

Med fara för livet

en rapport om vägarbetares arbetsmiljö



Seko - Service- och kommunikationsfacket 2019

Författare: Emilia Wikström Melin

Omslagsfoto: Johan Lundh

Grafisk form: Seko

Original: JINAB

INNEHÅLL

Förord.....	5
Inledning.....	6
Metod	6
Vad gäller på svenska vägar?.....	7
2.1 Arbetsmiljöverkets författningssamling - AFS.....	7
2.2 Utbildningskrav och särskild kompetens	7
2.3 Olycksstatistik för vägarbetare.....	8
2.3.1 Skadestatistik från Arbetsmiljöverket.....	8
2.4 Hastighetsbestämmelser	9
2.5 Trafiksäkerhet på svenska vägar	10
2.6 Olika intressen ställs mot varandra	10
2.7 Ständigt uppkopplade	10
Vad säger Sekos medlemmar?	11
3.1 Utvecklingen över tid	11
3.2 Hårdare attityder	12
3.3 Arbetsmiljön	12
3.4 En särskilt utsatt grupp - vägtrafikvakter.....	13
3.5 Arbetsgivarnas ansvar.....	14
3.6 Exempel från Sekos medlemmar	15
Slutsatser	17
4 Vad behöver göras?	17
4.1 Omled trafiken	17
4.2 Paket för lägre hastigheter	17
4.3 Opinionsbildning mot trafikanter	18
4.4 Ställa krav på upphandling och kontroller av arbetsplatser	18
Sekos krav.....	20
Referenser.....	21
Bilaga 1 - Medlemsundersökning	22



Förord

Vägarbetarnas arbetsmiljö är inte tillräckligt säker. Att det är så är ingen nyhet, Seko har i många år lyft frågan och ställt krav på förändring. Tyvärr har inget skett och istället för att bli bättre har arbetsmiljö för vägarbetare blivit sämre. 2009 uppgav 47 % av Sekos medlemmar som arbetar med vägarbeten att de känner en oro på grund av bristande säkerhet. Idag, tio år senare, är det 91 % som på samma fråga svarar att de känner en oro för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet. För tio år sedan var det 31 % som under det senaste året varit med om någon incident på sin arbetsplats kopplad till trafiken, i år är det 59 %. Det är en utveckling som är alarmerande!

Under våren 2019 har Seko genomfört en undersökning bland förbundets medlemmar i vägbranschen där de har fått svara på hur de upplever sin arbetsmiljö. Det största problemet som Sekos medlemmar upplever är trafikanter som inte respekterar gällande hastighetsbegränsning. Samtidigt är risken att åka dit för fortkörning väldigt liten och konsekvenserna för de som åker fast är begränsade. Här måste förändring till. Att köra för snabbt förbi ett vägarbete är att riskera en annan människas liv och det måste få konsekvenser. Ingen ska behöva dö på jobbet!

Samtidigt ser vi entreprenörer som konkurrerar med priset för att vinna upphandlingar på vägprojekt. När alla kostnader ska pressas riskerar även säkerheten att få stå tillbaka. Men vad är egentligen priset på en människas liv? Säkerheten borde aldrig vara det som får stå tillbaka för sänkta kostnader.

Mest utsatta är de som arbetar som vägtrafikvakter och som har i uppdrag att dirigera trafiken vid ett vägarbete. Tre av tio vägtrafikvakter har fått ta emot hot från trafikanter under det senaste året och nästa fyra av tio har under det senaste året upplevt olyckor vid deras arbetsplats som lett till personskador. En vägtrafikvakt har ingen air-bag som skydd vid en påkörning.



Foto: Pernille Tofte

För att skapa en säker arbetsmiljö för landets vägarbetare finns det ingen enkel lösning. I denna rapport presenterar vi några förslag på åtgärder som kan bidra till att vägen kan bli en säkrare arbetsplats. Jag hoppas att väghållare, entreprenörer, politiker och även trafikanter tar till sig av dessa förslag och att vi tillsammans kan skapa säkra vägarbetsplatser.

Valle Karlsson,
förbundsordförande Seko.

Inledning

Sveriges trafikanter struntar i hastighetsbegränsningarna vid vägarbeten och vägarbetarna oroar sig i allt högre utsträckning för säkerheten. Det är slutsatsen av den medlemsundersökning som Seko genomförde bland förbundets vägarbetare under maj 2019.

Väg och banbranschen är en av Sekos största branscher med nästan 20 000 medlemmar fördelade på ett antal avtalsområden. Det är medlemmarna inom väg och ban som sköter drift och underhåll av Sveriges vägar och järnvägar. I denna rapport ligger fokus på de som arbetar med väg och på hur de upplever sin arbetsmiljö.

Metod

Seko har under perioden 26 april till 26 maj 2019 genomfört en enkätundersökning bland medlemmar som anslutna till väg och ban-avtalet. Undersökningen riktade sig till de medlemmar som under det senaste året har arbetat med vägarbeten. Ett uttag på medlemmar gjordes från Sekos medlemsregister utifrån att medlemmen tillhörde väg och ban-avtalet samt stod som anställda på företag som arbetar med väg. För att säkerställa att de som svarade på enkäten arbetat med vägarbete under det senaste året inleddes enkäten med en kontrollfråga. Totalt bestod populationen av 6661 personer. Av dessa saknades kontaktuppgifter till 524 personer som därav inte kunde få enkäten. Enkäten skickades ut per e-post till den e-postadress som fanns registrerad i Sekos med-

lemsregister, med två påminnelser per e-post och två påminnelser via sms. Totalt svarade 1466 personer på enkäten men 440 av dessa föll bort efter den första kontrollfrågan då de inte visade sig tillhöra målgruppen. 1026 personer genomförde hela enkäten. Det ger en svarsfrekvens på 22 % på enkäten. I rapporten lyfts några av mest intressant resultaten fram men alla svar går att hitta i rapportens bilaga. Alla svar har varit anonyma.

Enkäten är den fjärde som Seko genomför på vägområdet sedan 2009. Tre av frågorna har varit samma i alla undersökningar och därför går resultatet att jämföra över tid. Dessa lyfts fram särskilt i resultatdelen av denna rapport. Övriga frågor är nya för i år och bidrar med en djupare förståelse för hur Sekos medlemmar uppfattar det att arbeta vid vägarna.

Vad gäller på svenska vägar?

Ofta kan verklighet och teori skilja sig åt. I detta kapitel tittar vi närmare på vilka lagstiftningar som styr vad som ska gälla på en vägarbetsplats. Vidare lyfts statistik på olyckor och incidenter som skett vid vägarbetsplatser samt några av de dilemman som finns för att skapa en trygg arbetsmiljö för vägarbetare.

2.1 Arbetsmiljöverkets författningssamling - AFS

I föreskrifter för Byggnads- och anläggningsarbete (AFS 1999:3) framgår regler och råd för alla som har någon form av ansvar på en bygg- eller anläggningsarbetsplats. Dessa antogs första gången av dåvarande Arbetskyddsstyrelsen 1999 och blev uppdaterade senast 2014. Arbetsmiljöverket är idag ansvarig myndighet. I AFS 1999:3 är det specifikt 81 § - 86 § som reglerar vad som ska gälla för arbetsplatser med passerande fordonstrafik ¹.

81 § - Byggnads- och anläggningsarbete skall planeras, ordnas och bedrivs 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 trafikordningar. 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 (signalvakt) 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.*

I bilagan till AFS 1999:3 preciseras det närmare vad som gäller för arbete på arbetsplatser med passerande fordonstrafik och vilka risker som det medför. En orsak till allvarliga arbetsskador som lyfts är att en arbetstagare blir påkörd. Men passerande trafik kan även ha negativ påverkan på arbetstagarna genom att de utsätts för avgaser, buller, vibrationer och ljus från fordon. Till exempel är det så att när köer uppstår vid ett vägarbete och trafikflödet stoppas upp gör det att utsläppet av avgaser från passerande fordon ökar. Förorenad luft som de som arbetar vid vägen sedan andas in.

Inför etableringen av en ny arbetsplats ska det tas fram en arbetsmiljöplan som ska gälla så länge arbetet pågår. Arbetsmiljöplanen ska bland annat innehålla vilka regler som gäller på arbetsplatsen och hur arbetsmiljöarbetet ska organiseras för att skapa en god arbetsmiljö. Varje arbetsplats är unik och därför måste det i varje enskilt fall göras bedömningar kring vilka åtgärder som behöver vidtas för att minimera risker för olyckor och skador. Aspekter att ta hänsyn till kan vara trafikens intensitet och hastighet förbi arbetsplatsen. Vilka skyddsanordningar som behövs för att skilja trafiken från arbetsplatsen varierar beroende på dess utformning och placering. Ju närmare arbetsplatsen skyddsanordningarna placeras ju tyngre behöver de vara för att ge ett bra skydd. En skyddsanordning som fungerar på en arbetsplats behöver inte vara lika effektiv på en annan.

Oavsett vilka skyddsanordningar som finns vid en arbetsplats är hastigheten på den passerande trafiken det som har störst betydelse för säkerheten. Låg hastighet innebär att risken för att fordon oavsiktligt kör in på arbetsplatsen minskar samtidigt som även buller och vibrationer från den passerande trafiken minskar när hastigheten sänks. Därför slås det fast i AFSen att det alltid är bra att hastigheten för den passerande trafiken blir så låg som möjligt ².

