

Er ref. Dnr I2020/02103

Vår ref.
AR/KM

Stockholm
2021-03-05

Maskinentreprenörernas yttrande över Transportstyrelsens promemoria Säkerhetshöjande åtgärder på och vid väg (TSG 2019-6335)

SAMMANFATTNING

Transportstyrelsens begränsade definition av yrkesutövning på väg leder till att TS i rapporten drar en felaktig slutsats att den upplevda oro för olyckor i samband med vägarbete som yrkesutövarna har är obefogad. Dessutom leder den begränsade definitionen till direkta tankefel som i sin tur ger upphov till några förslag om begränsadeförändringar i Trafikordningen. Från vårt perspektiv kommer situationen att förbli oförändrad för stora delar av yrkesutövarna som bedriver sin verksamhet inom vägområdet i interaktion med andra trafikanter.

För att Infrastrukturdepartementet ska kunna botten i frågan rekommenderar vi att ni tillsätter en ny utredning som tar ett större grepp både på vilka som anses bedriva ”arbete på väg” och vilka typer av olyckstillbud som ska medräknas i det statistiska underlaget.

FÖRDJUPANDE BESKRIVNING AV VÅR SLUTSATS

Ett av våra syften med att svara på denna promemoria är att bredda och fördjupa Infrastrukturdepartementets förståelse för situationer där yrkesutövning bedrivs inom vägområdet och interagerar med andra trafikanter. Ett annat att påpeka och lyfta frågeställningar som helt eller delvis saknas i Transportstyrelsens rapport trots stor relevans för alla som jobbar med ”arbete på väg”. Låt oss börja med att titta närmare på några av promemorians frågeställningar.

FRÅGESTÄLLNINGAR FÖR PROMEMORIAN

Hur beter sig trafikanter i närheten av arbeten på och vid väg?

Vi ser att majoriteten av trafikanterna följer uppsatta vägskyltar och information kring vägarbetsplatser. Dessvärre är det många som inte visar tillbörlig hänsyn.

Vissa kör betydligt fortare än vad reglerna och de temporära hastighetskytarna stipulerar. Andra kör betydligt närmare än vad som rekommenderas, ofta för att fota och filma.

Ytterligare andra passar på att nyttja tillfället att pressa sig förbi exempelvis lastbilsfordon för att avancera snabbare. Kanske förståeligt, men knappast acceptabelt.

Vi saknar avsnitt i undersökningen som tar upp och ger förslag på att hantera dessa och liknande typer av riktade uppmärksamhetsbeteenden som är med och skapar onödiga olyckor, och innebär en stor press på personal i arbetsområdet vilket leder till stark oro.

Hur ser processen för arbete på och vid väg ut och vilka eventuella problemområden finns?

Ett problemområde som vi inte ser tas upp i rapporten handlar om de olyckor som sker när obehöriga trafikanter kör in i avgränsade arbetsområden vid väg. Skadorna kan både vara på maskiner och människor.

Att statistikunderlaget inte konsekvent definierar "vägarbetsplats" eller "vägarbete" när olyckor med maskiner och fordon sker kan till viss del förklara det låga antal svårt skadade och omkomna som rapporteras i Transportstyrelsens undersökning.

Hur vanligt är det med olyckor där personal som utför arbete inom eller i direkt anslutning till vägområdet är inblandade?

Våra medlemmar vittnar om vanligt förekommande olyckor som att snöplogar blir påstöta och skadade av trafikanter som vill passera. Här och där går det backspeglar då övriga trafikanter är alltför närgångna. TMA-fordon och andra "krockkuddar" blir påkörda med m.m. Oftast leder dessa typer av olyckor endast till maskinella skador, men det som saknas i TS rapport är alla de allvarligare *upphinnandeolyckor* som våra medlemmar råkar ut för.

Ett exempel kan vara vid snöröjning på riksvägar där våra medlemmar kör parallellt med viss förskjutning för att optimera bortforslingen av snö från samtliga körfält. Otåliga trafikanter gör trafikfarliga omkörningar som kan orsaka maskinella skador.

Ett annat exempel är när trafikanter missbedömer hastigheten på maskinförarens fordon och helt enkelt kör in i maskinen bakifrån och orsakar en regelrätt krock.

Ett tredje exempel är trafikanter som har för hög hastighet in i s.k. buffertzoner och därigenom krockar med skyddsbarriärer bestående av ett TMA-fordon.

Vid samtliga exempel på olyckor med maskiner sitter det ofta en förare i maskinen som får nack- och ryggskador – i vissa fall allvarliga whiplash-skador med livslånga problem – med påföljande chocktillstånd.

Med en mer inkluderande definition av "arbete på väg" skulle statistiken för allvarliga tillbud se annorlunda ut. Vi tror och hoppas att det skulle innebära att ni inte längre skulle bagatellisera den oro som samtliga yrkesutövare på våra vägar ger uttryck för då den olycksstatistik som redovisas i rapporten är en drastisk undervärdering av det faktiska utfallet.

