



Arbetsmiljöregler för personal samt för dem som låter utföra/ uppföra och projektera arbeten som ska utföras på och invid väg med passerande fordonstrafik

Sammanställning av de paragrafer som behandlar arbetsmiljöregler för personal, byggherrar och projektörer vid bygg- och anläggningsarbete, även regler att följa för andra branscher som utför arbeten på och invid väg, dock ej transportverksamhet.

Vi har gjort ett försök till tolkningar av de arbetsmiljöregler som är användbara och som ska följas vid olika anläggnings- och byggnadsarbeten på eller invid gata eller väg och även vid andra typer av arbeten (servicearbete på fordon, eftersök av vilt, ledningsarbeten, räddningsarbeten med mera) som utförs på vägar där passerande fordonstrafik förekommer.

Ulf Negendanck EDUK AB

Ulf Rosander Ulf H Rosander AB

I serien:

4.1 Tillämpningsområde och definitioner

4.2 Begreppsförklaring

4.3 Ansvar för Arbetsgivare och Arbetstagare på en arbetsplats

4.4 Ansvar för den som låter utföra ett arbete på väg med passerande fordonstrafik (Byggherren/beställaren).

4.5 Arbetets utförande

4.6 Passerande fordonstrafik

4.7 Bilagor

Sammanfattning

Detta dokument är sammanställt och skrivet för personal som arbetar på och invid väg, och som utför arbete där man har passerande fordonstrafik eller är utsatt för risk av annat fordon eller trafik som framförs på eller invid arbetsplatsen.

Bakgrund

Med arbete på väg avses i det här dokumentet när man befinner sig på väg eller invid väg i det så kallade vägområdet som det är definierat i väglagen Väglag (1971:948) eller i den så kallade säkerhetszonen. (se begreppsförklaring)

Med arbete på väg bör likställas/menas alla typer av arbeten som utförs på och invid väg oavsett om de utförs för vägens räkning så som byggande eller drift och underhåll av väg eller utförs av annan anledning på eller invid väg i annat syfte.

Detta kan vara eftersök av vilt, olika typer av ledningsarbeten, andra typer av byggnation som inte har med vägens drift eller underhåll att skaffa.

Eller uppställning av byggbodas, ställningsbyggen, skyliftsarbeten på fasader, reparation eller bärgning av fordon, trädfällning osv. där man utsätts för risker beroende på passerande trafik. Risken är lika stor att skadas för den som utför arbetet oavsett om det kallas för arbete på väg eller inte.

Det är risken att skadas som avgör skyddsåtgärden inte vad arbetsuppgiften kallas eller benämns.

Sist i dokumentet finn det lite förbättringsförslag uttagna av oss det går jättebra att inkomma med flera till SBSV så ska vi föra in dem i dokumentet

Underlag

Denna sammanställning är ett antal paragrafer som är tagna ur:

AML Arbetsmiljölagen

AFS 2001:1 Systematiskt Arbetsmiljö Arbete

AFS 2001:3 Användning av personligskyddsutrustning

AFS 2006:4 Användning av arbetsutrustning

AFS 2006:6 Användning av lyftanordningar och lyftredskap

AFS 1999:3 Byggnads och anläggningsarbete

Förklaring

Texterna är tagna ur gällande föreskrifter som gäller för alla arbetsgivare och arbetstagare. Paragraferna är inplacerade, några med ändrade ord anpassade till arbete på och invid väg, men inte ändrade i sitt sakinnehåll. Merparten är direkt tagna som de är skrivna i respektive AFS.

Att använda redan skrivna paragrafer i befintliga AFS men att sammanställa dem i en ny ordning och anpassning med ett särskilt mål nämligen att skapa "**En säker arbetsplats för samtliga som utför ett Arbete På Väg**", det är syftet med denna folder.

Kommentarer i svart kursiv stil är hämtade ordagrant från AFS:ens kommentarer till varje paragraf.

OBS! De kommentarer som är skrivna till paragraferna i röd kursiv stil är text skriven utifrån Arbete På Väg perspektiv av oss, och är vår tolkning.

För att få den exakta ordalydelsen i alla paragrafer och dess kommentarer som nämns i detta dokument måste man läsa originaltexten i Arbetsmiljölagen eller respektive AFS.

I serien:

4.1 Tillämpningsområde och definitioner

4.2 Begreppsförklaring

4.3 Ansvar för Arbetsgivare och Arbetstagare på en arbetsplats

4.4 Ansvar för den som låter utföra ett arbete på väg med passerande fordonstrafik (Byggherren/beställaren).

4.5 Arbetets utförande

4.6 Passerande fordonstrafik

4.7 Bilagor

Sammanfattning

Det förekommer en massa olika begrepp inom Arbete på väg och i olika lagstiftningar, här försöker vi reda lite ordning på vad dessa olika begrepp betyder.

- **Allmän väg:** Är Väg som är upplåten för allmän samfärd, enligt väglagen eller som av ålder ansetts, anlagts eller förändrats till allmän. "Staten är väghållare för allmänna vägar" Trafikverket handhar väghållning efter beslut av staten eller en statlig myndighet.
- **Väghållning:** Omfattar byggande av väg och drift av väg.
- **Väghållningsmyndighet:** Trafikverkets regionala förvaltning eller den kommunala nämnd som utsetts, när en kommun är väghållare för allmän väg.
- **Vägområde:** Det område som har tagits i anspråk för väganordningen.
- **Väganordning.** Är en anordning som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och som kommit till genom väghållarens försorg eller övertagits av denne. Anordning kan vara brygga färja, färjeläge, parkeringsplats, vägbelysning, väggräcke etc.
- **Vägarbete:** Normalt ett arbete som är till för vägens byggande, skötsel, drift och/eller underhåll. Eller ett vägarbetsliknande arbete som ledningsarbete där ledningsägaren har genom avtal fått tillstånd att utföra arbetet enligt de särskilda villkor som väghållaren satt upp. Arbetet kan vara på eller invid väg eller inom vägområdet.
- **Körbana:** Körbana är den del av en väg där fordonstrafik är tillåten. **Körbanan** delas in i körfält. Enligt Förordning om vägtrafikdefinitioner (2001:651) är en körbana "En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte en cykelbana eller en vägren".

