

Stockholm 2021-02-16

Ref Diarienummer I2020/02103

Remissvar dnr I2020/02103 – Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg

Transportföretagen har fått möjlighet att lämna synpunkter på Transportstyrelsens utredning avseende Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg (dnr I2020/02103).

Transportföretagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation inom transportnäringsringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna samt säkerhetsbranschen. I våra åtta förbund ingår drygt 9 200 medlemsföretag som tillsammans har cirka 205 000 anställda. Inom sakområdet kompetensförsörjning har Transportföretagen uppdraget att företräda branschen i utbildnings- och arbetsmarknadsfrågor gentemot beslutsfattare, myndigheter och andra samhällsorgan och att verka för ändamålsenlig utbildning och kompetensförsörjning

Bakgrund

Transportstyrelsen fick i augusti 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 berörs är framför allt bärare och personer, alltså personal som utför servicearbete på väg som till exempel fordonsservice men även vägarbetare och olika typer av räddningspersonal.

Genomgången av befintliga regelverk visar att personer som arbetar på och vid väg har många regler att förhålla sig till då olika aktörer ska förhålla sig till bland annat trafikregler, olika bemyndiganden, bestämmelser gällande utmärkning och arbetsmiljöregler. Det understryks att ett stort ansvar vilar på väghållaren för att skapa en säker arbetsplats i samband med att arbeten utförs. Möjligheterna för andra än väghållaren att på egen hand vidta olika former av åtgärder är begränsade och ska enligt vår tolkning ses som nödatgärder.



Diskussion och slutsatser

Utifrån resultaten av utredningen menar Transportstyrelsen att de regelverk som behövs för att kunna åstadkomma en god arbetsmiljö för personer som arbetar på och vid väg och säkerhet för förbipasserande i hög utsträckning finns på plats. Mot denna bakgrund föreslås ett förtydligande i trafikförordningen gällande trafikanters skyldighet att hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet när de passerar en plats för bärgning, räddningsinsatser eller liknande arbeten. Detta då det bedöms få positiva konsekvenser för det transportpolitiska hänsynsmålet, samtidigt som funktionsmålet inte påverkas nämnvärt.

Transportföretagens kommentarer

Transportföretagen instämmer att arbetsplatser behöver utformas på ett sätt som upplyser trafikanter om vad som gäller och begränsar möjligheterna att begå exempelvis hastighetsöverträdelser, oaktat om det är planerade eller oplanerade arbeten på och vid väg. Vi noterar att utredningen konstaterar att företagen har olika slags regelverk att förhålla sig till, något som komplicerar arbetet. Därtill kommer den många gånger riskfyllda miljö som servicearbete på väg.

Det är därför lovvärt att utredningen föreslår:

- ett förtydligande i 3 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276) föreslås skyldigheten att anpassa hastigheten även gäller vid bärgningsarbete och liknande arbete som till exempel akuta fordonsreparationer av bärgare eller vägassistans.
- ett tillägg i 3 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276) som innebär att fordonsförare har skyldigheten att anpassa hastigheten även då där det inte skett en trafikolycka, men inträffat sjukdomsfall där föraren exempelvis kunnat stanna fordonet på ett kontrollerat sätt.

Transportföretagen tillstyrker åtgärderna men menar att dessa blir tämligen tandlösa om inte dessa regler kan följas upp med en effektivare övervakning för att säkra att reglerna efterlevs. När det gäller vägarbeten kan mobila hastighetskameror (mobila ATK-kameror) vara ett sätt att säkra såväl efterlevnad av hastighetsbegränsningar vid vägarbeten. Därtill skapas förutsättningar att kunna bötfälla fordonsförare som överstiger de hastighetsbegränsningar som finns vid vägarbeten. En sådan åtgärd är dock inte möjlig att genomföra när det gäller servicearbete på väg. Vi saknar således att utredningen inte innehåller några förslag som direkt berör servicearbete på väg, trots ansatsen i utredningen. De företag som genomför dessa insatser är bärgnings- och fordonsserviceföretag, vilka genomför akuta insatser på vägen där planeringsfasen kan räknas i timmar, ofta minuter och inte i dagar och veckor. Det handlar om fordonshaverier av olika slag, vilket föranleder reparationer och/eller bärgningsinsatser på trafikerade vägar.

Utredningen ger uttryck för att antalet faktiska olyckor är begränsat och att det är oron för att olyckor ska inträffa som skapar en otrygg arbetssituation. Vi menar att

detta är ett alltför lättvindigt sätt att se på problemet. Även om antalet dödsolyckor vid arbete på väg dessbättre inte är stort befarar vi att antalet incidenter i samband med denna typ av arbeten är desto större. Dessvärre är mörkertalet troligtvis stort. Här saknar vi en analys avseende förekomsten av dessa, något som skulle sätta större fokus på de risker berörda yrkesgrupper utsätts för.

Vi menar att det är olyckligt att hantera vägarbeten och ”servicearbete på väg” som till sin natur är helt olika förutsättningar i samma utredning. Vägarbeten ger goda förutsättningar till åtgärder som skärpt övervakning eller omledning av trafiken. Räddnings- och reparationsinsatser är däremot särskilt riskfyllda i och med att förberedelse tiden är extremt kort och förutsättningarna okända fram till ankomst. Här anser Transportföretagen inte att en skärpning av trafikförordningen på långa vägar räcker till. Samtidigt är omständigheterna svåra att kontrollera vid dessa arbeten i och med att de sker ”på plats” där insatsen behöver göras. Därför menar vi att dessa arbetsuppgifter särskilt måste analyseras och mer precisa åtgärder och sanktionspåföljder måste arbetas fram. Vi menar att ansvariga myndigheter har ett stort ansvar för att detta kan åstadkommas genom olika former av beslut och bemyndiganden. Att ge möjlighet att kunna utrusta fordon som utför reparationsinsatser så att de har liknande färgsättning och ljusutrustning som uttryckningsfordon för att bli mer ”synliga” skulle kunna minska risken för incidenter och olyckor där liv och hälsa riskeras.

Dagens trafik innebär stora utmaningar. Nollvisionen tar sin utgångspunkt i att systemutformarna har det yttersta ansvaret och att i den mån trafikanterna inte lever upp till sin del måste systemutformarna agera genom att vidta ytterligare åtgärder. I dag är anmälningsförfarandet avseende allvarliga oerhört krångligt för den som utsätts för detta och ska rapportera. Ett förenklat förfarande kan innebära en ökad tydlighet när det gäller att belysa det stora mörkertal som vi befarar finns när gäller incidenter och allvarliga tillbud. Som vi visat exempel på kan även ytterligare insatser göras för att skapa en säkrare arbetsmiljö vid arbete på väg. För att realisera detta och även forma ett korrekt trafikbeteende krävs vittgående insatser av systemutformarna för att förbättra fordonsförarnas riskmedvetande och trafikbeteende. Detta är en stor utmaning som kräver uthållighet och arbetet med detta behöver börja nu för att nå den målsättning som formuleras i Nollvisionen.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen

Andreas Modig
Chefsjurist