



UPPSTÄLLNINGSPLATSER FÖR TUNGA FORDON

En fråga som berör

Amanda Windeman

Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

Institutionen för ekonomi och samhälle

Avdelning för Kulturgeografi, VT 14

Kulturgeografi fördjupningskurs KGG310

Göteborg, 140910



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Förord

Jag heter Amanda Windeman och har läst på Handelshögskolan vid Göteborgs universitet på ett program kallat Samhällsvetenskapligt miljövetarprogram, där jag valt en kulturgeografisk inriktning. Jag har under hösten 2013 haft praktik på Göteborgs hamn och undersökt deras möjligheter att ur ett kulturgeografiskt perspektiv se över sina möjligheter att hjälpa deras chaufförer hitta en uppställningsplats för sitt fordon under väntan att få köra in i hamnen. Deras problem låg i att lastbilschaufförer parkerade på olika ställen runt om i hamnen i väntan på ett ärende in i hamnen.

Jag har sedan utifrån det samarbetet med Göteborgs hamn fått ett uppdrag av Trafikverket att undersöka behovet av uppställningsplatser för Göteborg och med Trafikverkets perspektiv och inte bara Göteborgs hamn i sin egenhet.

Jag skulle även vilja rikta ett speciellt tack till alla de som jag fört dialog med under detta arbetes gång. Ett speciellt tack till mina två handledare på Trafikverket, Ulf Knape och Jerry Steen, men även Annika Persson på Sveriges Åkeriföretag för all den kunskap hon givit mig. Min handledare på handelshögskolan. Mina kontakter hos Göteborgs stad, Polisen och räddningstjänsten.

Göteborg 2014-09-10

Amanda Windeman

Sammanfattning

I den här uppsatsen lyfts problematiken kring var om hur de tunga fordon och dess chaufförer ska parkera sina fordon i Göteborg. Bristen på uppställningsplats skapar problem kring hamnen och andra industriområden nära hamnen då chaufförerna väljer att parkera sina fordon utanför staketet till hamnens terminaler och andra ytor där de kanske inte bör stå men där de vet att det trots allt finns yta att parkera fordonet på.

Syftet med uppsatsen är att undersöka behovet med uppställningsplatser för tunga fordon i Göteborg utifrån olika aktörers perspektiv.

1. Var någonstans geografiskt sett anser de olika aktörerna att en uppställningsplats mest lämpligen bör vara belägen?
2. Hur ser de olika aktörerna på behovet i tid? Regelmässig dygnsvila eller kortare tid?

Jag har valt att använda mig utav samtalsintervjuer som metod, med fyra aktörer som vissa består av en del underaktörer som alla har en roll i planeringen för uppställningsplatser. Den första aktören är *samhället* som aktör i planeringsfrågan. Där har jag pratat med representanter från Trafikverket, Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Miljöförvaltningen, Räddningstjänst och Polis. De jobbar allihop med frågan på olika sätt. Den andra aktören är *organisationen* Sveriges Åkeriföretag, deras fokus ligger på vad deras medlemmar vill, då de jobbar på uppdrag utav sina medlemmar. Sedan har vi Aktören *företag* så som Göteborgs hamn som blir den tredje aktören, de är en stor målpunkt för tunga fordon i Göteborg. Den sista av mina fyra aktörer är *chaufförer* där jag har varit ute i hamnen och ställt frågor till 10 olika chaufförer.

Den metod jag har valt är en induktiv kvalitativ studie där alla de tillfrågade aktörernas perspektiv kommer vägas samman till ett resultat och analys.

Resultatet av uppsatsen är just att ytan och marken är det som är samhällets dilemma i denna fråga. Det är inte självklart var man ska bygga en uppställningsplats och frågor som kostnader och vem som betalar kommer ofta på tal. Samtidigt som frågor kring chaufförernas vilja att betala också ifrågasätts, kommer ytan att användas av alla som borde stå där, hur får vi dem att ställa sig på detta område.

Uppsatsen avslutas med en slutsats följt utav egna reflektioner, där även rekommendationer till framtida arbete går att hitta. De slutsatser jag har kommit fram till är att det krävs mer fokus på denna fråga och att det behöver tas med i alla planeringsdokument som rör framtiden. Det går inte att utveckla staden och regionen om inte problematiken kring lastbilarna har lösts. Det är ett kaos i dagsläget och det lär inte bli mindre när hamnen växer och utvecklas. Jag har även valt att skicka med en rad rekommendationer som även de är med fokus på hur framtiden bör lösas på ett hållbart sätt.

Innehåll

Förord	1
Sammanfattning	2
1. Inledning.....	5
1.1 Introduktion	5
1.2 Syfte och Frågeställningar	6
1.3 Bakgrund	6
1.4 Avgränsning.....	7
1.5 Begreppsdefinition.....	8
1.6 Bilder på vägnät i Göteborg.....	8
1.7 Deposition.....	9
2. Tidigare forskning	10
2.1 Forskning inom ämnet	10
2.2 Mål med transportplanering.....	11
2.3 Godstransporter	12
2.3.1 Allmänt.....	12
2.3.2 Godstransporter med utländsk chaufför	12
2.3.3 Kör och vilotider för chaufförer	14
2.4 Planering för att uppnå mål	14
2.5 Aktörernas roll i planeringen.....	15
2.5.1 Bakgrund	15
2.5.2 Samhället som aktör i planeringen för en uppställningsplats.....	16
2.5.3 Organisation som aktör i planeringen för en uppställningsplats	17
2.5.4 Företag som aktör i planeringen för en uppställningsplats	17
2.5.5 Chaufförer som aktör i planeringen för en uppställningsplats	17
2.6 Säkerheten kring en uppställningsplats	17
2.7 Behovet utav en uppställningsplats	19
2.8 Bilder på nuläget i Göteborgs hamn med omnejd	19
2.9 Avslutning	20
3 Metod	22
3.1 Val av metod.....	22
3.2 Urval	22
3.2.1 Avgränsningar i urval.....	22
3.2.2 Personer som jag har intervjuat från de olika aktörerna.....	24

3.3 Alternativ metod	24
3.4 Generalisering och Reliabilitet	25
3.5 Källkritik.....	25
3.6 Metoddiskussion.....	26
4. Resultat.....	27
4. 1 Frågeställning 1	27
4. 2 Frågeställning 2	28
5. Analys.....	30
5.1 Frågeställning 1	30
5.2 Frågeställning 2	30
6. Slutsatser	32
7. Egna reflektioner	33
7.1 Allmänt	33
7.2 Lösningar	34
7. 3 Rekommendationer.....	34
7.4 Nya frågeställningar	35
Källförteckning.....	36
Muntliga källor	38
Tabell	38
Bilder	38
Bilagor.....	40
Bilaga 1 Intervjufrågor	40
Bilaga 2 Bilder.....	41
Bilaga 3Mejlkonversation.....	42
Miljöförvaltningen	42
Bilaga 4 Regelverk för kör och vilotider	43

1. Inledning

1.1 Introduktion

Göteborgs stad har idag ett växande problem kring uppställningsplatser för tunga fordon. I dagsläget vet inte chaufförerna var det går att ställa sig, om det ens finns något ställe att parkera på (Windeman, 2013). Det är inte så att det går att parkera/komma fram var som helst om man kör ett fordon som är runt 24 meter långt. Detta skapar en hel del turbulens kring uppställningen av fordon framförallt kring hamnen och vid infartsleder till Göteborg. Det svåra verkar vara att få till en yta mark där den tunga trafiken faktiskt väljer att ställa sig på ett korrekt angivet sätt.

I dagsläget parkerar lastbilar överallt runt om hamnen och längs med vägar och staket. Det blir en ohållbar situation då en eventuell olycka skulle inträffa inne i hamnens område och räddningstjänst kan få problem att komma fram. Det finns även risk att de felparkerade lastbilarna i sin tur skapar olyckor mellan varandra när de står som de gör. Det är ytterst viktigt att säkerställa en uppställning där lastbilarna kan stå och där chaufförerna vet att det är någorlunda säkert att stå. Det bör ligga i planeringssektorns intresse att veta var dessa fordon är belägna då de många gånger fraktar gods som vid en olycka inte vore bra att få ut i naturen, eller att två olika laster av relativt ofarligt gods tillsammans vid en eventuell kollision kan verka så att de i kontakt med varandra blir högexplosivt eller lättantändligt.



Figur 1 & 2. Tagna utanför Port 6, Älvsborg roro och visar på lastbilar som står uppställda där det inte är parkering utan de blockerar en väg.

Figurerna ovan visar port 6 som är entrén till en av terminalerna i hamnen. Där dessa lastbilar står parkerade finns det inga angivna parkeringsplatser utan dessa tunga fordon står uppställda på en olämplig plats. (Windeman, 2013)

Denna problematik kring bristen på uppställningsplatser är något som det inte forskats så mycket om tidigare, det är mest kring trängsel och chaufförernas behov utav vila längsmed trafikleder som diskuterats i tidigare forskning inte riktigt behovet utav uppställningsplatser inne i en stad.

1.2 Syfte och Frågeställningar

Uppsatsen syftar till att genom en kvalitativ studie studera hur behovet av uppställningsplatser för tunga fordon i Göteborgs stad ser ut utifrån olika aktörers perspektiv.

Detta ska sedan operationaliseras med hjälp av två frågeställningar.

1. Var någonstans geografiskt sett anser de olika aktörerna att en uppställningsplats mest lämpligen bör vara belägen?
2. Hur ser de olika aktörerna på behovet i tid? Regelmässig dygnsvila eller kortare tidsperiod?

Med aktörer menas i den här studien chaufförernas perspektiv, Göteborgs hamn som företag, organisationen Sveriges Åkeriföretag och sedan representanter från Samhället som aktör i planeringsfrågor, i form av Trafikverket, Trafikkontoret, Miljöförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret Polis och Räddningstjänst. Fokus kommer geografiskt att ligga på Göteborgs hamn i och med att det är ett stort nav för den tunga trafiken.

1.3 Bakgrund

Bakgrunden till detta problem bygger på att företag, staden, regionen, alla vill växa och detta kräver ett ökande transportbehov, vilket i sin tur då kräver parkeringsyta som inte finns tillgänglig i dagsläget. Ett problem kring denna typ av fråga är huruvida alla aktörer har olika perspektiv och olika tillhandahållsätt i frågan. Det finns även en hel del olika mål för att förbättra och utveckla staden för allas bästa men vägen dit är olika beroende på vart man sitter och arbetar med frågan.

Trafikverket (2014) ser ett stort problem i göteborgstrafiken redan år 2016 då alla vägnät mer eller mindre kommer påverkas av ombyggnationer i och med ”Västlänken”. De vill ha en tillfällig lösning för den tunga trafiken, tunga fordon som varje dag passerar igenom Göteborg med olika destinationer. Då det kommer bli trångt att ta sig fram på många ställen i staden vill de att den tunga trafiken ska ta sin regelmässiga dygnsvila (se bilaga 4) närmare hamnen och sedan slippa köra in igenom staden med morgontrafiken. De ser sedan på sikt en mer permanent lösning med permanenta uppställningsplatser. Göteborgs hamn som är belägen på Hisingen i Göteborg är en av de största destinationerna för inkommande gods i Göteborgs stad, men även från hamnen och vidare ut till någon annan del av staden är behovet av transporter stort. Det finns problematik i att styra denna marknad då den framför allt styrs av beställarna av varor och näringslivet. Där de som köper varor styr hur transporterna görs.

EU har enligt Cardiffprocessen från 2001, en princip som gör det möjligt att arbeta ihop miljön med transportfrågor. Där ett hållbart system av transporter definieras på så sätt att man ska tillgodose människor, företag och samhällets behov på ett säkert sätt och miljön ur ett sundhetsperspektiv (Holmberg & Knutsson, 2008).

