsplatser skulle dessa förbättra sömnkvaliteten för chaufförerna eftersom de skulle känna sig tryggare. Flera av de tillfrågade intressenterna säger att det finns teknik och att det forskas om utrustning som ska kunna övervaka och varna chauffören om denne blir trött. Länskriminalen tror att om en chaufför inte får möjlighet att sova tryggt blir de otrygga och det påverkar sömnen. Sömnen är enligt samma person väldigt viktig. Olyckor på grund av att chauffören till en lastbil somnat får oftast ödesdigra konsekvenser. Denna uppfattning delar Länskriminalen med Trafikpolis 1 som säger att det uppskattningsvis förolyckas cirka 50 personer i trafikolyckor som kan relateras till att föraren varit för trött. De absolut sämsta timmarna att köra ur olycksrisk synpunkt är mellan klockan tre och fem på morgonen.

### 5.4 Övervakade uppställningsplatser

Alla intressenter är rörande överrens om att det finns ett behov av övervakade uppställningsplatser för elektronikbranschens förare. Godset är stöldbegärligt och som forskaren säger, det räcker med att ett titthål skärs upp i kapellet för att behovet egentligen ska finnas. Båda speditörerna har idag löst sina behov av övervakade uppställningsplatser på annat sätt, den ena genom att utnyttja företagets egna terminaler över landet och den andra genom att hyra in sig hos de samarbetande åkeriernas terminaler. För mindre företag finns ofta inte den här chansen utan de är utelämnade till sig själva vilket skapar en helt annan risk för dem. Speditör 1 menar på att alla aktörer inom transportnäringen anser att det är ett

problem men att det är en lamhet angående vem som ska ta tag i saken och driva frågan vidare. Samma person önskar att projekt att bygga övervakade uppställningsplatser skulle komma igång och börja byggas som ett initiativ så att andra kan ta efter.

Intressenter från olika kategorier är överrens om att övernattnig på övervakade uppställningsplatser är något som bör ingå i avtalet mellan transportköpare, speditör och åkare. På så vis är inpasseringsavgiften redan inskriven i transportöverrenskommelsen och blir inte ett hinder för chauffören då denne själv ska fatta beslutet om var övernattningen ska ske. Det framkommer också att branschorganisationen och representanten för Yrkesförarrådet anser att kunskaperna om KOV hos andra intressenter inom transportnäringen är för dålig och efterlyser bättre utbildning och förståelse för chaufförernas situation.

Flertalet intervjuobjekt nämner lagen om ADR-gods som ska stå på speciellt anvisade platser under chaufförens rast såväl som vila. Lagen är oklar och säger att i första hand ska chauffören använda sig av en övervakad uppställningsplats som tagit hänsyn till att godset är ADR-klassat, i andra hand bör en plats där fordonet inte förväntas bli skadat av andra fordon användas och i tredje hand kan chauffören parkera på en lämplig plats avskild från allmän väg och bostäder. Flera av de vi talat med anser att lagen inte är tillräckligt slagkraftig vilket har lett till att inga säkra uppställningsplatser för ADR-klassat gods byggs trots att det varit ett debatterat ämne sedan mitten av 70-talet. För chaufförens och andras säkerhet bör dessa byggas då det handlar om bland annat explosiva, brandfarliga eller frätande ämnen som transporteras. Flera av de intervjuade påpekar att dessa övervakade uppställningsplatser skulle kunna samordnas med de som sätts upp för övervakning gällande stöldbegärligt gods.

Vår forskare påpekar att för att placera övervakade uppställningsplatser som helt harmoniserar med KOV behöver dessa placeras ut var och varannan mil längs hela det svenska vägnätet. Då detta inte är något alternativ sammanställs önskemål som framkommit under intervjuerna tillsammans med vad som sagts i tidigare rapporter om saken.

De stora godsstråken i södra Sverige går kring E4, E6, E20 och R40 och det är även där som stora logistikcenter finns samt flertalet av elektronikkedjornas centrallager. I Jönköping möts E4 och R40. Torsviks logistikcenter ligger strax söder om staden där en av kedjorna har lager. Göteborg har lagerverksamhet och längs med R40 i Borås har en annan kedja sitt centrallager. I Östergötland finns det centrallager i såväl Linköping som Norrköping vilket talar för att E4 har stor del av lastbilstrafiken med elektronikgods. I Stockholm har en kedja sitt lager samt att det finns många återförsäljare i den här regionen. Forskaren är noga med att påpeka att uppställningsplatsen för Stockholm ska vara söder om staden, gärna mellan Södertälje och Nyköping. Svinesund nämns av en av speditörerna som ett angeläget område att förlägga en uppställningsplats vid då de råkat ut för många stölder där samt att branschorganisationen påpekade att mycket elektronikgods transporteras till Stockholmsregionen och Norge. Längre söderut har vi dels Helsingborg som är ett stöldutsatt område och som får in mycket trafik från Danmark i och med Helsingborg - Helsingörfärjan. Dessutom passerar mycket av trafiken som kommer söderifrån, från Malmö och Trelleborg, staden vilket också bidrar till en önskan om uppställningsplats i området. Speditör 1 har utsatts för flera stölder i Malmö och efterlyser därmed en uppställningsplats även här. Forskaren nämner lite kort även Trelleborg och Karlskrona då de är stora färjeläger och skapar därmed ett behov men det tilläggs också att det skulle kunna räcka med buffertzoner i dessa båda städer.

Alla de tillfrågade är eniga om att Göteborg bör ha en övervakad uppställningsplats i och med den stora trafiken som går till och från hamnen. De placeringar som framkommit som alternativ är Sandsjöbacka i söder, där det skulle vara möjligt att bygga ut österut. I väster breder ett naturskyddsområde ut sig men på andra sidan motorvägen är det idag skog som skulle kunna tas ner och därmed bana väg för utbyggnad av den befintliga uppställningsplatsen. Där finns det dessutom redan en bensinmack och restaurangverksamhet. Norröver har det nämnts flera platser utmed E6 mellan Göteborg och Kungälv såsom Rödbo och Ingebäck. Även hamnen nämns som ett framtida alternativ när den byggs om och ut om några år.

Avstånden mellan våra fem hubbar, införelseportarna Hamburg och Köpenhamn samt utförelseporten mot Norge, Svinesund, är dividerade med 80 km/h som är den hastigheten lastbilar får köra som mest i. Enligt KOV är körning tillåtet i maximalt 4½ timma innan en längre rast alternativt dygnsvila måste tas. För gods från Hamburg talar detta för att en uppställningsplats Helsingborg (cirka 4½ timmas körning) eller Svinesund (cirka 9½ timmas körning) skulle harmonisera med KOV. Flygfrakt som kommer via Köpenhamn talar även det för Svinesund med en körtid på 4h, 15min, och Jönköping som chauffören kan ta sig till på cirka 3½ timma. För gods som lämnar Jönköping tar det 4h, 8 min att ta sig till Stockholm vilket talar för placering av uppställningsplats i Stockholmstrakten. Sjöfrakt som kommer till landet via Trelleborg har knappt 4 timmars körning till Göteborg och drygt 4 timmars körning till Jönköping.

Tabell 5. Avståndstabell i körtid, beräknat på att chauffören kör 80km/h.

	Göteborg	Hamburg	Helsingborg	Jönköping	Köpenhamn	Stockholm	Svinesund
Hamburg	7h,9min	0					
Helsingborg	2h,46min	4h,29min	0				
Jönköping	1h,52min	7h,25min	2h,59min	0			
Köpenhamn	3h,17min	3h,56min	0h,38min	3h,34min	0		
Stockholm	5h,59min	11h,26min	7h,3min	4h,8min	7h,37min	0	
Svinesund	2h,17min	9h,24min	5h,5min	4,12min	4h,15min	6h,14min	0
Trelleborg	3h,53min	4h,35min	1h,13min	4h,5min	0h,45min	8h,9min	6h,12min

Ytterligare en faktor att ta hänsyn till vid lokalisering av övervakade uppställningsplatser är Banverkets planerade kombiterminaler då dessa utgör start/stopp-punkter för många lastbilstransporter. Detta medför att det kommer att finnas ett behov av övervakade uppställningsplatser i nära anslutning till dem.

Enligt en holländsk rapport anses ett så grundläggande behov som belysning vara det största problemet för en säker uppställningsplats. Det önskas att hela parkeringsytan är upplyst från olika håll. Andra önskemål som framkommit i rapporter är fräscha och många toaletter, möjlighet att duscha, varm hemlagad mat och platser som har mycket rörelse dygnet runt. Forskaren nämner två typer av uppställningsplatser som kan skapas, dels en övervakad uppställningsplats och dels en med mindre budget, en så kallad buffertzona. Buffertzonen behöver inte vara övervakad utan det är tillräckligt med en stor öppen plan yta med uppmålade parkeringsrutor. Speditör 1 anser att en fullt duglig uppställningsplats kan bestå av bra belysning och bortrensad från vegetation, samt att den är inhägnad. Den service som är nödvändig är toaletter och duschar. Det finns en uppställningsplats av liknande

modell som den sist nämnda vid Ödeshög i Östergötland som flera intervjuade nämner i positiva ordalag. Det är dock oklart varför den inte blivit en sådan succé som förväntat men enligt en intressent fanns ett konkurrerande ställe i närheten som hade bättre mat medan en annan intressent ansåg att Ödeshög är fel lokalisering. Det talas också om att staket har blivit nerkörda av bilar och att ryktet om att enbart en viss bensinkedjas kunder varit välkomna.