- **”Personal på vägen” är personal som utför arbete där passerande fordonstrafik förekommer:** Det är personal som befinner sig direkt på vägbanan, inom vägområdet, i eller på mindre arbetsredskap eller fordon som inte ger acceptabel säkerhet, dessa räknas som ”Personal på vägen”. Hit hör även arbeten som utförs från mobil arbetsplattform (ex. skylift, arbetsbrygga etc).
- **Energiupptagande skyddszon:** Den yta som ett tvärs eller längsgående energiupptagande skyddsanordning behöver för att kunna fånga upp ett fordon vid en ev. påkörning.
- **Säkerhetszon:** Området utanför stödremsan vid sidan om vägbanan och vägren, där det är troligast att ett fordon hamnar vid en ev. avkörning, säkerhetszonens bredd kan variera då alla vägar inte är fria från farliga föremål, eller försedda med skyddsräcken, varje skyddsräcke har också en viss arbetsbredd utanför sin uppställning (se respektive tillverkares klassificering).
- **Arbetszon-/yta:** Det område som arbete utförs i och som inte inkräktar på annan energiupptagande eller fredad zon-/yta som är till för trafikantens säkerhet.
- **Fast arbete:** Ett arbete som bedrivs på en viss plats eller vägsträcka med markplacerade trafik och skyddsanordningar.
Fast arbete kan även utföras med i huvudsak fordonsmonterad avstängning så kallad intermittert utmärkning där risken ska beräknas med utgångspunkt från de regler som återfinns i AFS 1999:3 §81. (se tidigare utgiven aktuell sammanställning och tolkning av författningar och regelverk inom Arbete På Väg, APV. 2.3 av SBSV).
- **Intermittert arbete:** Arbeten som ryckvis fortskrider framåt ex. slätter, sättning av snökäppar, korta stopp utmed en vägsträcka, arbete av kortvarig natur, arbeten som utförs med arbetsfordon som markant avviker i hastighet från trafikrytmen. (se tidigare utgiven aktuell sammanställning och tolkning av författningar och regelverk inom Arbete På Väg, APV. 2.2 av SBSV).
- **Rörligt Arbete:** Arbete som utförs med eller från motordrivna fordon i kontinuerlig rörelse som inte avviker markant från den normala trafikrytmen på vägen. Ex. är sandning, saltning och snöplogning, (se tidigare utgiven aktuell sammanställning och tolkning av författningar och regelverk inom Arbete På Väg, APV. 2.1 av SBSV).
- **Fordon:** Fordon som utför väghållningsarbete eller vägarbetsliknande arbete, kan vara vilken typ av fordon som helst som används i arbetet.
- **Skyddsfordon:** Fordon som används för att skydda personal som utför någon typ av arbete på eller vid sidan av vägen. Om fordonet är utrustat med ett energiupptagande skydd som ex. TMA eller TA som väghållaren kräver i vissa situationer, och om fordonet uppfyller de viktkrav som gäller för det aktuella skyddet, får det även användas för att skydda andra trafikanter. I AFS 1999:3 §81 så säger man i råden att, om ett fordon används som skydd bör (**”bör”** i en författningstext innebär till skillnad mot i interna regelverk, en rekommendation som ska följas, såvida inte tillämparen har tydliga skäl i det enskilda fallet att frånga rekommendationen), energiupptagande skydd användas. Det anges i TRV:s regelverk men inte tydligt i de regelverk som SKL och vissa Kommuner gett ut. (se tidigare utgiven aktuell sammanställning och tolkning av författningar och regelverk inom Arbete På Väg, APV. 2.6 och 3.4 av SBSV).
- **Varningsfordon:** Fordon som används för att varna andra trafikanter om en förframförliggande arbetsplats eller risk, kan också kräva energiupptagande skydd på fordonet.
Väghållningsfordon: Ett fordon som används för Väghållningsarbete eller liknande arbete t.ex. ledningsarbete, reparation av fordon, bärgning och servicearbeten.
- **Energiupptagande skydd:** Samlingsnamn för barriärer och tvärgående skydd som effektivt kan hindra fordon från att komma in på en arbetsplats eller utanför vägbanan.
- **Riskbedömning:** En inventering av de risker som man kan identifiera på en viss arbetsplats. I riskanalysen gör man en bedömning av hur allvarliga de är och kan vara för arbetets genomförande.

- **Trafikanordningsplan, TA-plan:** Kan vara en bilaga i Arbetsmiljöplanen som är underlag för arbetsberedningen. (se tidigare utgiven aktuell sammanställning och tolkning av författningar och regelverk inom Arbete På Väg, APV. 1.2 av SBSV). Där har man tagit ställning till den riskbedömning/analys som ligger till grund för trafikantens och vägarbetarens behov av säkerhet.
Man ska utforma arbetsplatsen enligt den arbetsmiljöplan som byggherren ansvarar för och den arbetsberedning som utföraren ansvarar för.
På ev. TA-planen har man ritat in hur trafikanordningar och skyddsanordningar skall placeras för att få tillräcklig god säkerhet för personal och trafikanter enl. AML, TRF ock VMF. Till Arbetsmiljöplanen biläggs ev. TA-planen samt även andra tillståndsdokument och beslutdokument som erfordras för att kunna utföra arbetet.

I serien:

4.1 Tillämpningsområde och definitioner

4.2 Begreppsförklaring

4.3 Ansvar för Arbetsgivare och Arbetstagare på en arbetsplats

4.4 Ansvar för den som låter utföra ett arbete på väg med passerande fordonstrafik (Byggherren/beställaren).

4.5 Arbetets utförande

4.6 Passerande fordonstrafik

4.7 Bilagor

Sammanfattning

Vad säger Arbetsmiljölagen om arbete på väg och vad säger de AFS:ar som behandlar personlig skyddsutrustning, användande av arbetsutrustning och ansvar för arbetstagaren, det ska vi försöka klargöra i detta avsnitt.

1. AML kap 1 1a §.

Arbetsgivare och arbetstagare skall samverka för att åstadkomma en god arbetsmiljö.

Vår kommentar.

Att börja med denna paragraf är för att tydliggöra att ansvaret för en god vägarbetsmiljö ligger på båda parterna. Inte bara på arbetsgivare eller på arbetstagare, båda parterna har en tydlig skyldighet att samverka för att få en bra arbetsmiljö vilket tydligt framgår i Arbetsmiljölagen

2. AML kap 3. 2 §. AFS 2001:1. 1 §

Arbetsgivaren skall vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att arbetstagaren utsätts för ohälsa eller olycksfall. Arbetsgivaren skall beakta den risk för ohälsa och olycksfall som kan följa av att arbetstagaren utför arbete ensam.

Med arbetsgivare likställs även de som hyr in arbetskraft.

Vår kommentar.

Denna text är hämtad ur AML kap 3. 2§ och AFS 2001:1. 1§, detta för att tydliggöra att ingen är undantagen, arbetsmiljöreglerna gäller för alla arbetsgivare och arbetstagare. Många arbeten på och invid väg utförs som ensamarbete där man kanske borde vara två personer för att få en större säkerhet.

3. AML kap3. 4 §

Arbetstagaren skall medverka i arbetsmiljöarbetet och delta i genomförandet av de åtgärder som behövs för att åstadkomma en god arbetsmiljö. Arbetstagaren skall följa givna

föreskrifter samt använda de skyddsanordningar och iaktta den försiktighet i övrigt som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall

Vår kommentar.

Detta för att understryka att det inte bara är arbetsgivaren som har ett ansvar för säkerheten på arbetsplatsen.

