

Regeringsuppdrag

Handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbete på väg

Redovisning av handlingsplan



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 – Ej känslig

Dokumenttitel: Regeringsuppdrag Handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbete på väg

Författare: Joachim Kangevall, Nationell planering

Dokumentdatum: 2022-12-22

Ärendenummer: TRV 2022/37223

Version: 1.0

Kontaktperson: Lennart Kalander, Nationell planering

Publikationsnummer: 2022:169

ISBN: 978-91-8045-098-0

Foto: Joachim Kangevall

Innehåll

Sammanfattning	5
Begrepp och förkortningar	6
1 Inledning	7
1.1 Uppdragets bakgrund	7
1.2 Regeringens beslut	8
1.3 Syfte	8
1.4 Mål	8
1.5 Arbete med identifierade brister	9
1.6 Dialog	9
1.7 Avgränsning	9
2 Förutsättningar	10
2.1 Arbetsmiljöverkets uppdrag	10
2.2 Transportstyrelsens uppdrag	11
2.3 Trafikverkets arbete med identifierade brister och pågående handlingsplan	14
2.4 Trafikanter beteende och felhandlingar	14
3 Inhämtande av externa synpunkter	17
3.1 Genomförda dialoger	17
3.2 Sammanfattning av genomförda dialoger	17
4 Brister och strategi	18
4.1 Brister för handlingsplanen att arbeta mot	18
4.2 Strategier för val av aktiviteter	18
5 Handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbeten på väg ..	20
5.1 Trafikverkets förslag till handlingsplan	20
5.2 Planerade arbeten	20
5.3 Oförutsedda händelser	29
6 Handlingsplanens genomförande	34
6.1 Handlingsplanens innehåll	34
6.2 Samlad kostnadsbedömning	34

6.3	Fortsatt arbete och uppföljning	34
	Referenser	35
	Bilaga 1 – Regeringens beslut om uppdrag till Trafikverket	36

Sammanfattning

Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram en handlingsplan för ökad säkerhet i och runt arbeten på väg. Handlingsplanens aktiviteter har utgått från brister presenterade i Transportstyrelsens regeringsuppdrag *Säkerhetshöjande åtgärder vid arbeten på väg* som presenterades 2020. Av regeringens beslut framgår även att åtgärder för att förbättra hastighetsefterlevnad i anslutning till platser där det pågår arbeten ska ingå som en central del i handlingsplanen.

Åtgärderna i handlingsplanen avser att stärka arbetsmiljön vid såväl planerade arbeten på väg som vid arbeten som uppkommer som en följd av oförutsedda händelser i vägtrafiken, exempelvis vid trafikolycka eller fordonsassistans.

I regeringens beslut anges att handlingsplanen ska tas fram och redovisas för regeringskansliet senast den 31 december 2022. Genomförandet av åtgärderna i handlingsplanen ska utföras senast under 2025.

Trafikverket har i uppdraget inhämtat synpunkter från ett antal, av regeringen, namngivna myndigheter samt företrädare för bransch- och arbetsmarknadens parter.

Arbetet har resulterat i en handlingsplan innehållande tolv aktiviteter för planerade arbeten (8) och oförutsedda händelser (4). Handlingsplanen fokuserar på att åtgärda de bakomliggande faktorer som behöver åtgärdas för att ge trafikanten förutsättningar att göra rätt och i förlängningen säkra en bättre hastighetsefterlevnad genom ett arbete på väg.

Vidare utvecklar handlingsplanen Trafikverkets förmåga att säkerställa att beslut följs och att synliggöra betydelsen av arbete på väg för såväl trafikanter som Trafikverkets egna och upphandlade personal.

För oförutsedda händelser är de grundläggande behoven av samordning mellan myndigheter och andra aktörer central. Uppdraget visar på vikten av ett gemensamt arbete och mål för att peka ut ansvar och driva utveckling som en helhet. Bedömning är att detta saknas och Trafikverket föreslår bland annat ett nytt myndighetsövergripande regeringsuppdrag med fokus på oförutsedda händelser.

Trafikverket kommer samordna det fortsatta arbetet och återrapportera med en årlig utvärdering till regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) i samband med rapportering i Trafikverkets årsredovisning för åren 2023, 2024 och 2025.

Begrepp och förkortningar

Begrepp/förkortning	Förklaring ¹
Apv	Arbete på väg
ATK	Automatisk trafiksäkerhetskontroll genom fasta ATK-stationer eller mobila ATK-vagnar vid vägen. Trafikverket ansvarar för etablering, drift och underhåll av de fasta ATK-stationerna och Polismyndigheten för de mobila ATK-vagnarna. Trafikverket och Polisen är gemensamt ansvariga för hur och i vilken omfattning alla kameror ska användas, men det är enbart Polismyndigheten som får etablera mobila trafiksäkerhetskameror.
Arbetsplatskontroll Apv	Utförs som leverantörsuppföljning inom ramen för kontraktet (nivå 1), som stickprov av Arbetsplatskontrollant (nivå 2) samt av Trafikverkets internrevision (nivå 3).
Planerade arbeten	Samlingsbegrepp för händelser i vägtrafikmiljö som i förväg planeras och utförs i enlighet med en plan, till exempel beläggningsarbeten.
Oplanerade arbeten/ oförutsedda händelser	Samlingsbegrepp för händelser i vägtrafikmiljön som kräver snabba insatser, till exempel olyckor, fordonshaverier eller plötsligt uppkomna vägskador.
TA-plan	Trafikanordningsplan, innehåller fakta om ett vägarbete och hur det ska märkas ut.
TMA-fordon	Truck mounted attenuator, ett energiupptagande skydd som placerats på ett fordon eller släpvagn. Ska skydda såväl vägarbetare som trafikant.

¹ Förklaringar hämtade från Polismyndigheten, Trafikverket respektive Transportstyrelsen.

1 Inledning

1.1 Uppdragets bakgrund

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ta fram och genomföra en handlingsplan för ökad säkerhet i och runt arbeten på väg. I skälen för regeringens beslut anges att åtgärder för att bekämpa dödsolyckor i arbetet är en viktig prioritering och tydlig del i regeringens arbetsmiljöstrategi för åren 2021-2025.

Uppdraget till Trafikverket har bland annat föregåtts av tidigare regeringsuppdrag hos Arbetsmiljöverket² (2017) respektive Transportstyrelsen³ (2019). Uppdraget till Transportstyrelsen utgick från att utreda säkerheten för personal som utför arbete inom eller i anslutning till vägområdet, och att analysera möjliga åtgärder för att förbättra säkerheten. I sin redovisning till regeringen pekade Transportstyrelsen på ett antal bristområden inom bland annat effektivt nyttjande av tillgängliga verktyg och avsaknaden av bra förutsättningar för att göra rätt för såväl trafikant som utförare.

Vidare skriver regeringen i sina skäl för beslutet att det i remitterandet av Transportstyrelsens rapport lyftes, från såväl myndigheten själv som flera av remissinstanserna, säkerhetsutmaningar vad gäller upphandlingsförfaranden, rutiner för omledning av trafik och behovet av förbättrad utmärkning vid pågående vägarbeten. Regeringens bedömning är att detta är områden där väghållaren har stor rådighet och att de insatser som Trafikverket gör också kan ha stor påverkan på de kommunala väghållarnas förutsättningar att säkra en god arbetsmiljö vid arbete på väg. Till detta skriver också regeringen att Trafikverket har en nyckelroll när det gäller att skapa förutsättningar för att säkra arbetsinsatser vid oplanerade händelser (exempelvis bärgning eller räddningsinsatser) på vägen.

Antal olyckor och tillbud i anslutning till arbete på väg har de senaste åren varierat. I en analys⁴ av olyckor på statlig väg i perioden 2012-2021 rapporteras 95 personer som döda, allvarligt eller måttligt skadade, varav 92 % av de drabbade var trafikanter, övriga var vägarbetare. Redovisning på gruppnivå visar att inom personal (8 olyckor) var det bland annat två dödsolyckor vid påkörning i vägområdet respektive en person som allvarligt skadades i samband med bärgning. För gruppen trafikanter med totalt 87 olyckor är kollision i samband med köbildning (34) den

² Arbetsmiljöverket (2017). *Olycksförebyggande åtgärder för arbetstagare som arbetar på eller vid väg – Resultatet av ett regeringsuppdrag att kartlägga risker och föreslå förebyggande åtgärder*. Dnr 2016/009242.

