

Vägen som arbetsplats **Föredrag vid asfaltdagarna 19-20-21 november 2002**

Arbete i trafikmiljö

Vid arbete på väg är passerande fordon en ständig riskfaktor. Bakom förhållandevis enkla avspärningar skall arbete utföras samtidigt som fordon passerar förbi, ofta i hög fart. Ett självklart krav är att vägarbetaren skall kunna arbeta utan risk för påkörning.

Asfaltarbetaren upplever sitt arbete som fritt omväxlande, självstyrande och ett skapande arbete. Negativt är oron för att bli påkörd och trafikantbeteenden som man inte kan lita på.

Man upplever att alltför ofta blir säkerheten för dåligt tillgodosedd på bekostnad av trafikanternas behov av framkomlighet.

Klart är att för asfaltpersonal som arbetar med utläggning är trafiken en stor risk. I SBUF-rapporten "Arbetsmiljö för asfaltpersonal" svarar 80 % att trafik vid beläggningsarbete är ett betydande arbetsmiljöproblem.

Trafikmiljön är ett alltid aktuellt ämne för asfaltpersonal. Den olycka som kostade en medarbetare på Skanska livet har medfört att ämnet är högaktuellt. Det har skrivits många artiklar om händelsen och dom flesta av er vet säkert vad det handlar om så jag skall inte fördjupa mig i att beskriva händelsen ifråga.

Dock måste nämnas att bilisten i fråga har spårats och det visade sig vara en narkotikamissbrukare som är välkänd av polisen. Det aktualiserar frågan om dom som påverkade av alkohol eller andra droger kör omkring på våra vägar. Hur många det är vet man med säkerhet inte, men det är känt att det är ett ökande antal.

Regelverk

Regelverket är tillräckligt, följ reglerna

Arbetsmiljön regleras genom **Arbetsmiljölagen** och kompletterande **Författningssamlingar, AFS**. Arbetsmiljölagen är väldigt tydlig och lägger ett absolut ansvar på arbetsgivaren att skapa en arbetsplats som undanröjer risken för olycksfall och arbetsjukdomar. I den nya utgåvan som gäller från 1 augusti 2002 finns viktiga förändringar. Efter krav från EU-kommissionen har arbetsmiljölagen ändrats.

En utgångspunkt är att när arbetsgivaren vidtar förebyggande åtgärder, så skall allt sådant som kan leda till ohälsa eller olycksfall ändras eller ersättas så att risken för ohälsa eller olycksfall undanröjs.

Arbetsgivaren ska också se till att endast arbetstagare som fått tillräckliga instruktioner får tillträde till områden där det finns en påtaglig risk för ohälsa eller olycksfall.

Föreskrifter som i första hand gäller

AFS 2001:1 ”Systematiskt arbetsmiljöarbete”. Krav finns bl.a. på att göra riskinventering, som skall utgöra underlag för åtgärdsförslag. Vidare finns krav på att upprätta dokument som visar hur man hanterar situationen när det har inträffat en olycka, krishantering.

AFS 1999:3 ”Byggnads och anläggningsarbete”

I föreskriften finns krav på att ta fram en arbetsmiljöplan, där man visar hur arbetsmiljöorganisationen är uppbyggd, vem som har samordningsansvaret m.m.

I föreskriftens 81a § behandlas arbete med passerande trafik. Som första åtgärd för att skydda vägarbetaren anges omledning av trafik. Jag undrar: Hur används/kommer föreskriften att användas i det förebyggande arbetet för att kvalitetssäkra arbetsmiljön?

AFS 1999:7 Första hjälpen och krishantering

I föreskriften finns krav på att personal skall utbildas i första hjälpen och krishantering. Arbetsgivaren har skyldighet att ha rutiner för hantering av uppkomna kriser, till exempel arbetsolycka. Företagshälsovården är en mycket bra hjälp i sådana situationer. Vid olyckan på E 4 vid Kungens kurva samarbetade entreprenören, Skanska och företagshälsovårdspartnern Previa mycket bra, vilket gjorde att inblandade togs om hand mycket proffsigt.