2.2 Utbildningskrav och särskild kompetens

Att känna till riskerna med sitt arbete och veta hur dessa ska hanteras är en viktig aspekt av att ha en god arbetsmiljö. Arbetsmiljölagen slår fast att det är arbetsgivarens ansvar att se till att arbetstagaren har den utbildning som behövs och att veta vad hen har

att iakttas för att undvika risker i arbetet. Vidare ska arbetsgivaren se till att arbetstagaren har god kännedom om de förhållanden under vilket arbetet bedrivs, att arbetstagaren upplyses om de risker som kan vara förbundna med arbetet samt att det endast är arbetstagare som har fått tillräckliga instruktioner får tillträde till områden där det finns en påtaglig risk för ohälsa eller olycksfall ³.

Exempel på hur detta kan tillämpas i praktiken är att när Trafikverket gör sina upphandlingar så ställer de kvar på entreprenörerna i kontrakten att de som utför vägarbetena ska ha en viss kompetens. Det handlar till exempel om att alla ska ha kunskap om hur en säker vägarbetsplats skapas samt samband mellan trafikstörande arbete och trafikanters behov av trafiksäkerhet och framkomlighet. För de som kan komma i direkt kontakt med trafiken finns det även krav på att de som utför arbetet ska känna till vilka risker som kan uppstå med passerande trafik och ha allmän kunskap om hur trafik- och vägmärkesförordningen gäller för arbetets utförande. Vid upphandling ställer även Trafikverket krav att på trafik- och skyddsanordningar ska kunna prissättas och ingå i anbud.

Generellt är utbildningsnivå god hos de tillsvidareanställda vägarbetarna. De brister som finns, finns oftast hos tillfällig personal som tas in vid till exempel arbetstoppar. Det är också den grupp som facket har svårast att nå ut till med information kring rättigheter och arbetsmiljö ⁴.

2.3 Olycksstatistik för vägarbetare

Under åren 2003-2015 sammanställde Trafikverket statistik på olyckor och dödsfall vid vägarbeten. Statistiken inkluderade både vägarbetare och trafikanter och byggde på uppgifter från olycksdatabasen STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) dit trafikolyckor rapporteras in av polis och akutsjukvård. För att en olycka ska synas i STRADAs statistik krävs det att det skett en personskada samt att det i rapporteringen framgår att olyckan är kopplad till ett vägarbete då olyckorna endast kan sökas fram genom fritext. Trafikolyckor som endast medför materiella skador eller så lindriga skador att sjukvård inte behövt i samband med händelsen, syns alltså inte i Strada. Detta gör att det inte går att få ut någon helt tillförlitlig statistik på hur många incidenter och olyckor som sker varje år i Sverige vid vägarbeten ⁵.

Under åren 2003-2015 skedde det dock minst 3958 olyckor med personsador som följd vid vägarbeten. I knappt 200 fall, eller 5 %, av dessa nästan 4000 olyckor var vägarbetare inblandade och i sex av fallen omkom en vägarbetare. Enligt statistiken från STRADA skadades drygt hälften av dessa 200 vid vinterväghållning. 31 % av olyckorna med vägarbetare inblandade skedde när de befann sig utanför ett

fordon, till exempel vid räckesuppsättning, inspektioner eller trafikreglering. Yrkeskategorin "vägtrafikvakter/flaggvakter" utgjorde 10 % av det totala antalet skadade vägarbetare vilket får anses vara en hög andel ⁶.

Av alla olyckor som inträffade under perioden 2003-2015 (både trafikanter och vägarbetare inräknat) stod de så kallade "upphinnandeolyckorna" för drygt 30 %. En upphinnandeolycka kan vara att en trafikant kör på ett långsamtgående väghållningsfordon bakifrån eller att någon en bil som sänkt hastigheten inför ett vägarbete bli påkörd av en annan bil bakifrån. Speciellt vanligt var denna typ av olyckor på statliga vägar med mycket trafik ⁷.

Efter 2015 saknas det sammanställd statistik från Trafikverket kring inrapporterade olyckor och dödsfall vid vägarbetsplatser. De olyckor som löpande rapporteras in i STRADA är belagda med sekretess och har därför inte gått att få ut när Seko efterfrågat materialet för att kunna göra en egen sammanställning av utvecklingen.

Ytterligare ett problem i rapporteringen av olyckor/incidenter/tillbud är att definitionen av vad de innebär ofta skiljer sig åt. Det leder till att det förekommer skillnader i vilka händelser som rapporteras in var och som vad. Ytterligare orsaker till skillnaderna i rapporteringen kan vara att arbetstagare är rädda för konsekvenser från entreprenörerna om de rapporterar in händelser, att händelser som inte medför skada på individ eller egendom inte ses som värda att rapportera, att det sker så många händelser varje dag att det inte finns tid att rapportera in alla eller att de som råkar ut för en händelse helt enkelt inte ser värdet i att rapportera. Det sista kan kopplas till att uppföljningen av rapporter uteblir och därmed effekten av rapporteringen ⁸.

2.3.1 Skadestatistik från Arbetsmiljöverket

Enliga arbetsmiljölagens 3 kap §3a gäller följande:

"En arbetsgivare ska utan dröjsmål underrätta den myndighet som regeringen bestämmer om dödsfall eller svårare personskada som har inträffat i samband med arbetets utförande.

En arbetsgivare ska också utan dröjsmål underrätta samma myndighet om skador i samband med arbetet som drabbat flera arbetstagare samtidigt och om tillbud som inneburit allvarlig fara för liv och hälsa."

2013-2018 gjordes det 770 stycken 3 3a anmälningar till Arbetsmiljöverket rörande anläggningarbete (SNI 42110) enligt nedan. Under perioden var den vanligaste orsaken till att en 3 3a anmälan gjordes händelser som faller under kategorin "Förklarad kontroll över fordon. Påkörd. Krock eller kollision"

Tabell 1

Tabell över 3 3a anmälningar rörande anläggningsarbete (SNI 42110) under 2013 - 2018 per typ av händelse

Källa: Arbetsmiljöverket

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Summa
Annan orsak som inte nämnts	12	10	21	26	32	17	118
Antändning. Rökutveckling. Kabelbrand. Antändning av ångor	3	1	2	4	2	4	
Attackerad av djur. Biten, riven, stångad	1	1
Avsiktlig eller oavsiktlig skada av annan person. Våld från brukare, elev, passagerare, arbetskamrat, patient eller vid omhändertagande.	.	1	.	.	.	3	
Föremål välter, tippas, ramlar, kastas, lossnar, slungas ut, tappas. Flygande föremål. Ras	11	10	26	28	25	20	120
Förlorad kontroll över fordon. Påkörd. Krock eller kollision		25		19	49	31	168
Gasexplosioner. Bergssprängning. Kemiska reaktioner. Fyrverkerier. Batterisprängning. Odetonerat sprängämne	4	7	4	12	7	6	40
Hot i samband med yrkesutövande. Hot från elev, anhörig eller brukare. Verbalt hot via telefon eller internet. Hot med tillhygge	7	9	5	5	11	5	42
Kemisk läcka. Inandning eller hudkontakt av kemiskt ämne	1	2	2	.	.	1	6
Kontakt med elektricitet. Elfel. Kortslutning. Strömöverslag. Ljusbåge. Trasiga sladdar eller annat elfel	3	3	5	4	8	4	27
Olycka vid hantering av maskinellt eller manuellt verktyg, eller föremål som hålls i handen. Knivskada. Sprutstick	3	6	9	9	3	8	38
Olyckor med stationära eller mobila maskiner där någon t. ex. glömt bryta el till maskin, manövrerat fel, fastnat i maskin	9	12	11	13	19	17	81
Person ramlar, faller, trillar eller tappar balansen	13	8	16	14	23	16	89
Snedtramp. Tunga lyft. Ryck eller stöt. Snedbelastning	.	.	3	1	2	6	12
Samtliga 3 3a	89	94	130	135	184	138	770

2.4 Hastighetsbestämmelser

Enligt svenska lag är det polisen som har i uppdrag att bevaka så att hastighetsbestämmelser följs i trafiken och att lagföra de som bryter mot dessa bestämmelser. Idag är bevakningen vid vägarbetsplatser näst in till obefintlig från polisens sida. Risken att som trafikant åka dit för att ha kört för fort förbi ett vägarbete är idag alltså mycket liten. Ytterligare en faktor som gör det svårt att sätta dit fartsyndarna förbi vägarbeten är hur hastigheten är skyltad. För att få sänka hastigheten förbi ett vägarbete krävs tillstånd från Trafikverket. Vanligast är att Trafikverket beviljar en så kallad rekommenderad hastighetssänkning, trafikmärke E11. Att få tillstånd för en absolut hastighetsbegränsning genom trafikmärke C31 är en betydligt mer byråkratisk process som oftast bara går igenom vid vägarbeten som pågår under en längre tid. Om en

trafikant kör snabbare än den rekommenderade hastigheten kommer denna inte kunna fällas för fortkörning även om polisen skulle notera detta. Polisen kan endast lagföra för fortkörning förbi en absolut hastighetsbegränsning. Att köra för fort förbi ett E11-märke kan bara leda till en påföljd om det sker en olycka i samband med det. Då klassas det som vårdslöshet i trafik.