³ Transportstyrelsen (2020). *Säkerhetshöjande åtgärder vid arbeten på och vid väg*. Dnr TSG 2019-6335.

⁴ Trafikverket (2022). *Internt arbetsmaterial över olyckor arbete på väg – analys av åren 2012-2022*.

vanligaste olycksorsaken, men också kollision med TMA (12) respektive plats där det pågår bärgning (16) är återkommande. Under 2022 (januari - oktober) har fem olyckor med dödlig utgång skett i anslutning till arbete på väg. Totalt sju omkomna.

1.2 Regeringens beslut

Regeringen har i beslut⁵ våren 2022 gett Trafikverket i uppdrag att ta fram och genomföra en handlingsplan för ökad säkerhet i och runt arbeten på väg. Fokus ska ligga på att åtgärda de brister som framkommer i Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdraget *Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på väg*. Åtgärder för förbättrad hastighetsefterlevnad i anslutning till platser där det pågår arbeten ska ingå som en central del i handlingsplanen.

Åtgärderna i handlingsplanen ska avse arbetsmiljön vid såväl planerade vägarbeten som vid arbeten med anledning av oförutsedda händelser i vägtrafiken såsom bärgning, fordonsservice samt trafikolyckor. Insatser för att förbättra trafiksäkerheten generellt i samband med arbeten på väg bör, där så är lämpligt, också ingå i handlingsplanen.

Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket inhämta synpunkter från Transportstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt arbetsmarknadens parter och andra branschföreträdare. Detta i såväl framtagande och genomförande av handlingsplanen.

Handlingsplanen ska tas fram och redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 december 2022. Redovisning ska inkludera en kostnadsuppskattning för genomförandet av handlingsplanen. Genomförandet av åtgärderna i handlingsplanen ska senast under 2025 och redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) i Trafikverkets årsredovisningar för 2023, 2024 och 2025.

1.3 Syfte

Rapporten har tagit fram i syfte att redovisa framtagandet och resultatet av Trafikverkets handlingsplan för ökad säkerhet vid arbete på väg. Resultatet är att se som en första leverans av uppdraget som utgör utgångspunkt för Trafikverkets kommande arbete med regeringsuppdraget under perioden 2023-2025. Kommande leveranser utgörs av Trafikverkets årliga rapportering till regeringskansliet.

1.4 Mål

Rapporten har som mål att utifrån regeringens beslut arbeta fram och presentera en handlingsplan för ökad säkerhet på väg.

⁵ Regeringen (2022). *Uppdrag att ta fram och genomföra en handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbete på väg*. Dnr. I2022/00774, TRV 2022/37223

Handlingsplanen fokuserar på att ta fram åtgärder som svarar upp mot de brister som presenterades i Transportstyrelsens regeringsuppdrag *Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på väg* och de tillkommande områdena som regeringen i sitt beslut pekar ut gällande bristande hastighetsefterlevnad i anslutning till pågående vägarbeten samt arbetsmiljön vid såväl planerade vägarbeten som oförutsedda händelser.

Vidare ligger handlingsplanen till grund för Trafikverkets kommunikation och arbete med att genomföra föreslagna aktiviteter under åren 2023, 2024 och 2025.

1.5 Arbete med identifierade brister

Trafikverket har från regeringen fått i uppdrag att ta fram en handlingsplan som fokuserar på de brister som presenterats i Transportstyrelsens regeringsuppdrag. Trafikverket har därför utgått från detta arbete samt kompletterat de bakomliggande faktorerna med tidigare arbete hos Arbetsmiljöverket, Trafikverket och genom inhämtande av synpunkter.

Mer information om uppdragets förutsättningar och brister ges i kapitel 2-4.

1.6 Dialog

Regeringen har i sitt beslut pekat ut ett antal namngivna myndigheter respektive företrädare för bransch- och arbetsmarknadens parter som Trafikverket ska inhämta synpunkter från. Detta ska ske i såväl framtagande som genomförande av handlingsplanen.

I kapitel 3 redogörs för hur Trafikverket i sitt uppdrag inhämtat dessa synpunkter samt haft dialog inom ramen för uppdraget.

1.7 Avgränsning

Uppdraget utgår från slutsatser och förslag till åtgärder som Transportstyrelsen ansett nödvändiga för att uppnå högre säkerhet och en bättre arbetsmiljö för personer som arbetar på och vid väg. I regeringens beslut om uppdrag till Trafikverket är nämnda slutsatser presenterade som brister och ingår tillsammans med tillkommande brist att säkra en ökad hastighetsefterlevnad i anslutning till platser där det pågår arbeten på väg.

Uppdraget omfattar arbeten vid väg som uppstår vid exempelvis entreprenadarbeten, underhållsåtgärder, bärgnings- eller fordonsservice samt olycka (polis, ambulans, räddningstjänst). Även trafikantperspektivet genom dessa arbeten ingår i uppdraget. Handlingsplanen omfattar således inte händelser som uppstår när andra yrkeskategorier vistas vid eller använder sig av vägen, exempelvis transporter, varubud, hemtjänst eller renhållningsarbeten.

2 Förutsättningar

Regeringens uppdrag till Trafikverket har föregåtts av utredningar hos bland annat Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen. Parallellt med dessa uppdrag har Trafikverket gjort en egen utredning som 2021 resulterade i handlingsplan med syfte att utveckla myndighetens arbetssätt och kravställning inom arbete på väg.

Nedan sammanfattas respektive arbete samt beskrivning av teori om trafikanters beteende och felhandlingar. Tillsammans med genomförda dialoger har detta utgjort förutsättning till handlingsplanens innehåll och stöd i det fortsatta arbetet att formulera lämpliga aktiviteter.

2.1 Arbetsmiljöverkets uppdrag

I regleringsbrevet för 2016 gav regeringen Arbetsmiljöverket uppdrag att i samarbete med Trafikverket och Transportstyrelsen:

1. Klargöra vilka riskförhållanden som finns och vilka yrkesgrupper som riskerar att drabbas av olyckor som kan leda till dödsfall eller allvarliga skador, vid arbete på och vid väg.
2. Ta fram ett gemensamt förslag till olycksförebyggande åtgärder. Uppdraget omfattar både transport och anläggningsarbete. Arbetet ska ske i samråd med berörda aktörer på området och Arbetsmiljöverket ska fungera som samordnande myndighet. (...)⁶

Uppdraget syftade till att minska risker för arbetstagare som arbetar på och vid väg, att drabbas av olyckor som leder till dödsfall eller allvarliga skador.

Arbetsmiljöverket presenterar i sin rapport ett antal åtgärdsförslag för hur risker kan minimeras. Åtgärdena togs fram utifrån en analys av de arbetsolyckor på och vid väg, såväl i och utanför, fordon som resulterar i dödsfall och allvarliga personskador. Arbetsmiljöverkets analysarbete visar på att trafikolyckor och mer specifikt yrkesgruppen lastbilschaufförer är mest förolyckade i fordonsrelaterade dödsolyckor. Detta har senare legat till grund för inriktning av åtgärdsförslag.

Arbetsmiljöverket har i sitt arbete delat in arbetstagarna i tre kategorier:

- a) de som arbetar med vägtransport
- b) de som arbetar på vägen utanför fordon
- c) de som transporterar sig på vägen i arbetet men inte har det som huvuduppgift

Det bör observeras att Arbetsmiljöverket haft en annan avgränsning än Trafikverket som i sitt uppdrag avgränsar handlingsplanen till att inte omfatta den som arbetar med vägtransport eller använder vägen för att

⁶ Utdrag ur regleringsbrev.

förflytta sig mellan platser i tjänsten. Vidare avgränsas inte Trafikverkets arbete till om arbetstagaren befinner sig inom eller utom ett fordon, likaså samlas trafikanten som en grupp.

För gruppen *arbetstagare som arbetar på och vid väg, utanför fordon (b)* avses arbetare som befinner sig på vägen i anslutning till förbipasserande trafik. Arbetsmiljöverket skriver i sin rapport att verksamheterna som omfattas av denna grupp har olika förutsättningar men med den (stora) gemensamma risken att de verkar tillsammans med omgivande trafik.