Arbetstagaren har en tydlig skyldighet att följa de säkerhetsregler som gäller på arbetsplatsen, säkerhetsregler, skydd, skyddsanordningar och personligskyddsutrustning finns av en anledning.

*Det är inte upp till den enskilde medarbetaren att avgöra om man vill använda skyddsutrustning eller inte, **de regler som gäller för arbetet, ska alltid följas.***

4. AFS 2001:1 7 §

Arbetsgivaren skall se till att arbetstagarnas kunskaper om arbetet och riskerna i arbetet är tillräckliga för att ohälsa och olycksfall skall förebyggas och en tillfredsställande arbetsmiljö uppnås.

När riskerna i arbetet är allvarliga skall det finnas skriftliga instruktioner för arbetet.

AFS 2001:1 (AFS 2003:4). 6 - 7 §§

Vår kommentar.

Här trycker man på att det är viktigt att ha rätt kunskaper och tydliga instruktioner för arbetets utförande. Läs även 6 § där trycker man ytterligare på arbetsledningens ansvar för att arbeta för att minimera riskerna i arbetet.

5. AFS 2001:1. 8 §, AFS 2001:1. 8 § och AFS 1999:3 19 §.

Arbetsgivaren skall regelbundet undersöka arbetsförhållandena och bedöma riskerna för att någon kan komma att drabbas av ohälsa eller olycksfall i arbetet.

När ändringar i verksamheten planeras, skall arbetsgivaren bedöma om ändringarna medför risker för ohälsa eller olycksfall som kan behöva åtgärdas.

Riskbedömningen skall dokumenteras skriftligt. I riskbedömningen skall anges vilka risker som finns och om de är allvarliga eller inte.

Vår kommentar.

Det går kanske inte att hitta och/eller få bort alla risker, men alla risker man känner till och har identifierat kan man faktiskt göra något åt, kravet på riskbedömning är återkommande i flera AFS:ar

6. AFS 2001:1 9 § AFS 2001:1 (AFS 2008:15). 9 §.

Om någon arbetstagare råkar ut för ohälsa eller olycksfall i arbetet och om något allvarligt tillbud inträffar i arbetet, ska arbetsgivaren utreda orsakerna, så att risker för ohälsa och olycksfall kan förebyggas i fortsättningen.

Vid planering skall alla faktorer som har betydelse för arbetsmiljön beaktas.

Vår kommentar.

Tillbud är en varningssignal för att en olycka kan hända, fundera är det här något som man har missat i sin riskbedömning?

7. AFS 1999:3 85 §.

Vid följande arbetsuppgifter och i följande situationer skall varselkläder med reflex bäras:

- a) Arbetsplatsen är inte skild från passerande fordonstrafik med skyddsanordningar som effektivt hindrar eller avleder trafiken från att komma in på arbetsplatsen (81 § andra stycket c)

- b) Arbete som vakt på arbetsplats som avses i 81 § tredje stycket e) eller 83 § med uppgift att dirigera trafiken och/eller se till att arbetstagarna lämnar riskområdet då fordon nalkas.

Kommentar i AFS 1999:3:

Varselkläder är sådan personlig skyddsutrustning som skall öka möjligheterna att upptäcka personer som uppehåller sig i ett riskområde. Exempel på sådana kläder är reflexväst, overall, jacka, byxa eller regnställ med reflekterande och fluorescerande fält.

Vår kommentar.

Här föreskriver Trafikverket och Kommunerna att det används plagg lägst motsvarande CE EN 471 klass 3 eller CE EN 20471 klass 3, med tillägg för byxor med lågt sittande reflexer vid nedsatt sikt eller mörker.

AFS 2001:3

...Arbetsgivaren skall, utan kostnad för arbetstagaren, tillhandahålla den personliga skyddsutrustning som behövs för arbetet.

AFS 1999:3. 85§ Varselkläder med reflex skall bäras då personal befinner sig på en arbetsplats som inte är skild från passerande fordonstrafik med skyddsanordningar som effektivt hindrar eller avleder trafiken från att komma in på arbetsplatsen eller uppträder som vakt på arbetsplats med uppgift att dirigera trafiken och/eller se till att arbetstagarna lämnar riskområdet då fordon nalkas.

Vår kommentar.

*Här anges när varselkläder skall bäras. **AFS 2001:3. 4§** Talar tydligt om vem som tillhandahåller skyddsutrustningen.*

Här har Trafikverk och kommuner angett vilka standarder som skall gälla i sina regelverk. Det ska finnas minst ett plagg i klass 3 i standarden och man ska komplettera vid mörker eller vid väderlek med dåliga siktförhållande med byxa lägst klass 2 i standarden med lågt sittande reflexer.

8. AFS 2001:3

...Arbetstagare skall följa givna instruktioner vid användning av den personliga skyddsutrustningen och hur den ska skötas.

Vår kommentar.

Det är viktigt att arbetstagaren förstår hur och varför man ska använda skyddsutrustning och varselkläder och vilka regler som gäller på arbetsplatsen.

***AML** är mycket tydlig i detta fall, **kap 3. 4§**, arbetstagarens skyldigheter.*

I serien:

4.1 Tillämpningsområde och definitioner

4.2 Begreppsförklaring

4.3 Ansvar för Arbetsgivare och Arbetstagare på en arbetsplats

4.4 Ansvar för den som låter utföra ett arbete inom vägområde med passerande fordonstrafik, (Byggherren/beställaren).

4.5 Arbetets utförande

4.6 Passerande fordonstrafik

4.7 Bilagor

Sammanfattning

Här tar vi upp de paragrafer som byggherren/ beställaren ska följa i AFS 1999:3

1. **§ 5a punkt 1-3** Utförs arbete på väg eller andra bygg och anläggningsarbeten så ska byggherren se till att det finns tillräcklig tid för att utföra arbetet så att risk för ohälsa eller olycksfall undviks, att transporter kan ske på ett ur arbetsmiljösynpunkt godtagbart sätt och att etableringsområdet är så stort att vi får plats med vår utrustning och personal utan att det blir för trångt.
2. **Om 7 §** som kräver att en förhandsanmälan lämnas in om arbetet beräknas pågå mer än 500 persondagar, eller att det pågår mer än 30 arbetsdagar och att mer än 20 personer vid något tillfälle sysselsätts samtidigt. Utförs inte detta ska en sanktionsavgift på 5000kr betalas in.
Vår kommentar.
Vid uträkning av sammanlagd tid som åtgår ska all tid som läggs på planering, projektering och utförande räknas samman.
3. **Enligt 8 §** skall en arbetsmiljöplan upprättas om **7 §**, är uppfylld eller om något av de arbeten som finns uppräknade i **12 § andra stycket C** skall utföras, då ska byggherren enligt, **3 kap. 7 a § AML**, upprätta eller låta upprätta en sådan arbetsmiljöplan innan väg/byggarbetsplatsen etableras. Görs inte detta ska en sanktionsavgift på 10 000kr om inte **7 §** är uppfylld och 50 000kr om **7 §** är uppfylld. Om hela projektet pågår mindre än maximalt 2 dagar i följd ska ingen sanktionsavgift betalas.
4. **Om § 12 andra stycket C** säger att något av de arbeten som finns uppräknade där ska utföras ska en arbetsmiljöplan med särskild riskbedömning upprättas av Bas-P, där handlar punkten 12 om passerande fordonstrafik, finns det passerande fordonstrafik på platsen så ska det finnas en arbetsmiljöplan. Görs inte detta vid ett bygg och anläggningsarbete ska en sanktionsavgift på 10 000 eller 50 000kr erläggas.
5. Om det sker förändringar under tiden som arbetet pågår så är det BAS-U enl. 14 § som har ansvaret att göra denna riskbedömning, med krav på samma sanktionsavgifter om det inte utförs.

