



Konsten att bringa ner hastigheten förbi vägarbetsplatser

En rapport från SEKO med stöd från
SBUF och Trafikverket maj 2012.

Projektrapport

Konsten att bringa ner hastigheten förbi vägarbetsplatser

Sammanfattning.....	3
1. Inledning.....	4
2. Projekt – Konsten att bringa ner hastigheten förbi vägarbetsplatser .	6
2.1 Metod.....	6
2.2 Genomförande.....	6
2.3 Enkät.....	7
3. Slutdiskussion och förbättringsförslag	8
3.1 Förbättringsförslag	10

Sammanfattning

Mellan 2003 och 2007 ökade antalet olyckor förbi vägarbetsplatser. Bland dem som jobbar på vägarbetsplatser är det en ökande oro att arbeta på väg på grund av bristande säkerhet. Antalet incidenter ökar. En prioriterad fråga för SEKO är att bryta trenden av fler olyckor vid vägarbeten.

En rad förbättringsförslag har framkommit under projektet dels i samband med första utbildningstillfället men även vid ett antal arbetsplatsträffar. Förbättringsförslagen är destinerade till olika aktörer inom branschen allt från lagstiftaren till arbetsplatsen. En del är redan i full gång för genomförande en del förslag är nya. De som rör arbetsplatsen har ventilerats vid utbildningstillfällena med fler än fyra hundra deltagare vintern 2011 och under 2012.

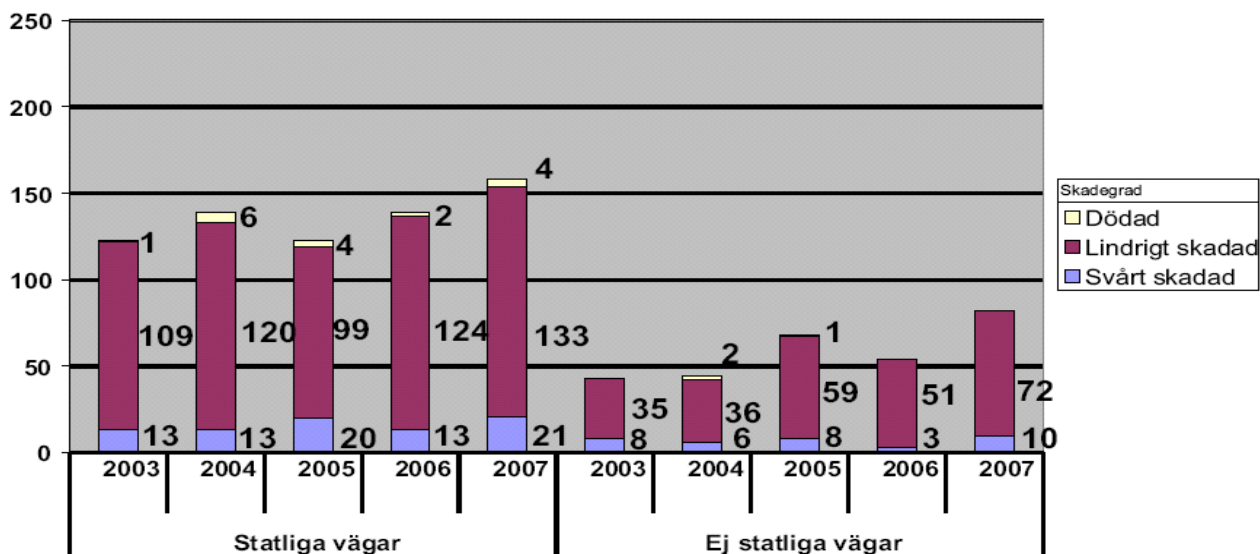
Projektets syfte att uppnå bättre hastighetsefterlevnad förbi vägarbetsplatser genom insamling och spridning av kunskaper har uppnåtts i mötet med framförallt huvuddelen av skyddsombud och arbetsledare över hela landet. Det finns en mängd idéer på hur man ska gå vidare.

1. Inledning

SEKO har jobbat med vägarbete sedan tidigt 1900-tal. SEKO har 20 000 verksamma inom Väg & Ban området. SEKO har cirka 400 skyddsombud verksamma på väg. En av SEKOs prioriterade frågor är att bryta den ökande trenden av fler olyckor vid vägarbeten.