E11



C31

Ett exempel på hur trafikanter inte alltid följer hastighetsbestämmelserna förbi en vägarbetsplats kommer från ett vägarbete i Stockholmstrakten under 2018. På en trefilig väg skulle ett körfält asfalteras och ett körfält blockerades av arbetsfordon. Alltså var endast ett körfält öppet för trafik. Arbetet skedde på natten för att påverka trafiken så lite som möjligt och hastigheten förbi arbetsplatsen var satt till 50 km/h. Den passerande trafiken respekterade dock inte den nya hastigheten utan körde förbi arbetsplatsen betydligt snabbare än 50 km/h enligt entreprenörens egna mätningar. Resultatet blev att det behövdes sättas upp bommar och att leda trafiken med en lotsbil förbi arbetsplatsen för att få ner hastigheterna ⁹.

2.5 Trafiksäkerhet på svenska vägar

2018 var ett mörkt år för trafiksäkerheten i Sverige. 324 personer miste livet på de svenska vägarna, en ökning med 29 % jämfört med 2017. Långt ifrån det delmål för Nollvisionen som säger högst 220 avlidna personer i trafiken under år 2020.

I en analys av trafiksäkerheten 2018 konstaterar Trafikverket bland annat att hastighetsefterlevnaden på framförallt de statliga vägarna är låg. Endast 45 % av trafikanterna håller sig inom hastighetsgränsen. I takt med att antalet manuella trafikkontroller har minskat har antalet hastighetskameror, så kallad Automatisk trafiksäkerhetskontroll (AKT) ökat på de svenska vägarna. Att använda sig av AKT är ett av de mest effektiva sätten som finns idag för att se till att trafikanter håller sig inom hastighetsgränserna. Varje år genomför Trafikverket en trafiksäkerhetsenkät bland allmänheten. I resultatet för 2018 uppgav 63 % av de svarande att de generellt tycker det är rimligt att sänka hastigheten på vägarna för att öka säkerheten ¹⁰.

2.6 Olika intressen ställs mot varandra

När ett nytt projekt ska sättas igång så sker en upphandling där de som rör över vägen, väghållaren, tar in anbud från olika entreprenörer. Trafikverket är den största enskilda väghållaren i Sverige och har ansvar för alla statliga vägar. Utöver Trafikverket är Sveriges alla kommuner stora väghållare och genomför därmed även många upphandlingar kring vägarbeten. När en upphandling sker kan intressen från trafikanter och vägarbetare, från väghållare och entreprenörer - ställas mot varandra. Medan trafikanternas intresse är att deras framkomlighet ska påverkas så lite som möjligt av ett arbete är vägarbetarnas intresse att ha en så god arbetsmiljö som möjligt. Ett exempel är att omledning av trafiken förbi en arbets-

plats kan vara det bästa ur ett arbetsmiljöperspektiv men det skapar samtidigt sämre framkomlighet och längre körtider vilket skapar irritation bland trafikanterna. Ett annat exempel är att när trafiken inte leds om har Trafikverket krav på att körbanan måste vara minst 3,5 meter bred för att även tung trafik ska kunna passera. Samtidigt ger såpass breda körbanor stora möjligheter för trafikanter att både försöka tränga sig förbi andra trafikanter men också hålla högra hastigheter än rekommenderat vilket skapar större risker för arbetstagarna. Ett tredje exempel är att ur ett arbetsmiljöperspektiv är det ofta positivt att det skapas köbildning innan trafiken passerar en arbetsplats då det automatiskt leder till att hastigheterna sänks. Samtidigt ökar det riskerna för trafikanterna då upphinnandeolyckor, dvs att bli påkörd bakifrån av ett fordon som kommer snabbt bakifrån och inte sänker hastigheten i tid, är den vanligaste typen av olyckor som de drabbas av i samband med trafikarbeten. Alternativa sätt för att kunna sänka hastigheten förbi vägarbeten kan vara att lägga ut farthinder på vägen för att tvinga trafikanterna att köra långsammare. Dock är det förenat med risker för arbetstagarna i samband med att de lägger ut och plockar in dessa farthinder eftersom de då ofta saknar ordentligt skydd mot passerande trafik.

2.7 Ständigt uppkopplade

En orsak till de ökade riskerna för vägarbetare och hårdare attityder från trafikanter är enligt flera personer som Seko pratat med i samband med framtagandet av denna rapport är den ständiga uppkopplingen. Mobilanvändning och GPS-styrning gör att trafikanter är allt mer stressade i trafiken och att förväntan på att en viss sträcka ska ha en viss körtid ökar. När det då dyker upp ett vägarbete som gör att restiden förlängs upplever många trafikanter en stress som gör att de visar mindre hänsyn till vägarbetarna. Att hålla sitt eget körschema är viktigare. Trafikanter blir arga på att vägarbeten är "i vägen" för dem vilket leder till att de kan köra förbi både vakter och rödljus samt in på arbetsområdena för att komma fram snabbare. Det leder till en tuffare arbetsmiljö där hot och våld ökar när trafikanter tar ut sin frustration över vägarbeten på de som arbetar där. Den nya lagen som trädde i kraft 1 februari 2018 och som säger att du inte får hålla din mobil i handen medan du kör bil har fått begränsad påverkan på trafiksäkerheten. Istället för att hålla mobilen i handen har många trafikanter istället börjat lägga den på sätet, eller i knät, vilket snarare gör att de får ännu sämre uppmärksamhet på den omgivande trafiken.

Vad säger Sekos medlemmar?

För Seko är det viktigt att lyssna på hur våra medlemmar upplever sin arbetsmiljö. Vårt uppdrag kommer från dem och genom att veta vad de tycker kan vi forma vårt arbete. Nedan följer en genomgång av svaren från den medlemsundersökning som genomfördes under maj 2019. Resultatet i sin helhet från undersökningen går att hitta i bilaga 1.

3.1 Utvecklingen över tid

Årets undersökning om arbetsmiljön för vägarbetare är den fjärde som Seko har genomfört under de tio senaste åren. Tre av frågorna har varit samma i alla undersökningarna och går därför att använda för att följa utvecklingen över tid. En utveckling som går åt fel håll.

Den första frågan som varit med i alla fyra undersökningar handlar om vilken hänsyn som trafikanterna tar till de som arbetar på vägen. I årets undersökning var det 35 % som ansåg att trafikanterna inte alls visar tillräckligt med hänsyn till de som arbetar på vägen medan 57 % ansåg att det visas ganska liten hänsyn. Det innebär att 92 % av de som svarande inte tycker att trafikanterna visar tillräckligt med hänsyn. Utvecklingen har legat relativt still sedan 2016, men jämfört med 2009 har det skett en ökning med 10 % av de som svarar att de inte tycker att trafikanterna tar tillräckligt med hänsyn.

Diagram 1a: Tycker du att trafikanterna tar tillräckligt med hänsyn till de som arbetar på vägen?

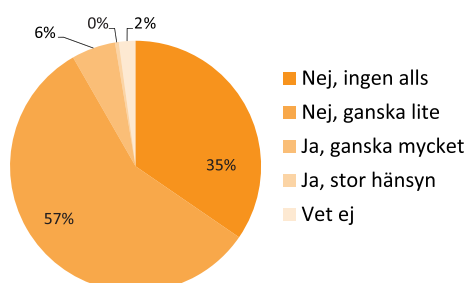
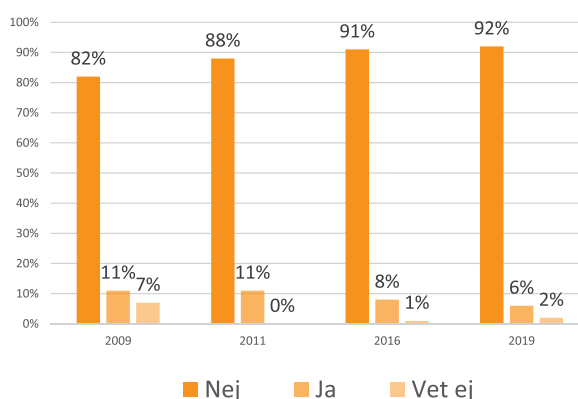


Diagram 1b: Tycker du att trafikanterna tar tillräckligt med hänsyn till de som arbetar på vägen?



Den andra frågan som kan jämföras över tid handlar om de svarande oroar sig för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet. I årets undersökning är det drygt nio av tio som någon gång oroar sig på grund av bristande säkerhet vilket är en alarmerande hög siffra, speciellt om den sätts i relation till hur det såg ut 2009. Då var det "bara" knappt varannan svarande som oroade sig för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet.

Diagram 2a: Händer det att du oroar dig för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet?