Vår kommentar.

Detta gäller för dem som utför ett bygg och anläggningsarbete. Här finns krav att man skall upprätta en arbetsmiljöplan t.ex. vid en arbetsplats när man har passerande fordonstrafik.

För den som inte utför bygg och anläggningsarbete men befinner sig i samma omständighet med passerande fordonstrafik är riskerna likvärdiga, och måste då hanteras på ett likartat sätt med en noggrann riskbedömning och hanteras på samma sätt som vid ett bygg och anläggningsarbete, men utan krav på arbetsmiljöplan.

4.5 Arbetets utförande

I serien:

4.1 Tillämpningsområde och definitioner

4.2 Begreppsförklaring

4.3 Ansvar för Arbetsgivare och Arbetstagare på en arbetsplats

4.4 Ansvar för den som låter utföra ett arbete på väg med passerande fordonstrafik (Byggherren/beställaren).

4.5 Arbetets utförande

4.6 Passerande fordonstrafik

4.7 Bilagor

Sammanfattning

Här handlar det om de paragrafer som behandlar information till arbetstagare, första hjälpen för ev. skadade och kontroller av den utrustning som används på platsen.

1. AFS 1999:3. 48§

Information om arbetet på och invid väg skall ges, om vilka regler som skall tillämpas samt om vilka arbetsmiljöåtgärder som är vidtagna eller planerade, detta skall lämnas till arbetstagarna.

Instruktion om arbetets säkra utförande skall lämnas till arbetstagarna i tillräcklig omfattning. Information och instruktioner skall vara begripliga för de arbetstagare de riktas till.

AV:s Kommentar Till 48 §:

Arbete på och invid väg utförs ofta utan arbetsledningens kontinuerliga närvaro. Det är då särskilt viktigt att arbetstagarna har sådan utbildning och erfarenhet att de självständigt kan göra de bedömningar som behövs för att arbetet skall kunna utföras på ett säkert sätt...

Vår kommentar.

Det är viktigt att den/de som skall utföra arbetet är kompetenta/utbildade och väl införstådda i sina arbetsuppgifter.

Att man har fått rätt förutsättningar innan man startar ett arbete, även under arbetets gång kan saker snabbt förändras så att allvarliga risker uppstår.

Då är det viktigt att personalen på plats vet hur man skall agera och har kunskap och befogenheter att kunna genomföra detta.

*Det är ansvarig arbetsgivare/byggherre som skall se till att personalen är kompetent och utbildad för de arbetsuppgifter de skall utföra enligt **AML 3kap 3§**.*

2. AFS 1999:3. 31§

Första hjälpen skall kunna ges. Personal som är utbildad att ge första hjälpen skall alltid kunna tillkallas. I den utsträckning som motiveras av verksamhetens art och omfattning skall det finnas utrymmen för första hjälpen. Utrustning och utrymmen för första hjälpen skall vara utmärkta med skyltar

Vår kommentar.

*Texten är tagen ur denna AFS men **AFS 1999:3** i sin helhet beskriver vad som gäller.*

Man skall vara väl förbered på att en olycka kan hända och ha rutiner och beredskap för att kunna hantera detta, och personalen på plats skall kunna ge första hjälpen vid en olycka eller akut händelse.

3. AFS 1999:3. 49 §

Utrustning och installationer som anskaffats för och används i arbetet skall kontrolleras innan de tas i bruk.

Då utrustning och installationer används skall de kontrolleras och underhållas regelbundet samt efter händelser som kan ha påverkat deras funktion. Detta gäller särskilt följande: Trafikanordningar och avstängningsanordningar. Skyltar, markeringar och annan varselmärkning....

Vår kommentar.

Det är viktigt att man har ordning på sin utrustning, att man har utrustning och anordningar som uppfyller de krav som gäller och som ev. väghållare ställer krav på. Att utrustningen är hel, rätt monterad och rätt uppställd.

När man behöver reparera utrustning, ska det utföras enligt de anvisningar som gäller för utrustningen och med av leverantören godkänt material då många utrustningar är testade och godkända under vissa förutsättningar.

4. AFS 1999:3. 50 §

Om det vid kontroll enligt punkt 10 upptäcks brister som kan innebära allvarlig fara för säkerhet eller hälsa skall arbetet omedelbart avbrytas. Arbetet får inte återupptas förrän bristerna avhjälpas.

Vår kommentar.

Denna paragraf behöver egentligen inget förtydligande.

Har man allvarliga brister så måste man åtgärda dem omgående exempelvis tunga skydd som är fel uppställda eller felmonterade osv.

I serien:

4.1 Tillämpningsområde och definitioner

4.2 Begreppsförklaring

4.3 Ansvar för Arbetsgivare och Arbetstagare på en arbetsplats

4.4 Ansvar för den som låter utföra ett arbete på väg med passerande fordonstrafik (Byggherren/beställaren).

4.5 Arbetets utförande

4.6 Passerande fordonstrafik

4.7 Bilagor

Sammanfattning

Här kommer vi att gå igenom de paragrafer som gäller passerande fordonstrafik, skyddsanordningar, när dessa ska användas samt kontroll av arbetsutrustning efter uppställning, flyttning, påkörning av maskin eller passerande fordonstrafik

1. AFS 1999:3. 81 §

Arbete på och invid väg skall planeras, ordnas och bedrivas så att det ger betryggande säkerhet mot ohälsa och olycksfall på grund av passerande fordonstrafik. Risker som beror på passerande fordonstrafik skall förebyggas. Härvid skall i första hand de åtgärder som anges i a-c övervägas i den ordning de står uppställda:

a) Trafiken leds om så att arbetet inte berörs.

b) Trafiken leds så att fordonen passerar på betryggande avstånd.

c) Trafiken skiljs från arbetsplatsen med trafikanordningar.

I den utsträckning som behövs skall det dessutom finnas skyddsanordningar som effektivt hindrar eller avleder trafiken från att komma in på arbetsplatsen.