Exempel på punkter i en checklista för åtgärder vid större olyckor

1. Larma räddningstjänsten 112
2. Första hjälpen
3. Se till att någon följer den skadade till sjukhus
4. Kontakta arbetsmiljöingenjör, personalman, arbetschef, informationschef
5. Säkra olycksplatsen
6. Ring Arbetsmiljöinspektionen
7. Kontakta anhörig
8. Samla alla berörda
9. Erbjud nödvändigt stöd
10. Låt alla få möjlighet att kontakta anhöriga
11. Kontaktnät för kvällen
12. Info om stressreaktioner
13. Bestäm tid för återsamling nästa dag
14. Kontakta företagshälsovården för medverkan
15. Se till att anhöriga till skadade/döda får besök av företagsrepresentant
16. Håll kontakt med sjukhuset om den skadades tillstånd
17. Kontakt med massmedia
18. Anmälan om arbetsskada
19. Utredning om olyckan

Trafikanordningsplan

Erfarenheter bland företagen som sysslar med beläggningsverksamhet är att trafikanordningsplan planeras i ganska hög utsträckning och att det är vanligt att personella resurser avsätts till detta. Däremot följs den inte upp i samma utsträckning till exempel avseende kvalitet. Det tyder på att dom interna rutinerna behöver ses över och att rutiner införs för t.ex. kvalitetskontroll

Utmärkning vid vägarbete

- En situation som upplevs som spec.farlig är när man skall börja skylta, Dom första skyltarna är värst. Det kanske finns behov av nya rutiner?

Starkt önskemål

- Vi måste få större möjlighet till omledning av trafiken.

Trafikljus

- Under högrafik fungerar det inte med ljus. Köerna blir för långa. Manuell dirigering ett måste.
- Alltför många stannar inte vid omslag till rött. Medför att det blir möten mitt på sträckan och bilarna tvingas åka in på draget,

Sammanställning av synpunkter från studie 1999

- Digital information på vältar. Ett sätt att ge kortfattad information till trafikanter.
- Lokal information. Lokalradio, dagspress.
- Anpassa skyltningen till mörker och dålig sikt. Om det är väldigt tätt skyltat kan det under nämnda förhållanden vara svårt att uppfatta innebörden av skyltningen.
- Obligatorisk hastighetsnedsättning förbi beläggningsarbete,
 -
 - Stingpinne på asfaltutläggaren.
 -
 - Mer tid i körkortsutbildningen om vägarbetsplats,
 -
 - Ge ”gubbtavlan” högre status.
 - Ökat krav på omledning av trafik.

Skyltdeciplin (brist på)

- Skyltar sitter kvar trots att ingen verksamhet pågår.

”Skyltförståelse”

- För mycket skyltar. Borde räcka med gubbtavla om den får högre status
- Något som framförts är att skyltningen inte är lika över hela landet. Det är en sak som är av största betydelse för trafikanternas respekt för skyltningen.
- Kunskapen hos "gubbarna" om skyltning är inte alltid så bra. Kontinuerlig utbildning behövs.
- Förstår inte innebörden av skyltar och märken. En skylt som ofta missförstås är sidomarkeringen ”sergeanten”. Trafikanten vet inte på vilken sida han/hon skall köra. Gör fälten horisontella. En tydlig pil skall finnas på skylten
- ”Trafikklimatet” har blivit hårdare, utländska yrkesförare är värst. Utländska yrkesförarens beteende beskrivs oftare som orsak till olyckor och tillbud. Det har ifrågasatts om dom förstår de svenska skyltarna.
Mot det talar att vägmärkesskyltning är standardiserad internationellt. Det finns en EU-dokumentation om vägmärkesharmonisering.

