



*SVERIGES BRANSCHFÖRENING
FÖR SÄKRARE VÄGARBETSPLATSER*

Kommentarer från SBSV
på “Handlingsplan för
förbättrad säkerhet vid
arbete på väg” inför
hearing 2022-11-22.

1. Nytt säkerhetsregelverk för arbete på väg

- SBSV tycker att Handlingsplanen i denna punkten har ett bra anslag men vill komplettera innehållet.
- Vi vill lägga till i kommentaren att man med ett tydligare regelverk bland annat menar tex uppritade eller färdiga TA- lösningar för olika situationer.
- Ett tydligt regelverk skall också specifikt innehålla TA-lösningar för korta arbeten. Tex vägvaktsarbete som finns i Grundpaket drift där akuta situationer måste hanteras och etablering av tillfälliga trafikanordningar.
- Kostnadsbedömningen ifrågasätts då det redan nu pågår ett arbete med att revidera regelverket som försenats på grund av brist på resurser med erforderlig kompetens.
- Regelverket idag baseras på minimikrav för generell tillämpning vid tillfälliga arbeten. Ett trubbigt instrument som ger otillräckligt skydd i många fall. Vägledning behövs för bästa val av tex kapacitetsklasser för långsgående skyddsanordningar och TMA fordon.



2. Nationell grund för arbete på väg

- SBSV tycker att Handlingsplanen i denna punkten har ett bra anslag men vill komplettera innehållet.
- Kommentaren innehåller en text som riskerar att urholka ambitionsnivån. Samhället behöver nyttiggöras av den storlek och kompetens inom området som Trafikverket har. Det kan endast ske om Trafikverket tar en ledande och drivande roll i frågan.



3. Arbetssätt för planering av passerande fordonstrafik

- SBSV tycker att Handlingsplanen i denna punkten har ett bra anslag och innehåll.
- Det är med stor glädje vi ser att man lyfter in i planeringsskedet av nyinvestering hur en säker hantering av trafik under driftskedet skall möjliggöras.
- Viktigt att samordna med VGU så att ändrade krav på utformning som skapar säkrare förhållanden i driftskedet också projekteras in från början.



4. Stärkt leveransuppföljning av beslut

- SBSV ser positivt på att man under ”syfte och mål” lyfter att aktiviteten kan bidra till en dialog mellan beställare och entreprenör. Detta tycker vi är fundamentalt och en sådan dialog skall då också innehålla återkopplingen ”Vad är rätt sätt att lösa uppgiften på”.
- Vid leveransuppföljning av APV anser vi att avvikelser skall viktas utifrån den Trafikosäkerhet den skapat. Sammanvägning av viktningen ska ske mellan bedömningen av trafikantens risk respektive vägarbetarens.



5. Åtgärdsplan för utvecklad arbetsplatskontroll

- Arbetsplatskontrollerna kontrollerar i vilken utsträckning trafikanordningen överensstämmer med gällande regelverk. Därför kan detta arbete endast leda till tydligare regelverk och därigenom en större överensstämmelse mellan regelverket och den praktiska tillämpning av detta.
- För att utveckla innehållet i regelverket mot säkrare vägarbetsplatsutformning måste kunskapsåterföringen ske utifrån analys av verklig "Trafikosäkerhet". Trafikosäkerhet är när olyckor och tillbud händer. Olyckor rapporteras idag endast i Strada och entreprenörernas systematiska arbetsmiljöarbete. Tillbud rapporteras endast i entreprenörernas systematiska arbetsmiljöarbete. Därför föreslår SBSV punkt 5B i handlingsplanen.