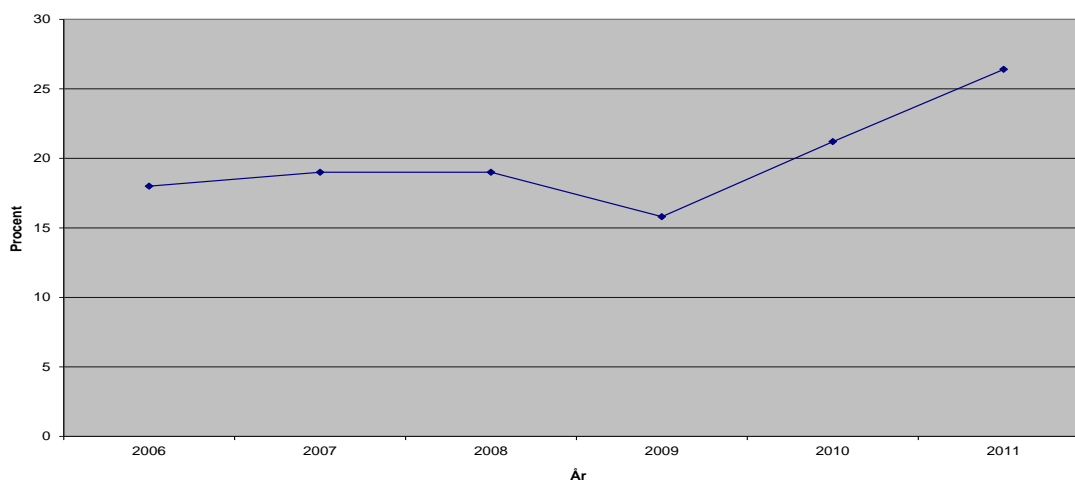
Mellan år 2003 och 2007 ökade antalet olyckor förbi Vägverkets vägarbetsplatser med 20 procent. På övriga vägar fördubblades antalet olyckor.¹

Antal som avlidit eller skadats vid vägarbetsplatser, 2003-2007



Mellan år 2010 och 2011 ökade antalet allvarliga brister i kontrollverksamheten. År 2011 är de allvarliga bristerna uppe i 27 procent av det totala antalet besökta arbetsplatser. Detta är en utveckling som SEKO ser mycket allvarligt på.

Allvarliga brister i APV kontrollverksamheten 2006-2011



¹ Vägverket, 2008, Eva Liljegren, Trafikolyckor vid vägarbete 2008:59

SEKO lät Novus opinion i Maj 2011 genomföra en undersökning bland vägarbetarna. Undersökningen visar att Sveriges trafikanter struntar i hastighetsbegränsningarna vid vägarbeten och att vägarbetarna i allt högre utsträckning oroar sig för säkerheten.

Novus Opinion ställde ett antal frågor till 1 000 av förbundets medlemmar inom vägbranschen. Resultatet visar att landets vägarbetare lever farligt. Antalet incidenter ökar och bilisterna visar dålig hänsyn när de kör förbi vägarbeten. Samma frågor som ställdes nu ställdes även i en undersökning två år tidigare. En jämförelse mellan svaren visar att den verklighet som var allvarlig redan då nu har blivit än värre. Undersökningen visar i huvudsak att:

- Sju av tio vägarbetare, 72 procent, oroar sig för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet. Motsvarande andel 2009 var 47 procent.
- Nio av tio, 88 procent, tycker att trafikanterna tar lite eller ingen hänsyn till dem som arbetar på vägen. Motsvarande andel 2009 var 82 procent.
- Närmare fyra av tio, 37 procent, uppger att det under det senaste året har uppstått någon incident vid den egna arbetsplatsen som är relaterad till trafiken. Motsvarande andel 2009 var 26 procent.
- Bland arbetsmiljöfrågor som bör prioriteras ligger hastigheten förbi och trafiken runt vägarbeten i topp. Närmare nio av tio, 88 procent, tycker att dessa frågor är viktigast. Motsvarande andel 2009 var 67 procent.