Holmberg och Knutsson diskuterar trafiksituationen utifrån en rad mål och måluppfyllelser. Bland annat miljömål, transportpolitiska mål, regionalpolitiska mål. De regionalpolitiska målen säger att det finns ett samband mellan utvecklingen i samhället och ett hållbart transportsystem. Vilket jag håller med om, detta problem som Göteborgs stad har är avgörande för hur staden kommer kunna utvecklas. Det kommer samtidigt fram ur Holmberg och Knutssons att de olika målen finns till för att på olika sätt kunna styrka ett av de andra. Regionalpolitiska mål ska främja uppfyllanden av miljömålen. (Holmberg & Knutsson, 2008)

Göteborgs räddningstjänst ser till säkerheten och ett robust samhälle där de ser ett behov av att arbeta in en plan för tunga fordon i kommunsektorns planering. Även Göteborg stads översiktsplan behandlar i sina strategiska mål frågan kring robust samhälle och andra frågor så som uppställningsplatser för tunga fordon, ur ett rumsligt transport-logistiskt perspektiv.

Detta arbete är en fördjupad studie av problemet. Där de aktörer jag valt ut och som på något sätt är involverade kommer intervjuas och där olika perspektiv kommer vägas samman.

1.4 Avgränsning



Figur 3. Göteborgs hamn, med dess terminaler (sjofartstidningen.se)

1.5 Begreppsdefinition

Göteborg stad, jag menar med detta Göteborgs kommun.

Tunga fordon, fordon som väger över 3.5 ton.

Uppställningsplats, en yta där de tunga fordonen kan parkera efter behov.

Hamnområdet, Den yta som terminalerna ligger på och som ägs av Göteborgs hamn.

Utländsk Chaufför, De chaufförerna med utländskt registrerat fordon.

Klampning, Att polis eller tull låser fast ett fordon som stå på en ej angiven parkeringsplats och denna sedan måste betala en summa för att få fordonet upplåst.

Regelmässig dygnsvila, Den vila en chaufför måste ta efter vad regler säger.

1.6 Bilder på vägnät i Göteborg



Figur 4 Karta över vägar i Göteborg. För att ge en tydligare bild över hur vägnätet är utformat.



Figur 5. Karta över vägnät i Göteborg. För att ge en tydligare bild över hur infartslederna ser ut.

Då jag under uppsatsen lägger en del fokus kring begreppet infartsleder har jag här valt att presentera två olika kartor över Göteborg och dess vägar, för att du som läsare ska få en tydligare bild över hur dragningen av de olika vägarna ser ut. I bilaga 2 med bilder kan du även bilda dig en tydligare uppfattning över Göteborgs position i Europa och hur Göteborg ser ut i karta.

1.7 Disposition

Kapitel 1 inleds med en introduktion till mitt valda ämne och sedan en bakgrund om problemet.

I kapitel 2 går jag igenom tidigare forskning men även mål kring planering och olika aktörers roll i planeringen samt godstransporter överlag.

I kapitel 3 presenterar jag min valda metod, med bland annat urval och källkritik.

Sedan i kapitel 4 presenterar jag mitt resultat och analyserar detta i kapitel 5 med återkoppling till teorier från kapitel 2.

Kapitel 6 följer sedan med två slutsatser följt av egna reflektioner i kapitel 7.

2. Tidigare forskning

2.1 Forskning inom ämnet

Det finns få övergripande studier som berör det som jag studerat och som jag intresserar mig för. Det som framförallt studerats tidigare är hur transporter i städer är och hur det skapar och går att undvika trängsel samt hur motorleder varit utformade. Bronzini med flera skriver om hur det är ett ökande behov av rastplatser längs med motorvägar (Bronzini et al, 2000). Även Davis skriver om behovet längs med motorvägar i en annan studie, behovet av uppställningsplatser längsmed motorvägar i USA. Han lägger i sin studie tyngd vid de behov chaufförerna har att hitta en yta att stanna på för att vila. (Davis, 2007)

Hållbar transportplanering är något som jag är medveten om inte helt överensstämmer med ämnet kring uppställningsplatser för tunga fordon men jag känner ändå att det kan vara intressant att ha med. I och med inriktningen på min utbildning kretsar mycket kring planering på ett hållbart vis. Banister diskuterar detta och anser att transporter såsom cykel och gående anses som hållbara däremot anses sällan bil och lastbilstransporter som hållbara. Banister använder sig av begreppet externaliteter och menar att transportslag mäts i dess förmåga använda och sedan skapa externaliteter. En externalitet i detta sammanhang är olyckor, mängd förorening, buller och trängsel. Men även vatten och markföroreningar, rester från tillverkningen och rester från när man kasserar ett fordon. Den allmänna ytan som används är också något man tar med när man pratar om externaliteter enligt banister. Banister menar att all trafik som använder ohållbara drivmedel skapar hållbara externaliteter. Samtidigt som all kollektiv körning och åkning ofta anses bättre än privat. När det gäller hållbara transporter så leder gång och cykel följt av kollektivtrafiken. Han menar även att de flesta handlingar mot mer hållbara transporter är riktade mot bilen som fordon. (Banister, 2007 s, 58f)

Han menar även att det är på det lokala planet som mest har hänt när det gäller hållbara transporter. Det är här som flest regler ändrats så att mer hållbara transporter kan bli möjligt. Det finns vissa områden där det går att utveckla hållbart transporttänk lite mer. Dessa områden är framför allt tekniska aspekter. Men även ekonomiska och aspekten vad gäller markanvändningen. Banister diskuterar även vidare huruvida det finns saker som förhindrar dessa tre att verka fritt. (Banister, 2007, s65fff)

Banister ifrågasätter också om det verkligen går att åstadkomma ett hållbart transportsystem trots vissa åtgärder i form av regler och policys. Han menar att vi har en vision om en hållbar stad och att vi bör inkludera transporter i denna vision och även i detta fall planera hållbara uppställningsplatser. En hållbar stad vilar på ett hållbart transportsystem menar Banister. Vi behöver ett hållbart sätt att planera hållbara transportsystem. (Banister, 2007 s, 77f)

2.2 Mål med transportplanering

Holmberg och Knutsson diskuterar mål och måluppfyllelse och ser till alla de mål som ska uppfyllas och menar på att många mål ofta kan vara motstridiga och ställa sig mot varandra. De tar exempel på hur ekonomiska mål många gånger ställer sig mot mål om miljön. (Holmberg & Knutsson, 2008, s, 43)

Brundtlandkommissionens begrepp hållbar utveckling med definitionen,

”En hållbar utveckling är en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.”

Brundtlandskommissionens begrepps definition har sedan 1987 blivit en ståndpunkt i EUs planering. Denna definition menar att väva samma både ekonomi och miljö. EU jobbar mycket med frågor kring hur rörligheten ska kunna öka utan att minska på miljöaspekterna i det stora hela. De har en Vitbok som de jobbar med att uppmärksamma problemen och skapa ett hållbart transportnät i EU. Sverige som deltar i projektet måste därför vid nya lagförslag väga in dessa så att de inte strider mot EUs principer. (Holmberg & Knutsson, 2008 s, 43) EU har enligt Cardiffprocessen från 2001, en princip som gör det möjligt att arbeta ihop miljön med transportfrågor. Där ett hållbart system av transporter definieras på så sätt att man ska tillgodose människor, företag och samhällets behov på ett säkert sätt och miljön ur ett sundhetsperspektiv. (Holmberg & Knutsson, 2008 s, 44)

Sveriges riksdag antog 2005 16 miljömål. De 16 miljömålen går att läsa mer om på riksdagens hemsida men i stora drag handlar de om hur man på lång sikt ska kunna säkerställa en god livsmiljö för framtida generationer. Det är mål så som levande sjöar och hav, rikt djurliv. (Regeringen.se 2014)

Transportpolitiska mål syftar till att nå en långsiktighet där man säkerställer människa och näringslivets ekonomiska värden på ett hållbart sätt. Det är uppdelat i Funktionsmål och Hänsynsmål. De hänsynsfulla målen bygger på miljö säkerhet och hälsa och innebär att transportsystemet ska utvecklas på ett sådant sätt att ingen ska skadas eller dödas. Funktionsdelen bygger mer på att alla människor ska ha samma tillgänglighet till transportsystemet, oavsett kön och var i landet man är bosatt. (Regeringen.se 2014)

Regionalpolitiska mål tas även upp som syftar till att främja infrastrukturutveckling på ett sådant sätt att regionerna gynnas. Ett bra infrastrukturnät i hela landet främjar regionernas förmåga att utvecklas och skapar konkurrenskraft på en global marknad. Därmed även en bättre sysselsättningsgrad. (Holmberg & Knutsson, 2008, s, 45)

2.3 Godstransporter

2.3.1 Allmänt

År 2008 skrev Vierth och Svensson om godstransporter och dess volym och menar att 400 miljoner ton transporteras runt om i Sverige. De säger även att ungefär en fjärdedel av denna mängd transporteras mindre än 25 km, och då framförallt sand, grus, snö och hushållsavfall. Av de mer långväga transportererna, över 25 km är det främst jord, järnmalm, trä och olja som transporteras. Gods kan istället för att mätas i ton även mätas i värde och då kan man se att det skiljer sig lite i mängden. Högvärdigt gods, gods som maskiner teknik och olika färdiga varor utgör två tredjedelar av godset om det mäts i värde, medan det bara utgör 15 % i vikt. Sveriges främsta varubytesländer är övriga norden, USA, Storbritannien, Tyskland men även Asien. (Vierth & Svensson, 2008, s, 362)

Lastbilen är det klart viktigaste färdmedlet för transporter i både vikt och värde mätt. Järnväg och båt används framför allt då det fraktas stora volymer gods och då det är en körsträcka längre än 400 kilometer, medan sjöfarten konkurrerar på ännu längre sträckor. När man pratar import istället för export är det framför allt lastfartyg som är intressant och då i kombination med lastbil. (Vierth & Svensson, 2008, s, 362f)

EU för statistik över hur stor andel godstrafik som körs från utlandet i Sverige och hur mycket svenska chaufförer kör i andra EU- länder. Vierth och Svensson diskuterar även säkerheten kring godstransporter och säger att det 2005 omkom 6 personer i Tunga fordon, och ytterligare 62 personer omkom i kollision med ett tungt fordon. Av dessa skedde 25 % i urbana miljöer. Tunga lastbilar står även för en stor del av utsläppen i urbana miljöer, 20 %. Från 1980 kan man se att det inte hänt så mycket med gods generellt. Det tunga och billiga godset har mer och mer ersatts utav lättare och dyrare gods. Godstransportarbetet har under dessa år däremot ökat med 40 %. (Vierth & Svensson, 2008, s, 366f.)

2.3.2 Godstransporter med utländsk chaufför

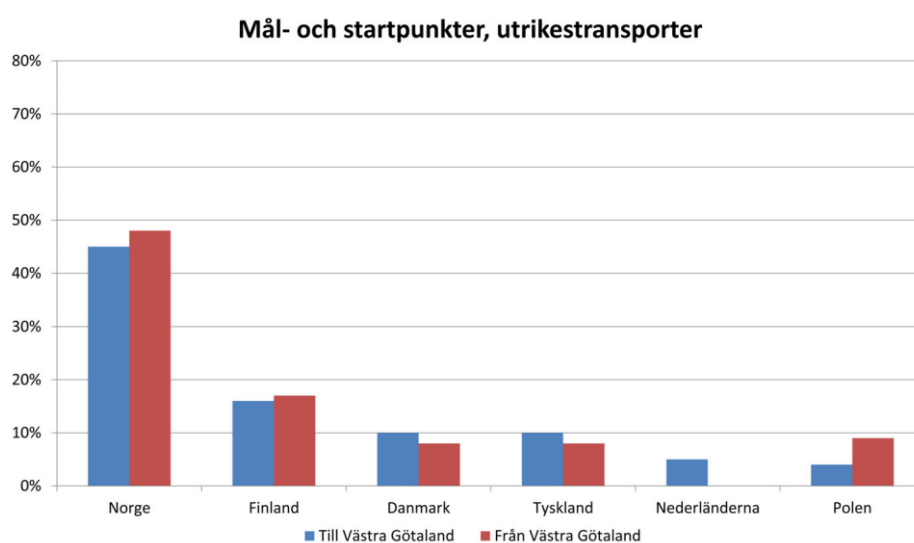
Jag valt att bara rikta in mig på de svenska chaufförerna, trots detta finns det ett behov att även nämna utländska chaufförer. Då alla påverkas av bristen på uppställningsplatser.