De förslag som presenteras föreslår vad olika parter kan göra för att hantera de brister som identifierats och syftar främst till att skapa en tryggare arbetsmiljö genom att arbetstagaren ges ett bättre skydd mot omgivande trafik. Att få ner hastigheten hos omgivande trafik, skapa barriärer mot omgivande trafik samt skapa rutiner för arbetstagaren hur ett säkert arbete kan genomföras.

2.2 Transportstyrelsens uppdrag

Regeringen gav Transportstyrelsen (2019) i uppdrag att utreda säkerheten för personal som utför arbete på och vid väg. I uppdraget ingick att analysera möjliga åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och arbetsmiljön vid såväl planerade som oplanerade arbeten i vägtrafiken. Yrkesgrupper som omfattades i uppdraget var främst vägarbetare, bärgare, personer som utför fordonsservice, räddningstjänst och ambulanspersonal. Uppdraget presenterades i rapport *Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg*⁷ (2020).

Transportstyrelsens arbete visar bland annat på att förhållandevis få personer omkommer och skadas då de utför arbete på och vid väg (under perioden 2015–2019 omkom tre personer och lika många skadades allvarligt) och av de olyckor som rapporteras utgör vägarbetare en liten andel av omkomna eller skadade. Istället är det gruppen passerande trafikanter som drabbas av flest olyckor.

I en parallell kartläggning av arbetsmiljön visar Transportstyrelsen på att det finns en upplevd utbredd otrygghet bland personal i samband med arbeten på och vid väg. En majoritet av de svarande beskriver en upplevd otrygghet vid arbeten på och vid väg som grundar sig i att trafikanter inte visar tillräcklig hänsyn och att det relativt ofta inträffar olika former av tillbud. Vidare skriver Transportstyrelsen i sin rapport att då antalet faktiska olyckor är begränsat bidrar sannolikt oron för att olyckor ska inträffa i hög utsträckning till att arbetsmiljön upplevs som otrygg. Detta styrks delvis av enkätundersökningar som fackförbundet SEKO genomfört bland sina medlemmar.⁸

⁷ Transportstyrelsen (2020). *Säkerhetshöjande åtgärder vid arbeten på och vid väg*. Dnr TSG 2019-6335.

⁸ Service- och kommunikationsfacket (2019). *Med fara för livet – en rapport om vägarbetares arbetsmiljö*.

Transportstyrelsen har i sitt arbete gjort en genomlysning av befintliga regelverk. Denna visar på att personer som arbetar på och vid väg har många regler att förhålla sig till. Exempelvis förväntas aktörer förhålla sig till trafikregler, olika bemyndiganden, bestämmelser gällande utmärkning och arbetsmiljöregler. I detta sammanfattar Transportstyrelsen att väghållaren har ett stort ansvar för att ge rätt förutsättningar att skapa en säker arbetsplats i samband med att arbeten utförs.

Sammanfattningsvis presenterar Transportstyrelsen i sin utredning ett antal slutsatser (av regeringen benämndt brister) som behöver hanteras för att skapa en god arbetsmiljö för personer som arbetar på och vid väg såväl som en god säkerhet för förbipasserande trafikanter. Samtidigt ser man i sin utredning att de övergripande verktygen (regelverken) för att skapa detta finns på plats men att det snarare handlar om rätt tillämpning.

Nedan ges en summering av Transportstyrelsens slutsatser. För att tydliggöra hur dessa slutsatser kopplar mot framtagna aktiviteter i handlingsplanen för förbättrad säkerhet vid arbete på väg så återfinns samma numrering (#) i avsnitt 4.1 och 5.1-5.3.

#1. Stärkt säkerhet för vissa yrkesgrupper

Vid en genomgång av de fall där trafikförordningen särskilt pekar på vikten av anpassning av hastighet konstaterar Transportstyrelsen att vissa av de fall eller yrkeskategorier som är föremål för deras regeringsuppdrag inte omfattas. Exempelvis platser där det pågår bärgning, fordonsservice eller inträffat sjukdomsfall.

Med anledning av detta föreslås att det bör införas ett förtydligande i trafikförordningen om att förare ska hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet där bärgningsarbeten eller liknande arbeten pågår och förbi platser där sjukdomsfall inträffat.

#2. Utmärkning enligt gällande regler underlättar för trafikanter och skyddar personal

Transportstyrelsens samlade bedömning är att nuvarande regelverk i stort ger ansvariga myndigheter, och dem som utför arbeten på och vid väg, de möjligheter som behövs för att uppnå säkerhet och en god arbetsmiljö.

Utmaningarna ligger enligt Transportstyrelsen istället i mängden information avseende trafikregler, vägmärken och andra anordningar som skapar en komplexitet som sammantaget gör det svårt för trafikanten att göra rätt. Transportstyrelsen pekar därför på vikten av att arbetsplatser märks ut korrekt i enlighet med gällande regelverk för att undvika att omedvetna felhandlingar från trafikanter får allvarliga konsekvenser. Här pekar man också på vikten av V3-

principen⁹ om att *varna*, *värna* och *vägleda* vid alla arbeten på och vid väg.

Inom ramen för denna brist pekar också Transportstyrelsen på vikten av att byggherren och entreprenören överväger alternativ när trafikantvisningar ska ges för att skydda vissa utsatta personalgrupper som exempelvis flaggvakter. Även här pekar myndigheten på vikten av information i tidigt skede om vad trafikanten kan förvänta sig.

#3. Tydligare vägledning kan ge säkrare vägarbeten

Transportstyrelsen trycker i sin rapport på att trafikanten ska ges tydliga förutsättningar att göra rätt. Det ligger på den som är ansvarig att säkerställa en god och enhetlig utmärkning som är anpassad till förhållandena på platsen. Om detta uppnås minskar risken för såväl omedvetna felhandlingar och olyckor samtidigt som det ses som en förutsättning för att få effekt av hastighetsdämpande åtgärder.

#4. Omledning ska vara förstahandsalternativet – även i verkligheten

Transportstyrelsen pekar i sina slutsatser på vikten av att planera för hur trafiken ska passera ett vägarbete. I Arbetsmiljöverkets föreskrifter framgår att trafiken i första hand ska ledas om, i andra hand ledas om på betryggande avstånd och i tredje hand skiljas från arbetet med anordningar. I Transportstyrelsens arbete pekas på brister i Trafikverkets arbetsätt och avsaknad av tydliga rutiner som säkerställer att man uppfyller Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Exempelvis framkommer att Trafikverket ålägger entreprenören att utreda hur en omledning kan utformas för att den ska övervägas istället för att omvänt utreda varför en omledning inte är möjlig eller lämplig.

#5. Systematiska förbättringar kan leda till bättre utformade vägarbeten

Trafikverket genomför arbetsplatskontroller av vägarbeten som man ansvarar för i syfte att säkerställa att de är korrekt utformade och att Trafikverket får vad myndigheten beslutat om och i förlängningen upphandlat. Transportstyrelsen summerar utfallet av gjorda kontroller till att dessa visar på att brister är vanligt förekommande och att antal brister ökat på

⁹ Varna: göra trafikanterna uppmärksamma på att arbete pågår

Värna: skydda personal och trafikanter genom olika anordningar

Vägleda: hjälpa trafikanter med information om lämpliga hastigheter eller chikaner och information om varför det finns inskränkningar i framkomligheten och eventuellt hur länge det beräknas pågå

senare år. Med detta som bakgrund ser Transportstyrelsen positivt på att Trafikverket har som inriktning att öka antal genomförda kontroller och påbörja andra initiativ till att stärka kontrollverksamheten.

Utifrån Transportstyrelsens arbete framkommer att det finns förbättringsåtgärder som bör tas vidare i kommande arbete att utveckla Trafikverkets arbetsplatskontroll. I summeringen lyfts särskilt hur resultat från kontroller kan spridas och leda till förbättringar generellt i verksamheten och hur Trafikverket kan stärka sitt arbete med systematiska förbättringar.

2.3 Trafikverkets arbete med identifierade brister och pågående handlingsplan

Syftet med arbete på väg inom Trafikverket är att säkerställa en god arbetsmiljö och trafiksäkerhet samt framkomlighet vid arbete på eller vid vägområdet. Trafikverkets arbete genom krav och råd inom arbete på väg grundar sig i myndighetens uppdrag inom ramen för Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket respektive väghållaransvaret, arbetsgivaransvar samt beställaransvar inom området.