Vägverket och deras konsultfirma är på det klara vad en ”säker uppställningsplats” innebär för dem och listar en mängd minimikrav som beskrivs mer ingående i bilaga C. Det är en avancerad anläggning som innehåller allt från kameraövervakning och vaktbesök till flerspråkig informationsfolder. Enligt vad vi fått för information från de berörda parterna anses detta vara av högre standard än vad dagens hotbild kräver. Det finns dock önskemål från både speditör och branschorganisationen om att kunna ställa av trailern på det övervakade uppställningsområdet under helgen då chauffören åker hem för att slippa vara personligt ansvarig för godset då. Trafikpolis 3 tycker inte att de är nödvändigt med staket men att det behövs grindar för kontrollerad in- och utpassage. Trafikpolis 2 anser att det antingen ska vara inhängande övervakade uppställningsplaster eller inte alls, denne tror inte på en variant med en lägre grad av säkerhet.

Vägverket vill att olika typer av uppställningsplatser byggs med olika servicegrader då det underlättar utvärdering efter testperioderna för att besluta om framtida projekt. De olika projekten i Klevshult och Björkäng är ett tydligt exempel på detta. Dessa ligger dock olika till geografiskt vilket visar på att även andra faktorer än servicegrad kommer att påverka utfallet av projekten.

## **5.5 Finansiering**

Vägverket har tagit fram en grov kostnadskalkyl för vad det skulle kosta att utvidga och förbättra befintliga rastplatser och parkeringar för lastbilar som ligger i anslutning till etablerade företagsverksamheter. Vägverket har inte intresse av att bygga nytt från grunden utan letar samarbetspartners som är intresserade av att utveckla sin tidigare verksamhet till att innefatta mer. De är heller inte intresserade av att driva verksamheten ur eget perspektiv utan de kostnader Vägverket är beredda att ställa upp och bidra med är iordningställandet före uppställningsplatsen tas i bruk. Sedan läggs ansvaret och kostnaderna över på samarbetspartnern.

Att bygga en ny övervakad uppställningsplats från grunden är en kostnadskrävande affär, hur kostsam beror på vilka serviceinrättningar som ska finnas. Att däremot utvidga en befintlig uppställningsplats är däremot betydligt överkomligare. Den dyra posten är den plana asfaltsytan enligt säkerhetskonsulten samt att röja vegetation i närområdet påstår Vägverket. Själva säkerhetsdelarna såsom staket, kameramontering och grindar är av mindre ekonomisk karaktär. Det ska också påpekas att det inte är nog att få sakerna på plats, de ska dessutom underhållas, övervakas, repareras och så vidare.

Alla intervjuade intressenter anser att Vägverket bör vara den drivande aktören som tar tag i situationen, men att de inte bör vara ensamma. Flera rekommenderar samarbete med försäkringsbolag, kommuner, Näringsdepartementet och transportbranschen i stort. Speditör 1 tycker att kommunerna som ofta uppmuntrar företagare att etablera sig i kommunen och lockar med olika typer av erbjudanden bör ta sitt ansvar och erbjuda övervakade uppställningsplatser. Som exempel nämner personen Göteborg som vill att hamnen ska växa och Jönköping som vill utöka och bli ett ännu större logistikcenter. Båda dessa typer av växande enheter kräver investeringar i bland annat infrastruktur

och därmed även övervakade uppställningsplatser. Vägverket verkar inte alls på samma sätt se att det finns andra aktörer att ta hjälp av utöver de framtida driftansvariga för varje uppställningsplats, vilket skapar utrymme för kommunikation mellan alla inblandade intressenter. Flera intressenter anser att försäkringsbolagen borde visa en större vilja att intressera sig för detta. Med många lastbilar på uppställningsplatser bör antalet brott sjunka och därmed skulle försäkringspremierna kunna sänkas. Speditör 1 menar på att de arbetar mycket proaktivt och att det är något som försäkringsbolagen bör ta efter och uppmuntra.

Att betala mellan 50 - 100 kronor uppfattas inte som ett problem av de primära intressenter vi träffat men dessa är också mer utsatta för stölder än många andra, vilket innebär att det inte nödvändigtvis behöver vara representativt för hela branschen. Säkerhetskonsulten anser att det behövs närmare 50 bilar som stannar på en uppställningsplats varje natt för att få verksamheten att bli lönsam vilket kräver en extremt bra lokalisering, marknadsföring och att såväl chaufför som transportköpare känner att de får valuta för pengarna. Det finns ett flertal finansiella stöd och bidrag som kan sökas vilket också bör underlätta för de driftansvariga av uppställningsplatserna.

Utomlands förekommer det att chaufförerna vid inpassage till uppställningsplatsen får värdecheckar att handla på restaurang eller i butik för som tack för att de står där, något som verkar fungera bra där. Forskaren ser fördelarna med detta men kommenterar också vilka problem det kan bidra till om transportköparen betalar inpasseringsavgiften, eftersom värdechecken är till för chaufförens privata köp. Det kan skapa oordning och komplexitet med skatteregler angående löneförmåner och så vidare.

## **5.6 Kör- och vilotidsregler**

KOV är en EU förordning som reglerar arbetstidsreglerna inom Sverige och Europa. Den ihop med VATL som styr arbetstiden för många branscher förutom transportbranschen, exempelvis vården. KOV är en lag som tillåter nationella undantag. KOV har funnits sedan 1985 och om de följs anser Trafikpolis 1 att de är mycket funktionella.

När vi intervjuat intressenter från transportförsörjningskedjan tycker i princip alla initialt att KOV är bra som den är. Allt eftersom samtalen pågått har sedan de flesta kommit fram med önskemål eller synpunkter på hur de tycker att det vore möjligt att förbättra KOV. De har alla haft ett drömscenario av KOV. En representant från branschorganisationerna berättar att några av deras medlemmar föreslagit en förkortning av dygnsvilan till nio timmar varje dag och längre körtider då de inte anser att de kan sova 11 timmar per natt ändå. Det optimala för Sverige med avseende på de geografiska avstånden vore enligt speditör 1 om det under en tidsbestämd period gick att tänja på KOV med ett visst antal minuter som skulle vara justerat innan tidsperioden är slut. Det skulle vara som om chauffören har en flexbank med tid till sitt förfogande, vilken ska vara återställd på noll innan tidsperioden är slut. Representanten från yrkesförarrådet anser att kunskapsnivån och efter levnaden av KOV behöver höjas. Från branschorganisationens sida önskar de att det vore mildare bedömningar vid poliskontroller och att trafikpolisen gav mer dispens till chaufförerna. Den tillfrågade personen från Länskriminalen anser att det bästa vore om det fanns en ökad kommunikation mellan chaufförerna, speditörerna och trafikpolisen. En yrkeschaufför ska ha samma rätt till acceptabla arbetsvillkor som vilken annan person som helst och denne ska kunna ta sin rast utan att känna sig pressad.

De flesta som vi intervjuat önskar att det vore möjligt att öka flexibiliteten i KOV. Trafikpolis 1 tycker dock inte att det behövs ökad flexibilitet eftersom det redan finns inbyggd flexibilitet i KOV. För att få

ut maximalt gäller det enligt denna person att såväl speditör som chaufför planerar körningarna väl. Representanten från yrkesförarrådet anser att dagens KOV är krånglig och att det redan i dag finns för många undantag. Ökar flexibiliteten ökar också undantagen. Det i sin tur leder till att det blir ännu svårare för chaufförerna att hålla ordning på vad som gäller i olika situationer. Forskaren vi pratat med tror att om KOV blir mer flexibel kommer det bli fler situationer som blir svåra att tolka och bedöma rättvist. Samma person påpekar även att det redan finns nationella undantag i KOV gentemot den EU-förordning som gäller i medlemsländerna. Speditör 1 tycker att det vore bra med en ökad flexibilitet vid till exempel halt väglag, detta tycker inte Trafikpolis 1 som däremot menar att det framgår klart och tydligt i KOV att i de norra delarna av Europa måste speditörer och chaufförer ta med i planeringen att det kan vara halt väglag och snö. Väglag är generellt sett ingenting som motiverar ökad flexibilitet. Speditör 1 tycker att det vore bra med lite friare utrymme av KOV så länge som detta är tidsbegränsat och sker på ett kontrollerat sätt. Samtidigt tror Speditör 1 att om det är för mycket flexibilitet i KOV kommer fusket bland chaufförer att öka avsevärt.

Forskaren tror att det i framtiden kommer bli en markant ökning av kontroller som ska granska om chaufförerna kör enligt KOV. Denna tolkning ligger helt i linje med Vägverkets uppdrag från regeringen om att se över kontrollen av KOV. Att kontrollerna ska öka är ett EU-direktiv som ska gälla i alla medlemsländer. Enligt Trafikpolis 1 och branschorganisationen är det en ökning av såväl kontroller längs vägarna som företagsbesök. Ett önskemål från branschorganisationen är dock att det ska läggas mer resurser vid kontrollerna längs vägarna. Det är vid dessa övervakningar som trafikpolisen kan komma åt såväl nationella som internationella chaufförer som bryter mot KOV. Enligt branschorganisationen bidrar företagsbesöken till en orättvis konkurrenssituation sett till cabotage. En intressant aspekt som flera av de vi intervjuat har lyft fram är Transportstyrelsen som infördes 1 januari 2009 och att det kommer att innebära fler företagsbesök. Transportstyrelsen ska i framtiden ta över ansvaret för företagsbesöken medan trafikpolisen fortsatt ska sköta vägkontrollerna. Exakt hur ansvarsfördelningen mellan de olika myndigheterna kommer att se ut är ännu inte klarlagt.