Utländska chaufförers förhållanden i sin arbetsmiljö jämfört med svenska chaufförer är något som ofta kommer på tal när man diskuterar frågor om lastbilstransporter och lastbilars uppställningsplatser. Det är ett faktum att det transporteras en del gods med utländska chaufförer med utländska bilar och att det är olika förutsättningar på social trygghet och löner beroende på var man kör ifrån(Ado, A. & Berntsson, S. 2012). Detta skapar en lite snedvriden verklighet då alla chaufförer inte har samma förutsättningar att betala för en uppställning, då de oftast kör på andra löner än vad en som jobbar och bor i Sverige gör. Dessa har kanske ett annat behov av uppställning då de mer lever i sin bil jämfört med en svensk chaufför som kanske går till jobbet och sover hemma mellan körningar. Sedan är alla chaufförer, förare av lika stora fordon och alla är individer och människor och behov av samma yta att stå på.

Det nedanstående är ett citat utav Jesper Palmer från Lunds universitet där han skriver baserat på (Ado, A. & Berntsson, S. 2012). Där de menar att den utländska trafiken endast utgör någon procent utav den totala godstrafiken i Sverige.

”Generellt sett var den absoluta majoriteten av godstransporter inrikes i Sverige utförda av svenskregistrerade lastbilar. De utlandsregistrerade utgjorde endast ungefär 1 % av den totala transporterade godsmängden. De som skiljde de utlandsregistrerade tunga lastbilarna åt var att de oftare än sina svenska motsvarigheter gjorde transporter mellan olika län.” (Ado & Berntsson, s,20 2012).”

Jesper Palmér Lund, s, 20 2014



Figur 6. Visar varifrån de flesta transporter som lastar och lossar gods i Västra Götaland kommer. (Ado, A. & Berntsson, S. 2012).

Tabell 1. Visar andelen chaufförer från andra länder (Ado, A. & Berntsson, S. 2012).

Från	Mängd	Andel
Norge	4,8	32%
Finland	2,7	18%
Danmark	2	13%
Tyskland	1,7	11%
Polen	1,3	9%
Nederländerna	0,8	5%
Övriga	1,6	11%
Totalt	14,9	100%

2.3.3 Kör och vilotider för chaufförer

I bilaga 4 kan ni läsa mera om de exakta tidintervallerna för kör och vilotider. Jag tänkte här ge en tydligare förklaring över vad det innebär.

En chaufför av ett tungt fordon har tider den måste ta rast och vila på, för att inte få böter. Men självklart även för inte bli en trafikfara i och med exempelvis för lite sömn. Transportstyrelsen skriver att en körperiod är 4,5 timmar och att chaufförer måste ta 45 minuter rast under denna period eller efter denna period. Rasten för vara uppdelad på 15 minuter och 30 minuter. Dygnsvila innebär att en chaufför på ett 24 timmarsintervall måste ta en sammanhängande vila på 11 timmar. Dygnsvilan får vara minskad till 9 timmar men bara tre gånger mellan två veckoviloperioder. En dygnsvila får avbrytas där första perioden måste vara minst 3 timmar och resterande vila 9 timmar. Veckovila är minst 45 timmar per vecka. (Transportstyrelsen, 2014)

2. 4 Planering för att uppnå mål

När man planerar hur en uppställningsplats ska utformas använder man sig utav fysisk planering som bygger på 4 grundläggande principer enligt regeringens proposition:

- ”1. Att utveckla en ändamålsenlig och långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur.
2. Att den tekniska infrastrukturen anpassas till och utvecklas med hänsyn till miljökrav och naturen kretslopp.
3. Att skapa en rik och levande vardagsmiljö.
4. Att förbättra det lokala inflytandet.”

Nyström & Tonell, (2012) s. 173

Det finns lagstiftning som styr och ser till att olika beslut och att lagar uppfylls när den fysiska planeringen tar form. Framför allt Plan och bygglagen, PBL, men även Miljöbalken från 1998. Miljöbalken har ersatt en del andra lagar om hur miljöarbete ska bedrivas för att på så vis skapa en större enighet inom miljöområdet. PBL syftar främst till att hjälpa kommuner i deras planeringsarbete. Den nya Plan och bygglagen är från 2011 och ersatte då plan och bygglagen från 1987, med lite bättre begreppsdefinition men i stort sätt samma. (Nyström & Tonell, 2012, s, 182fff)

Miljöbalkens syfte är framförallt att främja en hållbar utveckling i planeringen och verksamheternas arbete. Att ge kommande generationer goda möjligheter att uppnå deras behov. Plan och bygglagen är en av fyra lagar som ligger under Miljöbalken där Miljöbalken är som en ram. De andra tre lagarna är väglagen, luftfartslagen och skogsvårdslagen. (Nyström & Tonell, 2012, s, 184f)

Plan och bygglagen tar upp kommunernas och statens roll vad gäller lagstiftning i den fysiska planeringen. Det är kommunens främsta avser att se över hur mark och vatten används och ansvara för den fysiska planeringen. Lagens främsta syfte är:

”med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktig hållbar livsmiljö för människor i dagens samhälle och för kommande generationer (1 kap. 1§)”

(Nyström & Tonell, 2012, s. 190)

Översiktsplanen är ett obligatoriskt dokument som varje kommun måste ha, det är ett dokument som ska omfatta hela kommunen. Översiktsplanen ska ha riktlinjer och mål med hur samhället ska utformas i kommunen, det är inte ett juridiskt bindande dokument men fungerar som riktlinjer och sådan som förankras hos politikerna. (Nyström & Tonell, 2012, s, 196)

Göteborgs översiktsplan tar upp transportfrågan och diskuterar huruvida det ska bli nordens logistikcentrum och samtidigt hur det ska gå att ändra i transporterings sätt. De strategiska målen från nummer 5 till 8 behandlar allihop frågor som påverkar framtiden transportnätverk i Göteborg med omnejd. (Göteborgs översiktsplan, 2009, del 1, s, 33fff)

Kommunen ger genom sin översiktsplan ett direktiv och vision på framtiden. Det är sedan detaljplanen som är juridiskt bindande och det är stadsbyggnadskontoret som ansvarar för detaljplaner. I detaljplanen kan planbestämmelser ingå, så som hur höga husen får vara eller hur stor yta som får bebyggas. Det är markägaren som råder över när och hur marken exploateras. Kommunen kan inte gå emot detaljplanen, den är bindande, så länge byggherren följer vad den säger. (Bjrekemo & Knutsson 2008,s, 429)

2.5 Aktörernas roll i planeringen

2.5.1 Bakgrund

David Banister diskuterar om svårigheterna att samkordinera olika myndigheter som har olika perspektiv genom deras olika roller. Han menar att olika kulturer spelar roll och på globalnivå menar han att svårigheter till samarbete kan uppstå då Europa har en viss prioriterings ordning på olika frågor och USA har en annan. (Banister, 2005, s. 80)

Även lokalt har jag stött på dessa hinder som Banister lyfter i sin bok. Alla aktörer har olika uppdrag och mål och ser frågan kring uppställningsplatser ur olika perspektiv.

2.5.2 Samhället som aktör i planeringen för en uppställningsplats

Fastighetskontoret jobbar med markfrågor och är de som äger marken, Det har 200 anställda. Deras syfte enligt deras hemsida är att skapa förutsättningar för näringsliv och boendestrukturer i staden. Genom att på olika sätt erbjuda mark för exploatering inom de olika områdena i samhället. (Göteborgs stad, 2014)

Det är fastighetskontoret som vet var tillgänglig mark finns i frågan om uppställningsplatser.

Stadsbyggnadskontorets uppgift är att under en regelbunden basis skapa en översiktsplan för hela Göteborgs stad. De gör även detaljplaner för hur och var byggnationer får vara belägna/ se ut. De har även ansvar över lantmäterimyndigheten i Göteborg. Det är hos dem som bygglov bevilja/ avslås. De har ett stort arkiv där man kan hitta ritningar från 1875 men även bilder och flygfoton. (Göteborgs stad, 2014)

Det är här detaljplanen över en uppställningsplats tar form efter att Fastighetskontoret pekat ut lämplig mark.

Trafikkontoret är den myndighet som ser till att våra transporter blir säkra och effektiva och att vår rörlighet blir hållbar. Trafikkontoret ansvarar för alla typer av transportsätt, gång cykel, kollektivtrafik, tunga fordon, bilister, parkeringar i staden. Trafikkontoret är de som förvaltar vägar och spårvägarna. De jobbar på uppdrag utav trafiknämnden och ska genomföra de beslut som fattats där, samt bereda ärenden för dem i trafiknämnden. Trafikkontoret beställer allt som ska genomföras utav externa entreprenörer och gör alltså inget arbete själva. (Göteborgs stad, 2014)

Miljöförvaltningen jobbar för att kunna tillgodose en god miljö för göteborgarnas bästa. Samt att påverkan ska vara så lite som möjligt på miljön. De jobbar utifrån 4 punkter; Miljötillsyn och livsmedelskontroll, övervaka och rapportera om tillståndet i miljön, har hand om stadens miljöstrategiska processer samt att föreslå åtgärder på miljön. (Göteborgs stad, 2014)

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen för Sveriges olika transport system, bland annat luftfart, sjöfart, järnväg och vägtransporter, De ska sköta om både drift och underhåll såväl som nya byggnationer. Trafikkontoret jobbar i det lokala medan Trafikverket jobbar både lokalt och regionalt och även Nationellt. (Trafikverket 2014)

Polisens uppdrag är att skydda allmänheten för brott och olagligheter. De jobbar för en ökad trygghet och minskad brottslighet. (Polisen 2014)

Räddningstjänsten jobbar med att se till vår säkerhet, de jobbar med att se över risker på ett aktivt sätt. De utökar alltid sina åtgärder utifrån nya riskbilder. (Räddningstjänsten, 2014)

2.5.3 Organisation som aktör i planeringen för en uppställningsplats

Sveriges Åkeriföretag består utav tolv regionkontor. Det är en branschorganisation där de företräder sina medlemmar i olika frågor. De hjälper varje enskild medlem men även branschen i sin helhet. De är därför med och jobbar i samhällspolitiska frågor som rör branschens intresse. (Sveriges Åkeriföretag, 2014)

2.5.4 Företag som aktör i planeringen för en uppställningsplats

Göteborgs hamn är den störta i Skandinavium. Med 110000 anlöp om året och 30% av utrikeshandeln passerar här. Det har även 25 tågpendlingar varje dag vilket ger företaget en stor möjlighet att välja ett miljövänligt alternativ för deras beställning när det ska fraktas upp igenom Sverige (Göteborgs hamn, 2014).

2.5.5 Chaufförer som aktör i planeringen för en uppställningsplats

Det är **chaufförerna** som kör lastbilar ut och in i hamnen. De väntar på sin tur vid ankomst och ska antingen hämta/lämna en container eller trailer. Det är även dessa som är i störst behov utav en uppställningsplats.

2.6 Säkerheten kring en uppställningsplats

Säkerheten kring yta och markanvändning där dessa tunga fordon ska parkera är viktig. I översiktsplaner pratar man om ett robust samhälle vilket innebär att man vill eftersträva ett samhälle som klarar att stå emot olika typer av hot som kan störa samhällsfunktioner. I översiktsplaner planerar man därför på ett sådant sätt så att det går att skapa ett robust och hållbart samhälle. Översiktsplanen tar upp områden där till exempel översvänningsrisken är stor eller där det hotas av skred. Tekniska olycksrisker är sådana olyckor som kopplas till transporter och olika industrianläggningar, Brand explosion och transportolyckor, samt utsläpp av farliga ämnen är de som räddningsverket tagit fram som under rubriker i denna del. Transporter med farligt gods är även denna en viktig punkt när det gäller säkerhet och robustsamhälle.