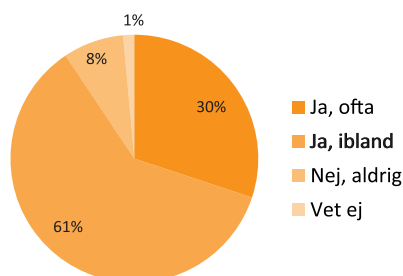
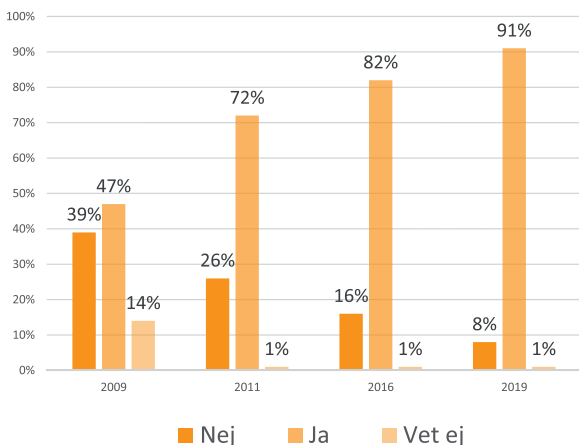
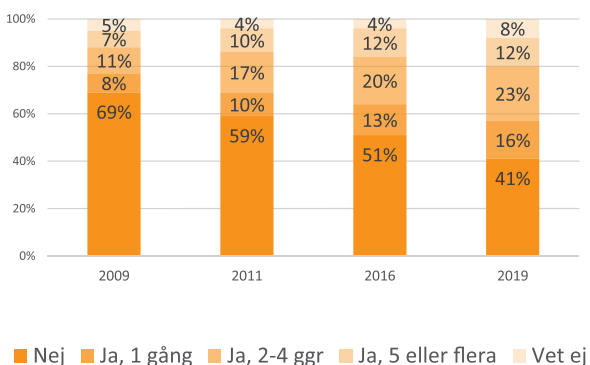


Diagram 2b: Händer det att du oroar dig för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet?



Den tredje frågan som går att jämföra över tid handlar om de svarande upplevt någon incident kopplat till trafiken på deras arbetsplatser under det senaste året. Även här har utvecklingen varit negativ. 2009 var det 69 % som svarade att de inte upplevt några incidenter, i årets enkät har den siffran sjunkit till 41 %. Jämfört med 2016 är det 6 % fler som svarar att de uppstått incidenter vid deras arbetsplatser.

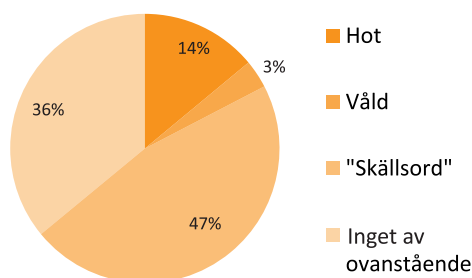
Diagram 3: Har det under det senaste året uppstått någon incident vid din arbetsplats som är relaterad till trafiken?



3.2 Hårdare attityder

Brist på hänsyn från trafikanter mot vägarbetarna visar sig inte bara genom att de inte respekterar hastighetsbegränsningar, det visar sig även genom trafikanters uppvisar ett allt allmänt aggressivt beteende. Av de som svarat på enkäten säger 14 % att de utsatts för hot från trafikanter under det senaste året och 4 % uppger att de utsatts för våld. 36 % svarade att de fått "skällsord" riktade mot sig.

Diagram 4: Har du under det senaste året upplevt följande från passerande trafikanter på din arbetsplats?



"En bilist som hoppade ur bilen och slog mig mot huvudet men jag hann ducka när jag visade vart han skulle åka."

"En kollega fick en örfil av en bilist"

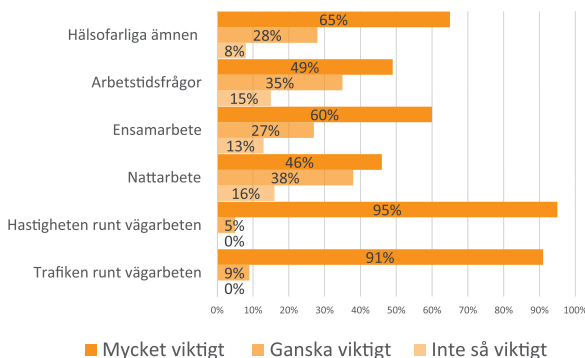
"En bilist stannade när jag gjorde tecken om att sänka hastigheten på Essingeleden, han och hans passagerare kom ut och uppträdde väldigt hotfullt men lämnade platsen när mina kollegor kom."

3.3 Arbetsmiljön

I undersökningen fick de svarande möjlighet att svara på hur viktigt de ansåg det var att komma tillrätta med ett antal olika arbetsmiljöproblem. Svarande lämnades på en sex-gradig skala där 1 stod för "inte så viktigt" och 6 stod för "mycket viktigt". I diagrammet nedan är de som svarade 1-2 (inte så viktigt) hopslagna, samma gäller för 3-4 (ganska viktigt) samt 5-6 (mycket viktigt).

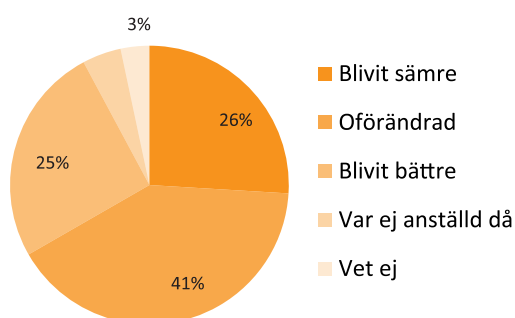
I svaren blir det tydligt att det är trafiken (91 %) samt hastigheten (95 %) runt vägarbeten som är det största arbetsmiljöproblemen enligt de svarande.

Diagram 5: Hur viktigt tycker du det är att komma tillrätta med följande arbetsmiljöproblem?



Gällande hur arbetsmiljön varit på de svarandes arbetsplats i år jämfört med tidigare år spretar svaren en aning. 41 % anser att den är oförändrad, 26 % att den blivit sämre medan 25 % anser att den blivit bättre. En av anledningarna till de delade uppfattningarna kan vara att många som arbetar på väg ofta befinner sig på olika arbetsplatser under ett år vilket också kan göra att arbetsmiljön är varierande.

Diagram 6: Hur tycker du att arbetsmiljön på dina arbetsplatser varit det senaste året jämfört med tidigare år?



3.4 En särskilt utsatt grupp - vägtrafikvakter

Resultatet från Sekos medlemsundersökning visar att den yrkesgrupp inom väg som är mest utsatt är vägtrafikvakterna. Då de endast representerar 5 % av de som har svarat på enkäten är det svårt att dra några statistiskt säkerställda slutsatser men går ändå att urskilja trender. I en mansdominerad bransch är det bland vägtrafikvakterna som det går att hitta de flesta kvinnor. Jämfört med populationen i stort är vägtrafikvakterna oftare yngre, har arbetat kortare tid i branschen och har otryggare anställningsformer så som timanställningar. Detta i kombination med att vägtrafikvakterna ofta står relativt oskyddade och kommer i närkontakt med trafikanterna gör dem extra utsatta. Några exempel där svaren från vägtrafikvakterna sticker ut är att 29 % svarar att de blivit utsatta för hot från trafikanter under det senaste året jämfört med 12 % i den totala populationen. Gällande våld är det 12 % av vägtrafikvakterna som uppger att de blivit utsatta för det under det senaste året jämfört med 3 % i den totala populationen. Även incidenter är betydligt vanligare förekommande bland vägtrafikvakterna. Här säger 81 % att det förekommit minst en incident kopplat till trafiken under det senaste året på deras arbetsplats. Det är att jämföra med 61 % bland alla svarande. På frågan ”Har det under det senaste året skett någon olycka vid din arbetsplats med personskador, på grund av den passerande trafiken?”

säger 38 % av vägtrafikvakterna att så har sett jämfört med 8 % av den totala populationen.

Nedan följer tre exempel på olyckor/incidenter från vägtrafikvakter:

”De är väl inte olyckor som jag har haft någon erfarenhet av, men de är mera att trafikanter är och kan vara väldigt provocerande vid ett vägarbete! Kan exempelvis öka hastigheten när dem närmar sig mig eller annan av mina kolleger som jobbar på vägen bara att visa att de är missnöjd över att vi råkar stå på vägen och gör vår uppgift!”

”Kollega som blev påkörd bakifrån när han stod vakt. Bilen gasade på, körde på honom så han flög en bit. Bilen smet och kollegan hamna på sjukhus”

”När en bilist körde över en flaggvakt och sen iskallt bara kör iväg som att inget hade hänt”

Diagram 7: Har du under det senaste året upplevt följande från passerande trafikanter på din arbetsplats?

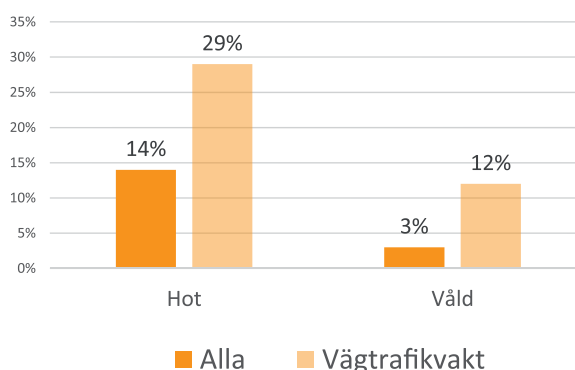


Diagram 8: Har det under det senaste året uppstått någon incident vid din arbetsplats som är relaterad till trafiken?