Ett önskemål som delas av många av intressenterna vi pratat med är att det bara ska finnas ett färdskrivarsystem. Nu när det finns två anser många att det leder till en orättvis bedömning när en chaufför inte följt KOV. Detta eftersom de gamla är mycket enklare att manipulera. Forskaren påpekar dock att även de nya går att justera. Enligt denna person kommer människan alltid att kunna lura tekniken och de personer som har till uppgift att läsa av dem. Speditör 2 säger att det går alltid att räkna på hur det går att rättfärdiga personers handlande när det gäller KOV. Speditör 1 menar att det finns en "gråzon i fuskande" när det gäller KOV och uppger att de har sagt upp samarbetet när de märkt att en åkare inte har följt KOV.

Både trafikpolisen och andra intressenter tycker påföljderna vid överträdelse av KOV är kännbart höga. Representanten från yrkesförarrådet säger tvärtom att eftersom böterna vid överträdelser är så låga och kontrollerna få, så kalkylerar många chaufförer med att det är mer lönsamt att åka fast i en kontroll ibland och kunna köra som de anser sig behöva göra. Branschorganisationen tycker det är en för stor gråzon gällande bedömningen vid överträdelser av KOV. Det är svårt att fastställa vilken chaufför som får böter och vilken som kommer undan när de har gjort sig skyldiga till samma förseelse. Personen från Länskriminalen som vi talat med tycker att KOV är bra eftersom de är strikta och omedelbart straffande.

Forskaren tycker att kunskapen om KOV behöver samordnas bättre mellan de olika polisdistrikten i Sverige. Det skulle behövas en nationell samordnare enligt denne, en roll som kanske Transportstyrelsen kan ta på sig i framtiden. Även trafikpolisen och branschorganisationen uppfattar det som om kunskaperna om KOV varierar inom polisdistrikten. Vår tillfrågade Trafikpolis 3 uppger att länets trafikpoliser medverkar i ett rikstäckande projekt där det sammanställs hur de anställda ska tolka KOV för att göra enhetliga bedömningar i sitt dagliga arbete. Speditör 1 anser att tolkningen av KOV borde harmoniseras inom såväl EU som Sverige för att ge chaufförerna en rättvis bedömning. Branschorganisationen önskar att det fanns ett internationellt rättssystem så att nationella och internationella chaufförer skulle konkurrera på lika villkor i Sverige.

Yrkesförarrådet anser att när företagen använder sig av två chaufförer är det vid körning är det till ingen nytta då denne anser att transporterna inte tjänar så mycket tid på det som de tror, eftersom dygnsvilan ändå inte kan tas under färd. För att räknas som dygnsvila måste enligt Trafikpolis 1 fordonet stå still. Trafikpolis 1 säger att det inte är helt ovanligt att oseriösa förare kör med tvåförarsystemet med sig själva, detta gör de enbart för att kringgå reglerna och kunna köra så långt som möjligt. Enligt speditör 1 är det viktigt att följa KOV eftersom reglerna är till för att ge chaufförerna en bra arbetsmiljö. Om de känner sig pressade av KOV beror det till stor del på att varken chauffören eller speditören har planerat sina körningar, menar den tillfrågade. Varuägaren anser att de är väl insatta i KOV och för att se till KOV följs har de lagt ut planeringen på den speditör de anlitar för transporterna från sitt lager till butikerna i Norden.

Branschorganisationens uppfattning är att det borde läggas mer ansvar på transportköparna och speditörerna gällande KOV. De borde kräva att den de anlitar kör enligt KOV. Detta är en uppfattning som delas av representanten från yrkesförarrådet, enligt denne bör kunderna skapa avtal där det klart framgår som ett krav att chauffören och speditören ska köra enligt KOV, hålla hastighetsgränserna och köra nykter. Branschorganisationen påpekar även att deras medlemmar ibland upplever det som att orimligt stor fokus läggs på om de följer KOV med tanke på hur många privatbilister som befinner sig i trafiken på väg till och från sina arbeten utan kontroller över deras arbetsscheman.

## **5.7 Resultat**

Efter att genomfört analysen där vi har ställt de olika intressenternas åsikter mot varandra och även kopplat dessa mot tidigare gjorda studier och annat material som redovisats i litteraturgenomgången har vi kommit fram till följande reflektioner. Majoriteten av de vi varit i kontakt med upplever att det finns ett problem med stölder inom elektronikbranschen. Enligt dem finns det ett behov av övervakade uppställningsplatser men det är ingen som konkret har ett förslag på hur ansvarsfördelningen kan lösas inom en snar framtid. Flertalet intressenter säger att yrkeschaufförer är bra på att köra enligt KOV men för att förbättra deras arbetsmiljö vore det önskvärt om KOV blev lite flexiblare när det gäller körtider och hur lång dygnsvilan ska vara. Alla är dock rörande överens om att KOV finns för att främja chaufförernas arbetssituation. Det är viktigt att chaufförerna upplever sin närmiljö som säker då en trött chaufför kan jämföras som om denne kör rattonykter. För att åstadkomma en förändring för att höja transport-, och trafiksäkerhet påpekar nästan alla vi pratat med att det krävs gemensamma krafttag där hela transportsbranschen i samarbete med myndigheterna arbetar mot samma mål.



## 6 Slutsatser och rekommendationer

I detta kapitel knyter vi ihop säcken genom att återkoppla till vårt syfte och besvara våra frågeställningar.

Vi tycker att det i Sverige mest är tal om förändring men att denna inte sker tillräckligt snabbt. För att kunna förbättra arbetsmiljön för yrkeschaufförerna och garantera transporterens säkerhet är det av yttersta vikt att samtliga intressenter inom transportförsörjningskedjan samarbetar. I Danmark där det också talas om övervakade uppställningsplatser, har de beslutat att i ett initialt skede börja med att bygga fyra till fem platser.

Till att börja med tycker vi att försäkringsbolag tillsammans med transportköpare och speditörer ska ställa krav på att det måste finns lås på trailern och att detta används. Vid en leverans bör även avtal mellan parterna om att godset ska köras enligt KOV tecknas, för att öka säkerheten för såväl chauffören som godset.

För att kunna införa avgiftsbelagda uppställningsplatser bör det betraktas som en kvalitetstjänst som speditören säljer in till transportköparen av säkerhetsskäl för gods och chaufför. Avgiften får inte vara oskäligt hög utan en summa på 50 – 100 kronor anses acceptabel för att det ska utnyttjas. Vad som ingår i den summan är en möjlighet att stå på ett plant, inhägnat och kameraövervakat område. Runt omkring det inhägnade området bör det vara fri insyn utan skymmande buskage eller träd och inte heller anslutande småvägar eller ytor att stå vid precis utanför stängslet. In- och utpassage bör vara kontrollerad genom grindar och tillgång till området ges endast efter att föraren visat förarkort och registreringsbevis till lastbilen för personen som övervakar passagen. Området behöver vara väl upplyst med flera belysningspunkter så det inte förekommer skugga i någon del. I anslutning till dessa områden bör det finnas en verksamhet av något slag, så som restaurang eller mack med dusch och toaletter.

Idag är inte behovet av övervakad uppställningsplats tillräckligt utbrett bland den stora massan av kunder, främst beroende på att hotbilden mot chaufför och gods är för låg idag. Antalet inrapporterade stölder jämfört med antalet transporter som går på våra vägar är ett för litet problem i dag för att visa på ett problem med tillgrepp i generell mening. Dock anser vi att vår utvalda bransch är så pass högt representerad i statistiken att det hos dem finns en betalningsvilja och ett behov av övervakade uppställningsplatser eftersom de erbjuder ett bättre skydd än vad som erbjuds idag.

Finansieringen av och ansvaret för övervakade uppställningsplatserna tycker vi bör vara ett samarbete mellan flera sekundära aktörer inom transportnäringen och fördelningen av ansvar bör se ut enligt följande:

- Vägverket och kommunen står för anläggandet av uppställningsplatsen. De skapar en plan yta, röjer vegetation i närheten, målar parkeringsrutor, ansvarar för att staket, övervakningskameror och in- och utpasseringssystem kommer på plats. De har även det fortsatta underhållsansvaret för dessa bitar när anläggningen är tagen i bruk. De har även ansvar för skyltning ute vid de stora vägarna.

- Samarbetspartnern, som exempelvis är en restaurangkedja eller bensinmack, ser till den dagliga driften och skötseln. De ansvarar för att toaletter, dusch och mat fungerar samt att de informerar Vägverket och kommunen när åtgärder behöver göras utomhus. De har även ansvaret för att in- och utpasseringen är i sin ordning samt att bevakande personal kommer förbi oregelbundet nattetid.
- Försäkringsbolagen har i sin tur ett samarbete med transportköparen och speditören i form av ekonomiska förtjänster om uppställningsplatser används av företagen. Om detta visar sig i sänkta premier eller sänkt självrisk vid eventuellt tillgrepp är upp till dem själva att avgöra. Troligen skulle det leda till en ökad betalningsvilja och ökat användande, vilket i sin tur bör leda till färre brott under chaufförens dygnsvila.
- Branschorganisationer, fackförbund och polisen har som uppgift att personligen informera chaufförer om existensen av uppställningsplatserna vid personliga möten, informationsfoldrar eller på andra sätt. De bör rekommendera dem i ett led att påverka chaufförernas egen vilja att använda sig av dem.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt anser vi det vara mycket viktigt att yrkeschaufförer inte får för kort dygnsvila. En bra sömnkvalité påverkar hur personen är som förare. Det är avgörande att en yrkeschaufför inte är trött när denne kör eftersom yrket i sig kan upplevas som monotont och tröttsamt när personen färdas mil efter mil med motorns brummande ljud och motorvägar som ser likadana ut. Att kunna stå på en övervakad uppställningsplats tror vi bidrar till att chaufförerna kan sova utan att behöva oroa sig för godset de transporterar eller sin egen säkerhet. Att få för lite sömn kan jämföras med att köra rattykter och det vore därför önskvärt om det inom en snar framtid fanns tillförlitliga verktyg för att mäta om en person lider av trötthet i samband med körning. Transportköpare anser vi ska kräva att speditören använder sig av chaufförer som följer KOV och därmed har förutsättningarna för att köra utvilade. Ett dilemma är dock att även om yrkeschaufförerna följer KOV och tar sin lagstadgade dygnsvila innebär inte detta per automatik att de sover den tiden. Det är mycket som ska ordnas innan de somnar, det är bara att dra paralleller till sin egen vardag och hur de egna kvällsrutinerna ser ut innan sömnen infinner sig.