Även följande åtgärder skall övervägas, antingen var för sig, i förening med varandra eller med åtgärderna, under b och c:

d) Hastigheten sänks förbi arbetsplatsen genom vägmärken, vägmarkeringar eller annan lämplig åtgärd.

e) Trafiken dirigeras förbi arbetsplatsen av särskilt utsedd person (vakt) eller med trafiksignaler.

Trafikanordningar och skyddsanordningar skall vara placerade samt belastade eller förankrade så att de normalt inte kan kastas in på arbetsplatsen av passerande fordon.

AFS199:3 81 § rådstext hämtad ur AFS:en

b) Vad som är betryggande avstånd får avgöras i varje särskilt fall med hänsyn till trafikintensitet, buller, vibrationer, luftföroreningar osv. Avståndet storlek är naturligtvis även avhängigt av de passerande fordonens hastighet jämför punkt d) i paragrafen,

d) hastigheten på passerande fordon har stor betydelse för säkerheten. Med låg hastighet minskar risken att fordonen oavsiktligt kommer in på arbetsplatsen. Arbetstagarna påverkas också mindre av buller, vibrationer och ljus när hastigheten är låg. Det är därför alltid bra om det kan ordnas så att hastigheten på passerande fordon är så låg som möjligt

Vår kommentar.

Här finns angivet för bygg och anläggningsarbeten hur man skall hantera risker med passerande trafik.

I paragrafen anges inte vilken typ av väg, hur lång tid det tar eller vilken hastighet det gäller.

När det finns en uppenbar risk att något passerande fordon kan komma in på en arbetsplats och skada eller utsätta personalen för en risk eller fara så skall man vidta någon åtgärd som förhindrar detta.

Här finns det tydligt angivet vilka åtgärder och i vilken ordning som det skall göras, om riskerna finns så är de lika för alla, oavsett vilken arbetsuppgift man utför på eller invid väg.

*Det finns ett **PM utgåva 2010 (se bilaga 2)** utgivet av Vägverket och Arbetsmiljöverket där man anger vilka hastigheter som bör gälla när man har personal nära passerande trafik.*

Finns personal inom:

- **0 - 2,5m från passerande trafik, max 30km/h,**
- **mer än 2,5m och ut till det avstånd då ingen risk finns för påkörning, max 50km/h,**
- **och bakom tillåten skyddsbarriär min. klass T2, max 70km/h,**
- **man anger verklig hastighet på fordon, inte skyltad hastighet.**

Dessa hastigheter har en mycket tydlig koppling till personalens överlevnadsförmåga vid en ev. påkörning av ett fordon.

2. AFS 1999:3 83 §

Om fordon måste passera genom den plats där arbetet bedrivs och arbetstagarna därför av säkerhetskäl måste lämna sin arbetsplats skall åtgärder vidtas som säkerställer att arbetstagarna har lämnat riskområdet när fordon passerar.

Vår kommentar.

Om man arbetar inom spår område eller på annat sätt arbetar där det finns annan trafik som passerar inne i arbetsområdet som kan bli farligt eller skapar risker, så måste man kunna lämna platsen på ett säkert sätt under tiden passagen sker.

3. AFS 1999:3. 40 §

Kring förbindelseleder avsedda för motorfordon skall det, till skydd för övriga som vistas på vägarbetsplatsen, finnas antingen tillräckligt säkerhetsavstånd eller tillräckliga skyddsanordningar.

Vår kommentar.

Inne på ett vägbygge/anläggning kan det finnas vägar som bara trafikeras av fordon som tillhör bygget/anläggningen.

När man utför arbeten invid dessa leder så skall man kunna arbeta säkert.

När man exempelvis utför servicearbeten på fordon eller reparationer av kablar och liknande arbeten som inte behöver ha med bygget eller verksamheten inne i anläggningen att göra.

*I dessa fall kan servicepersonalen utsättas för risker av passerande fordon och behöva skydd enligt kraven på passerande fordonstrafik **AFS 1999:3 40§, 81§ c***

4. AFS 1999:3 55 §

Byggprodukter (ex. tung skyddsutrustning), annat material och utrustning som kan orsaka arbetsolycka eller ohälsa om de kommer i rörelse skall stabiliseras på ett lämpligt och säkert sätt.

Vår kommentar.

I samband med vägarbeten när man har tunga skydd uppställda så är det viktigt att man följer leverantörens anvisningar hur de skall vara monterade och uppställda.

Att man följer de krav på fria ytor där skyddet skall kunna röra sig vid eventuell påkörning. Att personalen som monterar och ställer upp utrustningen är utbildad och införstådd i hur de skall användas och fungerar, TRV:s kravkompetens (steg 2.3).

*I **AFS 2006:4 Arbetsutrustningar, tas i 9 - 14§** upp och beskriver just ovan nämnda.*

Ett felaktigt monterat eller uppställt tungt skydd kan innebära en uppenbar risk eller fara för personalen inne på arbetsplatsen, men även för den trafikant som råkar köra in i det felaktigt monterade eller uppställda skyddet, kan det betyda livsfara.

5. AFS 1999:3 84 §

Om det behövs skall särskilda skyddsanordningar finnas som förebygger att arbetstagarna exponeras för buller, vibrationer eller luftföroreningar från passerande fordonstrafik. Behovet av skydd mot ljus och reflexer skall också uppmärksammas.

Vår kommentar.

När man arbetar nära trafik så är risken stor att man utsätts för det som anges i 84§. Här finns inga kommentarer skrivna i AFS utan man får gå till kommentarer i andra paragrafer för att få vägledning. (se nedan)

Man bör tänka på att även trafikanten kan ha svårt att uppfatta en vägarbetsplats eller uppfatta vägledning pga. lågt stående sol, stark återreflektion från skyltar och annan utrustning eller arbetsbelysningar som används felaktigt vid vägarbete, dessa ljus och reflexer kan skapa olycksrisker för de som arbetar på platsen.

6. AFS 1999:3 86 §

I följande fall får arbetet påbörjas och utföras endast under ledning av kompetent person. Riskerna på grund av trafiken avses förebyggas genom åtgärder enligt **81§ stycke c**.

Vår kommentar.

Paragraf 81 c beskriver hur jag skall skydda mig mot passerande trafik, och trafik som kan komma in på min arbetsplats.

Man beskriver att man skall ha utrustning som effektivt hindrar eller avleder trafiken från att kunna komma in på arbetsplatsen.

För att kunna använda denna utrustning på rätt sätt och förstå hur den fungerar så måste man vara kompetent/ utbildad för arbetsuppgiften.

Det finns väghållare som kräver att personal som hanterar sådan utrustning skall genomgått särskild utbildning för detta, för att var behöriga.

Felaktigt uppställda eller monterade tunga skydd kan vara livsfarliga!

Detta gäller såväl för dem som kör in i skyddet, som för dem de skall skydda eller är i närheten av skyddet när det blir på kört.