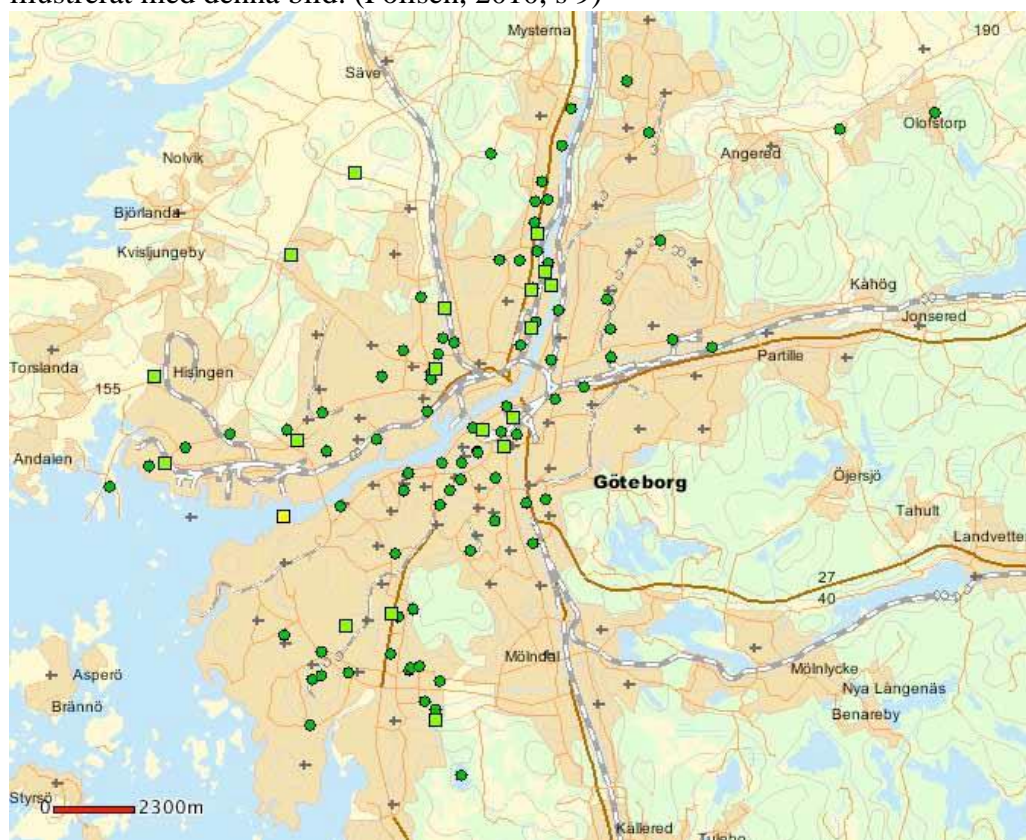
Göteborgs översiktsplan tar upp ett robust samhälle som något viktigt och som en av sina 13 strategiska frågor.

”Robust samhälle

Göteborg ska vara en ur grundläggande aspekter robust stad genom ett säkert byggande, säkrad dricksvattenförsörjning och ökad säkerhet vid oförutsedda händelser som olyckor och sabotage. Genom att undvika skredkänsliga områden för bebyggelse och anläggningar och ta hänsyn till höga vattennivåer kan beredskapen för bl.a. extremt väder och höjda vattennivåer bli bättre. För att säkra dricksvattenförsörjningen behövs ett alternativ till Göta älv som vattentäkt och att säkerheten kring vattentäkten förbättras. Ett robust Göteborg innebär också att invånarna har förtroende för varandra och till kommunen och att elektronisk kommunikation tål driftstörningar.”

Göteborgsöversiktsplan 2009, del 1, s, 35

Polisen skriver i en artikel från 2010 om brott och kriminalitet mot lastbilstransporter och har en redogörelse kring hur läget ser ut i Göteborg, illustrerat med denna bild. (Polisen, 2010, s 9)

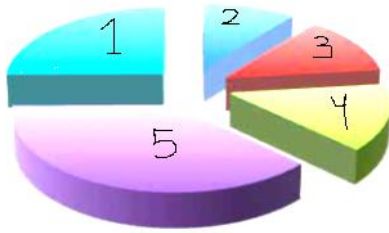


Figur 8. Bilden visar var någonstans geografiskt som det begåtts brott under 2010 mot tunga fordon. (Polisen 2010, s,9)

Den visar alla inbrott som drabbat chaufförer och lastbilar, där en markering är mängden brott som anmälts på den platsen. De menar även att platser längs med E6 norr om Tingstadstunneln är extra utsatta och skulle inte rekommendera chaufförer att stanna där över natten. (Polisen, 2010, s 9)

Tillvägagångsätt diskuteras även det och de menar att oskyddade transporter, transporter där kapell exempelvis klippts upp, är framförallt utsatta skriver polisen. Utav de anmälningar som de fått in under 2010 var 110 styckena svenskregistrerade, 28 styckena från ett av de nordiska grannländerna och 58 hade var registrerat från ett annat land. (Polisen, 2010, s 12)

År 2010 stals dessutom 1.7 miljoner liter diesel från södra Sverige i och med dieselstölder. Till 2010 års marknadsvärde 22.1 miljoner kronor. (Polisen, 2010, s, 14)



Figur 9. Figuren visar mängden anmälningar gällande dieselstölder 2010, där siffra 1 är Västra Götaland, medan de övriga siffror representerar andra delar i sydvästra Sverige, Polisen 2010, s. 14

2.7 Behovet utav en uppställningsplats

Behovet av uppställning ser olika ut beroende på vem man frågar och hur dennes perspektiv är utformat. Inte själva behovet i sig men hur de tillfrågade parterna ser på behovet. Mer eller mindre alla är rörande överens om att det är ett stort behov.

Utifrån Windeman, 2013 så kan man se behov på olika typer av uppställningen, bland annat en kortare period, 10 minuter till 45 minuter, sedan en lite längre period på 3 timmar ungefär, nattvila och sedan finns ett behov av att kunna ställa upp släp på ytor nära staden för att sedan kunna köra runt med mindre lastbil inne i själva Göteborg. Terminalerna Älvsborg roro och APM Terminals har båda två mellan 800-1000 besök varje dag och de ser att trycket ökar. (Windeman, 2013).

Även polisen har sagt att det är ett stort behov i dagsläget men att det har ökat över tid, det är fler transporter och det är ett ökande behov av ställen att stå. (Windeman, 2013)

Behoven i punktform:

- *”Långtidsparkering, för övernattande chaufförer*
- *Parkering för några timmar*
- *Korttid, max en 45 minuter- 1 timme*
- *Yta för bevakad uppställning av släp*
- *Faciliteter”*

(Windeman 2013)

2.8 Bilder på nuläget i Göteborgs hamn med omnejd

Dessa nedanstående bilder visar containrar och lastbilar. Bilden över Göteborgs hamn visar ett fartyg lastat med sådana containrar som lastbilarna fraktar. De övriga bilderna beskriver lastbilarnas problem i dags läget. De står längsmed staket, längsmed vägkanter och på grusplaner där de inte får stå men där de ändå väljer att stå.



Figur 10. Göteborgs hamn. Bilden visar containrar lastade på ett fartyg. Göteborgshamn.se



Figur 11. Visar lastbilar som står uppställda långt bort på Arendals allé, Windeman, 2013



Figur 12. Bilden är tagen längs med på Hjärtholmsvägen, Windeman, 2013

Det som dessa ovanstående bilder visar är enligt mig en tydlig bild över hur stort behovet är både i uppställningssyfte men även säkerheten för tunga fordon som stannar längsmed vägar i Göteborg måste bli bättre.

2.9 Avslutning

Kapitel 2 visar på ett stort och växande behov samtidigt som det är viktigt för Göteborgs framtid att det finns ett bra och givande samarbete mellan de berörda aktörerna. Detta är även något som Banister diskuterar.

Säkerheten är även den viktig, det gäller inte bara att bygga en uppställningsplats utan den bör vara säker för de som kommer att använda denna.

Kapitlet innehåller även en presentation av vilken roll de fyra aktörerna jag har intervjuat har i frågan och detta är viktigt att förstå då det är dessa som kommer vara avgörande för hur en uppställningsplats både kommer utformas och var den kommer placeras.

Jag vill med detta kapitel visa på det oerhört stora dilemma som både Göteborgs stad och Sverige som land ställs inför vad gäller planering av en sådan här betydelsefull sak. Chaufförerna har ett behov och det måste samhället och de övriga aktörerna lösa med att ge dem en uppställningsplats.

3 Metod

3.1 Val av metod

Min studie kommer vara en kvalitativ studie utifrån samtalsintervjuer med olika aktörer. Aktörerna är chaufförer, företag, organisationer och representanter från samhället. Det kommer bli en induktiv studie där jag börjar med att observera nuläget för att kunna skapa en eller flera slutsatser. Anledningen till detta är för att det är ett ämne som står i startgroparna och det finns hypoteser om var, hur och varför en uppställning ska finnas på en viss plats men väldigt få uttalade teorier.

Jag ska försöka att ha så snarlika intervjufrågor som möjligt till alla intressanta aktörer för att på så vis skapa mig en möjlighet till analys. Varför aktörerna är intressanta framgår tydligare i kapitel 3.2 om urval. Jag har försökt ha korta och precisa frågor som ger respondenten tillfälle att svara utförligt på frågorna. Esaiasson diskuterar även en rad olika typer av frågor, Tematiska, Uppföljnings direkta frågor och Tolkande frågor. (Esaiasson, 2012, s, 264)

Tematiska frågor är de viktigaste frågorna i en intervju, det är dessa frågor som ger stora och öppna svar, frågor där intervjuaren inte pratar alls utan bara den som blir intervjuad berättar hur han eller hon känner i frågan. Det är breda frågor med plats för reflektion. (Esaiasson et al., 2012 s 265)

Uppföljningsfrågor är de frågor som ska följa upp de tematiska frågorna. Dessa frågor används för att få mer innehållsriktiga svar utav personen man intervjuar. (Esaiasson et al, 2012 s, 265)

Direkta frågor är de frågor som intervjupersonen tar vid när svaren börjar tunnna ut och den som blir intervjuad behöver nya frågor. Det är även i dessa frågor man som intervjuperson kan styra inriktningen på intervjun. Är det något som man saknar kan man ställa direkta frågor om detta. (Esaiasson et al, 2012 s 265)

Tolkande frågor är sådana som kan ställas i slutet av intervjun för att ta reda på att svaret uppfattats på korrekt sätt. (Esaiasson et al, 2012 s, 265)

Jag har även arbetat med att försöka ha en tydlig inbjudan till samtal och dialog. Det är i och med samtalet som min uppsatsmetod skiljer sig utifrån en studie där enkätfrågor skickas ut för att samla in svaren. Jag får med suckar och eftertänksamhet hos den som jag intervjuar. Den tydliga tyngden i vad han eller hon har att säga med betoning på vad denne faktiskt tycker.

3.2 Urval

3.2.1 Avgränsningar i urval

Det första som görs är att fastställa en population och sedan genom den välja ut ett urval. Populationen är en grupp av människor, fenomen eller händelser osv. Det finns sedan tre olika urvalstyper att välja mellan. Samtliga fall, Slumpmässigt urval av ett stort antal fall, eller strategiskt urval av ett mindre antal fall. (Esaiasson et al, 2012 s, 157f)

Första aktören jag ska intervjuar är representanter från samhället, från en rad olika myndigheter. Miljöförvaltningen, Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Trafikverket, polisen och räddningstjänsten, kommer alla bli intervjuade. Dessa är intressanta på så sätt att de sitter med plandokument och är med och påverkar processen kring hur staden utvecklas. (Nyström & Tonell, 2012 s, 196f)

Den andra aktören är organisationer, där jag har valt att föra samtalsintervju med Sveriges Åkeriföretag i väst, där jag intervjuat regionchefen för Västra Götaland. De sitter på väldigt mycket matnyttig kunskap om hur de svenska chaufförernas situation ser ut. De jobbar på uppdrag utav sina medlemmar och det får inte förbises att de har 80 procent av de svenska företagen med trafiktillstånd som sina medlemmar med andra ord finns det ett bortfall på 20 procent som de inte representerar. Det är en organisation som ska framföra sina medlemmars åsikter.