Vi anser att alla skulle tjäna på om dialogen mellan chauffören och trafikpolisen förbättrades vid mindre överträdelse av KOV. Bötesbeloppen är även de något som borde ses över och bli mer differentierade. Det är inte rimligt att en chaufför får betala lika mycket i böter för att ha kört tio minuter över tiden som den person som har kört tre timmar för länge eller har säkrat lasten felaktigt. Även samordningen inom poliskåren behöver förbättras avseende KOV så att bedömningen blir lika överallt i landet.

Vi är medvetna om att det är svårt att ta hänsyn till KOV eftersom det i norra Sverige är långa avstånd mellan centralorterna och det i södra Sverige finns många inkörsportar, då transportererna kan ha startat i andra länder och kommit hit via väg, flyg eller färja. För att helt harmonisera med KOV bör det finnas övervakade uppställningsplatser var och varannan mil.

De riktlinjer vi utarbetat för att välja ut lämpliga uppställningsplatser i harmoni med KOV grundar sig på:

- Godsflöden
- Brottstatistik
- Körtider mellan viktiga hubbar och logistikcenter.

Första steget i våra riktlinjer är att ta reda på vilka vägar som har de största godsflödena och var de är mest brottsdrabbade. Därefter undersöker vi var viktiga hubbar och logistikcentra finns längs dessa stråk samt upprättar en körtidstabell för körningar dem emellan. Utifrån dessa perspektiv räknar vi på hur långt en lastbil kommer under en dags körning enligt KOV samt vilka vägar chauffören vanligtvis tar. Detta tillvägagångssätt är tillämpligt på andra geografiska områden. De riktlinjer vi tagit fram anser vi har hög generaliserbarhet.

Med hjälp av körtidstabellen i kapitel 5 har vi konstaterat att lämpliga lokaliseringar för de första övervakade uppställningsplatserna bör vara i dessa områden:

**Jönköping** har ett stort logistikcentrum och både elektronik och annan typ av gods har centrallager där. Det ligger bra till i hjärtat av södra Sverige och inom en radie av cirka 35 mil nås både Malmö och Stockholm. Många stora vägar korsas i staden då vägarna E4/R40/26/47/31/33 möts där.

Att lägga uppställningsplatsen norr om Jönköping har visat sig vara dåligt på grund av den tidigare uppställningsplatsen i Ödeshög som då gick dåligt, bland annat på grund av sin placering. Det som efterlyses är en plats söder om staden istället, i närheten av de industriområden och logistikcenter som finns där.

Vi föreslår att uppställningsplatsen läggs vid Torsviks industriområde.



Figur 11. Hybridkarta över Torsvik som vi anser lämplig för lokalisering av övervakad uppställningsplats.  
Källa: (Eniro, 2009)

Där finns redan idag en mindre rastplats och vi rekommenderar att skogen runt denna tas ner i nordlig och västlig riktning så att området kan utökas och göra plats för fler lastbilar. Dessutom blir det då öppet mot de industrier som ligger bakom den lilla skogsdunge som finns idag. Denna öppenhet anser vi vara positiv då det inte finns någonstans att gömma sig om någon är där i ohederliga avsikter.

En annan fördel med just Torsvik är att det är en av de platser där Banverket vill förlägga kombiterminal, tack vare dess logistikcentrum. Därmed kommer infrastrukturen i området att prioriteras, vilket talar för att området kommer att växa och generera mer trafik och ökat godsflöde.

**Södertälje** ligger strategiskt mellan Stockholm och Linköping/Norrköping. I Stockholm lossas mycket elektronikgods på koncentrerad yta och Linköping/Norrköping har flera stora affärskedjor sina centrallager. Det är också en bra lokaliseringstyp tack vare att E20/E4 korsas, så vägvalen är flera. Från landets södra inkörsportar såsom Trelleborg, Malmö, Helsingborg och Göteborg passerar så gott som alla transporter Södertälje på sin tur norrut mot Stockholm. Har chauffören kört hela vägen från Skåne börjar körtiden gå mot sitt slut i dessa trakter. Beroende på trafiksituationen är det inte otroligt att chauffören väljer att stanna innan denne når Stockholm, för att kunna köra tidigt nästa morgon och lossa då istället. Södertälje har dessutom en containerhamn som hela tiden ökar i volym och som är omlastningscentral för fartygsfrakt till järnväg och lastbil.



Figur 12. Hybridkarta över Södertälje där vi vill lokalisera en övervakad uppställningsplats. Källa: (Eniro, 2009)

Vi hade helst sett att uppställningsplatsen förlades vid Trafikplats Saltskog där E4 och E20 skiljs åt, men då detta ligger mitt i Södertälje stad är det ont om bra platser. Därför rekommenderar vi istället Trafikplats Södertälje Syd som är motet söder om Saltskog. Strax till väster om motet mellan E4 och järnvägen anser vi att en uppställningsplats skulle kunna byggas med bra förutsättningar. Idealet hade varit att även här upprusta en befintlig plats men detta har vi inte hittat inom det önskade området.



**Helsingborg** är lite av en knutpunkt i Skåne. Staden ligger bra i tid för transporter som kommer från Hamburgs hamn, och med Helsingborg som bas nås de södra knutpunkterna vi är inriktade på, samt Oslo. För trafik som kommer från kontinenten är det mer naturligt att köra Helsingborg/Helsingör istället för Öresundsbron, då denna väg är cirka 50 kilometer kortare. Dock ska det påpekas att även om Öresundsbron används så är Helsingborg ändå en stad som passeras vid transport norrut, oavsett om det är åt öster eller väster i landet målet är satt eftersom både E4 och E6 passerar därigenom. För chaufförer som ska med färjan från Trelleborg är det endast drygt en timmas körning kvar, och då är Helsingborg en bra plats för att invänta avgångstiden.

Korsningen vi rekommenderar är en större plan yta vid korsningen E4/E6, strax norr om centrum vid Väla köpcenter. Det finns ingen befintlig verksamhet i området idag men geografiskt sett är detta den optimala punkten eftersom all trafik passerar härigenom oavsett var de är på väg. En befintlig uppställningsplats finns idag i Glumslöv, cirka två mil söder om det vägtrafikskryss som vi nu rekommenderar. En ny övervakad uppställningsplats, med bättre bevakning, längre norrut skulle vara att föredra. En anledning till detta är att alla de lastbilar som kommer med Helsingör-färjan och ska norröver i landet, inte gärna vill åka två mil söderut för att ta sin vila då det är fel riktning för dem.



Figur 13. Hybridkarta över Helsingborgsområdet där vi tycker det vore lämpligt att placera en övervakad uppställningsplats. Källa: (Eniro, 2009)

Ytterligare platser som vi rekommenderar i arbetet med lokalisering av övervakade uppställningsplatser som harmoniseras med KOV, är i Svinesund och i Göteborgsområdet. Detta är dock något som vi ser som fas två i projektet med övervakade uppställningsplatser. I intervjuer med olika intressenter har framkommit att Svinesund vore en lämplig lokalisering sett till allt elektronikgods som fraktas ut ur landet den vägen. Dessutom har området blivit mer stöddrabbat efter att parkeringsmöjligheterna vid det norska tullområdet stoppades.

Göteborgsområdet rekommenderar vi med tanke på hamnen och mängden gods som kommer in och ut ur landet den vägen. Det faktum att Storgöteborg ligger på första plats på rankinglistan för Sveriges bästa logistiklägen talar för en lokalisering i Göteborgsområdet. Våra rekommendationer får sedan vägas samman med en utvärdering av de pilotprojekt som väntas starta under 2009.

Vi vet dock att stölder alltid kommer att förekomma i en eller annan form. Om vi lyckas ordna säkra och övervakade uppställningsplatser för chaufförer och deras gods kommer brotten att förflyttas till någon annan punkt i försörjningskedjan istället. Förövarna kommer tyvärr bara att ändra tillvägagångssätt för att komma över vad de vill ha. Vi tror inte att det är stängsel som håller tjuvarna borta från godset utan en allmänt ökad medvetenhet och aktiv ”grannsamverkan” mellan chaufförer, men även passerande privatbilister. Vår förhoppning är att med övervakade uppställningsplatser får yrkeschaufförerna en tryggare arbetsmiljö.

## 7 Förslag till fortsatt forskning

I detta kapitel redogör vi över de områden vi anser det bör forskas vidare inom.

Då EU anser att trafiksäkerheten ska höjas i medlemsländerna bör det finnas EU-bidrag att söka för starta projekt med övervakade uppställningsplatser. För den enskilde entreprenören kan det dock upplevas alltför komplicerat och tidskrävande att sätta sig in i möjligheterna. Det vore intressant att genomföra en analys av tillvägagångssätten för reglerna vid ansökan av EU-medel.