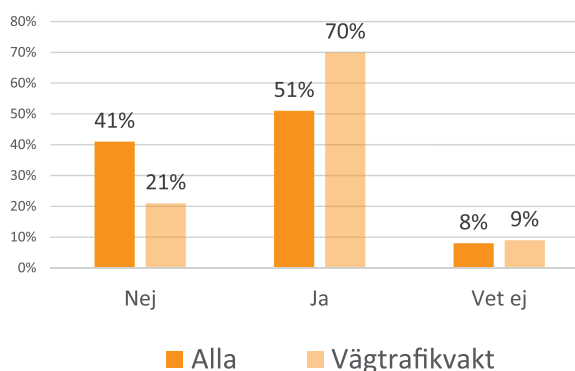
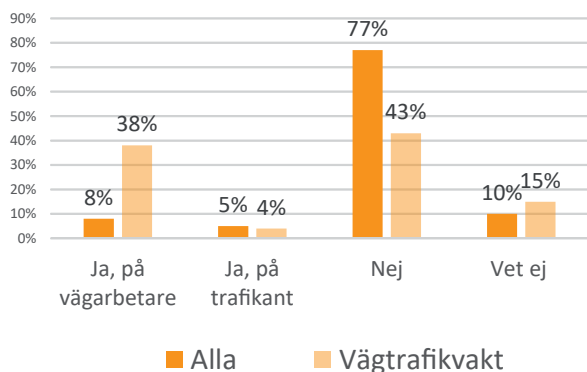


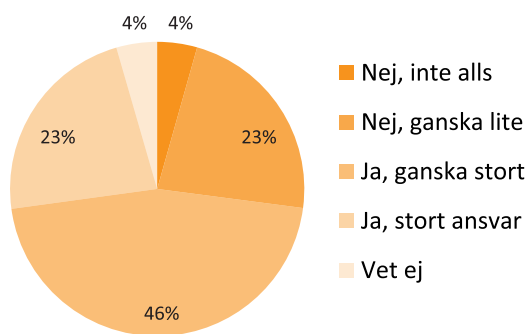
Diagram 9: Har det under det senaste året skett någon olycka vid din arbetsplats med personskador, på grund av den passerande trafiken?



3.5 Arbetsgivarnas ansvar

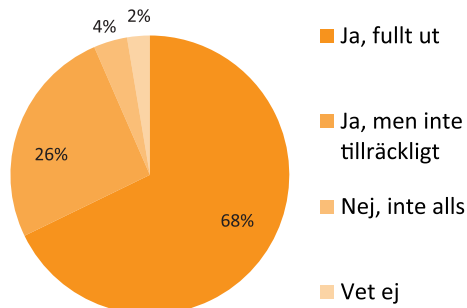
Arbetsgivarna (entreprenörerna) har ett stort ansvar gällande säkerheten vid vägarbetsplatser. Därför är det intressant att se hur Sekos medlemmar upplever att deras arbetsgivare sköter säkerhetsarbetet. 69 % menar att deras nuvarande arbetsgivare tar ett stort eller ganska stort ansvar för säkerheten medan det är 27 % som menar att arbetsgivaren tar lite eller inget ansvar alls.

Diagram 10: Tycker du att din nuvarande arbetsgivare tar tillräckligt med ansvar för säkerheten?



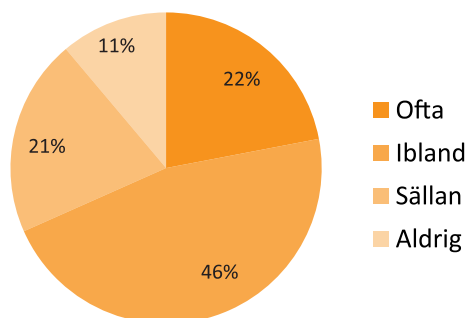
Arbetsgivaren är också ansvarig för att se till att arbetstagarna känner till de risker som kan vara förknippade med deras arbete samt att de har god kunskap om i vilka förhållande som arbetet ska utföras. Av de svarande Seko-medlemmarna är det 68 % som menar att deras arbetsgivare har gett dem den kompetens/utbildning som de behöver för att arbeta på väg. 26 % säger att de fått utbildning men att den inte har varit tillräcklig medan endast 4 % säger att de inte fått någon utbildning.

Diagram 11: Upplever du att din arbetsgivare har gett dig utbildning/kompetens för att du ska ha de kunskaper som behövs för att arbeta på väg?



Konkurrensen bland entreprenörer om att vinna attraktiva upphandlingar kan vara hård. Säkerhet kring vägarbete är något som kostar pengar och därför är just säkerheten något som arbetsgivare kan anse sig "spara in på" för att kunna lägga så låga upphandlingsbud som möjligt. En bild som bekräftas av Sekos medlemmar. 22 % anser att företag ofta prioriterar ner säkerheten vid vägarbeten för att hålla nere priser och vinna upphandlingar och 46 % menar att det sker ibland. Bara 11 % menar att de aldrig upplever att säkerheten prioriteras ned, medan 21 % säger att det sker sällan.

Diagram 12: Upplever du att säkerheten vid vägarbeten prioriteras ner av företag för att de ska kunna hålla nere priser och vinna upphandlingar?



3.6 Exempel från Sekos medlemmar

I undersökningen bad Seko de svarande att ge exempel på incidenter/olyckor/annan händelse som skett vid deras arbetsplats. Några av de svar som kom in var följande:

"Lagade vägsador på en Europaväg då en husbil passerade med sådan hastighet och så pass nära oss att backspeglarna slog av mössan på min kollega. Detta trots ordentlig skyltning och TMA."

"Kört av backspegel mot min arm, bröt armen"

"En bil kommer in på vårt arbetsområde (som är avstängt med grindar och i öppningen där vi tar in massatransporterna står en "soltavla". Bilen kör rakt igenom området, stannar bilen i den borte änden, går ur bilen och lyfter bort grindarna. Jag ropar åt föraren och undrar vad han gör, får till svar att det ska jag skita i !!! Han sätter sej i bilen och kör vidare med ett långfinger ut genom rutan."

"Cyklister inte tar någon hänsyn ska bara fram när man är vakt dumma kommentarer eller som alltid bilarna ska absolut fram visar man dom med en handvisning att dom ska köra sakta får man bara ett finger så gasar dom bara på."

"I Stockholm höll jag på att bli överkörd av en buss i linjetrafik som vägrade stanna trots flagga. Lite senare samma dag blev jag och min kollega hotad av en privatförare som ansåg att han hade förtur i kön, när vi nekade honom klev han ur bilen och började hota oss. En man från fräsen hjälpte oss att få undan den hotfulla mannen från oss."

"Blev påkörd av en bil som körde om kön."

"Fordon som flyttar på avstängning eller kör på gång- och cykelbanor"

"Kör tma och har fått diverse delar bortkörda från lastbilen, mestadels backspeglar. Folk som kört rakt in i arbetsområdet trots skyltning och tma, aggressiva människor som skriker o härjar och kör som dårar, sönderkörda skyltar, inte ens blåjuspersional (utan siren eller varningsljus) håller hastigheten vid ett vägarbetsområde."

"Cyklister som inte visar någon hänsyn"

I undersökningens frisvar inkom även flera förslag på åtgärder för att förbättra arbetsmiljön för vägarbetarna. Några exempel som kom in var:

"Hårdare straff vid hastighetsöverträdelse på arbetsplatser typ körkortsindragning."

"Se till att få sänkt farten på alla vägjobb till max 30km/tim där man är på vägbanan och eller rör sig på vägbanan. Dessutom jobba för onödigt skyltning, onödigt bruk av blix och rotationsljus så att respekten för detta stiger."

"Jag tror det är inte så bra om vi tror att det är dom och vi! Det kan är nog viktigare att skicka ut dessa frågor till bilisterna för att lära oss Hur dom tänker och Hur dom ser på oss. Om vi vill lära oss Hur vi uppfattas av dom som i slutändan har beställt jobbet av oss . Jag tror på ödmjukhet, och inte knutna nävar!"

"Ja att tempot är alldeles för högt för att hinna med och ofta jobbar man alldeles för många timmar utan att ha möjlighet att varesse paus eller matrast att äta möjligt vis en smörgås och någon dryck värst är vinter kallt och svårt med att kunna värma sig eller när det ösregnar och man kan inte byta kläder skor när dom är genom blöta har en liten bil plats för två personer men inte plats för något mer har flakbil som ska rymma ta mattrial"

"Arbetar i mindre handgång där vi ofta är på många olika arbetsplatser på en dag. Och den skyltning och säkerhet vi har är den vi sköter själva. Är lågt intresse från företagets sida för vår säkerhet och ofta en ganska nonchalant inställning. Upplever att bilister har blivit mycket hetsigare och stressade på senare år och struntar fullständigt i oss som arbetar på vägarna. Bara de kommer fram i tid."

"Trafikverket är det stora problemet mot säkerheten för oss som är på vägen. Vi får inte sänka hastigheten tex bara rekommenderad. Å trafikanten får ej hindras enligt TRV"

"Trafikverket måste ta sitt ansvar och inte slå ifrån sig frågan. Dels måste man se över hur upplägget vid upphandlingar ser ut så det inte lönar sig att pruta på säkerhet. Dels så måste lagstiftarna skärpa straffen för trafikbrott i samband med vägarbete."

"Om möjlighet finns, så ska trafiken ledas om!!"

"Trafikanterna idag har väldigt dålig respekt, vi jobbar ju oftast och hårdast gör trafikanterna säkerhet därför borde det inte vara så svårt att ta hänsyn till våran säkerhet oxå. Men inga fall ses man fara som ett stort hinder för alla dessa trafikanter."

"Regler borde ändras så att skyltning med rekommenderad hastighet tas bort. Det borde vara tillfälligt sänkt hastighet så åtminstone polisen kan göra något vid hastighetsöverträdelse."