Den tredje aktören i min kvalitativa studie är företag, där jag har fört samtalsintervju med Göteborgs hamn. Det är intressant ur ett planeringsperspektiv då de sitter på viktig kunskap om hamnen och om hur åkeribranschen fungerar. Jag har även under uppsatsens begynnelse funderat kring hur eventuellt Volvo och Stena skulle kunna varit intressanta företag att intervjuar i uppsatsen syfte, men har valt att bortse från dessa i just denna uppsats. Då de till skillnad från Göteborgs hamn inte är lika stor målpunkt för godset.

Den sista aktören är chaufförerna som kommer att intervjuas på id-kontrollplatsen vid hamnen. Där jag kommer göra ett selektivt urval på vilka chaufförer jag väljer att intervjuar. Jag har gjort en avgränsning till svenska chaufförer som reser en längre sträcka och kanske inte har samma möjlighet att planera sitt inresande till hamnen på samma sätt som någon som bor och kör i Göteborgs närhet har möjlighet att göra. Jag kommer börja med att ställa en eller två inledande frågor som sedan antingen leder till att jag ställer flera frågor eller att jag släpper förbi chauffören, för att sedan göra om proceduren med nästa chaufför. Anledningen till att jag bortser från de utländska chaufförerna i intervjudelen är bland annat den språkliga barriären. Samtidigt som svaren skulle kunna bli relativt godtyckliga i och med deras insikt om hur debatten går i frågan om svenska och utländska chaufförer på de svenska vägarna. Jag kommer trots att jag bortser från dem i intervjufrågorna behandla utländska chaufförer i den teoretiska delen. Eftersom det är en fråga som ofta uppstår när man pratar uppställningsplatser i Göteborg. Uppsatsen kommer att bli mer relevant om jag på något sätt även belyser frågan kring utländska chaufförer i behov av uppställningsplats.

3.2.2 Personer som jag har intervjuat från de olika aktörerna

Första aktören;

Trafikverket, Jerry Steen, *Regional Säkerhetschef*

Stadsbyggnadskontoret, Christian Jönsson, *Samhällsplanerare*

Fastighetskontoret, Ulf Täng, *Utvecklingsledare på Strategisk planering*

Trafikkontoret, Magnus Jäderberg, *Godstrafikstrateg*

Miljöförvaltningen, Malin Göthensten, *Miljöinspektör*

Polisen, Håkan Carlsson, *Kommissarie, Nationella Transportsäkerhetsgruppen*

Räddningstjänsten, Bengt Holm, *Planerare/ Insats & Beredskap/ Utvecklingsavdelningen*

Andra aktören;

Sveriges Åkeriföretag, Annika Persson, *Regionchef*

Tredje aktören;

Göteborgs hamn, Magnus Nordfeldt, *Senior Manager Port development*

Fjärde aktören;

Chaufförer, Chaufförer av tunga fordon, *utanför Göteborgs hamn*

3.3 Alternativ metod

En alternativ metod istället för samtalsintervjuer skulle kunna vara att göra en litteraturstudie om problemet. Genom att undersöka tidigare forskning sedan dra slutsatser över hur uppställningsplatser fungerar och hur de har utvecklats över tid. Det svåra med denna typ av metod i just denna fråga skulle vara bristen på tidigare forskning som uppnår mitt syfte och min problemdiskussion, då den mesta tidigare forskning berör trängsel och problematik längs motortrafikleder, alltså inte markanvändningen och behovet av uppställningsplatser inne i staden. Ett alternativ skulle kunna vara att använda sig utav en jämförande design där jag jämför med andra hamnstäder runt om i Europa och som följer samma EU regler som Sverige gör. Jag skulle kunna göra jämförelser med exempelvis Rotterdam som i dagsläget inte har samma problem som Göteborgs stad och Hamnen har. De löst frågan om yta och behov utav uppställning trots att de är en av Europas största hamnar, finns det något att lära? Går det att flytta över det vinnande konceptet på Göteborgs hamn?

Jag har valt att lägga upp resultatdelen utifrån mina två frågeställningar. Tidigare tänkte jag mig någon form utav datamatrix. Datamatrixen är ett sätt som förenklar svårtolkade data i ett diagram som består utav analysenheter, variabler och variabelvärden. Där man utefter vad man får för svar använder sig utav kryss för att sedan få fram en tabell (Esaiasson et al, 2012, s 45). Anledningen till att jag valt att inte göra en datamatrix är för att jag under samtalsintervjuerna kände att svaren blev för olika utifrån alla de berörda aktörernas perspektiv. Jag upptäckte ganska fort att det var näst intill omöjligt att få de olika aktörerna att svara på ungefär samma sätt. Polisen har sitt säkerhetsperspektiv som fokus medan Stadsbyggnadskontoret sitter mer med detaljplaner för staden. Alltså en väldigt komplex bild och många olika perspektiv att väga samman. Jag har därför valt att bygga upp resultat- och analysdelen utifrån mina frågeställningar och väga de olika aktörernas svar mot varandra.

3.4 Generalisering och Reliabilitet

Reliabilitet menas att man ser till hur tillförlitligt något är, hur tillförlitlig min undersökning är till verkligheten. Reliabilitet kan påverkas positivt och negativt, i min studie har det påverkats positivt för att jag har valt att jobba med samma frågor till alla aktörer. Detta skapar samma grund att stå på. Samtidigt som den har påverkats negativt utav min snäva inriktning på just Göteborg och inte tagit någon jämförelse med omvärlden. Plus att jag bara har intervjuat en person från varje aktör, förutom Chaufförerna, vilket kan leda till att just dessa aktörer kommit att påverka både mig och min uppsats. Reliabiliteten kan således också förstärkas eftersom jag har intervjuat de personer som mig veterligen har mest kunskap i frågan i dagsläget. (Esaiasson at el, 2012, s, 63)

3.5 Källkritik

De källor som jag har utgått ifrån i studien är bland annat böcker men även en del sidor hos Trafikverket samt andra internetsidor från Göteborgs stad och Göteborgs hamn. Jag har fått en del hjälp utav min handledare på skolan med att hitta relevanta källor, men även Trafikverket har tipsat och kommit med synpunkter. Jag har noga avvägt vad som anses relevant och vilka källor som hjälper till att uppfylla mitt syfte.

I boken Metodpraktikan skriver Esaiasson med flera hur viktigt det är att hela tiden ställa sig frågan var information kommer ifrån och att ha ett kritiskt tänkande när det kommer till att läsa artiklar. Det finns en tumregel som Esaiasson med flera beskriver som Ädel-OST, vilket står för Äkthet, Oberoende, Samtidighet och Tendens. Dessa begrepp används som en metod när man ska se till en källas trovärdighet. (Esaiasson at el, 2012, s, 279)

Problematiken kring att bygga sitt arbete på att få intervjuer inplanerade, mejla och ringa runt till alla aktörer tar både tid och energi. Vissa aktörer har varit svårare att nå och detta påverkar såklart min uppsats negativt, då jag inte får kontakt med de som jag måste ha kontakt med för att kunna få svar på mina intervjufrågor. För att sedan kunna sammanföra dessa svar till ett resultat och sedan en analys. Jag bifogar mejlkonversationer i bilaga 9, mejlkonversation som jag haft med Miljöförvaltningen. Miljöförvaltningen i synnerhet har varit väldigt svåra att få kontakt med vilket ni kan se i bilagan. Mejlkonversationen i bilaga 9 är den första kontakt jag fick med Miljöförvaltningen och det är alltså inte samma person som svarat på mejlet som jag sedan fört samtalsintervju med. Jag vill med bilaga 9 belysa och poängtera problematiken som kan förekomma i en studie som bygger på kontakt med olika aktörer.

3.6 Metoddiskussion

I boken *"Metodpraktikan"* skriven utav Esaiasson med flera skriver de att det är viktigt att använda sig dels utav tidigare forskning för att på så vis få en bred bild över nuläget i diskursen, vad som har sagts och vad som gjorts inom ämnet (Esaiasson et al, 2012, s, 20). Där av kommer jag studera böckerna *"Trafiken i den hållbara staden"* skriven utav Christer Hyden, boken *"Planeringens grunder"* skriven utav Jan Nyström och Lennart Tonell samt boken *"Unsustainable Transport"* skriven utav David Banister, men även olika artiklar och andra dokument.

Jag har valt att göra en studie som bygger på just intervjufrågor istället för att skicka ut enkätfrågor i och med att frågorna går att bygga vidare på i en samtalsintervju och det går att få mer utförliga svar på frågor om varför han eller hon svarar som de gör. Detta tar även Esaiasson upp och menar att det är stor skillnad i metod och metod. (Esaiasson et al 2012, s, 251)

Jag är medveten om att chaufförerna antagligen kommer ha ont om tid och att de kanske inte sitter och fundera på detta dagarna i ända på samma sätt som jag gör. Därför kommer några frågor formuleras om och även några frågor tas bort i intervjuer med dem. På frågan om hur situationen har förändrats över tid innebär det för chauffören att svara på om han eller hon märkt en förändring av att vara chaufför och hitta parkeringsyta. Har denne inte jobbat en längre tid så hoppas självklart frågan över. Detsamma gäller om en annan aktör inte har kunskap om dåtiden utan är ny på sin befattning.

4. Resultat

4.1 Frågeställning 1

Var någonstans geografiskt sett anser de olika aktörerna att en uppställningsplats mest lämpligen bör vara belägen?

De aktörer som jag fört samtalsintervjuer med anser att en uppställningsplats mest lämpligen är belägen i hamnens närhet. Vilket innebär att den bör ligga som max 2 km eller 10 minuter utanför staketet in till hamnen, detta för att underlätta för de lastbilar som rör sig runt omkring i hamnen och inte vet var de kan ställa sig. Utifrån Windemans (2013) analys om huruvida de behövs uppställningsplatser enligt terminalernas önskningsar så är dessa även i hamnens närhet. Definitionen av hamnens närhet är som sagt som mest 2 km körsträcka eller 10 minuter körväg.

Samhället som aktör ser gärna att en uppställningsplats är placerad nära hamnen för att slippa trafiken igenom staden på morgonen, när det redan är mycket trafik genom staden. Ligger en uppställningsplats utanför Staden och långt från hamnen och chaufförerna tar sin regelmässiga dygnsvila där kommer de sedan köra in med morgontrafiken. Miljöförvaltningen i Göteborg hade ett annat perspektiv på var det geografiska läget bör vara. Det menar kanske inte att det behöver utesluta hamnens närhet som lokalisering. Utan mer ur ett perspektiv där de ser till behovet av bra mark i form av asfaltbeläggning och oljeskiljare samt att man ska kunna stänga dagvattensbrunnar vid ett eventuellt utsläpp från uppställningsplatsen. De ser inte heller en uppställningsplats nära älvar så som exempelvis Göta älv eller Lärje ån som önskvärt.

Även ytor längsmed Hisingsleden diskuteras utifrån representanterna från samhällets perspektiv, då framför allt kring Angeredsbron i sydlig riktning. På sikt anses även det behövas ett större perspektiv, där det blir uppställningsplatser längsmed alla infartsleder till Göteborg. För att det ska bli möjligt krävs ett samarbete över kommunala gränser. Trafikverket vill se en långsiktig lösning och en kortsiktig lösning där den kortsiktiga lösningen ligger nära Göteborgs hamn och behovet som finns där idag, den är inte en permanent lösning utan behövs nu för att möta behovet efter förändringarna i och med ombyggnationer de närmsta åren. Sedan ska den långsiktiga lösningen vara en mer permanent sådan.

Chaufförerna anser att det bästa vore en uppställningsplats nära deras målpunkt i hamnen. En yta det lätt går att ta sig till. De säger dessutom att de inte kommer köra tillbaka ut ur Göteborg om de visar sig att de blivit strul i leveransen så att de måste vänta i två timmar. De skulle i så fall bli stående där det i dagsläget ställer sig, längsmed vägar och staket, på ytor runt omkring i hamnen där de helt enkelt hittar yta att parkera (Windeman 2013).

Sveriges Åkeriföretag vill se en uppställning där det går att få sin regelmässiga dygnsvila och där den inte ligger för långt ifrån hamnen. De vill även få till en geografisk lokalisering där det på olika sätt går att få till en kontrollerad uppställningsplats. Det ska vara säkert att stå där och deras medlemmar ska känna en trygghet.