Ytterligare studier vore att se över hur transportavtal bör utformas så att de prioriterar transportsäkerhet, trafiksäkerhet och KOV. Vår studie visar att flera av intressenterna tycker att transporköparen ska ta större del av ansvaret för säkerheten och att speditörerna borde lyfta fram säkerhet som ett försäljningsargument. Ett ökat säkerhetstänkande återknyter till vår inledning angående att gästprofessor Håkan Larsson anser att säkerhetsfrågor är ett område som det behöver forskas mera om eftersom transportvolymerna och riskerna ökar.

Det skulle också vara intressant att undersöka om yrkeschaufförerna skulle kunna få spara timmar från en dag till en annan i en tidsbank som regleras, till exempel inom en vecka. Om de kör kortare tid en dag är den outnyttjade tiden enligt dagens regler förbrukad. Även om det idag finns en viss buffert inbyggd i KOV, till exempel 9/10/11 timmars körtid respektive 9/11 timmars dygnsvila, saknas det ändå en form av flex med tid.

# Källförteckning

## Tryckta Källor

### Böcker

Eriksson-Zetterquist, K. S. (2005). Maslows behovstrappa. i K. S. Eriksson-Zetterquist, *Organisation och organisering* (s. 140). Malmö: Liber AB.

Holme, Solvang. (1997). Forskningsmetodik. i B. K. Idar Magne Holme, *Forskningsmetodik* (ss. 75-88). Lund: Studentlitteratur AB.

Lumsdén, K. (1998). Logistikens grunder. i K. Lumsdén, *Logistikens grunder* (s. 607). Lund: Studentlitteratur AB.

Patel R, D. B. (2003). Forskningsmetodikens grunder. i Patel, *Forskningsmetodiken grunder*. Lund: Studentlitteratur AB.

### Tidsskrifter, artiklar, rapporter

Bergrath. (12 2008). *Fernfahrer* , s. 6-9.

Biding på Vägverket och Lind på Transek. (2002). *Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet (ISA)*. Borlänge: Vägverket.

Brottsförebyggande rådet. (2008). *Kodning av brott vid anmälningar respektive misstankar om brott*. Stockholm: Brottsförebygganderådet, information och förlag.

CargoNet AB. (2007). *9804 samverkan inifrån - en kamp mot stöld av gods från yrkesmässig transport*. Stockholm: CargoNet AB.

Dillén, J. (2006). *Brott mot yrkestrafik på väg*. Johanneshov, Stockholm: Transek AB.

Donlemar, E. (2003). *Svensk trafiksäkerhet och det trafiksäkra samhället*. Ernest Donelmar i samarbete med Vägverket.

Ekwall, D. (2008). *The Displacement effect in cargo theft*.

Folksam AB, Maria Krafft. (den 15 08 2005). *Bältespåminnare säkrar en nästan 100 procentig bältesanvändning*. Stockholm, Stockholms Län, Sverige: Folksam AB.

Franklin. (2007). *Behov och krav för skapande av rekommenderade uppställningsplatser för vägtransporter*. Göteborg: iSe.

Franklin, Celay. (2006). *Kravspecifikation för rekommenderade uppställningsplatser*. Göteborg: iSE AB.

Fransson. (den 07 01 2009). *Göteborgs Posten* , s. 4.



GöteborgsPosten. (den 07 12 2008). Ny teknik i lastbilar kan minska antalet brott. *Göteborgs Posten* , s. 7.

Holm, Nilsson. (2007). *Polisens rapport om transportsäkerhet 2007*. Polismyndigheten i Västra Götaland och Skåne.

Lammgård. (2008). *Fortsatt lokalisering av rekommenderade uppställningsplatser för tung trafik, fas 2*. Göteborg: SWECO AB.

Lammgård. (2007). *Förstudie, lokalisering av rekommenderade uppställningsplatser för tung trafik*. Borlänge: Vägverket.

Larsson.L-I (2008). *Utkast till projektplan för rekommenderade uppställningsplatser*. Göteborg: Vägverket.

Lerneby, J. B. (den 10 02 2008). Kriminella mc-gång bakom godsstöder. *Göteborgs Posten* . Göteborg, Västra Götaland, Sverige: Jonathan Falck.

Lorentzen, K. P. (2008). *Infrastruktur og rastepladser*. Danmark.

Morwing, et Al. (2007). *Det vägtrafiksäkra samhället*. Göteborg.

Nilsson, P-A, 2. (2008). *Samverkan ger rättvisan styrka*. Göteborg: Polismyndigheten i Västra Götaland, Länskriminalpolisen.

Riskhanteringsakademin. (2007). *Konsekvensanalys*. Göteborg: Riskhanteringsakademin i samarbete med polismyndigheten i Västra Götaland.

Sydsvenska Dagbladet. (den 25 02 2008). Lastbilarna blockerar inte längre Öresundsbron. *Sydsvenska Dagbladet* , s. 1.

Vägverket,Thalin Consulting AB. (2007). *Projektplan för LogistikCenter Småland*. Göteborg:

## Elektroniska källor

Avstånd.nu. (u.d.). *Avståndstabell för orter i Sverige*. Hämtat från Avståndstabell för orter i Sverige: <http://www.avstand.nu> den 05 01 2009

Dustin AB. (den 11 01 2007). Hämtat från *Dustin flyttar sitt centrallager till Rosersberg - Sigtuna kommun*: [http://www.sigtuna.se/templates/Press\\_\\_\\_\\_\\_20061.aspx](http://www.sigtuna.se/templates/Press_____20061.aspx) den 26 12 2008

Elgiganten AB. (u.d.). Hämtat från *Elgiganten*: [http://www.elgiganten.se/is-bin/INTERSHOP.enfinity/WFS/store-elgigantenSE-Site/sv\\_SE/-/SEK/EI\\_GetCMSContent-Start;pgid=p2Gz6oZKCO5SR0EjA9JBwx1h0000CFb7Ld4R;sid=NkXUo1nJTR\\_QoxCtSlgdpbgKZfDqQqWLxA=?MenuId=808&ContentType=content&ContentKey=2696](http://www.elgiganten.se/is-bin/INTERSHOP.enfinity/WFS/store-elgigantenSE-Site/sv_SE/-/SEK/EI_GetCMSContent-Start;pgid=p2Gz6oZKCO5SR0EjA9JBwx1h0000CFb7Ld4R;sid=NkXUo1nJTR_QoxCtSlgdpbgKZfDqQqWLxA=?MenuId=808&ContentType=content&ContentKey=2696) den 26 12 2008

Eniro. (den 06 09 2009). Hämtat från <http://www.eniro.se>

Expert AB. (den 11 01 2007). Hämtat från *Expert flyttar lager till Norrköping*: <http://archive.corren.se/archive/2007/1/10/j0zfsop2t0zqk2h.xml?category1=1096984640-22> den 26 12 2008

Fahrschule. (2008). Hämtat från <http://www.fahrschule-online.de/automatische-anzeige-fuer-freie-lkw-parkplaetze-760971.html> den 06 01 2009

Hellerstedt, L. (den 22 02 2008). *Dagens Industri*. Hämtat från Affärer och entreprenörer, näringsliv: <http://www.pannordic.com/upload/Documents/firstpage/Combiport.pdf> den 01 01 2009

Helsingborgs Dagblad. (den 19 05 2007). *Munvatten ger utslag för rattfylla*. Hämtat från <http://hd.se/inrikes/2007/05/19/munvatten-ger-utslag-foer/> den 02 01 2009

Länsförsäkringar. (2007). *Somnainte.nu*. Hämtat från Var vaken mot trötthet i trafiken: <http://somnainte.nu/vaken/Default.aspx> den 16 12 2008

Mappy SA. (u.d.). *Mappy, kartor, resplaner, guide över adresser i Europa*. Hämtat från Mappy.com: <http://www.mappy.com> den 06 01 2009

NetOnNet. (2002). Hämtat från <http://www.netonnet.se/press/se/press82.pdf>: <http://www.netonnet.se/press/se/press82.pdf> den 26 12 2008

OnOff AB. (u.d.). Hämtat från *Hultbergs Inrikes Transporter AB*: [http://www.hit-sverige.se/nyheter/hit\\_nyheter\\_2005.asp?id=0534](http://www.hit-sverige.se/nyheter/hit_nyheter_2005.asp?id=0534) den 26 12 2008

Safeload. (2008). *Safeload*. Hämtat från [http://www.safeload.se/pdf\\_big/las\\_w.pdf](http://www.safeload.se/pdf_big/las_w.pdf): [http://www.safeload.se/pdf\\_big/las\\_w.pdf](http://www.safeload.se/pdf_big/las_w.pdf) den 28 12 2008

Stenström. (den 11 01 2007). *Media Markt*. Hämtat från Norrköpings Tidning: <http://www.nt.se/nyheter/artikel.aspx?articleid=1900874> den 07 01 2009

Trygg Hansa AB. (2008). *Transportörsansvar*. Hämtat från trygghansa.se: [http://www.trygghansa.se/04foretag/Document/F00382\\_Transportor\\_K2.pdf](http://www.trygghansa.se/04foretag/Document/F00382_Transportor_K2.pdf) den 21 12 2008

Wikipedia. (den 21 02 2008). *Alkolås-Wikipedia*. Hämtat från Wikipedia:  
<http://sv.wikipedia.org/wiki/Alkol%C3%A5s> den 15 11 2008

Volvo och Securitas. (den 11 06 2008). *Infrastukturnyheter.se*. Hämtat från Vovlo Lastvagnar och Securitas lanserar säkerhetssystem: <http://www.branschnyheter.se/article21284.php> den 27 12 2008