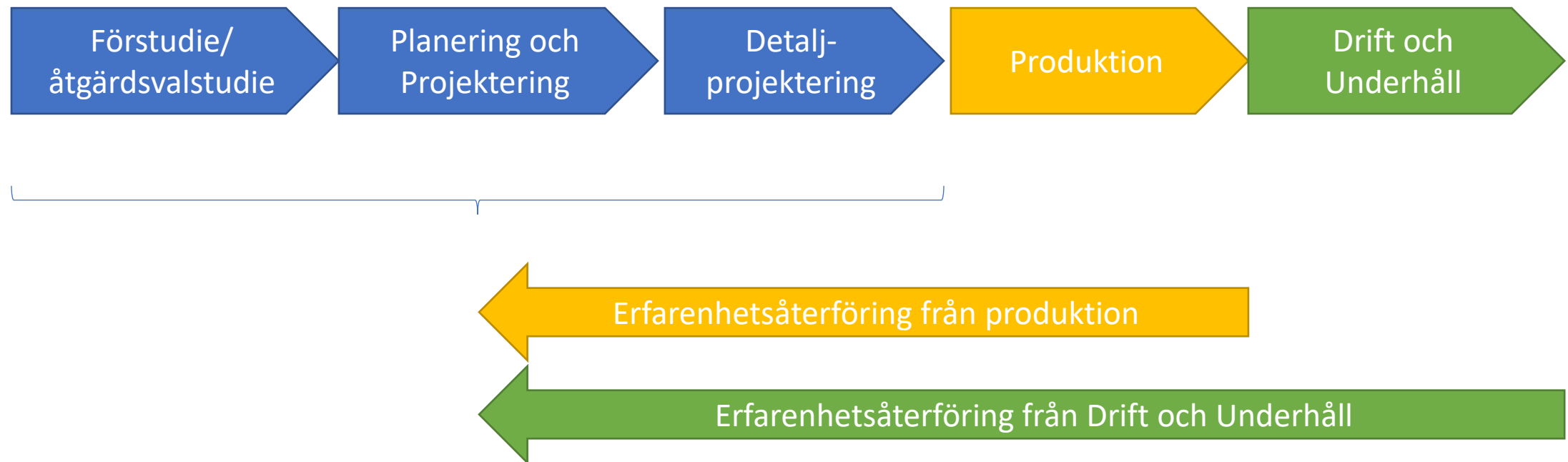
5B. Systematisk kunskapsåterföring från olycks- och tillbudsrapportering (börja med projekt där TRV är byggherre)

- Beskrivning av aktivitet:
 - Trafikverket kompletterar rapporteringen i Strada så att mörkertalet vad gäller olyckor i samband med vägarbete minimeras.
 - Trafikverket upprättar en databas dit entreprenörerna automatiskt rapporterar in sin olycks- och tillbudsrapportering gällande vägarbete. En branschgemensam standard för rapportering tas fram.
 - Process för analys av statistiskt underlag från ovanstående punkt tas fram.
 - Process för kunskapsöverföring från analys av materialet till "Planeringsskede- Projekteringsskede-Byggskede- Driftskede och Underhållsskede"

Systematiskt trafiksäkerhet/arbetsmiljöarbete

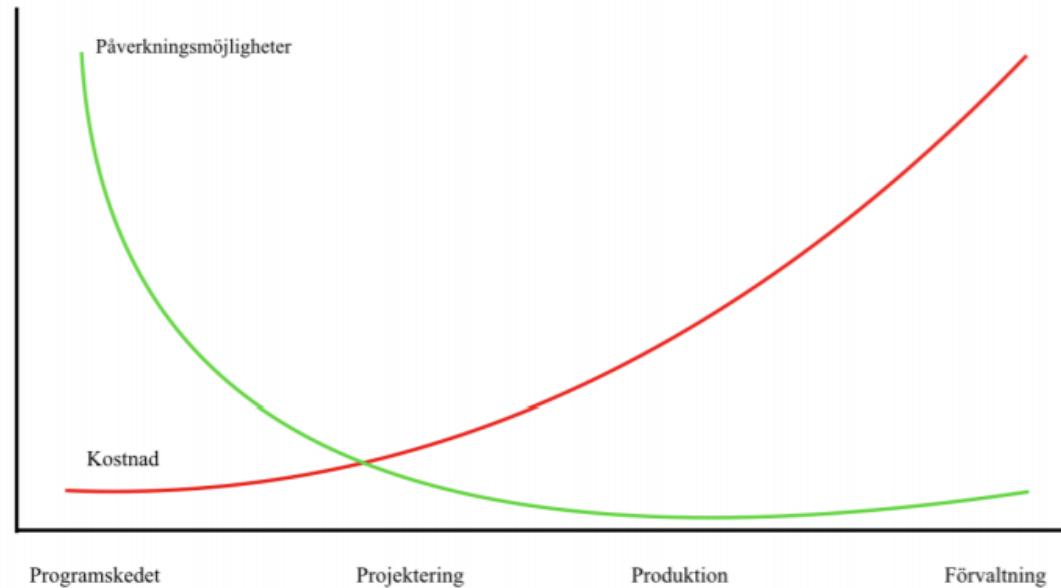
Tillgodogörande av olycks- och tillbudsrapportering

VTI rapport 1082, utgivningsår 2021



Påverkansmöjligheter för Trafiksäkerhet/arbetsmiljö kopplat till kostnad

förhållandet mellan påverkansmöjlighet och kostnad i byggprocessens olika faser.



Figur 3. Påverkansmöjlighet i byggprojekt kopplat till kostnaden (Hansson et al. 2015, s.132).

6. Ökad medvetenhet

- SBSV tycker att Handlingsplanen i denna punkten har ett bra anslag men vill komplettera innehållet.
- Vi vill peka på möjligheten att öka innehållet i körkortsutbildningen och förarprov med kunskap kring arbete på väg i ett förarperspektiv och ”hur kör jag genom ett vägarbetsområde”.
- Ett förslag: Skapa ett fiktivt vägarbetsområde på övningsbanorna för halkkörning eller likn.
- Ställ kompetenskrav på Byggarbetsmiljösamordnare, TA-plansritare, projekteringsledare och projektledare.