Arbete på väg har en lång historik och bakgrund i Trafikverket och dess föregångare. I olika organisationer har myndighetens organisering av arbete på väg sett olika ut där Trafikverkets arbetssätt, till skillnad från Vägverket, byggts upp utifrån det som kommit att benämnas för renodlad beställare. En konsekvens av den senare omställningen är att Trafikverket beställer en funktion och i det överlåter till entreprenörer att säkerställa bästa lösning samtidigt som myndigheten själv tagit ett steg bakåt i förmåga att leda och styra.

Med detta som utgångspunkt genomförde Trafikverket ett bristarbete under 2019-2020 som resulterade i en intern handlingsplan i syfte att utveckla såväl organisation, styrning, regelverk och kunskap om arbete på väg.

2.4 Trafikanter beteende och felhandlingar

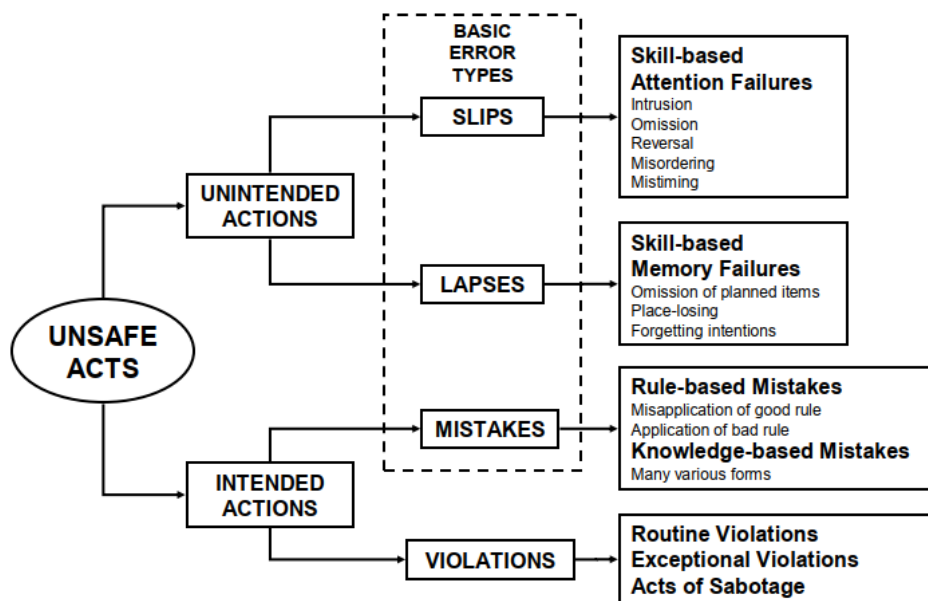
I arbetet med att ta fram lämpliga aktiviteter till en handlingsplan har en utgångspunkt tagits i studier om trafikanters beteende och felhandlingar som belyses i Transportstyrelsens regeringsuppdrag. Forskning visar att en stor andel av allvarliga olyckor som inträffar i anslutning till ett vägarbete beror på ett olämpligt förarbete. Teorierna beskrivs också mer utförligt i Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) rapport *Samverkan för ökad säkerhet och framkomlighet vid vägarbetsplatser*¹⁰.

¹⁰ VTI (2021). *Rapport 1082 – Samverkan för ökad säkerhet och framkomlighet vid vägarbetsplatser – nyttiggörande av tillgänglig tillbuds- och olycksstatistik*. Dnr 2018/0443-7.3.

Utgångspunkt i utformning av infrastrukturen är att den ska vara anpassad så att effekten av olyckor minskas i enlighet med nollvisionen. Detta gäller även vid planerade arbeten som behöver utformas på ett sådant sätt att ett felaktigt beteende kan reduceras i både antal och konsekvens.

En teori om beteende och felhandlingar i trafiken grundas i antagande om att det inte är tillräckligt att konstatera att föraren agerar felaktigt när åtgärder ska sättas in, utan du behöver undersöka *varför* föraren agerar fel. Som ett stöd i val av åtgärd förordar VTI och Transportstyrelsen i sina rapporter en modell av James Reason. För mer utförliga beskrivningar hänvisas till ovan nämnda rapporter.

I Reasons modell delas trafikanten in i olika grupper, de som begår oavsiktliga handlingar respektive avsiktliga/medvetna handlingar. De oavsiktliga delas i sin tur in i två undergrupper, rutinfel (slips) som uppstår vid ouppmärksamhet och minnesbrister (laps). Avsiktliga/medvetna handlingar delas in i undergrupperna misstag (mistakes) och överträdelser (violations).



Figur 1. En sammanfattning av de psykologiska egenskaperna vid osäkra/farliga handlingar i trafiken, omritad från Reason¹¹. Figur hämtad från Transportstyrelsen (2020).

¹¹ Reason, J. (1990). Human Error. Cambridge, UK: Cambridge University Press.

Vid framtagandet av handlingsplanen har Trafikverket fokuserat på de tre grupper som lyfts fram i VTIs rapport:

- *Misstag* – kör in i vägarbetsområdet eftersom man missat utmärkningen
- *Rutinfel* – kör på en skylt eftersom man blivit distraherad
- *Medvetna felhandlingar* – kör medvetet för fort förbi ett vägarbetsområde

Centrala slutsatser vid val av åtgärd för att skapa en säkrare vägmiljö är att grupperna som begår *misstag* och *rutinfel* bäst bemöts av en vägmiljö som är tydlig i vad som förväntas av trafikanten. Informationen ska vara enkel och i rätt tid.

Den tredje gruppen som begår *medvetna felhandlingar* överskattar ofta sin förmåga och följer av olika anledningar inte anvisningar som ges. För att nå dem krävs en kombination av åtgärder i både trafikmiljö, böter samt beteendepåverkande insatser. Exempel som lyfts av VTI är fysiska åtgärder som sänker hastigheten, polisiär närvaro eller övervakning med ATK.

Sammanfattningsvis bör åtgärder för ett trafiksäkert trafikantbeteende i första hand utgå från att ge förutsättningar för trafikanten att göra rätt genom tydlig information om vad som förväntas. I andra hand genom fysiska hinder för att anpassa hastigheten och i tredje steget arbeta med böter eller polisiär närvaro som tillrättavisar ett felbeteende. För att skapa en beteendeförändring krävs också insatser för att skapa acceptans för de regler som gäller. Därför är det också viktigt att ett vägarbete är korrekt utformat och att begränsningar eller uppmaningar om att visa hänsyn enbart görs där det pågår ett aktivt arbete eller av annan anledning krävs handling av trafikanten.

3 Inhämtande av externa synpunkter

Inom ramen för uppdraget har regeringen pekat ut ett antal aktörer som Trafikverket ska inhämta synpunkter från i framtagandet och genomförandet av handlingsplanen.

3.1 Genomförda dialoger

Utöver utpekade myndigheter har Trafikverket bjudit in flertalet andra externa parter och företrädare till dialogmöten. Följande organisationer har medverkat vid dialogmöten.

Utpekade myndigheter: Transportstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Arbetsmarknadens parter: Transportföretagen, Transportarbetarförbundet, Sveriges kommuner och regioner (SKR), Service- och kommunikationsfacket (SEKO)

Andra branschföreträdare/övriga: Sveriges branschförening för säkrare vägarbetsplatser (SBSV), Håll nollan, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

Utöver ovan har även ett större antal interna möten genomförts inom Trafikverkets olika verksamhetsområden.

Den 22 november 2022 bjöd Trafikverket in till en öppen extern hearing gällande handlingsplanen i syfte att i dialog med inbjudna myndigheter och organisationer som medverkat i handlingsplanens framtagande samt andra intressenter redovisa och bjuda in till samtal om föreslagna aktiviteter.

3.2 Sammanfattning av genomförda dialoger

Genomförda dialoger kan sammanfattningsvis beskrivas som en bekräftelse på tidigare kända och identifierade brister i såväl Transportstyrelsen redovisade arbete som i Trafikverkets interna bristarbete.