Volvo Trucks Sweden AB. (u.d.). [http://www.volvo.com/trucks/sweden-market/sv-se/trucks/safety/preventing\\_accidents/I-Shift\\_stressfree\\_driving.htm](http://www.volvo.com/trucks/sweden-market/sv-se/trucks/safety/preventing_accidents/I-Shift_stressfree_driving.htm). Hämtat från Volvo Trucks Sweden AB, en spak för säkerhet: [http://www.volvo.com/trucks/sweden-market/sv-se/trucks/safety/preventing\\_accidents/I-Shift\\_stressfree\\_driving.htm](http://www.volvo.com/trucks/sweden-market/sv-se/trucks/safety/preventing_accidents/I-Shift_stressfree_driving.htm) den 29 12 2008

Volvo Trucks Sweden. (2008). [http://www.volvo.com/trucks/sweden-market/sv-se/trucks/safety/preventing\\_accidents/LKS\\_safe\\_positioning.htm](http://www.volvo.com/trucks/sweden-market/sv-se/trucks/safety/preventing_accidents/LKS_safe_positioning.htm). Hämtat från Volvo Trucks Sweden: [http://www.volvo.com/trucks/sweden-market/sv-se/trucks/safety/preventing\\_accidents/LKS\\_safe\\_positioning.htm](http://www.volvo.com/trucks/sweden-market/sv-se/trucks/safety/preventing_accidents/LKS_safe_positioning.htm) den 29 12 2008

Vägverket,1. (10 2008). *Kör- och Vilotider samt Vagarbetstidslagen*. Hämtat från Publikationsbutikwebbutik.vägverket:  
[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1831/88126\\_kor\\_och\\_vilotider\\_utg\\_15.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1831/88126_kor_och_vilotider_utg_15.pdf) den 4 1 2009

Vägverket,2. (u.d.). Hämtat från *Om Vägverket*: [http://www.vv.se/templates/page2\\_2\\_\\_\\_\\_3670.aspx](http://www.vv.se/templates/page2_2____3670.aspx) den 17 02 2009

Vägverket,3. (u.d.). *Vägverkets hastighetstabla*. Hämtat från [http://publikationswebbutik.vv.se/upload/2368/88020\\_hastighetstabla.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/2368/88020_hastighetstabla.pdf) den 05 01 2009

Vägverket,4. (den 02 01 2007). *Alkolås/Vägverket*. Hämtat från [http://www.vv.se/templates/page3\\_\\_\\_\\_13475.aspx](http://www.vv.se/templates/page3____13475.aspx) den 15 11 2008

## **Personliga kontakter**

### **Möten**

Branschorganisation (den 22 12 2008). Göteborg, Västra Götaland, Sverige.

Larsson, H. (den 08 12 2008). Gäst installationsföreläsning på Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet. Göteborg, Västra Götaland, Sverige.

Länskriminalen (den 08 12 2008). Göteborg, Västra Götaland, Sverige.

Nilsson, P.-A. 1. (den 08 02 2008). Göteborg, Västra Götaland, Sverige: Polismyndigheten i Västra Götaland.

Nilsson, P.-A. 3. (den 11 12 2008). Göteborg, Västra Götaland, Sverige: Polismyndigheten i Västra Götaland, Länskriminalen.

Nilsson, P.-A. 4. (den 17 12 2008). Göteborg, Västra Götaland, Sverige: Polismyndigheten i Västra Götaland, Länskriminalen.

Representant för yrkesförrådet (den 11 12 2008). Göteborg, Västra Götaland, Sverige.

Speditör 1 (den 05 12 2008). Göteborg, Västra Götaland, Sverige.

Speditör 2 / Forskare (den 02 12 2008). Göteborg, Västra Götaland, Sverige.

Trafikpolis 1 (den 15 12 2008). Göteborg, Västra Götaland, Sverige.

Trafikpolis 3 (den 26 12 2008). Göteborg, Västra Götaland, Sverige.

### **Telefonkontakt**

Lyyski, P. (den 07 01 2009). (A. Morwing, Intervjuare) Sverige.

Trafikpolis 2 (den 27 12 2008). (A. Morwing, Intervjuare) Sverige.

Vägverket Konsult 1 (den 17 12 2008). (Lindgren, Morwing, Sjöstrand, Intervjuare) Sverige.

Vägverket 2 (den 16 12 2008). (A. Sjöstrand, Intervjare) Sverige.

### **Mailkontakter**

Säkerhetskonsult (den 28 12 2008). Sverige.

Varuägare (den 16 12 2008) Sverige.

### **Radio**

Sveriges Radio (den 10 12 2008). Sömniga chaufförer ska undersökas. Sverige.

## **Förteckning över bilagor**

- Bilaga A    Säkerhetssystem i dragbilar
- Bilaga B    Enkätundersökning i Holland
- Bilaga C    Minimikrav enligt Vägverkets kravspecifikation
- Bilaga D    Länder som berörs av KOV och EU-förordningen
- Bilaga E    Samlad intervjumall

## **Bilaga A: Säkerhetssystem i dragbilar**

### **ISA**

Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet. Systemet går i huvudsak ut på att göra föraren alert när denne överskrider rådande hastighetsgräns. Detta görs genom att pedalen blir märkbart trögare samt ljudsignaler. (Biding på Vägverket och Lind på Transek, 2002) ISA är alltså inget tvingande system utan är snarare att betrakta som ett rådgivande system.

### **Bältespåminnare**

Är även detta ett rådgivande system som när det känner av att föraren inte är bältad och gör föraren uppmärksam på detta genom ljud och ljussignaler som vanligtvis ökar i styrka om de ignoreras (Folksam AB, Maria Krafft, 2005).

### **Alkolås**

Fungerar på så vis att föraren måste göra ett utandningstest där halten av etanol mäts, testet måste bli godkänt för att fordonet skall kunna startas. Alkolåset fungerar alltså som en imobelizer om föraren inte blåser godkänt. (Vägverket,2)

Det har riktats en del kritik mot systemet då vissa modeller kräver att föraren blåser på nytt under färd. Om det då visar falskt positivt blir chauffören tvungen att stanna på ett antagligen mycket olämpligt ställe. Detta är förvisso ovanligt men har hänt tack vare en sådan sak som att munvatten använts. Att blåsa under färd stjäl dessutom koncentration från själva körningen. (Helsingborgs Dagblad, 2007) Dessutom måste EU enhetligt besluta om att införa alkolås på nya fordon, annars är det ett handelshinder för import av nya bilar. Sverige är just nu det enda land som driver denna fråga. (Wikipedia, 2008)

### **Trötthetslarm**

Är ett tekniskt hjälpmedel som använder sig av kameror riktade mot ögonen som mäter hur trött föraren är. När systemet märker av att föraren är trött varnar det för detta och uppmanar föraren att ta en paus. Systemet är utvecklat av Volvo lastvagnar. (Morwing, et Al, 2007)

### **Blindspotsystem**

Är ett system som varnar för objekt som befinner sig i döda vinkeln och andra skymda områden runt lastbilen. Det består av två system. Det ena systemet använder sig av radar och gör föraren uppmärksam på objekt som ligger i död vinkeln vid filbyten. Den andra delen av systemet använder sig av kameror som på en skärm visar föraren om det finns några hinder i några av de skymda vinklarna. (Morwing, et Al, 2007)

Det finns även en del enklare hjälpmedel som exempelvis större backspeglar och backkameror. Dessa system är de som är av mest betydelse när det gäller lastbilar det finns en del andra system men de är av begränsat intresse för lastbilar.

## **Kompensationsfenomenen**

Det problem som dykt upp vid användning av dessa system är något som kallas för kompensationsfenomenet. Vad som händer är att föraren använder sig av systemen på ett sätt som inte är tänkt. Vetskapen om systemet leder till att föraren sänker sin beredskapsnivå och förlitar sig mer på fordonet. Med trötthetslarmet som exempel så är problemet att förarna börjat använda det som en slags väckarklocka istället för att svänga av och vila när de känner sig trötta. Dessutom finns det alltid en risk med elektriska system att de går sönder eller ger falska signaler, chansen för detta må vara liten men den finns där. (Donleamar, 2003)

## **Nya tekniska lösningar**

Volvo Lastvagnar har i samarbete med Securitas tagit fram ett säkerhetskoncept som heter Security Service. Det innebär att föraren vid en nödsituation kan trycka på en larmknapp direkt från sin lastbilshytt. En signal går till Securitas larmcentral, som i sin tur kontaktar speditorsfirman eller den lokala polisen. Föraren kan också kontakta larmcentralen via sin mobiltelefon. Detta har tagits fram för att Volvo vill vara med och proaktivt bekämpa brottsligheten mot yrkestrafiken och försöka bidra till en sundare arbetsmiljö för yrkeschaufförerna. De vill att yrkeschaufförerna ska kunna känna sig tryggare när de arbetar. De arbetar även med ett system som ska möjliggöra för chauffören att på distans kunna låsa fast motorn eller trailern vid dragbilen. Detta för att trailern inte ska kunna kopplas mot ny dragbil och köras iväg. Kombinationen av dessa tjänster ska försvåra stöld av dragbil, trailer eller hela bilekipage. (Volvo och Securitas, 2008))

## **LKS**

Är ett hjälpmedel som hjälper yrkeschauffören att hålla sig mitt på vägen. Systemet varnar med en kraftig ljudsignal om bilen kommer för nära mittlinjen eller vägrenen. Detta system ska vara till hjälp för långväga körningar längs motorvägarna med en konstant hastighet och där arbetet att framföra bilen lätt kan bli monotont. Chauffören kan själv aktivera eller avaktivera LKS funktionen på instrumentpanelen. (Volvo Trucks Sweden, 2008)

## **I-Shift**

I-shift är en specialdesignad växelspak som är framtagen för att minska stressen för chaufförerna.