Information

- Direktinformation till trafikanterna
Med det kan avses informationstavlor (vem som utför arbetet, när det börjar och slutar), skyltar med ”Din fart”, Övervakad zon mm. och en klapp på axeln ”Tack för att Du visade förståelse för vår arbetssituation”
- Information i media. Tidningar radio, TV
- I körkortsutbildningen måste större utrymme ges åt hur man som trafikant uppträder vid passage av vägarbetsplats.

Kampanjer

”Var rädd om min pappa” Initierad av SEKO, genomförd 2002.

Trafikövervakning

Hur når man fordonsförare som passerar igenom vägarbetsplats med 122 km/tim?
Polisen i Jönköping upprättade en hastighetskontroll vid ett arbete på riksväg 40. Under en timma registrerades 15 bilister för fortkörning varav tre körde över 100 km/tim. En bilist körde igenom arbetsplatsen i 122 km/tim. 50 km/tim gällde förbi arbetsplatsen. Man tar sig för pannan!

Arbete under lågtrafiktid

En synpunkt som bilister ibland förs fram är ”ni kan väl asfaltera på nätterna eller på tider när det är mindre trafik”. Beläggningens trafikexponering kan minskas genom att arbetet utförs under lågtrafiktid eller på avstängd vägsträcka. På specifikt hårt belastade trafikleder sker ju så. men det är inget som är odelat populärt bland beläggningenspersonal, I en enkät säger många ”Förbjud nattarbete”

Mot arbete på lågtrafiktid talar att arbetet ibland måste avbrytas innan det är färdigt och omskytning måste ske med där tillhörande riskökning.

I nya spår

Vägverket Produktion tar i sin tidning På Väg upp ”Idèjakt” vars syfte är att det skall komma förbättringsförslag som gör vägarbetsplatsen säkrare. Jag tycker att frågan bollas vidare till övriga aktörer i branschen. Det finns säkerligen massor av idéer ute i verksamheten som inte har kommit till allmän kännedom. Om alla hjälps åt så kan det här bli en kanonkampanj! Kanske kan FAS miljöutskott vara ett forum som samordnar det hela?

I På Väg konstaterar man att en stor risk är när en arbetsplats skall märkas ut. Stora risker finns också vid så kallade intermittenta vägarbetsplatser, till exempel vid linjemarkering, kantstolpstvätt, och provtagning av beläggningar.

Det är hög tid att kvalitetssäkra asfaltpersonalens arbetsmiljö!

Vägen dit: Tydliggöra arbetsmiljörisker avseende trafik. Att hos passerande trafikanter på olika sätt öka förståelsen för asfaltpersonalens situation. Öka medvetenheten om vikten av korrekt skyltning.

En bra och säker arbetsplats för beläggningspersonal kräver noggrann planering. Skyltning och avstängning skall dels ge tillräckligt skydd dels i god tid ge trafikanten tillräcklig upplysning. Respekten för utmärkningen beror i hög grad på att riktig information ges och att skyltar som inte har någon funktion plockas bort.

Det går att påverka trafikanternas upplevelser, attityder, acceptans, beteende/efterlevnad vid passage av vägarbeten. Det går att reducera hastigheten hos fordon som passerar vägarbeten genom att anpassa informationspresentationen, ”möbleringen” och utmärkningen av arbetare och fordon till människans uppfattningsförmåga.

Anpassning i tid och rum: Vad som är bäst utmärkning bestäms av typ av arbete, men också av trafiktäthet, vägtyp och andra (dynamiska faktorer). Utmärkningen skall fungera i alla ljusförhållanden och väglag.

Vissa trafikanter har tyvärr ringa förståelse för asfaltpersonalens situation. Men genom välplanerade avstängningsanordningar och en positiv attityd går det säkert att få medtrafikanter istället för mottrafikanter.

Jag har saxat viss text ur:

VTI-Notat 16 och 17 2002

Vägverket Produktions tidning **På Väg**

November 2002

Arne Andersson

Arbetsmiljöingenjör

AB Previa

Telefon 070 392 61 64

Meil arne.andersson@previa.se