7. AFS 2006:4

I övrigt för arbetsutrustningar (*tunga skydd*) skall **AFS 2006:4** tillämpas i de delar som är relevanta för arbetets utförande.

8. AFS 2006:4 3 -4 §§

Undersökning och riskbedömning skall göras för att bedöma om den arbetsutrustning (tunga skyddsanordning) som väljs och används är lämplig för det arbete som skall utföras, eller om den har anpassats till arbetet på lämpligt sätt så att den kan användas med betryggande säkerhet.

De riskmoment som föreligger på grund av användningen av arbetsutrustningen skall undersökas och bedömas.

Vår kommentar.

Varför gör jag en riskbedömning och vem är den till för, gör vi den för myndigheten eller för vår egen säkerhet?

Anledningen till en riskbedömning är, att om jag kan hitta och identifiera alla risker jag kan komma på och tänka ut, för att sedan hantera och ta bort riskerna, då har jag också minskat lika många möjliga olyckstillfällen.

Om jag ser en uppenbar olycksrisk är det rätt dumt att inte göra något åt det! (Det är ju faktiskt inte myndigheten som skadar sig).

Man kan hantera dokumentationen på olika sätt, om man har återkommande likartade arbetssituationer då kan man använda checklistor som man prickar av, om det är något man gör mer sällan då får man upprätta en särskild riskbedömning för det arbetet.

En trafikordningsplan är en form av en skriftlig riskbedömning där man har gjort en bedömning av vad som krävs för att kunna arbeta säkert i en trafikmiljö, eller som man beskriver det i originaltexten som följer:

Riskbedömning skall dokumenteras skriftligt.

Vid identifiering av riskkällor och bedömning av risker är det i första hand detaljkraven i dessa föreskrifter som ska beaktas.

Även andra relevanta regler, standarder samt information och bruksanvisningar från tillverkare kan behöva beaktas.

9. AFS 2006:4 4 §

En förnyad undersökning och riskbedömning skall genomföras

1. om uppföljningen enligt **§ 6, punkt 22**, visar att befintliga risker inte stämmer med tidigare riskbedömning,
2. om vidtagna åtgärder inte gett förväntat resultat eller
3. vid förändringar i arbetsprocesser eller verksamheten.

Vår kommentar. Om det tunga skyddet inte fick den effekt som vi hade förväntat oss eller gav den funktionen som var tänkt.

Det blev för trångt, vi får inte plats med vår utrustning, eller väl ute på plats inser vi att det inte går att ställa ut det tunga skyddet med de längder som krävs för att uppnå fullgod säkerhet. Då måste man göra ett omtag och tänka ett varv till. Paragraf 6 ger svaret se nedan.

10. AFS 2006:4 6 §

Riskbedömningen och de vidtagna åtgärderna skall följas upp regelbundet för att klargöra om riskbedömningen är riktig och att åtgärderna gett förväntat resultat.

Vår kommentar.

Den behöver egentligen ingen kommentar om det inte fungerat som förväntat, med andra ord **gör om, gör rätt.**

11. AFS 2006:4 10 §

En arbetsutrustning får bara användas för det ändamål och under de förutsättningar den är avsedd eller lämpad för.

Vår kommentar.

Det är viktigt att man använder utrustningen på det sätt som den är tänkt att användas på och även att den monteras och ställs upp på det sätt som är föreskrivet.

Vissa väghållare tex. Trafikverket kräver att tunga skydd som används på deras vägar skall uppfylla de krav som de ställer på utrustningen annars är den inte godkänd för användning.

Tung skyddsutrustning som är felaktigt uppställd eller felaktigt monterad kan bli livsfarlig för de som arbetar bakom den, eller för den som kör in i den, framför allt i en tätort blir detta tydligt där det kan var svårt eller näst intill omöjligt att få till en tung avstängning som följer tillverkarens anvisning

12. AFS 2006:4 18 §

Om säkerheten beror på hur installationen har utförts, skall arbetsutrustningen kontrolleras efter installationen men innan den tas i bruk första gången, för att säkerställa att den är korrekt installerad och fungerar väl. Detsamma gäller när utrustningen har flyttats och monterats på ny plats.

Nedanstående kommentar är tagen direkt ur AFS:en.

Det är viktigt att arbetsgivaren har rutiner för kontroller och provning. Det kan t.ex. gälla när, hur ofta, hur och vem som skall utföra kontroller och prov.

I vissa fall är det inte möjligt att direkt av utrustningens funktion avgöra om en skyddsanordning eller säkerhetskomponent fungerar som den ska, det är då extra viktigt att regelbundet kontrollera funktionen hos dessa så att operatören inte ges en falsk känsla av säkerhet.

Vår kommentar.

Det är viktigt att man följer tillverkarens anvisningar och krav för hur utrustning skall monteras och ställas upp.

Att den repareras enligt de krav som gäller för den, och man att man använder sprintar bultar osv. som är rätt enligt tillverkaren/ leverantörens krav. Att byta ut eller förändra delar i konstruktionen kan påverka säkerheten och även skapa livsfara för personalen.

Att utrustningen är testad och konstruerad, och monterad på ett visst sätt för att uppfylla de krav som ställts, för att fungera som effektivt skydd för personal och trafikanter, (ex tunga skydd som TMA och barriärer).

13. AFS 2006:6 18 §

När en anordning för lyft av last eller personer används på plats där det finns risk för att anordningen blir påkörd av annat fordon skall åtgärder vidtas som förhindrar detta.

Vår kommentar.

*När man ställer upp en kranbil eller skylift **där man lyfter last eller person** och det finns risk att någon kan köra på fordonet måste man vidta någon åtgärd som förhindrar det. Trafikverket är tydlig med att man skall använda tungt energiupptagande skydd (motsvarande TMA/däcksbuffert).*

Vissa kommuner godkänner ett tyngre fordon som skydd, men man bör även tänka på trafikanten som ev. kan köra in i skyddet. (se rådet till § 81 c i AFS 1999:3) där står att man "bör" (ska läsas som skall) använda sig av energiupptagande skydd på alla fordon som ska fungera som skyddsfordon.

För den som arbetar i korgen finns en uppenbar fallrisk vid påkörning och måste således följa reglerna för fallskydd vid höjdarbeten.

I serien:

4.1 Tillämpningsområde och definitioner

4.2 Begreppsförklaring

4.3 Ansvar för Arbetsgivare och Arbetstagare på en arbetsplats

4.4 Ansvar för den som låter utföra ett arbete på väg med passerande fordonstrafik (Byggherren/beställaren).

4.5 Arbetets utförande

4.6 Passerande fordonstrafik

4.7 Bilagor

1. Arbetsmiljöverkets rekommendation till sina inspektörer

Väglednings-PM CTB 2004/21068

<https://www.av.se/globalassets/filer/produktion-industri-och-logistik/passerande-trafik-vid-vagarbete-folder.pdf?hl=V%C3%A4glednings-PM%20passerande%20fordonstrafik>

2. Arbetsmiljöverkets och Trafikverkets folder för passerande fordonstrafik

https://www.trafikverket.se/contentassets/0f6bc8a5fae244169be1b8da7e37f988/arbetsmiljoverkets_vaglednings_pm.pdf

fortsättning på nästa sida.....