MED FARA FÖR LIVET

"Hälsosfarliga ämnen i asfaltsröken borde kollas. Kom gärna ut och gör prover. Mycket återvinningsmaterial i nyttillverkad asfalt. Tex fräsmassor som kan innehålla tjärasfalt, tungmetaller och andra skadliga partiklar. Den som arbetar med packning av asfaltsbeläggningar utsätts för väldigt hög exponering för vibrationer. Speciellt från "asfaltspaddan" som saknar vibrationsdämpare. Kollar man märkningen på en asfaltspadda/markvibrator så är vibrationsexponeringen beräknad på packning av grus. Det är mycket stor skillnad mot att ex padda 3 cm toppad asfalt på befintlig beläggning. Gör gärna tester av vibrationsexponering."

"Pressade tidsplaner och underbanning bidrar till enorm stress vilket gör att man många gånger inte inser hur när katastrof det verkligen är."

"Tyvärr så har det blivit att trafikanter visar mindre och mindre hänsyn vid vägarbeten, har arbetat på väg till och från sen 2002 och tycker att det har blivit sämre. Arbetsgivarna gör mycket för att det ska bli säkrare men trafikanterna visar så lite hänsyn och respekt idag! Dom ska bara fram till varje pris. Sorgligt är det!"

"Säkerhet måste få kosta!! Går ej att spara på."

"Det måste till någon form av regeländring. Så man får sänka hastigheten ytterligare på vägarbetsplatser. Tex ner till 30 km/h. Plus att polisen kan hjälpa till att ställa upp portabla fartkameror, vid arbeten på motorväg. Då hade folk saktat ner!"

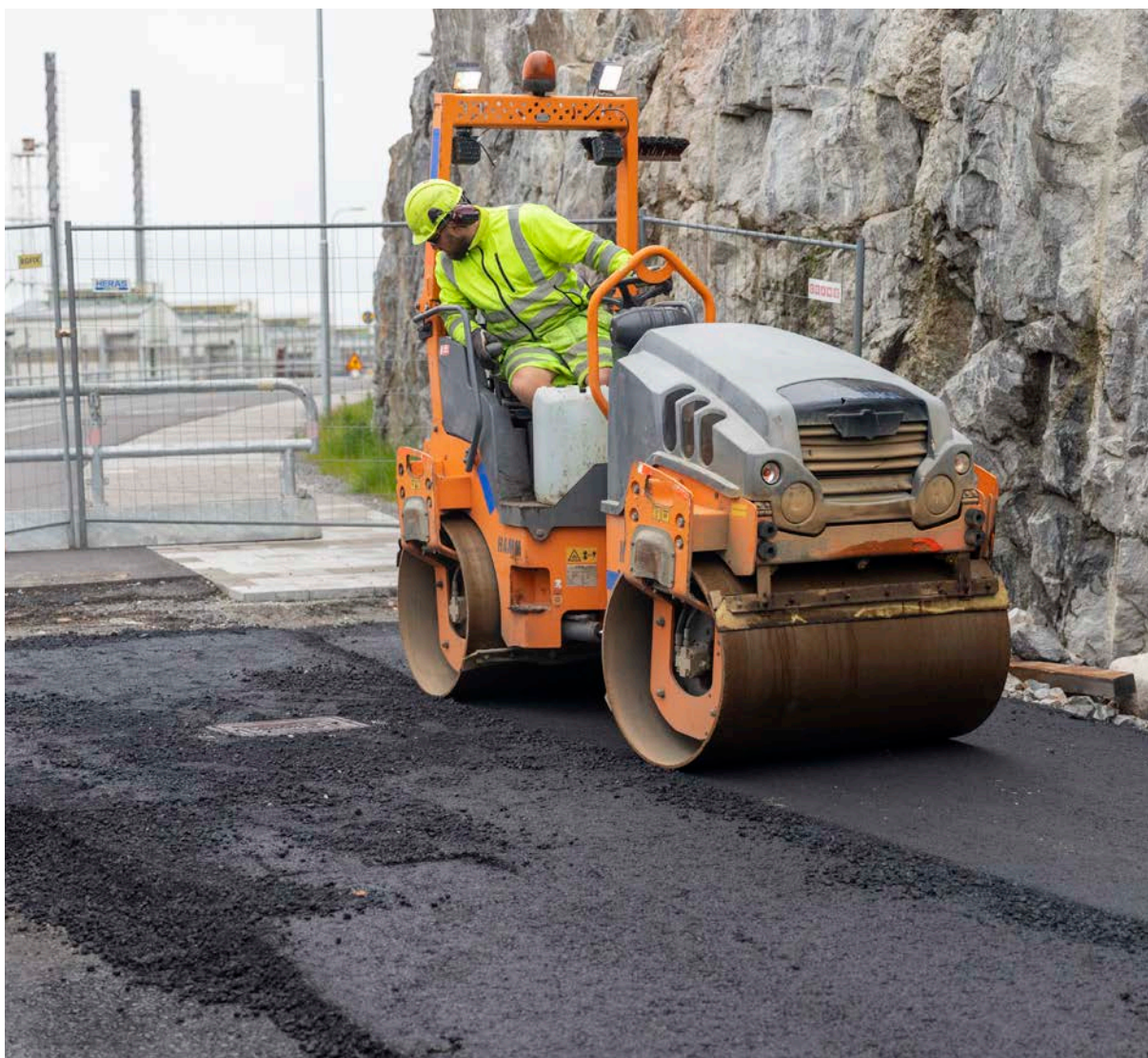


Foto: Johan Lundh, Seko

Slutsatser

4 Vad behöver göras?

Resultatet från Sekos medlemsundersökning är tydligt - att arbeta vid vägen är förenat med fara för livet. 92 % av de svarande på undersökningen menar att trafikanterna inte tar tillräckligt med hänsyn till de som arbetar vid vägen, 91 % oroar sig för sin säkerhet och över hälften har varit med om minst en incident på deras arbetsplats under det senaste året.

För att skapa en säker arbetsmiljö för vägarbetare finns det inga quick-fix lösningar. Istället krävs samarbete då vägarbetarnas arbetsmiljö styrs av beslut och agerande av en rad olika aktörer. Aktörer som ibland har gemensamma intressen, men ibland har intressen som ligger i konflikt. Aktörerna kan delas in i fyra olika grupper: Entreprenörer, vägghållare, trafikanter och politiken.

Idag fungerar det så att vägghållarna, t ex Trafikverket, sätter upp ett antal krav på de entreprenörer som ska sköta vägunderhållet åt dem. Kraven styrs i stor grad av gällande arbetsmiljölagstiftning men vägghållarna kan även sätta upp egna krav. Samtidigt som vägghållarna ställer krav på entreprenörerna behöver de även ta hänsyn till trafikanternas intresse av framkomlighet. Entreprenörerna tävlar mot varandra för att vinna upphandlingen av ett visst arbete vilket får dem att försöka lägga så låga bud som möjligt på att utföra arbetet. De konkurrerar med priset. När kostnader ska hållas nere är det lätt att säkerheten får stå tillbaka. Det blir speciellt vanligt i kedjor med underleverantörer. För även om de stora bolagen i Sverige idag ofta arbetar aktivt med att skapa en god arbetsmiljö för sina anställda har de ofta sämre kontroll på arbetsmiljön hos sina underentreprenörer. Vägghållarna å sin sida saknar ofta tillräckligt med resurser för att åka ut på arbetsplatser för att kontrollera att entreprenörerna följer de krav som är avtalade i kontraktet.

Samtidigt blir trafikanter allt mer stressade i trafiken och ofta ser de bara ett vägarbete som ett hinder på deras färd. För att komma fram så snabbt som möjligt struntar trafikanterna ofta i de gällande hastighetsbegränsningarna, något som idag är relativt riskfritt då polisen har ytterst lite resurser för att ta fast fartsyndarna. Och i de fall en trafikant åker fast är bötesbeloppen inte högre än vid en "normal" fortkörning.

Politiken i sin tur är ansvariga för att stifta de lagar

som gäller i trafiken och därmed också vilka påföljder som ska finnas för de som bryter mot lagarna. Dessutom är det politiken som sätter budget genom regleringsbrev för både Trafikverket och för Arbetsmiljöverket. Hur mycket pengar dessa myndigheter får påverkar vilka möjligheter det har att prioritera till exempel kontrollverksamhet men för Trafikverket också vad ett projekt kan få kosta.

Åtgärderna som följer nedan är sådan som tillsammans kan hjälpa till att skapa en säker arbetsmiljö för vägarbetare.

4.1 Omled trafiken

Omledning, det vill säga att trafiken helt stängs av förbi en vägarbetsplats och i stället leds om via en alternativ väg, är ofta det bästa sättet att få ner antalet olyckor. Därför bör detta alltid vara huvudalternativet, framförallt vid arbete på större vägar. Här måste en säker arbetsmiljö vara överordnat trafikanterna kan få längre körtid.

4.2 Paket för lägre hastigheter

Det finns ett antal olika åtgärder som skulle kunna göra så att hastigheterna sjunker runt vägarbeten.