SEKO lät även opinionsundersökningsföretaget Exquiro i juni 2011 ställa frågan om utökad hastighetsbevakning samt dubbla böter förbi vägarbeten till alla ledamöter i Sveriges riksdag. Svarefrekvensen var 75 procent. Av de svarande kunde 62 procent tänka sig stödja SEKOs krav om dubbla böter och 82 procent tänka sig stödja frågan om utökad hastighetsövervakning vid vägarbeten.

2. Projekt – Konsten att bringa ner hastigheten förbi vägarbetsplatser

Den viktigaste åtgärden för att minska incidenter och olyckor vid vägarbeten är att förmå trafikanten att sänka hastigheten. När det gäller hastighetsnedsättande åtgärder förbi vägarbetsplatser har många metoder utvecklats under åren, men dessa är inte alltid välkända och används dessutom i liten utsträckning. Därför bör sådana metoder spridas bland dem som planerar arbetsplatserna. SEKO uppfattning är att det finns en problematik i att generationsskiften leder till att kunskap inte sprids vidare och överförs. Denna kunskap ska inte vara en konkurrensfråga, utan den kunskap som finns bland olika företag måste samlas upp och spridas.

För att öka kunskapsöverföringen och informationen kring hastighetsnedsättande metoder förbi vägarbetsplatser startade SEKO med hjälp av SBUF (Svenska Byggbranschens Utvecklingsfond) och Trafikverket år 2010 ett projekt. Projektets syfte har varit att uppnå bättre hastighetsefterlevnad förbi vägarbetsplatser genom insamling av olika metoder som dokumenteras och vidareförmedlas. Det insamlade materialet ska fungera som stöd och ge bred information vid framtagande och planering av trafikplaneringsplaner samt arbetsmiljöplaner. Vidare syftade projektet att ge praktiskt stöd till arbetstagare och entreprenörer inför framtagandet av arbetsplatsens trafikplaneringar. Stödet ska leda till ökad kvalitet i förberedelse och planeringsarbetet, bredd på metoder för olika situationer och ökad riktsmedvetenhet.

2.1 Metod

Metoden för projektet har varit att i samarbete med arbetsmiljöansvariga och huvudskyddsombud lyfta fram goda exempel gällande hastighetsnedsättande åtgärder samt att dokumentera dessa exempel. Vidare har dessa erfarenheter spridits vidare bland de personer som arbetar med praktiskt planering vid utformande av trafikplaneringsplaner och arbetsmiljöplaner. En del i projektet har varit att sammanställa kunskapsläget i frågan genom arbetsplatsbesök, intervjuer och information.

2.2 Genomförande

För att genomföra projektet skickades inbjudan om utbildningsträffar till skyddsombud, arbetsledare, entreprenörer, Sveriges Byggindustrier samt berörda myndigheter. Bland deltagarna vid utbildningstillfällena saknades i de flesta fall dessvärre närvaro från entreprenörerna och Trafikverket.

År 2011 genomfördes 9 utbildningsträffar med totalt 321 deltagare och år 2012 genomfördes 11 utbildningsträffar med totalt 240 deltagare.

En vanlig utbildningsdag började med att utbildningsansvariga lade fram en felaktig trafikplaneringsplan. Kursdeltagarna fick en kort stund att gemensamt i grupp att diskutera vilka fel trafikplaneringsplanen innehöll. Därefter diskuterades felen ett för ett i stor grupp, med tydlig eftertanke om hur utmärkning på arbetsplatsen ska ske på bästa sätt.

Under dagen genomfördes också ett större grupparbete där varje grupp fick i uppdrag att göra riksanalys över en arbetsplats för att sedan avsluta med en trafikplaneringsplan. Alla grupparbeten gick igenom i hela gruppen med diskussion och frågor.