3. Inventera och mäta stenkolstjära

Inventera och mäta

Inventering av vägar

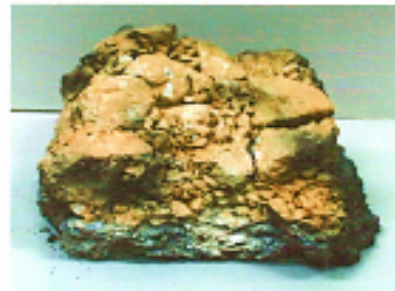
Innan äldre asfaltbeläggningar skall tas bort, exempelvis vid vägunderhåll, ledningsarbeten och ombyggnad, är det lämpligt att kontrollera om asfaltlagren innehåller tjära. Historiska data kan ge en första vägledning. Om vägen har belagts före 1973 finns det en risk för att tjära förekommer i de undre lagren. Det finns enkla och snabba mätmeter, sprayfärg och UV-lampa, samt lukttester, (14) som indikerar förekomst av tjära över cirka 100 ppm 16PAH.

Spraytest

Metoden innebär att ett vitsprayat prov av beläggningsmaterial belyses med en UV-lampa. Om tjära förekommer sker en färgförändring på provytan.

1. Spruta ett prov med vit sprayfärg som är baserad på lösningsmedel. Spruta en cirka 2 cm bred rand, förslagsvis med hjälp av en kartongmall så att färgområdet tydligt avgränsas, för att underlätta analysen. En fuktig yta försvårar resultatet.

2. Mörklägg så mycket som möjligt och belys provet med UV-lampen. Cirka 30 sekunder efter att färgen sprutats på syns ett fluorescerande gulgrönt ljus om provet innehåller PAH. Färgförändringen beror på att PAH har en gulaktig färg i sig. Lösningsmedlet i sprayen löser ut färgämnen som syns när de blandas med färgens vita pigment.
3. Vid tjärhaltiga massor ser man genast en gulgrön färgförändring. Ju större mängd tjära desto intensivare blir den gulgröna färgen. Asfaltprov med bitumen får en blå färg.

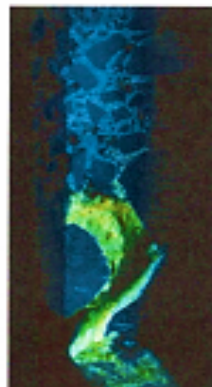


Spraytest

Vänster: Utrustning för indikering av tjära (uv-lampa & sprayfärg).

Över: Sprayat prov i dagsljus. När tjärhalten ligger högt syns färgförändringen i dagsljus.

Höger: Två prover som belyses i mörker med uv-lampen. Provet till vänster lyser gult och innehåller tjära, medan provet till höger inte innehåller tjära.



Fortsättning nästa sida.....

4. Kreosot i stolpen? - Om skydd vid arbete i stolpar

Se om det finns kreosot i stolpar

Kreosot är hälsofarligt Träskyddsmedlet kreosot är hälsofarligt. Kreosot kan ge hudskador och framkalla cancer. Linjearbetare som jobbar i kreosotbehandlade stolpar har all anledning att se upp med riskerna. Rätt skyddsutrustning och god hygien ger ett gott skydd. Kreosot används vid tryckimpregnering för att ge ett långvarigt skydd mot röta och insekter. Det ligger då i sakens natur att kreosot också medför risker för människors hälsa. Därför är det viktigt att skydda sig mot kreosot.

Hälsorisker utan skyddsutrustning

Kreosot framställs ur stenkolkstjära och innehåller mer än 200 olika ämnen. Flera av dessa ämnen kan orsaka cancer. Vid försök med möss och råttor har kreosot orsakat lung- och hudcancer. Olika undersökningar av människor som jobbat med kreosotimpregnering tyder på att långvarig kontakt med kreosot kan leda till cancer. Det finns dock inga undersökningar som visar att linjearbetare drabbats av cancer på grund av kontakt med impregnerade stolpar

Hudbesvär vanliga

De som jobbar i stolpar utan skyddsutrustning och kommer i kontakt med kreosot utsätter sig för hälsorisker. Kreosot på huden kan orsaka klåda, hudrodnad, blåsor och sår. Kreosot kan också framkalla allergier. Enbart ångor från kreosot är tillräckligt för att göra huden extra känslig för solens ultraviolettera strålar så att den lätt får brännskador. Det är vanligt att de som jobbar i stolpar drabbas av hudbesvär i ansiktet och på halsen.

Det behövs god hygien och rätt skyddsutrustning

Det är viktigt att skyddsoverall, överdragskläder och handskar är av rätt material för att de ska ge tillräckligt skydd. Andningsskydd kan också behövas mot ångor från kreosot. Den här skyddsutrustningen bör arbetsgivaren hålla med:

- skyddshandskar
- impregnerad overall/överdragskläder
- ögon- och ansiktsskydd
- andningsskydd
- solskyddskrämer
- hudkräm
- hjälm, stolpskor och säkerhetsbälte med lina

Arbetsgivarens ansvar

Det är viktigt att observera att det är arbetsgivaren som har huvudansvaret för att arbetsmiljön är bra och att jobbet kan göras på ett säkert sätt samt att det finns rätt skyddsutrustning.

Ögon- och ansiktsskydd

Skyddsglasögon eller ansikts-skärm skyddar när det finns risk för stänk och flisor. Det finns bra ögonskydd som inte är jobbiga att bära.

Andningsskydd

Under heta somrardagar när kreosotångorna kan vara besvärande att andas in kan ett andningsskydd med gasfilter typ A undanröja besvären.

Skyddshandskar

Vanliga arbetshandskar av textil och läder duger inte i smutsiga stolpar. De suger upp kreosot från stolparna - i värsta fall leder det till att handskarna i stället för att skydda blir ett våtvarmt omslag av kreosot. Handskar av butyl eller viton skyddar bäst mot kreosotoljan. En tunn bomullsvante inuti suger upp fukten från handen när handsken är på en längre tid.

Impregnerade överdragskläder/overall

Det krävs en overall eller överdragskläder som är impregnerad mot olja, vatten och smuts för att skydda mot kreosot. En icke-impregnerad overall, som lätt tar upp fukt är inte lämplig vid arbete i stolpar. När stolparna är särskilt kladdiga kan en korttidsoverall (typ engångsoverall) vara bra att ta på utanpå den vanliga klädseln. Det är viktigt att inte jobba barärmad i impregnerade stolpar. Kläder eller utrustning som blir nedkletad av kreosot bör bytas omedelbart - vänta inte till arbetsdagens slut.