- Absoluta hastighetsbestämmelser ska vara norm förbi en vägarbetsplats. För att möjliggöra det behöver byråkratin kring att få tillstånd för absoluta hastighetsbestämmelser minskas.
- Absoluta hastighetsbestämmelser möjliggör för polisen att bötfälla fartsyndare. För att polisen ska kunna genomföra fler fartkontroller runt vägarbeten behöver de få resurser att kunna prioritera den arbetsuppgiften.
- Hastighetsbevakningen vid vägarbetsplatser kan också skötas av mobila vägkameror - fartkameror - som mäter hastigheten på passerande fordon. I de fall hastighetsgränsen överträds ska det vara möjligt att bötfälla i efterhand.
- Idag är det samma bötesbelopp för att köra för fort i "normal" trafik som förbi ett vägarbete. Det ska kännas att bryta mot hastighetsbestämmelserna förbi ett vägarbete och därför måste det till kraftigt höjda böter. Förutom höjda böter bör det även vara möjligt att få sitt körkort indraget om man kör mer än 20 km/h för fort oavsett hastighetsgräns. Det vill säga samma regler som gäller på vanliga vägar på sträckor där hastighetsgränsen är 30 km/h.

- Användning av bommar och rödljus behöver bli vanligare för att kontrollera trafiken där det behövs. Komplettera dessa med digitala skyltar som räknar ner tiden innan trafiken släpps på nästa gång.
- Hastighetsdisplayer som visar i vilken hastighet som passerande fordon kör.

4.3 Opinionsbildning mot trafikanter

Att många trafikanter saknar respekt för vägarbetare är tydligt i Sekos undersökning. Framförallt visar det sig genom att de inte håller ner hastigheten förbi vägarbetsplatserna men även genom att vägarbetare får ta emot skällsord, hot och i vissa fall även våld.

- "Arbete på väg" bör bli en ny del av teorin för att få körkort. Genom att alla som tar körkort får kunskap om hur man som trafikant bör agera när man passerar ett vägarbete och riskerna som följer om man inte följer trafikregleringen vid arbetsplatserna, kan beteendemönster skapas. Framtida trafikanter får kunskap om vikten att sakta ner när de passerar vägarbetsplatser.
- Det behövs satsningar på opinionsbildande insatser mot trafikanter för att informera om betydelsen att ta hänsyn när de passerar en vägarbetsplats. Det är trafikanternas ansvar att vägarbetarna kommer hem tryggt på kvällen. Genom att trafikanter inte hålla sig till de regler som gäller i trafiken riskerar de vägarbetarnas liv.

4.4 Ställa krav på upphandling och kontroller av arbetsplatser

- Arbetsmiljön för vägarbetare får aldrig vara en parameter som det går att skära ner på för en entreprenör för att vinna en upphandling med det lägsta budet. För att undvika detta är en lösning att trafiksäkerhetshöjande åtgärder läggs utanför kontraktet och att det redan från början är prissatt av väghållaren.
- Långa entreprenörsled med många underentreprenörer som utför arbetet minskar möjligheterna att kontrollera att arbetsmiljölagen följs på en arbetsplats och gör det svårare att ställa någon till ansvar vid brister. Därför bör det inte vara tillåtet med fler än två entreprenörsled.
- Väghållarna och även Arbetsmiljöverket måste bli bättre på att genomföra inspektioner av vägarbetsplatser och kunna satsa mer resurser på det. Idag är inspektionsverksamheten om entreprenörer uppfyller arbetsmiljökraven relativt obefintligt i förhållande till antal arbetsplatser.
- Reglerna som ska skydda de som arbetar på väg men även trafikanter bör vara generella så långt som möjligt. Idag skiljer sig kraven åt när till exempel Trafikverket genomför upphandlingar beroende på vägklass. Resultatet blir att det finns kompletterande krav och undantagsregler på regionalnivå som inte alltid är samordnade mellan regioner. Det leder till att liknande kontrakt kan ställa olika krav på entreprenörerna beroende på vart arbetet utförs.



Foto: Johan Lunch, Seko

Sekos krav

Utifrån resultatet av medlemsundersökningen samt analysen och slutsatserna har Seko fyra krav på vad som måste till för skapa en säker arbetsmiljö för väg-arbetare

Väghållaren ska alltid avleda trafiken från vägarbetsplatser vid större vägar

Omledning, det vill säga att trafiken helt stängs av förbi en vägarbetsplats och i stället leds om via en alternativ väg, är ofta det bästa sättet att få ner antalet olyckor. Därför bör detta alltid vara huvudalternativet, framförallt vid arbete på större vägar.

Ta fram ett paket av åtgärder för att få ner hastigheten kring vägarbetsplatser

Trafikanter kör ofta för fort förbi vägarbetsplatser. För att få ner hastigheterna måste ett antal åtgärder till så som absoluta hastighetsbestämmelser, fartkameror och utökad hastighetsbevakning samt kraftigt höjda bötesbelopp.

Opinionsbilda mot trafikanter

Det behövs satsningar på opinionsbildande insatser riktade mot trafikanter för att informera om betydelsen att ta hänsyn när de passerar en vägarbetsplats. Det kan till exempel ske genom att momentet "arbete på väg" införs som en del av körkortsteorin

Kostnader för säkerhetsåtgärder ska prissättas av väghållarna

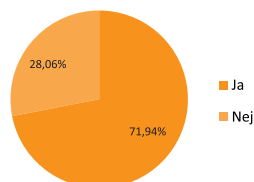
Arbetsmiljön för vägarbetare får aldrig vara en parameter som det går att skära ner på för en entreprenör för att vinna en upphandling med det lägsta budet. För att undvika detta är en lösning att trafiksäkerhetshöjande åtgärder läggs utanför kontraktet och att det redan från början är prissatt av väghållaren.

Referenser

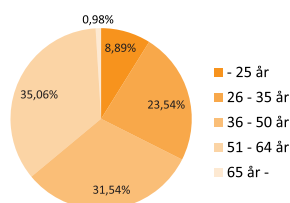
- ¹ <https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/publikationer/foreskrifter/byggnads--och-anlaggningsarbete-afs-19993-foreskrifter/> *Maj 2019*
- ² Föreskrifter för Byggnads- och anläggningsarbete (AFS 1999:3)
- ³ Arbetsmiljölagen 3 kap § 3
- ⁴ Säkerhet vid väg- och spårarbete - VTI rapport 825 (2014), sid 32
- ⁵ Trafikolyckor vid vägarbeten 2003-2015 - Trafikverket publikation 2016:122
- ⁶ Trafikolyckor vid vägarbeten 2003-2015 - Trafikverket publikation 2016:122
- ⁷ Trafikolyckor vid vägarbeten 2003-2015 - Trafikverket publikation 2016:122
- ⁸ Säkerhet vid väg- och spårarbete - VTI rapport 825 (2014), sid 31-32
- ⁹ <http://sbsv.se/project/vagbom-vid-vagarbeten-med-flera-korfalt/> *2019-05-24*
- ¹⁰ Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018 - Trafikverket publikation 2019:090

Bilaga 1 – Medlemsundersökning

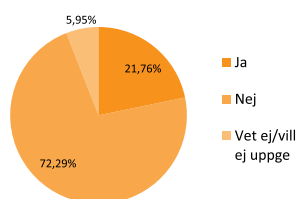
1. Har du arbetat med vägarbeten under det senaste året?	Alla	
Ja	1 128	71,94%
Nej	440	28,06%
Totalt	1 568	



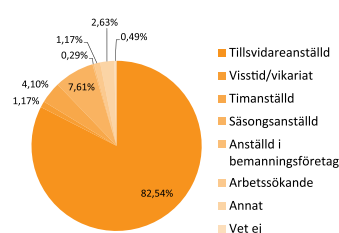
2. Hur gammal är du?	Alla	
- 25 år	91	8,89%
26 - 35 år	241	23,54%
36 - 50 år	323	31,54%
51 - 64 år	359	35,06%
65 år -	10	0,98%
Totalt	1 024	



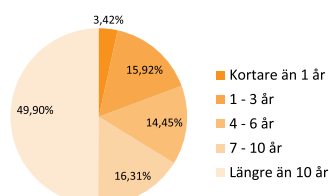
3. Har du ett förtroendeuppdrag inom Seko?	Alla	
Ja	223	21,76%
Nej	741	72,29%
Vet ej/vill ej uppge	61	5,95%
Totalt	1 025	



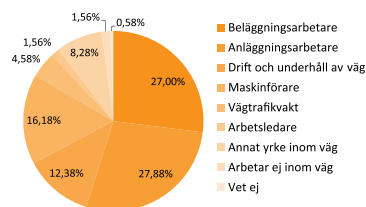
4. Vilken är din nuvarande anställningsform?	Alla	
Tillsvidareanställd	846	82,54%
Visstid/vikariat	12	1,17%
Timanställd	42	4,10%
Säsongsanställd	78	7,61%
Anställd i bemanningsföretag	3	0,29%
Arbetssökande	12	1,17%
Annat	27	2,63%
Vet ej	5	0,49%
Totalt	1 025	



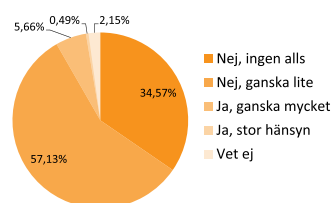
5. Hur länge har du arbetat inom vägbranschen?	Alla	
Kortare än 1 år	35	3,42%
1 - 3 år	163	15,92%
4 - 6 år	148	14,45%
7 - 10 år	167	16,31%
Längre än 10 år	511	49,90%
Totalt	1 024	