Två områden som är mer frekvent återkommande och tätt sammankopplade är bristande respekt för vägarbeten och bristande hastighetsefterlevnad som skapar otrygga arbetsplatser och onödiga risker. Huvuddelen av samtalen har belyst utmaningar kopplat till hastigheter och utformning för att stävja detta snarare än brister i skydd för vägarbetare och hur de används.

4 Brister och strategi

Utifrån uppdragets presenterade bakgrund och förutsättningar redovisas i detta avsnitt de brister som handlingsplanen tagit fram aktiviteter för att åtgärda. Vidare redovisas också för den arbetsstrategi Trafikverket utgått från i valet av lämpliga aktiviteter som svarar mot bristerna.

4.1 Brister för handlingsplanen att arbeta mot

I regeringens beslut till Trafikverket anges att fokus ska ligga på att åtgärda brister som framkommer i Transportstyrelsens uppdrag. Vidare anges att åtgärder för förbättrad hastighetsefterlevnad i anslutning till platser där det pågår arbeten också ska ingå. Den senare lyfts också fram som en central del i flera av de dialoger Trafikverket genomfört.

Det bör observeras att i Transportstyrelsens rapport presenteras ett antal slutsatser och rekommendationer till åtgärder vilka av regeringen är definierade som brister för Trafikverket att ta fram och genomföra en handlingsplan. Fortsättningsvis kommer därför dessa slutsatser och rekommendationer tillsammans med brist om förbättrad hastighetsefterlevnad att benämnas som brister för handlingsplanen att arbeta mot.

Tabell 1. Redovisning av de brister som handlingsplanens aktiviteter ska åtgärda.

Brist

- #1. Stärkt säkerhet för vissa yrkesgrupper
 - #2. Utmärkning enligt gällande regler underlättar för trafikanter och skyddar personal
 - #3. Tydligare vägledning kan ge säkrare vägarbeten
 - #4. Omledning ska vara förstahandsalternativet
– även i verkligheten
 - #5. Systematiska förbättringar kan leda till bättre utformade vägarbeten
 - #6. Bristande hastighetsefterlevnad
-

Mer information om respektive brist ges i avsnitt 1.2 och 2.2.

4.2 Strategier för val av aktiviteter

Utifrån förutsättningar och kompletterande dialoger presenterade i föregående kapitel har Trafikverket i sitt uppdrag samlat in och tagit fram en bruttolista av potentiella åtgärder som föreslagits att ingå i en handlingsplan. Som ett stöd i urvalet att formulera aktiviteter togs initialt ett antal principer och potentiella inriktningar fram.

För planerade arbeten har Trafikverket utgått från att myndigheten har ett tydligt uppdrag och mandat att bidra till en höjd säkerhet för den som vistas i eller i anslutning till ett arbete på väg. För oförutsedda händelser ser inte myndigheten att man äger samma förutsättningar men att det finns åtgärder som väghållaren kan utreda eller bistå med för att öka säkerheten även i denna kategori. Mer om oförutsedda händelser redovisas i avsnitt 5.3.

I framtagande av handlingsplan har förslag inom flera åtgärdsområden studerats för bedömning om vidare kvalificering. I bedömningen har aktivitetens koppling till uppdragets syfte och mål samt potentiella effekt på kort eller lång sikt varit vägledande. Exempel på åtgärder som studerats men inte tagits vidare i detta skede är förslag om utveckling av körkortsutbildning (exempelvis vid riskutbildning), stärkt säkerhet vid viltolyckor eller implementering av nya tekniker. Den senare har inte tagits med i handlingsplanen utifrån behovet av att först åtgärda de grundläggande bristerna för att skapa förutsättningar att effektivt arbeta med nya verktyg och tekniker i kommande skede.

I stället har bedömningen gjorts att handlingsplanen når störst effekt genom att säkerställa förutsättningarna att skapa vägarbeten som är tydliga och rätt utmärkta. På detta sätt skapas förutsättningar för såväl väghållarens som entreprenörens personal att göra rätt och i förlängningen också trafikanten. Ett tydligare och mer enhetligt arbetssätt över landet ger också respekt för vägarbetet som en arbetsplats.

5 Handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbeten på väg

Uppdraget har resulterat i ett förslag till handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbeten på väg. Framtagna aktiviteter är ett resultat av de förutsättningar som getts uppdraget och är redovisade i tidigare avsnitt.

5.1 Trafikverkets förslag till handlingsplan

Handlingsplanen innehåller tolv aktiviteter, varav åtta bedöms stärka säkerhet vid planerade arbeten på väg och fyra för oförutsedda händelser. Nedan ges en översikt av handlingsplanen, mer information om respektive aktivitet ges i avsnitt 5.2-5.3.

Tabell 2. Sammanfattning av aktiviteter (nr, namn, år för färdigställande) i Trafikverkets handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbete på väg 2023-2025.

Aktivitet	År
<i>Planerade arbeten på väg</i>	
1. Nytt säkerhetsregelverk och arbets sätt för arbete på väg	2025
2. Nationell grund för arbete på väg	2025
3. Arbets sätt för hantering av passerande fordonstrafik	2024
4. Stärkt leveransuppföljning	2024
5. Åtgärdsplan för utvecklad kontrollverksamhet vid arbete på väg	2025
6. Ökad medvetenhet	2025
7. Ökad hastighetsövervakning vid arbete på väg	2025
8. FOI för framtida utformningskrav	2025
<i>Oförutsedda händelser på väg</i>	
9. Implementering av förtydligande i trafikförordningen	-
10. Nytt myndighetsövergripande regeringsuppdrag	-
11. Generella TA-planer vid vägassistans/bärgning	2025
12. Utbildningsmaterial för ökad säkerhet i vägtrafikmiljö	2023

5.2 Planerade arbeten

I följande avsnitt beskrivs handlingsplanens aktiviteter för planerade arbeten på väg. Mer utförlig redogörelse av respektive brist som aktiviteten svarar mot finns i avsnitt 4.1 (1.2 och 2.2).

1. Nytt säkerhetsregelverk och arbetsätt för arbete på väg

Beskrivning av aktivitet

Trafikverket tar fram och implementerar ett nytt säkerhetsregelverk, med tillhörande arbetsätt och funktioner för arbeten vid egna upphandlade arbeten på väg. För tillståndgivna arbeten på väg tas en tidplan för implementering fram.

Brist

- #2. Utmärkning enligt gällande regler underlättar för trafikanter och skyddar personal
- #3. Tydligare vägledning kan ge säkrare vägarbeten
- #6. Bristande hastighetsefterlevnad

Syfte och mål

Aktiviteten syftar till att Trafikverket som väghållare och beställare av arbete på väg tar en aktivare roll genom kravställning och kvalitetssäkring av hur arbete på väg ska utformas. En tydligare kravställning väntas bidra till en ökad igenkänning och effektivare användning av verktyg som skapar förutsättningar för såväl trafikant som arbetare i vägmiljö att göra rätt vilket är grundläggande för att skapa en säker arbetsmiljö. Att standardisera kraven antas även i förlängningen kunna bidra till att arbeten med samma förutsättningar ser lika ut, vilket leder till ökad igenkänning hos trafikanter som i sin tur får ökad acceptans och respekt för vägarbetets påverkan på deras framkomlighet.

Inriktningen är att kraven i säkerhetsregelverket på sikt implementeras vid tillståndgivna arbeten på väg för att öka igenkänning och tydlighet för trafikanten vid alla arbeten oavsett beställare.

År för färdigställande 2025

Kostnadsbedömning

Aktiviteten innebär nytt säkerhetsregelverk för krav Trafikverket ställer på upphandlade entreprenörer. Kostnaden att ta fram nytt regelverk och arbetsätt uppskattas till 5-10 miljoner kronor. Eventuella nya kostnadsgenererande krav etcetera är ej inkluderade.

Kommentar

Ett tydligare och mer enhetligt regelverk ses av Trafikverket som en förutsättning för att få önskad effekt inom andra aktiviteter. En framdrift och implementering är därför prioriterad för att skapa en bra grund för en fortsatt utveckling av arbete på väg.

2. Nationell grund för arbete på väg

Beskrivning av aktivitet

Trafikverket söker samarbete med andra väghållare eller sammanslutning av kommunala väghållare för att arbeta fram ett stödande dokument som beskriver hur arbete på väg kan utvecklas för nationell enighet. Arbetet bör också söka dialog med andra branschföreträdare.