Göteborgs hamn anser däremot inte att de övernattande chaufförerna ska ta sin regelmässiga dygnsvila i hamnens närhet. De vill på långsikt se att lastbilarna anländer inom olika tidsintervaller för att på så sätt jämma ut fördelningen över dagen. De vill även kunna kontrollera flödet på olika sätt för att på så vis ha möjligheten att ligga steget före och att inte problematiken med felparkerade lastbilar i hamnens närhet uppstår på samma sätt som idag.

4. 2 Frågeställning 2

Hur ser de olika aktörerna på behovet i tid? Dygnsvila eller kortare period?

Behovet är framförallt stort när det gäller dygnsvila, vila över natten. Det är vad de chaufförer som jag för dialog med framför allt önskar och saknar. Samtidigt som vissa även säger att de ändå löser dygnsvilan på olika ställen, där de inte kanske får stå men där de måste stå på grund av regelverket för kör och vilotider. De tar hellre en parkeringsbot än att få en prick i polisregistret för att ha kört för länge.

Representanter från samhället ser behovet som störst vad gäller dygnsvilan, men även få ordning på de kortare tidsaspekterna vore bra. De är väldigt hängivna om att det bör ligga en uppställningsplats för både dygnsvila och kortare period utanför staden och även nära hamnen. Det ska gå att stanna på alla uppställningsplaster oavsett behov. Polisen lyfter även problematiken kring att kunna styra trafiken, och att införa klampning som tillvägagångsätt, men även att på andra sätt kunna styra trafiken in på de angivna platserna för uppställning. Transportstyrelsen skriver i en rapport om klampning och menar att det är en ny lag som måste införas i Sverige för att detta ska bli möjligt. Det skulle i så fall innebära att Polisen eller Tullverket kan låsa fast ett fordon för att på så vis på få in bötespengar och sedan låses de felparkerade fordonet upp (Transportindustriförbundet, 2014). Att genom klampning kunna styra trafiken på hur länge de får stå på vissa platser. Trafikverket ser även ett stort behov på kortsiktig lösning i och med ”Trafik 2016” och ”Västlänken”. Men även på långsikt med hållbara lösningar och vill se en effektivisering utav trafiken av tunga fordon genom staden. Chaufförerna ska kunna köra genom staden på kvällar och ta sin dygnsvila enligt regelverk, se bilaga 3, nära hamnen för att slippa köra med rusningstrafiken (Trafikverket, 2013).

Sveriges Åkeriföretag anser även att det har förändrats över tid, att det idag är ett större tryck av utländska chaufförer som de inte representerar eftersom att de inte är medlemmar hos Åkeriföreningen. Detta gör att informationen om ytor att stå på måste bli gångbar på olika språk och det måste till fler och större ytor för kortare tid, men även dygnsvila där det inte kostar jättemycket att stå uppställd. De ser även ett behov att kunna ställa upp ett släp för att sedan kunna köra med kortare ekipage i staden.

Chaufförer som jag har pratat med ser ett behov av att kunna planera sin körning mot målpunkten, att de ska kunna veta mer säkert att de kan stå på vissa ställen längsmed vägen. Det ger även en säkerhet till anställda i de olika åkerierna. Deras behov av dygnsvila är det största och att även kunna äta något där de stannar.

Göteborgs hamn ser även de ett stort behov och då framför allt en kortare tid nära hamnen. De ser ett behov för dygnsvila men anser att den bör vara belägen längre bort från hamnen. De vill att bilar ska kunna stanna på en yta i 10 minuter- 45 minuter om det är så att de av någon anledning blivit förseningar med det gods de ska hämta. Eller om det blir köer in till hamnen och de måste vänta på att få lasta av gods.

5. Analys

5.1 Frågeställning 1

Var någonstans geografiskt sett anser de olika aktörerna att en uppställningsplats mest lämpligen bör vara belägen?

Trafikplanering är något som Bjerkemo diskuterar och anser att planeringen kring trafik är central för att kunna tillgodose både människa och samhällets behov. Trafikplanering innebär enligt honom att man ska bygga infrastruktur på ett sådant sätt att fordon och människor kan transporteras på ett säkert sätt men även resurssnålt och hållbart transportsätt. (Bjerkemo, 2008 s, 443)

Bjerkemo menar även att planering för trafik måste vara integrerad med övriga planeringen i samhället. Han anser även att det i övriga länder lägger större fokus vid livskvalité i sina planeringar, medan det här i Sverige framför allt kretsar kring planering av bebyggelse och vägar. (Bjerkemo, 2008, s, 443)

Det representanter från samhället som aktör framför allt tagit upp som viktigt är tillgängligheten. Bjerkemo diskuterar också utifrån tillgänglighet och menar att det är en kvalitets stämpel på planeringen huruvida tillgängligheten ser ut (Bjerkm, 2008, s, 444). Vilket enligt mig är väldigt förståeligt, om inte tillgängligheten till en viss plats tas med i planeringen av förbindelser till platsen kommer ju platsen inte att besökas i samma utsträckning än en eventuell förväntan.

Det är därför inte möjligt att helt utesluta uppställning i hamnens närhet, det är ett måste för att problemet inte ska kvarstå i hamnen. För att få bukt på problemet krävs ett ökat samarbete mellan kommuner och framförallt inom Göteborgs kommun som sedan kan få regionaltperspektiv utav Trafikverket.

5.2 Frågeställning 2

Hur ser de olika aktörerna på behovet i tid? Dygnsvila eller kortare period?

Behovet mätt i hur lång tid chaufförerna vill stå på uppställningsplatsen är stort för både kortare tid och deras regelmässiga dygnsvila.

Alla de aktörer jag har varit i kontakt med anser att behovet finns, på både kortare och längre tid. Det är däremot svårt att få en uppskattning av hur stort det är i antal tunga fordon. Det kanske rör sig om 500 bilar eller bara 100 som har ett behov av regelmässig dygnsvila elternativt stå där en kortare period. Det är som Bjerkemo säger i frågan ovan, att tillgängligheten är stor visar på hur bra en trafikplanering är gjord. De anser också att det är en viktig fråga att lösa så att chaufförerna får någonstans att stå uppställda. Tiden är inte det väsentliga enligt de flesta utan i dagsläget krävs bara en yta att stå på i hur länge man nu har ett behov av att stå där.

Det kan ju även tänkas att tiden är beroende utav den geografiska placeringen. För helt beroende på var uppställningsplatsen placeras kommer den kännas mer tillgänglig till en vis typ av användning. Banister diskuterar hur samarbetet mellan olika aktörer bör utformas och detta är något viktigt i denna typ av fråga (Banister, 2005, s 80).

Göteborgs hamn vill se en uppställningsplats för kortare tid nära hamnen. Medan Göteborgs stad gärna ser en yta nära hamnen för både kortare tid och för regelmässig dygnsvila. Det är alltså viktigt att komma fram till hur man ska utforma behovet av uppställningsplatser på olika ställen runt om i staden så att alla blir nöjda och att framför allt chaufförerna ser en mening med att stå där rent geografiskt.

6. Slutsatser

Uppsatsen syftar till att genom en kvalitativ studie studera hur behovet av uppställningsplatser för tunga fordon i Göteborg stad ser ut idag utifrån olika aktörers perspektiv.

Sedan följer två frågeställningar som ska operationalisera syftet. Första frågeställningen handlar om var geografiskt sätt en uppställningsplats mest lämpligen är belägen. Det huvudsakliga resultatet jag har fått fram på den frågeställningen är att de allra flesta aktörerna tycker att uppställningen bör ligga nära hamnen, hamnen själva säger dock att de önskvärt inte vill se en uppställning för övernattande chaufförer i hamnens närhet utan mer behovet av korttidsuppställning kan ligga nära medan den regelmässiga dygnsvilan bör ske långsmed infartslederna.

Frågeställning två handlar om hur behovet ser ut i tid. Där är alla överens om att behovet är stort och inte har förbättrats över tid, utan att det snarare kommer bli värre och öka de kommande åren då hamnen ska öka sin kapacitet. Trafikverket är även inne på tankegångar kring en kortsiktig lösning och en långsiktig lösning. De vill att lastbilarna ska sova nära hamnen för att slippa ta sig fram till målet, hamnen med morgontrafiken utan att de kan sova där de sedan ska vara. De ser alltså ett stort behov nu till 2016 att lösa problematiken i och med att västlänken ska byggas och kommer generera en del vägbyggen.

Efter de åtta veckor som jag har studerat problemet och fört samtalsintervjuer med de olika aktörerna har jag kommit fram till några slutsatser. Bland annat att frågan är oerhört komplex och kräver ett stort samarbete på alla nivåer i samhället. Det är ett nationellt intresse, lika väl som ett regionalt och lokalt intresse. Man skulle kunna säga att det också är ett nordeuropeiskt intresse att lösa frågan kring uppställningsplatser i och med att Göteborgs hamn är Nordens största hamn. Trycket på hamnen och dess transporter kommer även att öka då den globala marknaden fortsätter att växa, vi lever alla i en global värld. Där behovet av uppställningsplatser kommer att bli större.

Jag ser en lösning utav problematiken genom att arrangera en uppställningsplats nära hamnen, och även en längre ifrån. För att på så vis få till en bra strömning utav trafiken. De som ska köra igenom Göteborg kan stå långsmed lederna och de som ska till hamnen kan välja var de vill ställa sig beroende på tid och behov. Ur ett miljöperspektiv och effektivisering perspektiv är det smidigast om bilarna står parkerade nära hamnen över natten för att slippa skapa ökad trängsel i morgontrafiken. Utan att de istället befinner sig nära hamnen för att hämta eller lämna gods.

7. Egna reflektioner

7.1 Allmänt

Att arbeta med frågan kring uppställningsplatser är något som jag gjort sedan hösten 2013 och det har blivit lite utav en personlig favorit. Jag har insett hur mycket jag brinner över denna typ av frågor. Att chaufförernas rätt till yta att stå på ska verka centralt i framtida planeringsarbeten. Det är enligt mig något som bör tas på fullaste allvar inför framtiden, att vi måste säkerställa att våra flöden genom staden blir mer effektiva och att se över hur miljön tar skada av en eventuell placering.

Att Miljöförvaltningen arbetar aktivt med frågan i grupp med resterande aktörer vore också en önskvärd tanke, då de är centrala i hur frågor kring miljö och hållbar utveckling behandlas för Göteborg. Det bör vara stadens främsta intresse att tillgodose detta problem med en lösning för att på så vis kunna säkerställa säkerheten för invånarna i Göteborg stad. Att veta var dessa stora tunga fordon som många gånger fraktar farligt gods står parkerade över natten måste vara en fråga som alla jobbar centralt med. För att vid en eventuell olycka veta exakt var de befinner sig och vad för evakueringsinsats som ska sättas in för att inte allmänheten ska drabbas. Därför menar jag även att Miljöförvaltningens del i detta är viktigt för att kunna planera var i Göteborg med omnejd en uppställningsplats bör ligga och att ha en eventuell krisplan beredd vid en eventuell olycka, för att på så vis veta redan från början hur miljön kommer kunna ta skada i just detta område.

Jag anser även att regionen bör äga denna komplexa fråga men att kommunen Göteborg kan jobba för en uppställningsplats i hamnens närhet. Sedan jobbar regionen och Trafikverket vidare med frågan kring hur man kan utveckla uppställningsplatser längsmed infartslederna.

Sedan anser jag att det bör pekas ut en instans som äger frågan och som sammankallar till möten. En aktör som helt enkelt i samarbete med de övriga får en uppställningsplats att bli verklighet. Detta tycker jag saknas efter att ha gjort denna studie. Alla brinner för frågan och anser den viktig men sedan på intervjufrågan om vem som äger frågan svara de allra flesta någon annan aktör än sig själv. Det krävs ett ökat samarbete och en bredare syn. Regionen bör inkluderas och även miljöförvaltningen i Göteborgs stad. Alla de berörda aktörerna har olika perspektiv och infallsvinklar vilket i denna fråga skapar lite turbulens om vem som ska vara draglok eftersom det är ett lokalt problem men det är trots allt ett nationellt problem i och med att Göteborgs hamn är nordens största.