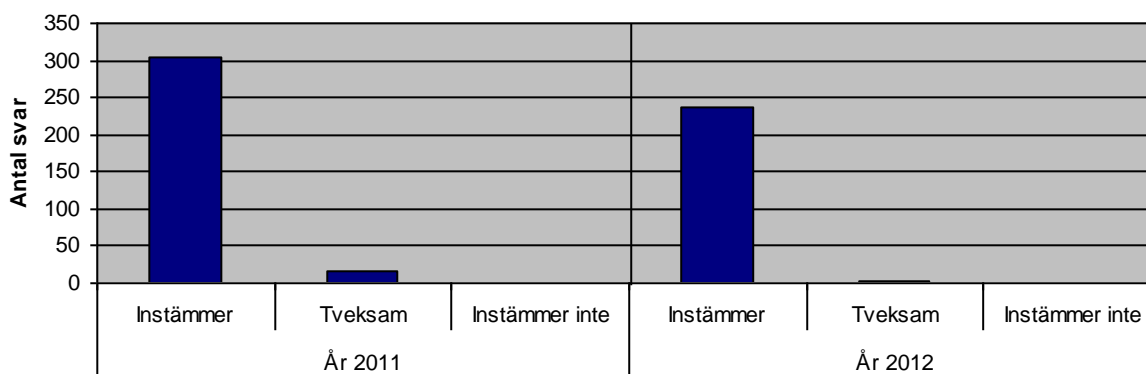
Dagen avslutades med goda lösningar för säkrare arbetsplatser för såväl vägarbetare och trafikanter.

För att få respons och synpunkter över de genomförda träffarna lämnades i samband med utbildningstillfällena ut enkäter. En redovisning av resultatet i enkäten visas i nästa avsnitt.

2.3 Enkät

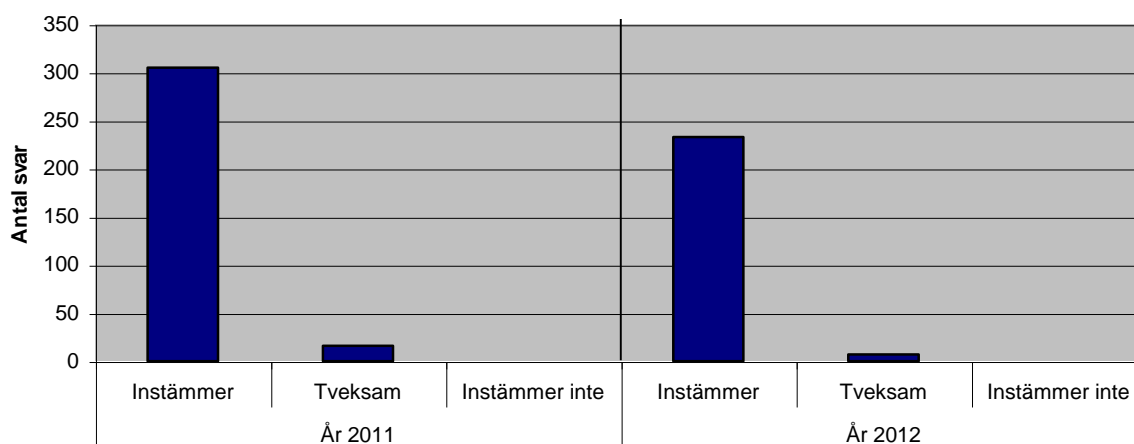
Första frågan som ställdes var om fördelningen av arbetsformer under kurstillfället var väl avvägd. Svaren för de utbildningstillfällen som genomfördes år 2011 syns till vänster i diagrammet och svaren vid de utbildningstillfällen som genomfördes år 2012 till höger. Vid båda tillfällena var det en betydande majoritet som ansåg att fördelningen var väl avvägd. År 2011 var det 305 av 321 som ansåg att fördelning var väl avvägd och år 2012 var det 236 av 240 som ansåg att fördelningen var väl avvägd.