Brist

#3. Tydligare vägledning kan ge säkrare vägarbeten

#6. Bristande hastighetsefterlevnad

Syfte och mål

Aktiviteten syftar till att stärka och överbrygga effekten av ökad likriktning som skapas i aktivitet 1 för *Nytt säkerhetsregelverk och arbetssätt för arbete på väg* som styr Trafikverkets egna arbeten. Att söka samarbete och driva ett metodarbete med andra väghållare kan bidra till gemensamma tolkningar och utformningskrav som på så sätt kan bli rådgivande på ett större vägnät än det som förvaltas av Trafikverket. Målet med arbetet är att skapa en nationell grund för hur arbete på väg ska utformas och på så sätt skapa förutsättning för en ökad respekt för arbete på väg.

År för färdigställande 2025

Kostnadsbedömning

Aktiviteten drivs som ett samarbetsprojekt med andra parter och är beroende av en eller flera motparter. Initialt behöver samsyn sökas om lämplig avgränsning om vilka frågeställningar som ska drivas för att nå målet om ökad standardisering av utformning och respekt. Kostnaden uppskattas till 1-5 miljoner kronor under genomförandeperioden.

Kommentar

Aktiviteten är beroende av intresse och prioritering från andra väghållare där Trafikverket är sammankallande part.

3. Arbetssätt för hantering av passerande fordonstrafik

Beskrivning av aktivitet

Trafikverket tydliggör arbetssätt och rutiner som utgår från arbetsmiljöverkets föreskrifter AFS 1999:3 § 81 Passerande fordonstrafik. I aktiviteten ingår även att se över hur en säker hantering av trafik kan ske vid framtida underhåll i planering av investeringsåtgärder.

Brist

- #3. Tydligare vägledning kan ge säkrare vägarbeten
- #4. Omledning ska vara förstahandsalternativet
 - även i verkligheten

Syfte och mål

Aktiviteten syftar till att säkerställa att, och tydliggöra hur, Trafikverket uppfyller Arbetsmiljöverkets föreskrifter om att byggnads och anläggningsarbeten ska planeras, ordnas och bedrivs så att det ger betryggande säkerhet mot ohälsa och olycksfall på grund av passerande fordonstrafik. I detta ingår att ta fram interna arbetssätt och tydliggöra när planering sker samt vem som ansvarar för respektive moment och vad som åligger beställare respektive upphandlad entreprenör.

Aktiviteten syftar till att hantera såväl planering av trafik under byggtid som att se över hur Trafikverket i planeringsskede av nyinvestering ser till en säker hantering av trafik vid underhållsarbete i driftskede.

År för färdigställande 2024

Kostnadsbedömning

Aktiviteten innebär att se över och tydliggöra arbetssätt. Implementering av tydligare arbetssätt för hantering av trafik i såväl bygg eller underhållsskede bedöms både kunna generera och spara kostnader samtidigt som det kan komma att kräva kompetenshöjande insatser. Kostnaden för det senare är osäker då det saknas kunskap om behov av eventuellt tillkommande kompetenshöjande insatser. Kostnaden för att ta fram nya arbetssätt uppskattas till 1-5 miljoner kronor.

Kommentar

Inom Trafikverket pågår andra överordnade aktiviteter med syfte att säkerställa myndighetens byggherreansvar. Handlingsplanens aktivitet behöver ha dialog med dessa för att säkerställa att syfte, mål och implementering säkerställs i sin helhet.

4. Stärkt leveransuppföljning

Beskrivning av aktivitet

Trafikverket ökar antal genomförda arbetsplatskontroller med cirka 20 procent under perioden 2022-2024 med mål om 1 100 genomförda kontroller på väg 2024.

Brist

- #2. Utmärkning enligt gällande regler underlättar för trafikanter och skyddar personal
- #5. Systematiska förbättringar kan leda till bättre utformade vägarbeten

Syfte och mål

Aktiviteten syftar till att stärka Trafikverkets kontroll och kunskap av egna beställda arbeten på väg för att säkerställa att arbete på väg utformas enligt beslut som väghållaren tar. Vidare bedöms aktiviteten bidra till en stärkt trafiksäkerhet där eventuella brister kan ligga till grund för dialog mellan beställare och entreprenör.

År för färdigställande 2024

Kostnadsbedömning

Kostnaden uppskattas till 5-10 miljoner kronor under genomförande-perioden.

Kommentar

Aktiviteten ersätter inte andra initiativ eller ansvar som åligger beställare eller entreprenör utan ska ses som ett komplement och stöd. För att kontroller ska generera önskad effekt krävs att projekten tar ägandeskap för säkerheten och tillser att avvikelser åtgärdas skyndsamt.

5. Åtgärdsplan för utvecklad kontrollverksamhet vid arbete på väg

Beskrivning av aktivitet

Trafikverket arbetar fram en åtgärdsplan för fortsatt utveckling och uppföljning av kontrollverksamheten vid arbete på väg. Åtgärdsplanen innehåller aktiviteter som utvecklar kontroller som ett kunskapsunderlag för utveckling av regelverk och tillämpning av arbete på väg, såväl inom Trafikverket, som externt i dialog med Trafikverkets entreprenörer.

Brist

- #5. Systematiska förbättringar kan leda till bättre utformade vägarbeten

Syfte och mål

Aktiviteten syftar till att med stöd av en stärkt uppföljning säkerställa att arbeten som Trafikverket beställt är utformade på ett korrekt sätt och i enlighet med vad väghållaren beslutat. Vidare syftar aktiviteten till en fortsatt utveckling och kunskapsinhämtning om förhållanden vid planerade arbeten på väg för att tydliggöra hur data från kontrollverksamheten ska användas i förbättringsarbete med regelverk, arbetssätt och tillämpning.

År för färdigställande 2025

Kostnadsbedömning

Kostnaden för framtagande av åtgärdsplan uppskattas till 1-10 miljoner kronor. Genomförandet av handlingsplanen beror på framtida innehåll och omfattning och är ej bedömt i detta skede.

Kommentar

-

6. Ökad medvetenhet

Beskrivning av aktivitet

Trafikverket genomför kommunikationsinsatser för att öka kunskapen om, och respekten för arbete på och vid väg. Aktiviteter kan genomföras inom ramen för pågående initiativ för ökad säkerhet på väg. Målgruppen är både extern och intern.

Brist

#6. Bristande hastighetsefterlevnad

Syfte och mål

Aktiviteten syftar till att öka medvetenhet och kunskap om samt vikten av respekt för arbete på väg. Genom detta bidrar aktiviteten till att visa hur trafikant och medarbetare inom arbete på väg kan bidra till en säkrare trafik- respektive arbetsmiljö.

År för färdigställande 2025

Kostnadsbedömning

Kostnaden uppskattas till 1-5 miljoner kronor under genomförande-perioden.

Kommentar

Aktiviteten genomförs löpande över handlingsplanens tidsperiod.

7. Ökad hastighetsövervakning vid arbete på väg

Beskrivning av aktivitet

Trafikverket söker samarbete med Polismyndigheten för att hitta och genomföra samarbetsformer som stärker en ökad hastighetsefterlevnad genom övervakning i anslutning till planerade arbeten på väg där föreskriven hastighet föreligger.

Brist

#6. Bristande hastighetsefterlevnad

Syfte och mål

Aktiviteten syftar till att hitta arbetsformer där myndigheterna stödjer varandra för att stärka hastighetsefterlevnad respektive respekt för ett arbete på väg. Aktiviteten bedöms fungera som ett komplement till övriga aktiviteter för att uppmärksamma betydelsen av att visa hänsyn vid arbete på väg.

År för färdigställande 2025

Kostnadsbedömning

Aktiviteten bedöms innebära omprioritering men inga nya moment av ordinarie verksamhet. För Trafikverket och Polismyndigheten innebär det en tillkommande funktion för samordning och framtagande av arbetssätt. Kostnaden bedöms till 1-5 miljoner kronor under genomförandeperioden.