Hur ser det rådande rättsläget ut och finns det behov av nya författningsförslag för att öka säkerheten för personer som arbetar på och vid väg?

Om beställaren gör en upphandling där lägsta pris vinner kontraktet blir även säkerhetsaspekterna konkurrensutsatta. Beställaren ansvarar sedan för att följa upp och

kontrollera att utföraren håller en viss nivå på säkerhetsarbetet. Då risken att bli kontrollerad och bli ertappad med bristfälligt säkerhetsarbete är liten ser vi att många som lägger anbud på uppdraget kan lockas att sänka ambitionen inom säkerhetsarbetet med skyddsåtgärder och säkerhetsplaner för att därigenom ha större möjlighet att vinna anbudet.

Vi ser istället fördelar med att arbetet med skyddsåtgärder och säkerhetsplan ligger utanför de andra delarna av upphandlingen på en egen, relativt fix budget, för att minska konkurrensutsättningens inverkan på säkerhetsarbetet.

AVGRÄNSNINGAR

Tolkningen av vad som är ”arbete på väg” med fokus på ”Händelser där omgivande trafik är inblandad i olyckor med personer som arbetar vid etablerade vägarbeten ...” borde även ha inkluderat det som betecknas *rörliga och intermittenta arbeten*. Det vill säga, snöröjning, kantklippning, byte av trasiga räcken, att fylla igen tjälskott i vägen, att schakta dikeskanter m.m. – det vi brukar kalla för drift, underhåll och reparation.

Våra medlemmar arbetar på våra vägar, under samma premisser, som den blåljuspersonal, de fordonsreparatörer och de bärgningsarbetare som är inkluderade i er rapport. Dessa maskinentreprenörer borde också inkluderas som yrkesgrupper vars behov av säkerhetshöjande åtgärder behöver utredas.

ARBETSMILJÖ

Våra medlemmar arbetar ofta med större och mindre vägarbeten. De bevittnar regelbundet större och mindre olyckor. Ibland är det de själva som förolyckas. Resultatet är en ständigt närvarande stress. När du arbetar på våra vägar finns det inget utrymme för fel eller misstag. Skillnaden mellan oro och död är millimetrar.

Det är svårt att bygga in skydd som hanterar den psykosociala arbetsmiljön vid ”arbete på väg”.

Vi ser att en kombination av riktade attitydförändrande kommunikationskampanjer samt förbättrad platsspecifik kommunikation via VMS:er (Variable Message Systems) skulle öka trafikanternas hänsynstagande när de passerar platser med ”arbete på väg”. Dessvärre saknas denna typ av förslag och andra åtgärder för att åstadkomma högre säkerhet för personer som arbetar på och vid väg” helt bland era förslag.

UTÖKNING AV ANTALET YRKESGRUPPER VARS YRKESUTÖVNING BEDRIVS INOM VÄGOMRÅDET I INTERAKTION MED ANDRA TRAFIKANTER

Det är bra att ni ökar fokus på en bredare grupp av yrken som arbetar på våra vägar: blåljuspersonal, bärgningspersonal m.fl. Det finns fler.

Våra medlemmar som snöröjer, kantklipper, byter trasiga räcken, fyller igen tjälskott i vägen, schaktar dikeskanter m.m. – det vi brukar kalla för drift, underhåll och reparation – arbetar också på våra vägar, under samma premisser. Ni hittar dem på våra riksvägar, våra kommunala gator och torg samt på enskilda vägar runt om i Sverige.

Dessa maskinentreprenörer borde också inkluderas som yrkesgrupper vars behov av säkerhetshöjande åtgärder behöver utredas.

TILLÄGG

Vi vill även passa på att informera om den studie och djupare analys av tillbud och olyckor som (ännu) inte gett personskador vid säkerhetsarbete på väg som nyligen inletts. Denna studie är initierad av SBSV (Säkerhetsutbildare för arbeten på väg). Förutom SBSV deltar vi på Maskinentreprenörerna, Byggföretagen, Arbetsmiljöverket, Arbetstagarorganisation, Trafikverket, SAK (kommunerna) med flera i arbetet med studien som leds av VTI och har genomförts med ekonomiskt stöd från Trafikverket och Svenska Byggbranschens Utvecklingsfond (SBUF).

Syftet är att stimulera till ett ökat samarbete mellan olika aktörer i byggprocessen (byggherre, projektör, entreprenör) och att identifiera framgångsfaktorer och hinder vad gäller olycks- och tillbudshantering på vägarbetsplatser för att ge rekommendationer till företagen.

Målet med studien är att komma fram till nya arbetssätt och förslag på regelförändringar för att förebygga att tillbud överhuvudtaget uppstår.

Med vänlig hälsning



Anders Robertsson
VD, Maskinentreprenörerna