Enligt min önskan skulle jag se att just Miljöförvaltningen jobbar aktivt med dessa frågor och är med på möten som de andra parterna har sinsemellan. För att kunna påverka en uppställningsplats lokalisering i miljösynpunkt är det viktigt att just miljöförvaltningen är med i ett tidigt planeringsskede.

Jag kommer även skicka med en del rekommendationer för framtiden i och med att detta är en fråga som inte löser sig över en natt men att det ändå är en väldigt viktig fråga för Göteborg att ta tag i, för att kunna växa och utvecklas mer krävs en lösning. Rekommendationerna är baserat på den information och den kunskap jag har bildat mig under min tid med dessa frågor.

Problemet med att kör och vilotiderna styr var föraren måste stanna är något som enligt min mening genom nationellplanering av uppställningsplatser skulle kunna gå att lösa. Att se till så att det är uppställningsplatser på ett visst avstånd i tid mellan varandra.

7.2 Lösningar

Jag har funderat på förslag till lösning och det som de flesta aktörer jag har pratat med är överens om att det bör vara en uppställning i hamnens närhet. Sedan en parkering längs med infartslederna till Göteborg. Men att det på sikt även bör ses över huruvida det går att planera uppställning på olika avstånd ifrån varandra. För att kunna underlätta chaufförernas behov att kunna planera sina kör- och vilotider enligt regelverket bättre.

En lösning på kort sikt skulle vara att få till en uppställning nära Göteborgs hamn för att på det sättet lösa problematiken som Terminalerna upplever kring felparkerade lastbilar (Windeman, 2013). Men att även få till en uppställningsplats nära och där chaufförerna ser ett behov. De har sagt att de inte kör tillbaka ut ur staden igen om de skulle behöva för att de ska stå rätt och vänta i tre timmar på att få köra in i hamnen och hämta gods. Alltså skulle detta vara det mest lämpliga ur ett miljömässigt- och även trafiksäkert perspektiv och ur ett samhällseffektivt perspektiv just i dags läget i alla fall. Detta för att slippa den ökade trängseln vid lederna av lastbilar som väntar utanför staden över natten och sedan kör in med morgontrafiken. Jag tror att vid en eventuell lösning kommer de utländska chaufförerna också ställa sig på de angivna uppställningsplatserna.

På sikt, inom en 5-10 års period ska det sedan enligt mig vara planerat för en uppställningsplats längs med E20, E6, E45, och riksväg 40 i båda riktningarna. Trycket på hamnen kommer inte att minska snarare öka i och med att handeln ökar och transportererna blir också ständigt flera.

7.3 Rekommendationer

Jag vill skicka med lite rekommendationer för framtida arbete i denna fråga. Dels för att försöka skapa en långsiktig hållbar lösning där chaufförernas åsikter väger tungt, men även för att det är en sådan långsiktig process.

Det gäller att försöka se uppställningsplatsen som ett sätt att skapa social trygghet för chauffören, att se vikten av att det byggs nu och att det även blir en användbar lösning.

Sedan kan jag inte nog poängtera vikten av att få till en uppställningsplats ur ett säkerhetsperspektiv, då det i dags läget inte finns någon struktur på vad som händer vid en eventuell olycka. Att vid en eventuell brand och massiv rökbildning från samhällets sida kunna veta var fordon står exakt och vad som brinner och även vad som behöver evakueras runt omkring. Göteborg är Sveriges näst största stad med 4000 tungafordon till hamnen och dess närhet varje dag, det måste till en förbättring av detta problem nu. För att ur ett säkerhetsperspektiv inte sätta Göteborg som stad i fara.

Jag vill även rekommendera alla de som planerar och har inflytande i frågan att försöka utse ett draglok som även äger frågan och ser till så att en uppställningsplats blir verklighet. Samt att inkludera miljöförvaltningen i ett tidigt skede.

Sedan vill jag också skicka med en extra poängtering att inte hänga upp sig på utländska/ svenska chaufförer. Enligt min mening är de alla förare av ett tungt fordon och kräver samma yta att stå på. Ur ett samhällsperspektiv är det viktigt att även utländska fordon och förare inkluderas i dessa frågor då handel och transporter är globala.

Jag har i och med det överstående sagt självklart förståelse för att Sveriges Åkeriföretag värnar om sina medlemmar och inte aktivt kommer jobba för utländska chaufförer.

7.4 Nya frågeställningar

Under resans gång har nya frågor självklart kommit fram,

Så som hur de mänskliga värdena ser ut i och med bristen på uppställningsyta och en fräsch anläggning för att göra sina behov och duscha under sin dygnsvila inte finns i dag. Det bör jobbas vidare med frågan utifrån ett socialt perspektiv såväl som ett planeringsperspektiv.

Nya frågeställningar skulle kunna vara:

- Hur hanterar hamnen en eventuell kris situation där tunga fordon är inblandade?
- Hur ser Göteborgs stads krishantering ser ut vid en eventuell olycka ute i hamnen?
- På vilket sätt kan man säkerställa en tydligare socialtrygghet för de berörda chaufförerna?
- Vad bör miljöförvaltningens roll vara i det hela?

Källförteckning

- Ado, A. & Berntsson, S. (2012). *Godsflöden i Sverige - Analys av transportstatistik inom lastbilstrafik, bantrafik och sjötrafik*. Trafikanalys, Stockholm. Hämtad 14-05-14 I Palmér J (2014) *Den tunga trafikens anpassning till ett uppgrävt Göteborg, En studie av färjetrafiksanknutna transporter* s, 20fff
- Banister, D, (2005) *Unsustainable transport* s, 58f, 65ffff, 77f, 80
- Bronzoni, M, Gomez, R, Choundhary, A ,(2000) *Feasibility of using remote to monitor truck rest area availability and utilization*
- Christer Hydén, Bjerkemo, S-A, Holmberg, B, Knutsson, Å, Svensson, T, Vierth, I (2008), *Trafiken i den hållbara staden* s, 44ff, 362f, 366ff, 429,443ff
Studentlitteratur
- Davis, R, E, L (2007), *Commercial Driver rest and parking requirements – Making space for Safty* Transportation Research Board of the National Academies
- Esaiasson, P Gilljam, M, Oscarsson, H, Wängnerud, L (2012), *Metodpraktikan, Konsten att studera samhälle, individ, och marknad* fjärde upplagan, s, 45, 63, 157f, 251, 264f, 279, Nordstedt Juridik
- Göteborgs hamn (2014) *Kort om hamnen* Uppdaterad 14-03-20, Hämtad 14-05-08 2014 <http://www.goteborgshamn.se/Om-hamnen/Kort-om-Goteborgs-Hamn/>
- Göteborgs stad, (2009) *Göteborgs översiktsplan, del 1, s ,33fff*
- Göteborgs stad,(2014) *Fastighetskontoret* Uppdaterad 14-03- 20 Hämtad 14-05-21
http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/fastighetskontoret!/ut/p/b1/04_SjzQ1NzQ2MLA0M9OP0I_KSyzLTE8syczPS8wB8aPM4o1MvQOdjLyMDfzdAI0MjELcHMMcQnycDC0NgQoigQoMcABHA0L6_Tzyc1P1c6NyLADuNtTU/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/
- Göteborgs stad(2014), *Miljöförvaltningen* Uppdaterad 13-09- 24 Hämtad 14-05-21
http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/miljoforvaltningen!/ut/p/b1/04_SjzQ1NzQ2MLA0M9OP0I_KSyzLTE8syczPS8wB8aPM4o1MvQOdjLyMDfzdAI0MjELcHMMcQnycTH0NgQoigQoMcABHA0L6_Tzyc1P1c6NyLACI-W6q/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

Göteborgs stad(2014), *Stadsbyggnadskontoret* Uppdaterad 13-10- 16 Hämtad 14-05- 21

http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/stadsbyggnadskontoret!/ut/p/b1/04_SjzQ1NzQ2MLA0M9OP0I_KSyzLTE8syczPS8wB8aPM4o1MvQOdjLyMDfzdAl0MjELcHMMCOnycTEONgAoigQoMcABHA0L6_Tzyc1P1c6NyLAAypWNR/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

Göteborg stad, (2014) *Trafikkontoret* Uppdaterad 14-05- 12 Hämtad 14 -05-21

http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/trafikkontoret!/ut/p/b1/jZDLDoIwFEQ_qbe9IJZlAVtAFGrFSDcGE0NIEGyM3y98gJHZTXJOJhniScsFRYAoDMmd-Ln7DH33Hpa5G7fuwwfjRxuzAqHSNgV21epWX8uYN7gC7QagCw4uXYEwSCG3skbpKHM09vmQgJUxVWCaSEBeMHVqaEUNsH1-YIQWiBJAloZDrrLmElIEULhz_0cU_PML4vtxea5XnbNlepHJj1pr2X8B67-t6g!!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

Nyström, J & Tonell, L (2012) *Planeringens grunder- en översikt* s, 182ffff, 190, 196ff

Palmér J (2014) *Den tunga trafikens anpassning till ett uppgrävt Göteborg, En studie av färjetrafiksanknutna transporter* s, 20

Polisen, (2014) *Om polisen* Uppdaterad 14-05-19 Hämtad 14-05-21

<http://polisen.se/Om-polisen/Uppdrag-och-mal/>

Polisen, (2010)*Transportsäkerhet (2010) En delredovisning av EU- projektet Prevention of cargo crime with EU* Hämtad 2014-05-01 s, 9ffff

Regeringen.se (2014) *16 Miljömål* Publicerad 2004-03-24, Uppdaterad 2014-03-28, Hämtad 2114 05 12

<http://www.regeringen.se/sb/d/2055>

Regeringen.se, (2014) Utgiven 09-03, Hämtad 2014-05-05, Näringsdepartementet, Tryck XGS Artikelnr N9004

<http://www.regeringen.se/content/1/c6/12/26/04/5bf743c4.pdf>

Räddningstjänsten i storgöteborg, 2014 *Om oss* Uppdaterad 14-03-13 Hämtad 14-05- 21

<http://www.rsgbg.se/Om-oss/Vart-uppdrag/>

Räddningsverket, (2008) *Riskhantering i Översiktsplaner*

Sveriges Åkeriföretag (2014) *Om oss* Hämtad 14-05- 21

<http://www.akeri.se/regioner/vastra-gotaland/om-oss>

Trafikverket (2014) *Om Trafikverket* Uppdaterad 14-04-14 Hämtad 14-05-21

<http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/>

Trafikverket (2013). *Västlänken- Smidigare pendling och effektivare trafik* .
Hämtad 2014-05-14

<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/Vastlanken—smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/Om-Vastlanken/>

Transportindustriförbundet (2014) Utgiven 14-04 -28, Hämtad 14-05-14,
[http://www.transportgruppen.se/Documents/Publik_F%C3%B6rbunden/Transportindustrif%C3%B6rbundet/Remissvar%20N%C3%A4ringsdepartementet%2020140428%20\(klampning\).pdf](http://www.transportgruppen.se/Documents/Publik_F%C3%B6rbunden/Transportindustrif%C3%B6rbundet/Remissvar%20N%C3%A4ringsdepartementet%2020140428%20(klampning).pdf)

Transportstyreslen.se(2013) Ändrad 2013-04-15, Hämtad 2014-05-16
http://www.transportstyrelsen.se/Global/Vag/Yrkestrafik/Yrkestrafiken.se/Trafiktilst%20och%20vilotider/865_andrad_111101.pdf

Transportstyrelsen.se (2014) Ändrad 12-02-01 Hämtad 14-08-20
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Yrkestrafik/Kor--och-vilotider/KOrtider-raster-och-vilotider/>

Windeman, A (2013) *Utredning kring uppställningsplatser Göteborgs hamn s,5f*
<https://www.dropbox.com/s/xr2a3zbgya6vmlb/G%C3%B6teborgs%20hamn%20uppst%C3%A4llningsplatser.pdf>