Kommentar

Aktiviteten är beroende av aktiv motpart hos polismyndigheten. Exempel på samarbetsprojekt som identifierats i uppdraget är införandet av kampanjvecka (likt trafiksäkerhetsveckan) där Trafikverket säkrar en godkänd utformning (föreskrifter och utmärkning) vid ett antal arbete på väg per region som Polismyndigheten efter godkänd arbetsplatskontroll kan använda för hastighetsövervakning med antingen mobil ATK eller traditionell övervakning. Betydelsen av att Trafikverket genomför arbetsplatskontroll anses viktig för att säkerställa att trafikanten fått rätt förutsättningar och att polisen undviker eventuella oklarheter om vad som gäller på platsen. Urvalet av potentiella platser kan ske i dialog med Trafikverkets utförarorganisation och entreprenörsbranschen.

8. FOI för framtida utformningskrav

Beskrivning av aktivitet

Trafikverket initierar en forskning- och innovationsaktivitet (FOI) i syfte att ta fram nya utformningskrav för att hastighetssäkra vid arbete på väg. Aktiviteten bedöms kunna genomföras i samarbete med pågående projekt där utförarperspektivet också involveras i utvärderingen.

Brist

- #1. Förtydligande för vissa yrkesgrupper
- #3. Tydligare vägledning kan ge säkrare vägarbeten
- #6. Bristande hastighetsefterlevnad

Syfte och mål

Aktiviteten syftar till att verka för en innovationskraft inom arbete på väg och finna nya verktyg att lyfta in i Trafikverkets regelverk samt sprida kunskap till andra aktörer inom arbete på väg.

År för färdigställande 2025

Kostnadsbedömning

Aktivitetens omfattning kan i detta skede inte specificeras och är därför inte fastställd. Kostnaden uppskattas till 5-10 miljoner kronor under genomförandeperioden.

Kommentar

Aktiviteten bör också, om så anses möjligt, samarbeta med aktivitet 10 *Nytt myndighetsövergripande regeringsuppdrag* för att studera erfarenheter och möjligheter att inför nya verktyg för att hastighetssäkra vid exempelvis olyckor eller bärgning. Detta kräver samarbete med andra myndigheter och aktörer.

5.3 Oförutsedda händelser

I regeringens beslut och uppdrag till Trafikverket framförs att myndigheten har en nyckelroll att skapa förutsättningar att säkra en god arbetsmiljö även vid oförutsedda händelser. I dialoger som genomförts inom ramen för regeringsuppdraget framkommer att frågan om vem som har ansvar respektive mandat är splittrad och bara delvis ligger på Trafikverket för att uppnå önskad effekt om stärkt säkerhet vid oförutsedda händelser på väg. Dialoger visar även på avsaknaden av ett myndighetsövergripande ansvar att hålla samman aktörer på statlig, regional och kommunal nivå som driver frågan som en helhet och mot gemensamma mål. Av den anledningen gör Trafikverket bedömningen att identifierade brister endast till viss del kan åtgärdas av väghållaren.

I regeringens beslut framgår också att Trafikverket ska ta fram åtgärder baserat på Transportstyrelsens bristarbete och rekommendationer i föregående regeringsuppdrag. Åtgärder som svarar upp mot nämnda brister faller i första hand inom ramen för handlingsplanens avsnitt för planerade åtgärder. För oförutsedda händelser har inte bristarbetet och rekommendationer för åtgärder tagits lika långt.

Med ovan som bakgrund föreslår Trafikverket ett antal aktiviteter i handlingsplanen som behöver beslut, stöd och förankring från regeringen, andra myndigheter och aktörer för att förverkligas.

Nedan beskrivs handlingsplanens aktiviteter för oförutsedda händelser på väg. Mer utförlig redogörelse av respektive brist som aktiviteten svarar mot finns i avsnitt 4.1 (1.2 och 2.2).

9. Implementering av förtydligande i trafikförordningen

Beskrivning av aktivitet

Regeringen implementerar förtydligande i trafikförordningen (3 kap. 15 §) enligt framtaget och remissjusterat förslag.

Brist

- #1. Stärkt säkerhet för vissa yrkesgrupper

Syfte och mål

Aktiveteten syftar till att för utöver redan utpekade yrkesgrupper och situationer göra det tydligt för trafikant om skyldighet att anpassa hastighet även vid arbeten på platser där bärgning och liknande arbeten pågår samt förbi platser där sjukdomsfall inträffat.

År för färdigställande

-

Kostnadsbedömning

-

Kommentar

Föreslaget förtydligande i trafikförordningen var under vintern 2020-2021 på extern remiss från regeringen. Trafikverket har inte stämt av med Infrastrukturdepartementet om aktivitetens status.

10. Nytt myndighetsövergripande regeringsuppdrag

Beskrivning av aktivitet

Regeringen ger ut ett myndighetsövergripande uppdrag med fokus på oförutsedda händelser i vägtrafiken inom ramen för arbete på väg. Exempel på myndigheter som kan beröras är Arbetsmiljöverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Socialstyrelsen, Transportstyrelsen och Trafikverket. Arbetet bör också bedrivas i dialog med huvudman för ambulans respektive räddningstjänst och andra branschföreträdare inom exempelvis bärgning och vägassistans.

Brist

Ett tydligt och samlat bristarbete saknas och bör tas fram inom ramen för uppdraget.

Syfte och mål

Aktiviteten syftar till att, genom ett nytt regeringsuppdrag, hantera frågan om stärkt säkerhet vid oförutsedda händelser som en helhet mellan myndigheter och andra aktörer.

År för färdigställande

-

Kostnadsbedömning

Kostnaden bedöms som osäker och uppskattas till 5-15 miljoner kronor beroende på utformning.

Kommentar

Utformning av uppdrag, utpekande av sammanhållande myndighet och förankring av eventuella resultat bör beaktas innan beslut om genomförande av aktivitet.

11. Generella TA-planer vid vägassistans/bärgning

Beskrivning av aktivitet

Trafikverket utreder möjligheter för myndigheten att införa system med tillfälliga trafikanordningsplaner (TA-plan) vid vägassistans/bärgning eller på annat sätt skapa verktyg för den aktuella gruppen att säkra sin arbetsmiljö på det allmänna vägnätet. Utredningen ska visa på konsekvenser, nyttor och kostnader för såväl väghållare som vägassistansföretagen med ett införande samt vad som krävs för ett införande på hela eller delar av vägnätet.

Brist

-

Syfte och mål

Aktiveteten syftar till att utreda möjligheter för väghållaren att ge utökat mandat för vägassistansföretag att säkra sin arbetsmiljö på allmän väg där staten är väghållare. Med det avses att ge utökat mandat att hindra och dirigera trafik med exempelvis andra vägmärken än X6.

År för färdigställande 2025

Kostnadsbedömning

Kostnaden uppskattas till 1-5 miljoner kronor.

Kommentar

Genomförda dialoger visar på begränsningar för vägassistansföretag (m.fl.) att säkra sin arbetsplats. Enligt vägmärkesförordningen får endast märke X6 (särskild varningsanordning) användas som anger att framkomligheten på en väg är inskränkt på grund av ett tillfälligt hinder eller liknande. I dialog med Transportstyrelsen framkommer att det saknas behov att ge ett generellt tillstånd för fler märken än X6, istället förordas att väghållaren ger mandat att placera ut på förhand bestämda vägmärken etcetera.

Resultatet av utredningen bör också kunna användas som stöd för vidare dialog om räddningstjänstens möjligheter och mandat efter avslutad räddningsinsats.

12. Utbildningsmaterial för ökad säkerhet i vägtrafikmiljö

Beskrivning av aktivitet

Trafikverket ser över möjligheter att tillsammans med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Brandskyddsföreningen verka för ett ökat tillgängliggörande av framtaget utbildningsmaterial för säkerhet i vägtrafikmiljö.

Brist

-

Syfte och mål

Aktiviteten syftar till att tillgängliggöra framtaget kunskapsunderlag som Trafikverket finansierat och samla detta tillsammans med annan relevant kunskap på Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps digitala plattform. Med detta möjliggörs också en effektivare uppföljning av genomförd utbildning för arbetsgivaren.

År för färdigställande 2023

Kostnadsbedömning

Aktiviteten bedöms inte medföra kostnader utöver ordinarie verksamhet för respektive part. Kostnaden uppskattas till 0-1 miljoner kronor.