Solskydds- och hudkräm

Eftersom kreosot gör huden särskilt känslig för solens ultravioletta strålar är det bra att använda en kräm med hög solskyddsfaktor - helst faktor 15 - på hals, ansikte och handleder. Förutom solskyddskrämer kan man innan arbetet använda förebyggande barriärkrämer. De gör det lättare att tvätta sig ren efteråt. Vanliga hudkrämer ger inget direkt skydd, men gör huden mjuk och smidig efter tvätt och rengöring. På apoteket finns flera märken av de olika hudkrämerna.

Personlig hygien

Den personliga hygien är också ett viktigt skydd mot kreosot. Tvätta omedelbart bort kreosot som kommit på huden. Använd vatten och lämpligt rengöringsmedel. Självklart är det viktigt att det finns möjlighet att tvätta sig i närheten av där jobbet görs. En våtservett speciellt för grovtvätt kan vara en godtagbar lösning när varmt vatten och hudrengöringsmedel inte finns i omedelbar närhet. Det är också viktigt att tvätta av sig ordentligt, inte bara efter arbetet, utan också innan man äter, snusar eller röker.

Arbetsgivaren har ansvaret

Det är arbetsgivaren som bär huvudansvaret för att arbetet kan utföras på ett säkert sätt och att det finns skyddsutrustning som ger ett tillräckligt skydd. Du som arbetstagare är å andra sidan skyldig att använda skyddsutrustning. Arbetsgivaren är skyldig att informera om hälso- och olycksfallsriskerna samt om hur dessa risker undviks. Alla som jobbar i stolpar ska - av arbetsgivaren - få erforderliga instruktioner om hantering och skyddsutrustning.

Stolparna ska vara torra vid leveransen

Kladdiga och smetiga stolpar är ett problem. Därför finns nu krav från kemikalieinspektionen på att stolparna ska vara torra på ytan vid leverans. Yttorrheten är beroende på både

impregneringsmetod och lagringstid. När stolparna levereras ska information om vilket impregneringsmedel som använts följa med.

I värme svettas stolparna kreosot

Även om stolparna levererats torra kan de "svettas" - bli kladdiga och smetiga - av solvärmen under vår och sommar. Då är det särskilt viktigt att använda en bra skyddsutrustning och vara uppmärksam. "Svettiga" stolpar avger betydligt mer kreosotångor än torra stolpar. Helst ska arbete i smetiga stolpar undvikas och jobbet utföras vid en tidpunkt när stolparna inte "svettas". Eftersträva arbetsmetoder som inte innebär risk för direktkontakt med den smetiga stolpen. Använd t.ex. skylift.

Hjälm, stolpskor och säkerhetsbälte med lina

Använd alltid säkerhetsbälte med lina vid arbete i stolpar och när det är möjligt också under klättring. Att ha hjälm är självklart både i stolpen och vid arbete i stolpen. Stolpskor får bara användas och säljas om de är typpgodkända. Det innebär bland annat att de har utmattningsprovats. Men trots det ska arbetsgivaren kontrollera stolpskorna minst en gång om året. Om de är spruckna, utslitna eller deformerade ska de förstås omedelbart kasseras.

Förbättringsförslag nästa sida....

Förbättringspotential av föreskrifterna

Förbättringar som vi tycker kan göras i de reviderade föreskrifterna som ska komma 2023 detta för att **"allt arbete på väg ska bli säkrare"**, det kan behövas en särskild **"AFS" för just arbeten som utförs på vägar med passerande fordonstrafik.**

Men som inte räknar in arbete med framförande av fordon som inte har med arbetet att göra.

- Man bör bli tydligare med att kräva användning av energiupptagande skydd av tillåten typ
- Ta hänsyn till att omledning kräver myndighetsbeslut och kräva att beställaren har ansvar för att en utredning görs om det går att leda om trafiken och hur den ska utföras
- Hårdare krav på att personal som handhar skyddsanordningar ska vara certifierad och ha samma krav på sig som den som monterar ex. ställningar, byggkranar och hissar
- Ha tydligare krav på låg hastighet förbi en arbetsplats, och kräva att åtgärder för att nå dessa hastigheter görs vid alla arbetsplatser, vi vet att går det tillräckligt sakta förbi en arbetsplats så är risken för att något ska gå illa, mycket mindre.
- Att kravet på god utbildning i säkerhet vid arbete på väg skärps och att det även ska gälla alla andra arbetsmoment som görs utefter en väg med passerande trafik och inte bara vid bygg och anläggningsarbete.
- Att man i lagkraven tar hänsyn till trafikmängderna på våra vägar, så att det framgår och gäller även för dem som inte utför ett arbete på en bygg/vägarbetsplats, på dessa arbetsplatser framgår det i kraven i kontraktet och upphandlingsdokumentet eller tillståndet.
- Att det ska framgå att dessa krav eller råd gäller där det finns passerande trafik, och att det gäller alla vägar och gator både statliga, kommunala och samfällighetsvägar.
- Vara tydligare med kravet på att riskbedömning måste göras vid varje förändring i arbetet.
- Förslaget som Arbetsmiljöverket lämnat på remiss nu, är att det införs en ny tydligare AFS som beskriver Byggherrens/beställarens ansvar, det är bra idag så läggs orimligt mycket ansvar på utföraren som egentligen byggherren/beställaren ansvarar för enl. lag redan idag.
- Att man kräver tydligare att beställaren tar fram ett förslag på hur trafiken ska ledas förbi arbetet (Arbetsberedning/ TA-plan) vid alla arbeten. Detta gör att utföraren får svårare att "räkna på minskad säkerhet", då detta med säkerhet, som inte syns då arbetet är färdigt, används som buffert rent ekonomiskt vid entreprenader idag.
- Att myndighetskontrollen av regelefterlevnad utökas från Arbetsmiljöverket, Trafikverket, Kommuner och Polis (ett krav på uppföljningsansvar behövs, utförs arbetet enligt de handlingar som man godkänt?). I upphandlingar och entreprenader är det pengar som styr! Idag kostar det mycket pengar att göra rätt, men i princip inget att göra fel, viken gynnar oseriösa företag och skapar osund konkurrens.

Detta hör ihop med punkterna ovan vad gäller beställaransvar, men även myndigheterna borde vara mer aktiva som t.ex. mer poliskontroller vid vägarbetsplatser av trafikanternas beteende, Arbetsmiljöverket för att se regelefterlevnaden, Trafikverket och Kommuner för att se om de kontrakt och avtal som de har med utföraren följs, alltså göra fler fysiska kontroller ute på plats.

Egenkontrollen fungerar bara då någon annan kontrollerar att den utförs på rätt sätt, för vem vill erkänna att man gjort ett undermåligt arbete?

Det finns plats för fler förbättringar.....