Muntliga källor

Jerry Steen, (2014) *Regional säkerhetschef, Trafikverket* 14-05- 13

Annika Persson, (2014) *Regionchef Sveriges Åkeriföretag* 14-04- 15

Ulf Täng, (2014) *Utvecklingsledare på Strategisk planering* 14-04- 29

Magnus Jäderberg, (2014) *Godstrafikstrateg* 14-04- 25

Christian Jönsson, (2014) *Samhällsplanerare* 14-04- 25

Håkan Carlsson, (2014) *Kommissarie, Transportsäkerhetsgruppen* 14-05-14

Bengt Holm, (2014) *Planerare/ Insats & Beredskap/ Utvecklingsavdelningen* 14-04- 29

Malin Göthensten, (2014) *Miljöinspektör* 14-04- 25

Magnus Nordfeldt, *Senior Manager Port development* 14-05- 15

Chaufförer (2014) 14-04- 24

Tabell

Tabell 1

Ado, A. & Berntsson, S. (2012). *Godsflöden i Sverige - Analys av transportstatistik inom lastbilstrafik, bantrafik och sjötrafik*. Trafikanalys, Stockholm. Hämtad 14-05-14 I Palmér J (2014) *Den tunga trafikens anpassning till ett uppgrävt Göteborg, En studie av färjetrafiksanknutna transporter* s, 21

Bilder

Försättsblad

Rekryteringgruppen.com (2014) Hämtad 14-04- 01

Figur 1 & 2

Windeman, A (2013) *Utredning kring uppställningsplatser Göteborgs hamn*

Figur 3

Sjöfartstidningen.se (2014) Hämtad 14-06-04

http://www.google.se/url?sa=i&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=images&cd=&cad=rja&uact=8&docid=G_KkiwFO4hVdIM&tbnid=B2awvoO5JfEQkM:&ved=0CAQQjB0&url=http%3A%2F%2Fwww.sjofartstidningen.se%2Fgoteborgs-hamn-ska-vaxa%2F&ei=2i2QU9ieF833ygOKs4H4DQ&bvm=bv.68235269.d.bGQ&psig=A FQjCNE7XcosV1A1CvgdP-aTPYIBuIk4tA&ust=1402044208854706

Figur 4.

Utgiven 09-07-07 Hämtad 14- 05-14

<http://gbg.yimby.se/forum/thread.aspx?id=2113>

Figur 5.

Svt.se ”*men vart tog Göteborg vägen? Apple*”. Utgiven 2012-09-24, Hämtad 14-05- 14 www.svt.se

Figur 6 & 7.

Ado, A. & Berntsson, S. (2012). *Godsflöden i Sverige - Analys av transportstatistik inom lastbilstrafik, bantrafik och sjötrafik*. Trafikanalys, Stockholm. Hämtad 14-05-14 I Palmér J (2014) *Den tunga trafikens anpassning till ett uppgrävt Göteborg, En studie av färjetrafiksanknutna transporter*

Figur 8 & 9.

Polisen (2010) *Transportsäkerhet (2010) En delredovisning av EU- projektet Prevention of cargo crime with* Hämtad 2014-05-01 s, 9, 14

Figur 10.

Göteborgshamn.se (2014) Hämtad 14- 05-02

Figur 11-12.

Windeman, A (2013) *Utredning kring uppställningsplatser Göteborgs hamn*

Bilagor

Bilaga 1 Intervjufrågor

Hur ser du på behovet av parkering? En timme, ett dygn?

Var geografiskt är behovet stort?

Hur har situationen förändrats över tid?

Hur ser bästa scenariot för uppställning ut för din del?

Om inte allt förbättras vad skulle du iså fall vilja prioritera?

Vad innehåller en bra uppställningsplats?

Var ser ni att en förbättring kan göras från Trafikverkets sida?

Skulle er verksamhet gynnas av en fräsch uppställningsplats för tunga fordon i Göteborg? På vilket sätt?

Hur jobbar ni med frågor kring uppställningsplatser?

På vilket sätt anser du att processen kan skyndas på?

Vad anser ni är ert ansvar i frågan kring uppställningsplatser?

Vilken instans äger frågan kring uppställningsplatser för tunga fordon?

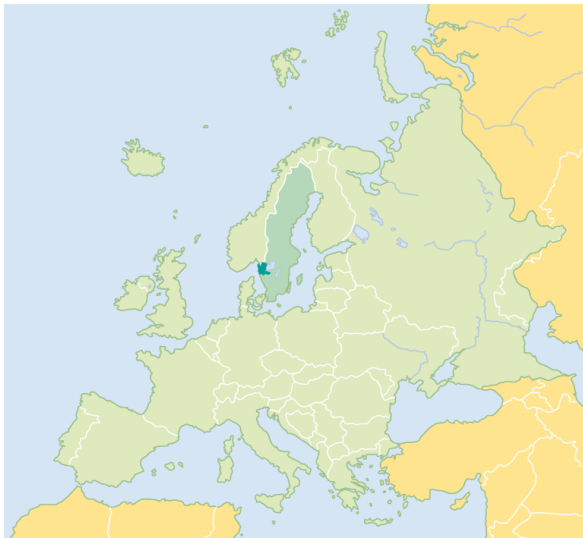
Har ni några förslag till lösning av problemet?

Vad är det som förhindrar att en uppställningsplats inte blir till där chaufförerna väljer att ställa sig?

Bilaga 2 Bilder



Göteborg. Metrobloggen.se Hämtad 14-03- 31



Göteborgs position i Europa. Positionvast.se Hämtad 14-03- 31

Bilaga 3 Mejlkonversation

Miljöförvaltningen

Från: Amanda Windeman

Till: Miljöförvaltningen

Datum: 2014-04-01

Ärende: C uppsats

Hej!

Jag gör just nu min C uppsats på uppdrag av Trafikverket i frågan om uppställningsplatser för tunga fordon i Göteborg. Studerar vid Göteborgs universitet till kulturgeograf, miljöplanering.

Jag skulle gärna vilja träffa er och ställa några frågor för att få ert perspektiv på problemet kring var lastbilar ska parkera. Jag tänker mig någon gång i nästa vecka?

Med vänliga hälsningar

Amanda Windeman

Trafikverket

Från: Miljöförvaltningen

Skickat: den 1 april 2014

Till: Windeman Amanda,

Ämne: Ang. C uppsats

Hej

Tror inte du hamnat rätt, vi jobbar inte med uppställningsplatser för tunga fordon på vår avdelning.

Från: Amanda Windeman

Till: Miljöförvaltningen

Datum: 2014-04-07

Ärende: SV: Ang. C uppsats

Hej!

Men ni jobbar med miljön i Göteborgs kommun, eller är det någon annan på miljöförvaltningen jag borde mejla? För annars borde en lokalisering av en uppställningsplats för lastbilar vara en aktuell fråga för att på så sätt kunna påverka miljön i Göteborg åt något håll. Om ni på miljöförvaltningen inte jobbar med dessa frågor, var skulle ni rekommendera mig att ta kontakt? Trafikkontoret, Fastighetskontoret?

Med vänliga hälsningar Amanda Windeman

Från: Miljöförvaltningen

Skickat: den 7 april 2014

Till: Windeman Amanda

Ämne: Ang. SV: Ang. C uppsats

Visst jobbar vi med miljö. Och miljötillsyn kan nog ha varit involverade om det varit problem, du kan kolla med avdelningschef Thomas Hammarlund.

Om det är stadens mark som ska upplåtas är det FK, och ibland kan TK vara involverade. Och i båda fallen gäller att de arbetar med sin egen miljöpåverkan. Vi kommer in i lokalisering om det innebär ny plan eller planändring, då är vi remissinstans

FK har t ex varit engagerade i uppställningen på Stig Center, i sin egenskap av markupplåtare. Efter vad jag vet har miljöfrågan inte varit det stora problemet där.

Hälsningar

Från: Amanda Windeman
Till: Miljöförvaltningen
Datum: 2014-04-08
Ärende: C uppsats

Hej

Vad bra. Okej, skulle du kunna bifoga Thomas Hammarlunds kontaktuppgifter till mig?

Med vänliga hälsningar Amanda Windeman

Bilaga 4 Regelverk för kör och vilotider

Utdrag från regelverket angående kör och vilotider

”Korrigerad av Transportstyrelsen med anledning av ändringar

SFS 2004:865

1

Svensk författningssamling

Förordning om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m

SFS 2004:865

Utkom från trycket den 9 november 2004

Ändrad till och med den 1 november 2011

Utfärdad den 28 oktober 2004.”

Sanktionsavgifter enligt 9 kap. 6–9 §§

Bilaga

1. Sanktionsavgifter enligt 9 kap. 6–8 §§

Överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006

Nr	Rättslig grund	Typ av överträdelse	Avgift i kronor per allvarlighetsgrad (*)			
			MAÖ	AÖ	MÖ	
A	Besättning					
A1	Artikel 5.1	Brott mot lägsta ålder för konduktörer		2 000		
B	Körtider					
B1	Artikel 6.1	Överskriden daglig körtid (9 timmar) om en förlängning till 10 timmar inte medgetts	9 tim <...< 10 tim		1 000	
B2			10 tim <...< 11 tim		2 000	
B3			11 tim <...	4 000		
B4			Överskriden daglig körtid (10 timmar) om förlängning medgetts	10 tim <...< 11 tim		1 000
B5				11 tim <...< 12 tim		2 000
B6				12 tim <...	4 000	
B7	Artikel 6.2	Överskriden körtid per vecka		56 tim <...< 60 tim		1 000
B8			60 tim <...< 70 tim		2 000	
B9			70 tim <...	4 000		

B10	Artikel 6.3	Överskriden sammanlagd körtid under två veckor i följd	90 tim <...< 100 tim			1 000
B11			100 tim <...< 112 tim 30 min		2 000	
B12			112 tim 30 min <...	4 000		
C	Raster					
C1	Artikel 7	Överskriden oavbruten körtid	4 tim 30 min <... 5 tim			1 000
C2			5 tim <...< 6 tim		2 000	
C3			6 tim <...	4 000		
D	Viloperioder					
D1	Artikel 8.1-8.4	Otillräcklig dygnsvila (mindre än 11 timmar) om reducerad dygnsvila inte har medgetts	10 tim <...< 11 tim			1 000
D2			8 tim 30 min <...< 10 tim		2 000	
D3			...< 8 tim 30 min	4 000		
D4		Otillräcklig reducerad dygnsvila (mindre än 9 timmar) om reducerad dygnsvila medgetts	8 tim <...< 9 tim			1 000
D5			7 tim <...< 8 tim		2 000	
D6			...< 7 tim	4 000		
D7		Otillräcklig uppdelning av dygnsvilan (mindre än 3 + 9 timmar)	3 tim + (8 tim <...< 9 tim)			1 000

Korrigerad av Transportstyrelsen med anledning av ändringar

SFS 2004:865

D8			3 tim + (7 tim <...< 8 tim)		2 000	
D9			3 tim + (...< 7 tim)	4 000		
D10	Artikel 8.5	Otillräcklig dygnsvila (mindre än 9 timmar) vid multibemannning	8 tim <...< 9 tim			1 000
D11			7 tim <...< 8 tim		2 000	
D12			...< 7 tim	4 000		
D13	Artikel 8.6	Otillräcklig veckovila (mindre än 24 timmar)	22 tim <...< 24 tim			1 000
D14			20 tim <...< 22 tim		2 000	
D15			...< 20 tim	4 000		
D16		Otillräcklig veckovila (mindre än 45 timmar) om reducerad veckovila inte har medgetts	42 tim <...< 45 tim			1 000
D17			36 tim <...< 42 tim		2 000	
D18			...< 36 tim	4 000		
D19	Artikel 8.6 a	Otillräcklig veckovila (mindre än 90 timmar) vid uppskjuten veckovila	84 tim <...< 90 tim			1 000
D20			76 tim <...< 84 tim		2 000	
D21			...< 76 tim	4 000		
D22		Otillräcklig veckovila (mindre än 69 timmar) vid uppskjuten veckovila om reducerad veckovila inte har medgetts	65 tim <...< 69 tim			1 000

UPPSTÄLLNINGSPLATSER FÖR TUNGA FORDON

Korrigerad av Transportstyrelsen med anledning av ändringar

SFS 2004:865

D23			57 tim <...< 65 tim		2 000	
D24			...< 57 tim	4 000		