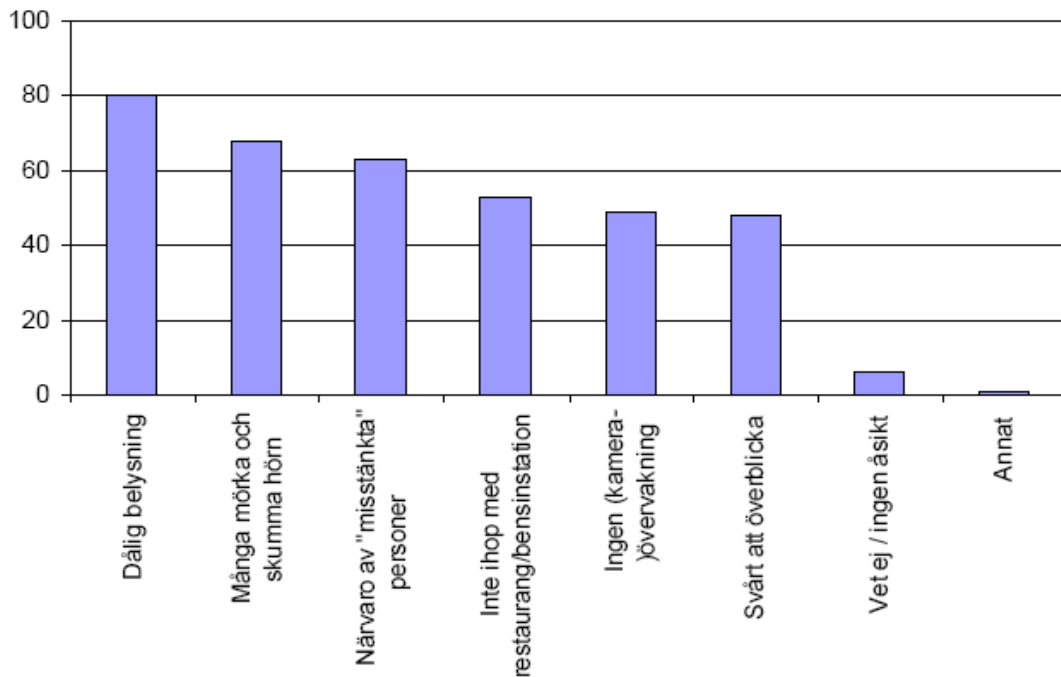


*Figur 14. Växelspak för säkrare körning.  
Källa: (Volvo Trucks Sweden AB)*

Den är placerad så att föraren inte ska behöva ta blicken från vägen utan hela tiden kunna ha kontrollen över vägen och instrumentpanelen. Den är även placerad så att de lätt når den och samtidigt kan sitta bekvämt. Att ha möjlighet att fokusera på sin omgivning är av yttersta vikt för förare som kör fjärrtransporter. (Volvo Trucks Sweden AB)

## Bilaga B: Enkätundersökning i Holland

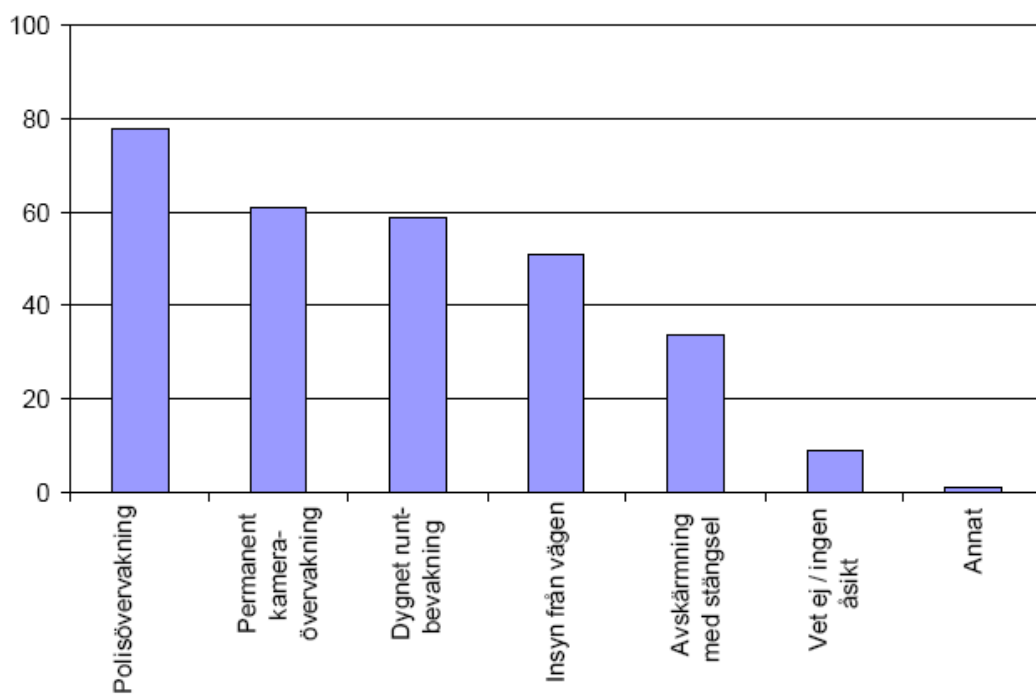
I en enkätundersökning 2004 i Holland pekar holländska företag ut en rad faktorer som de anser gör ett parkeringsområde osäkert respektive vad som gör den säker. Av enkäten framgår att 80 procent av företagen anger att dålig belysning är den mest avgörande faktorn för att ett parkeringsområde ska upplevas som osäkert. (Dillén, 2006)



Figur 15. Vad gör ett parkeringsområde osäkert? Källa: (Dillén, 2006)

För att klara säkerheten på en uppställningsplats uppger de holländska företagen främst att det behövs bevakning. De önskar sig regelbunden polisövervakning, kameraövervakning och dygnet-runt-bevakning.





Figur 16. Vad gör ett parkeringsområde säkert? Källa: (Dillén, 2006)

Ytterligare faktorer som framhölls för säkerheten var bland annat insyn, tillträdeskontroll, inkörningsförbud för andra fordon, en bensinstation som sköter övervakning/tillsyn och har insyn nattetid, en enda utfart och en enda samlingsplats. (Dillén, 2006)

## Bilaga C: Minimikrav enligt Vägverkets kravspecifikation

### Placering

Kravspecifikationen omfattar enbart utformningen på den enskilda uppställningsplatsen utan att beakta var de ska placeras rent geografiskt med hänsyn till körtider eller lastnings- och lossningsplatser.

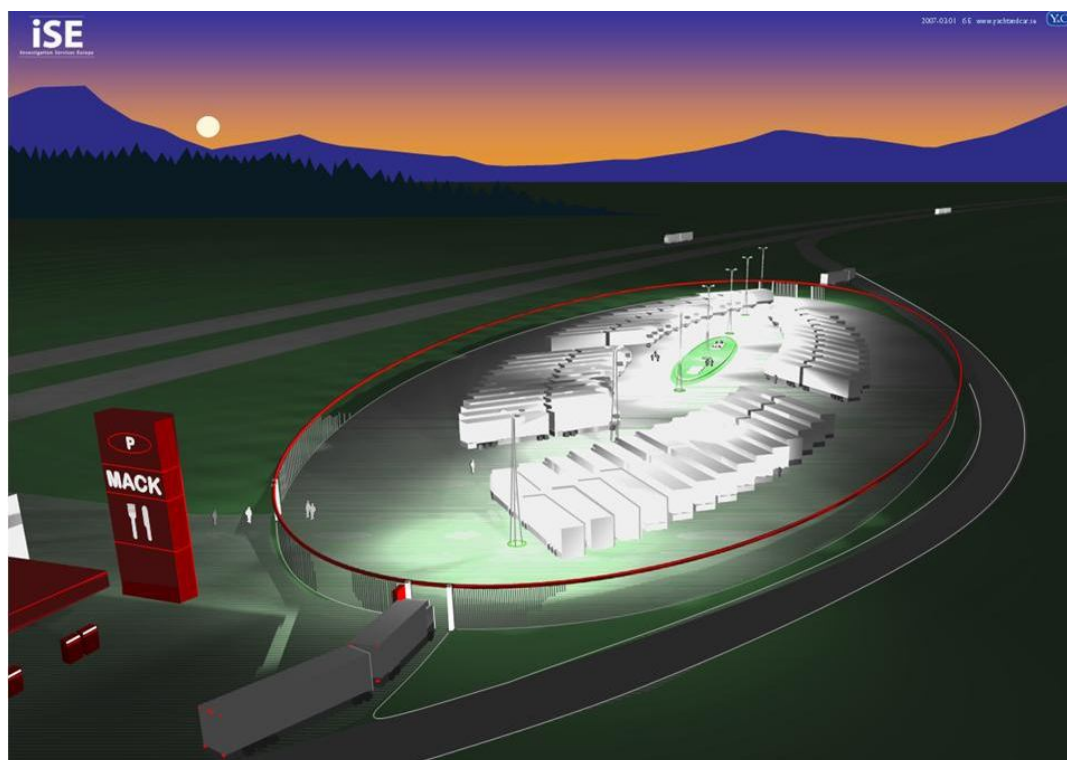
Minimikravet avseende den enskilda placeringen är att den ska ligga lättillgängligt och nära en större trafikled samt ha ett stort avstånd från bostadsområden. Anledningen till det sistnämnda är på grund av att illegal spritförsäljning och annan brottslighet ej bör uppmuntras. Samråd med kommuner bör ske med hänsyn till farligt gods. Den ska också vara lättillgänglig ur polisiär synpunkt. (Franklin, Celay, 2006)