Fördelningen mellan olika arbetsformer som föreläsning/grupparbeten/redovisning var väl avvägd



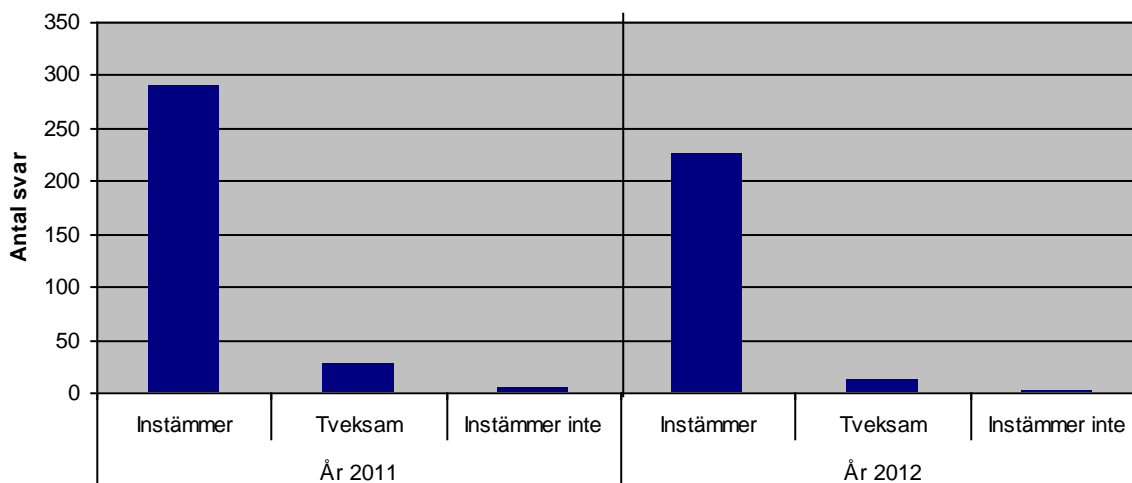
Andra frågan som ställdes gällde frågan om kursdeltagarna trodde att kursen innehåll skulle vara användbart i det dagliga arbetet. Både åren var det en betydande majoritet som trodde att kursen skulle vara till nytta. År 2011 instämde 305 av 321 till påstående om att kursen innehåll är användbart i arbetet. År 2012 instämde 233 av 240.

Jag tror att kursens innehåll är användbart i mitt arbete



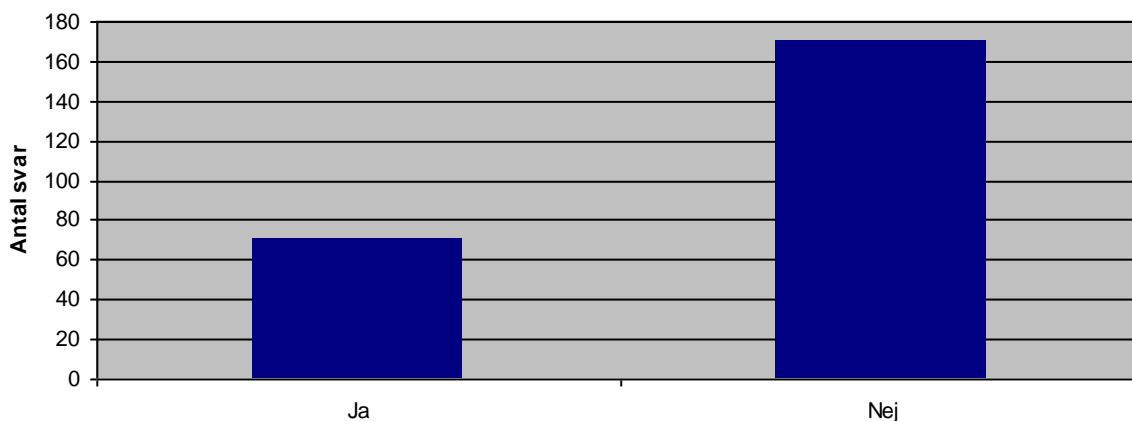
Tredje frågan som ställdes var om det fanns goda möjligheter att utbyta erfarenheter med kurskamraterna. Till skillnad från tidigare redovisade frågor och svar var det några som inte instämde till påståendet (4 år 2011 och 2 år 2012). Dock var det fortsatt en betydande majoritet som instämde till påståendet (290 av 321 år 2011 och 226 av 240 år 2012).

Det fanns goda möjligheter att utbyta erfarenheter med mina kurskamrater



Å 2012 ställdes också en fråga om det fanns intresse för att få information lokalt på arbetsplats. På denna fråga svarade 170 nej och 70 ja.