Kommentar

Trafikverket har i sitt uppdrag inte studerat frågan närmare men kan se lokala olikheter om hur räddningstjänst bistår ambulans att skapa en säkrare arbetsplats samt att polisen har ett stort mandat att dirigera trafik men inte alltid kan möta upp behovet som efterfrågas.

Flera parter lyfter Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps kunskapsunderlag för säkerhet på väg (MSB 2020¹²) som ett positivt exempel och något att bygga vidare på till andra aktörer än räddningstjänst, till exempel Polismyndigheten och ambulanssjukvården.

¹² Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2020). *Säkerhet i vägtrafikmiljö - Vägledning, 2:a utgåvan*. MSB1078

6 Handlingsplanens genomförande

Handlingsplanen övergår i och med denna redovisning i ett genomförandeskede där Trafikverket fortsatt är sammanhållande part. Följande avsnitt summerar handlingsplanens innehåll, bedömning av kostnad för genomförande och hur arbetet följs upp.

6.1 Handlingsplanens innehåll

Handlingsplanen fokuserar på att åtgärda de bakomliggande faktorer som behöver åtgärdas för att ge trafikanten tydliga förutsättningar att göra rätt och i förlängningen säkra en bättre hastighetsefterlevnad genom ett arbete på väg. För att nå detta innehåller handlingsplanen aktiviteter som skapar en bra grund för fortsatt utveckling och förutsättningar att skapa mer enade arbetssätt över landet. Vidare utvecklar handlingsplanen Trafikverkets förmåga att säkerställa att beslut följs och att synliggöra betydelsen av arbete på väg för såväl trafikanter som Trafikverkets interna planerings- och utförandeskedan.

För oförutsedda händelser är de grundläggande behoven av samordning mellan myndigheter och andra aktörer central. Uppdraget visar på vikten av ett gemensamt arbete och mål för att peka ut ansvar och driva en utveckling som en helhet. Parallellt med detta ser Trafikverket i egenskap av väghållare över möjligheterna att skapa en modell som ger mandat för exempelvis vägassistansföretag verksamma på allmän väg där staten är väghållaren att säkra sin arbetsplats genom utmärkning.

6.2 Samlad kostnadsbedömning

Handlingsplanens aktiviteter är i stor utsträckning av utredningskaraktär eller avser införande av nya arbetssätt. Då aktiviteternas innehåll inte är fastställt ska kostnadsbedömningen ses som en tidig uppskattning. En del aktiviteter kan kopplat till utredningsresultat bli kostnadsdrivande i senare skede beroende på framtida beslut om inriktning. Detsamma gäller för den eller de aktiviteter som kan behöva extra resurser för att kunna prioriteras och drivas inom uppdragets angivna period.

Sammantaget uppskattas kostnaden för genomförandet av handlingsplanen till cirka 50 miljoner kronor. Osäkerheten är bedömd som stor beroende på aktiviteternas slutliga innehåll.

6.3 Fortsatt arbete och uppföljning

I regeringens beslut anges att genomförandet av handlingsplanen ska ha utförts senast under 2025. Trafikverket kommer samordna det fortsatta arbetet och återrapportera med en årlig utvärdering till regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) i samband med rapportering i Trafikverkets årsredovisning för åren 2023, 2024 och 2025.

Referenser

Arbetsmiljöverket (2017). *Olycksförebyggande åtgärder för arbetstagare som arbetar på eller vid väg – Resultatet av ett regeringsuppdrag att kartlägga risker och föreslå förebyggande åtgärder*. Dnr 2016/009242.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2020). *Säkerhet i vägtrafikmiljö - Vägledning, 2:a utgåvan*. Publ MSB1078

Reason, J. (1990). *Human Error*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.

Regeringen (2022). *Uppdrag att ta fram och genomföra en handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbete på väg*. Dnr. I2022/00774, TRV 2022/37223

Service- och kommunikationsfacket (2019). *Med fara för livet – en rapport om vägarbetares arbetsmiljö*.

Trafikverket (2022). *Internt arbetsmaterial över olyckor arbete på väg – analys av åren 2012-2022*.

Transportstyrelsen (2020). *Säkerhetshöjande åtgärder vid arbeten på och vid väg*. Dnr TSG 2019-6335.

VTI (2021). *Rapport 1082 – Samverkan för ökad säkerhet och framkomlighet vid vägarbetsplatser – nyttiggörande av tillgänglig tillbuds- och olycksstatistik*. Dnr 2018/0443-7.3.

Bilaga 1 – Regeringens beslut om uppdrag till Trafikverket



Regeringen

Infrastrukturdepartementet

TRV 2022/37223

Regeringsbeslut

16

2022-03-24
I2022/00774
I2020/02103 (delvis)



Trafikverket

781 89 Borlänge

Uppdrag att ta fram och genomföra en handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbete på väg

Regeringens beslut

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram och genomföra en handlingsplan för ökad säkerhet i och runt arbeten på väg. Fokus ska ligga på att åtgärda de brister som framkommer i Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdraget Säkerhetskänsliga åtgärder vid arbete på väg. Åtgärder för förbättrad hastighetsefterlevnad i anslutning till platser där det pågår arbeten ska ingå som en central del i handlingsplanen.

Åtgärderna i handlingsplanen ska avse arbetsmiljön vid såväl planerade vägarbeten som vid arbeten med anledning av oförutsedda händelser i vägtrafiken såsom bärgning, fordonsservice samt trafikolyckor. Insatser för att förbättra trafiksäkerheten generellt i samband med arbeten på väg bör, där så är lämpligt, också ingå i handlingsplanen.

Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket inhämta synpunkter från Transportstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt arbetsmarknadens parter och andra branschföreträdare i framtagandet och genomförandet av handlingsplanen.

Handlingsplanens ska tas fram och redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 december 2022. Redovisningen ska inkludera en kostnadsuppskattning för genomförandet av handlingsplanen. Genomförandet av åtgärderna i handlingsplanen ska ske senast under 2025 och redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) i Trafikverkets årsredovisningarna för 2023, 2024 och 2025.

Telefonväxel: 08-405 10 00
Fax: 08-24 46 31
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Malm Morgsgatan 3
E-post: i.registrator@regeringskansliet.se

Skälen för regeringens beslut

Att bekämpa dödsolyckor i arbetet är en viktig prioritering för regeringen och en tydlig del i regeringens arbetsmiljöstrategi för 2021–2025. Ingen ska riskera liv eller hälsa på grund av jobbet. Alla har rätt till en trygg och säker arbetsmiljö.

De som har vägen som arbetsplats har en särskilt riskfylld vardag och upplever ofta otrygghet i arbetet. År 2019 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda säkerheten för personal som utför arbete inom eller i anslutning till vägområdet, och att analysera möjliga åtgärder för att förbättra säkerheten. Transportstyrelsen redovisade resultatet av sitt arbete under 2020 och pekade på att regelverken för en god arbetsmiljö för personer som arbetar på och vid väg i hög utsträckning finns på plats. Det som brister är i stället enligt Transportstyrelsen regelbrotten och goda förutsättningar för att följa reglerna.

Transportstyrelsens rapport remitterades under 2021. Transportstyrelsen och flera av remissinstanserna pekar på säkerhetsutmaningar vad gäller upphandlingsförfaranden, rutiner för omledning av trafik och behovet av förbättrad skyltning vid pågående vägarbeten. Detta är områden där väghållaren har stor rådighet och de insatser som Trafikverket kan göra har påverkan också på de kommunala väghållarnas förutsättningar att säkra en god arbetsmiljö för dem som arbetar i vägtrafiken. Trafikverket har dessutom en nyckelroll när det gäller att skapa förutsättningar för säkra arbetsinsatser vid oplanerade händelser på vägen, såsom vid bärgning och räddningsinsatser.

En handlingsplan för ökad säkerhet i och runt arbeten på väg säkerställer att de brister som identifierats av bransch och myndigheter hanteras och åtgärdas. På så sätt stärks säkerheten för dem som har vägen som arbetsplats och trafiken blir tryggare för alla.

På regeringens vägnar



Tomas Eneroth



Ylva Berg

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM
Justitiedepartementet/PO och SSK
Finansdepartementet/BA och K
Arbetsmarknadsdepartementet/ARM
Infrastrukturdepartementet/US och TP
Transportstyrelsen
Arbetsmiljöverket
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Polismyndigheten