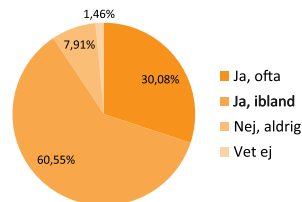
6. Vilken yrkeskategori tillhör du huvudsakligen?	Alla	
Beläggningsarbetare	277	27,00%
Anläggningsarbetare	286	27,88%
Drift och underhåll av väg	127	12,38%
Maskinförare	166	16,18%
Vägtrafikvakt	47	4,58%
Arbetsledare	16	1,56%
Annat yrke inom väg	85	8,28%
Arbetar ej inom väg	16	1,56%
Vet ej	6	0,58%
Totalt	1 026	



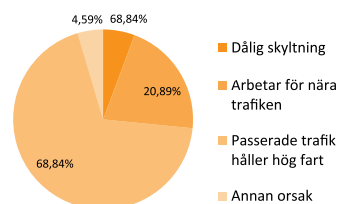
7. Tycker du att trafikanterna tar tillräckligt med hänsyn till de som arbetar på vägen?	Alla	
Nej, ingen alls	354	34,57%
Nej, ganska lite	585	57,13%
Ja, ganska mycket	58	5,66%
Ja, stor hänsyn	5	0,49%
Vet ej	22	2,15%
Totalt	1 024	



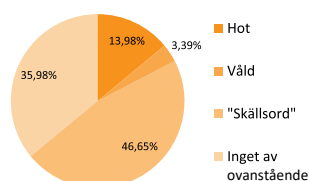
8. Händer det att du oroar dig för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet?	Alla	
Ja, ofta	308	30,08%
Ja, ibland	620	60,55%
Nej, aldrig	81	7,91%
Vet ej	15	1,46%
Totalt	1 024	



9. Om ja på fråga 8, vad beror oron på? <i>Möjligt att välja mer än ett alternativ</i>	Alla	
Dålig skyltning	68	5,68%
Arbetar för nära trafiken	250	20,89%
Passerade trafik håller hög fart	824	68,84%
Annan orsak	55	4,59%
Totalt	926	

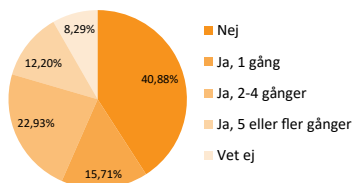


10. Har du under det senaste året upplevt följande från passerande trafikanter på din arbetsplats? <i>Möjligt att välja mer än ett alternativ</i>	Alla	
Hot	169	13,98%
Våld	41	3,39%
"Skällsord"	564	46,65%
Inget av ovanstående	435	35,98%
Totalt	1 026	

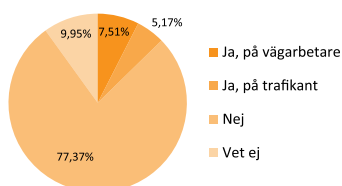


MED FARA FÖR LIVET

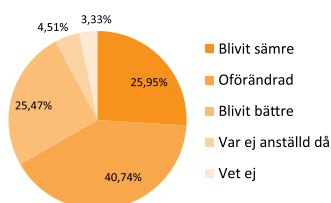
11. Har det under det senaste året uppstått någon incident vid din arbetsplats som är relaterad till trafiken?	Alla	
Nej	419	40,88%
Ja, 1 gång	161	15,71%
Ja, 2-4 gånger	235	22,93%
Ja, 5 eller fler gånger	125	12,20%
Vet ej	85	8,29%
Totalt	1025	



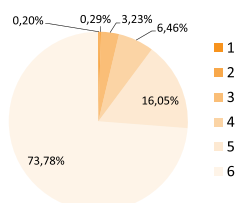
12. Har det under det senaste året skett någon olycka vid din arbetsplats med personskador, på grund av den passerande trafiken?	Alla	
Ja, på vägarbetare	77	7,51%
Ja, på trafikant	53	5,17%
Nej	793	77,37%
Vet ej	102	9,95%
Totalt	1 026	



13. Hur tycker du att arbetsmiljön på dina arbetsplatser varit det senaste året jämfört med tidigare år?	Alla	
Blivit sämre	265	25,95%
Oförändrad	416	40,74%
Blivit bättre	260	25,47%
Var ej anställd då	46	4,51%
Vet ej	34	3,33%
Totalt	1 021	

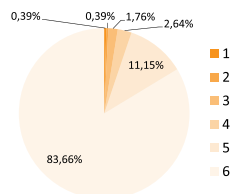


14. 1 - Hur viktigt tycker du det är att komma tillrätta med följande arbetsmiljöproblem? <i>1= inte så viktigt, 6= mycket viktigt</i>	Alla	
TRAFIKEN RUNT VÄGARBETEN		
1	2	0,20%
2	3	0,29%
3	33	3,23%
4	66	6,46%
5	164	16,05%
6	754	73,78%
Totalt	1 022	



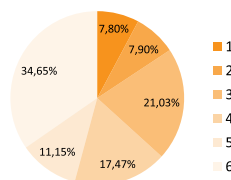
14. 2 - Hur viktigt tycker du det är att komma tillrätta med följande arbetsmiljöproblem?
1= inte så viktigt, 6= mycket viktigt

		Alla	
HASTIGHETEN RUNT VÄGARBETEN			
1	4	0,39%	
2	4	0,39%	
3	18	1,76%	
4	27	2,64%	
5	114	11,15%	
6	855	83,66%	
Totalt	1 022		



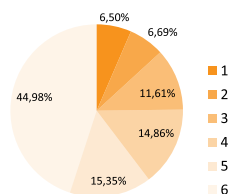
14. 3 - Hur viktigt tycker du det är att komma tillrätta med följande arbetsmiljöproblem?
1= inte så viktigt, 6= mycket viktigt

		Alla	
NATTARBETE			
1	79	7,80%	
2	80	7,90%	
3	213	21,03%	
4	177	17,47%	
5	113	11,15%	
6	351	34,65%	
Totalt	1 013		



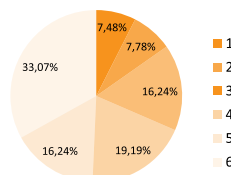
14. 4 - Hur viktigt tycker du det är att komma tillrätta med följande arbetsmiljöproblem?
1= inte så viktigt, 6= mycket viktigt

		Alla	
ENSAMARBETE			
1	66	6,50%	
2	68	6,69%	
3	118	11,61%	
4	151	14,86%	
5	156	15,35%	
6	457	44,98%	
Totalt	1 016		



14. 5 - Hur viktigt tycker du det är att komma tillrätta med följande arbetsmiljöproblem?
1= inte så viktigt, 6= mycket viktigt

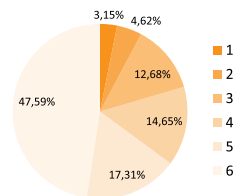
		Alla	
ARBETSTIDSFRÅGOR			
1	76	7,48%	
2	79	7,78%	
3	165	16,24%	
4	195	19,19%	
5	165	16,24%	
6	336	33,07%	
Totalt	1 016		



14. 6 - Hur viktigt tycker du det är att komma tillrätta med följande arbetsmiljöproblem?

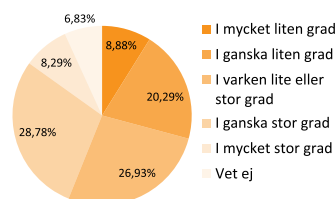
1= inte så viktigt, 6= mycket viktigt

	Alla	
HÄLSOFARLIGA ÄMNEN		
1	32	3,15%
2	47	4,62%
3	129	12,68%
4	149	14,65%
5	176	17,31%
6	484	47,59%
Totalt	1 017	



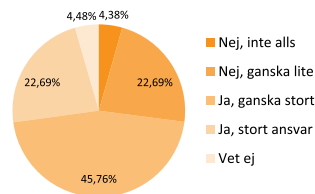
15. I vilken grad tycker du att man satsar tid och pengar på arbetsmiljön vid din arbetsplats?

	Alla	
I mycket liten grad	91	8,88%
I ganska liten grad	208	20,29%
I varken lite eller stor grad	276	26,93%
I ganska stor grad	295	28,78%
I mycket stor grad	85	8,29%
Vet ej	70	6,83%
Totalt	1 025	



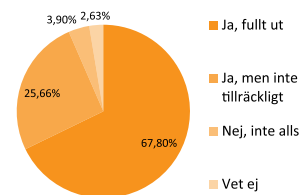
16. Tycker du att din nuvarande arbetsgivare tar tillräckligt med ansvar för säkerheten?

	Alla	
Nej, inte alls	45	4,38%
Nej, ganska lite	233	22,69%
Ja, ganska stort	470	45,76%
Ja, stort ansvar	233	22,69%
Vet ej	46	4,48%
Totalt	1 027	



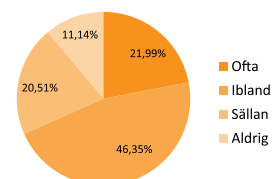
17. Upplever du att din arbetsgivare har gett dig utbildning/kompetens för att du ska ha den kunskap som krävs för att arbeta på väg?

	Alla	
Ja, fullt ut	695	67,80%
Ja, men inte tillräckligt	263	25,66%
Nej, inte alls	40	3,90%
Vet ej	27	2,63%
Totalt	1 025	



18. Upplever du att säkerheten vid vägarbete prioriteras ner av företag för att de ska kunna hålla nere priser och vinna upphandlingar?

	Alla	
Ofta	223	21,99%
Ibland	470	46,35%
Sällan	208	20,51%
Aldrig	113	11,14%
Totalt	1 014	



Seko
Box 1105
111 81 Stockholm
seko@seko.se
www.seko.se