Finns det intresse för att få information lokalt på er arbetsplats



3. Slutdiskussion och förbättringsförslag

Utifrån de diskussioner och resultat som framkommit vid utbildningstillfällena menar SEKO att kursen och dess upplägg har fallit väl ut. En övervägande majoritet av deltagarna vill att fler utbildningar och träffar genomförs. De slutsatser som går att dra utifrån enkäten är även att kursen var uppskattad samt att kursens innehåll är användbart i vägarbetarnas dagliga arbete.

Något som framkommit tydligt i de diskussioner som genomfördes under träffarna är att den Holländska lagstiftningen och modellen för vägarbetares säkerhet är eftersträvansvärd även i Sverige. Denna modell utgår från att vägarbetare inte får befinna sig på vägen förrän vägen är

avstängd. I Holland har detta inte bara lett till att säkerheten för vägarbetarna såväl som för trafikanterna har hög nivå. Det har även lett till en teknisk utveckling där vägarbetarna kan utföra märkning och utplacering av hastighetsnedsättande hinder utan att behöva beträda vägen. Skulle Sverige genomföra en liknande lagstiftning torde det således stimulera teknisk utveckling även i Sverige.

Även skyddsombudens arbete lyftes fram under utbildningstillfällena. Vid flertalet tillfällen framkom att skyddsombuden sällan deltar i framtagandet av trafikanordningsplaner och riskanalyser. Detta menar SEKO är att frånga arbetsmiljölagen som säger att arbetsgivaren och arbetstagarerna ska samverka i denna typ av frågor. Det framkom även önskemål om att SEKO i större omfattning måste genomföra utbildning och sprida information till framförallt skyddsombuden. Detta för att skyddsombuden ska få mer kunskap och därmed våga ställa högre krav på säkerheten och arbetsgivaren.

Viktigt för kursdeltagarna såväl som för SEKO är också att byggherren tar ett större ansvar för vägarbetarnas säkerhet i upphandlingarna. I dag ställs alldeles för få och låga krav på entreprenörerna.

Efter genomfört projekt ser vi det som särskilt angeläget att lyfta fram tre punkter:

1. Uppföljning av ställda krav måste ske

Att ha vägen som arbetsplats är riskfyllt. För den som lägger asfalt, sätter ut vägmärken eller fräser bort gammal beläggning mitt bland framrusande trafik finns många tänkbara olycksscenarier. Mot denna bakgrund anser SEKO att det ska vara självklart att upphandlande enheter ställer tydliga krav på entreprenörernas arbetsmiljö och säkerhetsarbete. Lika viktigt är också att kraven följs upp och kontrolleras av de upphandlande myndigheterna.

SEKO vill inte hamna i en situation där få eller inga krav ställs på entreprenören och de anställdas säkerhetsutbildning. Detta då det kan komma att innebära att anställda helt utan erfarenhet av arbete på väg skickas ut i hårt belastade situationer, som inte bara drabbar arbetstagarerna utan även trafikanter.

För att kontrollera säkerheten på vägar används exempelvis kompetenstest i form av körkort för bilister. SEKO menar att noggranna kompetenstester även ska utföras på dem som arbetar på väg. Såväl bilister som vägarbetare befinner sig på trafikerade vägar och kan vid okunskap orsaka risk för andras säkerhet.

2. Även trafikanterna drabbade

Den höga olycksrisken vid vägarbetsplatser gäller inte bara dem som jobbar på vägen. Även trafikanterna är utsatta. Trafikverket har studerat trafikolyckor vid vägarbetsplatser mellan 2003 och 2009. Under den perioden inträffade 1 723 trafikolyckor vid olika typer av vägarbeten i Sverige. Men brister i underlaget gör att statistiken haltar – den verkliga siffran är troligtvis betydligt högre. 26 av de inrapporterade olyckorna var dödsolyckor. Antalet döda var 31.

Enligt Trafikverkets statistik är den allra vanligaste typen av olycka vid vägarbeten upphinnandeolyckor, som innebär kollision genom påkörning bakifrån. Dessa olyckor beror nästan uteslutande på att något eller några av de inblandade fordonen håller för hög hastighet.