### Kapacitet

Uppställningsplatsen ska ha en stor kapacitet. Minimikravet är att den rymmer minst 50 parkerade lastbilar och har en yta på ca 20 000 m<sup>2</sup>. (Franklin, Celay, 2006)

### Utformning

Minimikraven på utformningen omfattar plan asfalterad uppställningsyta, plana in- och utfarter som ska vara skilda åt, grind för gående, avfallskärl inom området och en servicebyggnad i nära anslutning. Inom området ska det finnas markerade parkeringsrutor där fordonen bör parkeras med hytterna vända in mot mitten av ytan, men utan att fordonen ska behöva backas inom området. På så sätt får förarna en större trygghet än lasten. Fordonens baksidor bör därför övervakas med CCTV övervakningskameror, Closed-circuit television, samt genom god insyn genom inhägnaden. För att undvika svårövervakade hörn rekommenderas en ellipsform, som förutom att optimera ytan också ger en trevlig miljö. (Franklin, Celay, 2006)



Figur 17. Bilden visar en vision av en uppställningsplats enligt Vägverkets kravspecifikation 2006. Källa: (Franklin, Celay, 2006)

### **Säkerhets- och skyddsnivåer**

Kravspecifikationen fokuserar på säkerhet och har höga säkerhets- och skyddsnivåer. Övervakad in- och utpassering där både förare och fordon registreras förslås samt passerkort och kod vid in- och utpassering i gånggrindarna. Registrering minskar riskerna för stöder mellan förarna, interna stöder och annan kriminell verksamhet. Hela området ska vara inhägnat och kameraövervakat. Minimikraven är stängsel, bom vid in- och utpassage, identitetskontroll av chaufför i samband med köp av passerkort, registrering av dragbilens registreringsnummer via CCTV vid in- och utpassage, CCTV kopplad till larmcentral och till servicebyggnaden, utrymningslarm med ljudsignal, kontroll av stängsel och besök av väktare en gång per natt. (Franklin, Celay, 2006)

### **Omgivning**

Omgivningen ska bestå av öppna ytor med god insyn. Ytorna intill staketerna ska vara fria så att insynen inte begränsas och ha god och jämn belysning över hela ytan. Minimikraven är att inga buskar träd eller byggnader får finnas inom 10 meter från stängslet och småvägar ska inte finnas där. Det ska inte gå att parkera i direkt anslutning till inhägnaden. Parkeringsplatser för andra fordon såsom personbilar och bussar ska placeras längre bort. Av såväl kommersiella skäl som brottsförebyggande skäl bör anläggningen också betjäna övriga trafikanter. Liv och rörelse kring uppställningsplatsen under hela dygnet har en preventiv verkan. (Franklin, Celay, 2006)

### **Serviceanläggning**

Minimikraven för serviceanläggningen är matservering, toaletter, dusch, kiosk/butik, drivmedel, dygnetruntöppet och att den även nyttjas av övriga trafikanter. Personalen på serviceanläggningen som säljer passerkort till uppställningsplatsen ska ha en särskild utbildning kring säkerhet för vägtransporter. (Franklin, Celay, 2006)

### **Tillträde**

Endast lastbilar ska ha tillträde till uppställningsplatsen och de ska betala en avgift för passera in. Förbokning ska vara möjlig men inte ett krav. Rökning och tomgångskörning ska endast vara tillåten anvisad plats inom inhägnaden. Omlastning ska inte vara tillåtet inom området. (Franklin, Celay, 2006)

### **Information**

Marknadsföring och information om var uppställningsplatser finns och vilka regler som gäller är viktigt. Det finns särskilda webbplatser som upplyser om uppställningsplatser över hela Europa. För att utländska chaufförer ska nås av informationen är det särskilt viktigt med information vid gränserna. I minimikraven ingår att en informationsfolder på flera språk ska finnas i servicebyggnaden. Vid vägen bör det finnas en skylt som visar antal lediga platser.



Figur 18. Vägschild som visar antal lediga Lastbilsparkeeringsplatser.  
Källa: (Fahrschule, 2008)

Det bör också vara möjligt att ringa för att få veta platstillgång och vid fullbeläggning ska andra lämpliga uppställningsplatser i närområdet kunna anvisas. (Franklin, Celay, 2006)

## **Bilaga D: Länder som berörs av KOV och EU-förordningen**

### **EU-länder är:**

Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

### **EES-länderna är:**

Island, Liechtenstein och Norge

Förteckningen över länder gäller förhållandena den 1 oktober 2008.

Källa: (Vägverket,1, 2008)

## **Bilaga E: Intervjumall**

### **Stölder**

- Är stölder ett problem?
- Vad stjäls mest?
- Varför har utvecklingen skett som den gjort?
- Hur mycket problem anser ni att ni har med stölder? Under hur lång tid har ni haft dem, och hur har utvecklingen varit?
- Vilken typ av gods är mest stöldbegärligt?
- Vilka förändringar har ni infört för att förhindra stölder?

### **Säkerhet**

- Hur ser du på att förare kör för länge?
- Säkerhet för chaufförer och gods i bilar
- Hur bör man arbeta för att öka trafiksäkerheten enligt dig?

### **Sömn**

- Hur påverkar en förkortad dygnavila ens omdöme?
- Hur mycket av olyckorna uppskattas beror på att man kör på natten?
- Vad anses som normal sömn?
- Relationen sömn / körning
- Vad visar sömnstudier om körförmåga och trötthet?
- Hur påverkar oroskänslor sömnen?
- Hur kan man bäst förhindra trötthet hos yrkeschaufförer?
  - Hur skulle bättre uppställningsplatser påverka sömnen?
  - Rastplatser, Skulle de förändra något för chaufförerna sett till trygghet och oro?
- Enligt en tidigare kontakt sker merparten av lastbilsolyckorna på grund av för lite sömn, vi undrar hur många olyckor procentuellt sätt som är sömnrelaterade.
- Vem ska ta mest ansvar för att förbygga trötthet?
  - Vilket ansvar har transportköparen?

- Vilket ansvar har arbetsgivaren?
- Vilket ansvar har myndigheter?
- Hur skulle bättre uppställningsplatser påverka sömnen?
- Har du kännedom om resultatet av studien där NTF låtit chaufförer köra längs E6 fram och tillbaka under natten för att se hur trötthet påverkar ens körförmåga

### **Uppställningsplatser**

- Skulle de förändra något för chaufförerna? Skulle stölderna minska eller bara förändras i typ?
- Lokalisering för att fungera ihop med KOV
- Är rastplatser ett problem?
- Åtgärder/upprustning för befintliga
- Hjälper säkrare uppställningsplatser mot brott?
- Lokalisering av uppställningsplatser?
- Driftsavtal för dessa?
- Om det fanns övervakade och inhägnade områden där lastbilar kunde stå under chaufförernas dygnsvila, skulle ni då förorda att era transporter stannar på sådana rekommenderade uppställningsplatser?
- Var tycker du att de ska lokaliseras och hur många tycker du bör finnas?

### **Finansiering**

- Hur anser du att det ska finansieras, dvs. vem ska betala för dem?
- Varför tror du att det finns en sådan tröghet hos olika parter för att ta tag i det här projektet? Vem anser du bör vara den ledande aktören?
- Vad kostar det att bygga en övervakad uppställningsplats från grunden?
- Vad kostar det att bygga om en befintlig uppställningsplats där ytan finns men arbetet med att göra den säkrare med hjälp av stängsel, belysning mm återstår?
- Finns det redan framtagna kostnadskalkyler som vi kan få ta del av? Om du inte har tillgång till några framtagna kostnadskalkyler, vem/vilka skulle vi kunna vända oss till för att få sådana uppgifter?
- Någon intressent har framfört till oss att det skulle räcka med att bygga enkla uppställningsplatser som är bevakade och inhägnade, men som i övrigt har en låg servicegrad. Det skulle kosta mindre och vore ett sätt att komma igång. Känner du till om det finns några kalkyler på enklare varianter av uppställningsplatser?

### **KOV**

- Vad anser du om KOV? Är det för strikta eller för slappa?
- Dagens undantag från KOV är röriga, hur kan man göra dessa smidigare? Fungerar de?

- Jämför KOV med övriga Europas undantag, lika eller mkt skillnad?
- Hur skulle ditt drömscenario av KOV se ut?
- Vad tror du om att införa Flextid?
- Anser du att polisen och chaufförerna har ett bra samarbete?
- Hur har övergången från analog till digital färdskrivare fungerat?
- Tror/vet ni om det förekommer mycket fusk?
- I jämförelse med den analoga?
- Vilka är påföljderna vid fusk, både KOV och färdskrivare? Värt risken?
- Samordning av polis, både i Sverige och i Europa för att ha lika kunskap och straffbedömning vid överträdelse
- Hur insatta är ni i kör- och vilotidsreglerna och vägarbetstidslagen som chaufförerna kör efter? Tar ni hänsyn till dessa när ni bokar transporter eller vill ni ha godset på plats "så snart som möjligt"?

## **Unikt**

- Nationell/internationell samordnare?
- Enligt en av era speditörer kommer ert ankommande gods med villkoren fritt levererat. Om en transport missar sitt tidsfönster, hur länge brukar då denne få vänta för att komma in och lossa?
- Var någonstans får trailern stå medan denne väntar på ny lossningstid?