7. Ökad hastighetsefterlevnad vid arbete på väg. 1(3)

- SBSV tycker att Handlingsplanen i denna punkten har ett bra anslag men vill komplettera innehållet.
- SBSV saknar förslaget med dubbla böter för hastighetsöverträdelse vid vägarbete. Det praktiseras i flera länder och har rekommenderats i flera utredningar. Dubbla böter ger ett signalvärde från samhället att det är ett större brott. Ungefär som hastighetsöverträdelse på en 30 km/tim sträcka förbi en skola.
- Dubbla böter blir också en ökad intäkt, inte bara kostnad.

7. Ökad hastighetsefterlevnad vid arbete på väg. 2(3)

Ett stort problem är den väldigt tidskrävande processen för hantering av tillfällig trafikföreskrift om hastighetsnedsättning (använda C31). Detta bromsar upp jobbet med god hastighetsefterlevnad i vägarbetsområdet enormt mycket.



- Alternativ som ofta realiseras är utmärkning med rekommenderad hastighet (blå/vita-skyltar) vilket inte respekteras av trafikant i samma utsträckning.
- Vidare så är kravet på exakt placering av C31 (idag $\pm 10\text{m}$, förslag $\pm 15\text{m}$) försvårande och något som också påverkar möjligheterna till bötfällning.

7. Ökad hastighetsefterlevnad vid arbete på väg. 3(3)

Förbi ett vägarbetsområde bör medelhastigheten kontrolleras då man konstaterat ett ryckigt beteende hos trafikanterna vid hastighetskontroll. Snabbtred och implementera möjligheten att använda medelhastighetskontroll (sträckmätning/mätning av restid genom ett vägarbetsområde). Internationell forskning påvisar stora vinster i form av sänkt hastighet och färre olyckor. Dessutom uppfattas övervakning av medelhastighet också som rättvisare av bilister som tillfälligt överskrider hastighetsgränsen.

Genom att mäta medelhastigheten över en vägarbetssträcka så:

- - sänker man hastigheten
- - minskar antal olyckor
- - minskar föroreningar och buller.

Referenser:

- <https://www.scirp.org/journal/paperinformation.aspx?paperid=70932>
- <https://www.sensysgatso.com/se/our-solutions/speed-enforcement/section-control>



8. FOI för framtida utformningskrav

- SBSV tycker att Handlingsplanen i denna punkten har ett bra anslag men vill komplettera innehållet.
- Det finns idag ingen väl fungerande process för att implementera resultat från forskning och utvecklingsprojekt eller ny teknik. Därför bör handlingsplanen innehålla framtagandet, där möjligheterna till praktiska försök underlättas och implementeringen av slutresultatet i verksamheten.
- Handlingsplanen bör peka på behovet av att ta fram en organisatorisk struktur för ovanstående. Vi bedömer att myndighetsöverskridande arbete behövs.



9. Implementering av förtydligande i trafikförordningen

- SBSV tycker att Handlingsplanen i denna punkten har ett bra anslag och innehåll.

10. Nytt myndighetsövergripande regeringsuppdrag

- SBSV tycker att Handlingsplanen i denna punkten har ett bra anslag och innehåll.
- Vi vill peka på stora brister i inrapporteringen till den statistik som skall ligga till grund för bl a. strategisk prioritering av resurser för bästa samhällsnytta inom området. Då statistiskt underlag utgör en avgörande del av ett beslutsunderlag är det av yttersta vikt att det håller hög kvalitet.
- Dialog bör ske i samverkan med branschen som tillägg till myndigheter.

11. Generella TA-planer vid vägassistans/bärgning

- SBSV tycker att Handlingsplanen i denna punkten har ett bra anslag men vill komplettera innehållet.
- SBSV vill lyfta att Trafikverket handlar upp likvärdiga drift och underhållsarbeten inom Bas väg som bör innefattas i denna målgruppen.
- Arbetet innehåller betydande arbetsmiljöaspekter och därför bör Arbetsmiljöverket delta i arbetet.



12. Stöd för systematiskt arbetsmiljöarbete

- SBSV tycker att Handlingsplanen i denna punkten har ett bra anslag och innehåll.
- Här behövs samverkan med AV för att anpassa materialet till arbetsgivare som inte har möjlighet genom författningsstöd att skaffa sig rådighet över arbetsplatsen. Jämför ”blåljusbefogenheter” att dirigera trafik efter behov och risk med vägarbetsplatsers krav på TA-plan, framkomlighet och varningslykta. Samt krav på Byggherre och arbetsgivare som finns i och Bygg och anläggnings AFSen 1999:3.