3. Omledning alltid bäst

Vårdslös körning och hastighetsöverträdelser förbi vägarbetsplatser är en vardagssyn för många vägarbetare. Studier visar att många trafikanter kör för fort vid vägarbeten. Det finns flera åtgärder som man kan vidta för att få ner antalet olyckor vid vägarbeten. Den säkraste är så kallad omledning. Omledning innebär att trafiken vid vägarbetsplatser helt stängs av och att trafiken istället leds via en alternativ väg. Detta är en metod som SEKO länge förespråkade och som också börjar bli vanligare. Men det är långt ifrån alltid som omledning är möjlig. I de fall det inte är möjligt finns det bara en väg att gå: att sänka hastigheterna. Övervakning i form av kontroller och fartkameror har visat sig vara ett effektivt sätt att få trafikanter att hålla gällande fartbegränsningar. Tyvärr är det en möjlighet som sällan utnyttjas vid vägarbeten. Det vill SEKO se en ändring på. För de trafikanter som trots utökad övervakning kör för fort förbi vägarbeten vill SEKO dessutom se en helt ny åtgärd: fördubblade böter.

3.1 Förbättringsförslag

Utifrån projektet och de diskussioner som förts på arbetsplatser och andra träffar lägger SEKO fram följande förbättringsförslag:

Förslag till bättre lag och ordning

- Att fordonsägare från annat land som gör trafikförseelse vid vägarbetsplats skall innan fortsatt färd betala det föreläggande man fått
- Att arbeta för högre straffsanktioner vid trafikförseelse på vägarbetsplatser

Förbättringsförslag till Transportstyrelsen

- Att ge marknaden möjligheter att närma oss EU och deras utmärkningsmaterial
- Att A 20 enbart används när aktivt vägarbete pågår
- Att A 20 kompletteras med en rektangulär skylt för att kunna få juridisk innebörd (30 km på vägarbetsplatser)
- Att ställa krav på information och utbildning om vägarbetares utsatthet av körkortsaspiranter vid körkortsutbildning
- Att ta bort rekommenderat hastighet från vägarbetsplatser och ersätta det med en faktisk hastighet

Förbättringsförslag till Trafikverket

- Att arbeta för omledning vid vägarbeten
- Att byggherren arbetar för att ta fram bättre underlag till trafikanordningar i upphandlingar
- Att anbudssumman för trafikanordningar ska lämnas som ett eget anbud
- Att informera och utbilda körkortsaspiranter vid körkortsutbildning
- Där arbetet är aktivt och vägarbetare befinner sig på vägen ska den föreslagna rektangulära skylten användas (A 20 som kompletteras med rektangulär skylt).
- Att ta bort rekommenderat hastighet från vägarbetsplatser och ersätta det med en faktisk hastighet
- Att bedriva informationskampanjer till trafikanter gällande trafiksäkerhet
- Att gemensamt med branschen skapa utvecklingsform för bättre säkerhet vid vägarbetsplatser
- Att öka antalet bedömningar/stödja branschen med information och råd

Förbättringsförslag till entreprenörer

- Att skyddsombuden är med i planeringen och framtagande av trafikordningsplaner och riskanalysarbetet
- Att höja statusen på skyddsombuden
- Att se till att skyddsombuden har erforderlig kompetens
- Att verka för att rekommenderad hastighet inte används
- Att verka för att omledning sker i första hand
- Att få bättre rapporteringar av incidenter
- Att gemensamt med branschen skapa utvecklingsform för bättre säkerhet vid vägarbetsplatser

Förbättringsförslag till SEKO centralt

- Att arbeta för högre straffsanktioner vid trafikförseelser på vägarbetsplatser
- Att fordonsägare från annat land som gör trafikförseelse vid vägarbetsplatser skall innan fortsatt färd betala föreläggande man fått
- Att gemensamt med branschen skapa utvecklingsform för bättre säkerhet vid vägarbetsplatser
- Att informera trafikanter om vägarbeten

Förbättringsförslag till SEKO lokal

- Att höja statusen på skyddsombuden
- Att höja skyddsombuden i sin roll
- Att utbilda skyddsombuden i säkerhetsarbete
- Att få byggherren att omleda trafiken vid vägarbeten
- Att informera trafikanter om vägarbeten
- Att få bättre rapporteringar av incidenter