

# Resultat av undersökning Arbetsmiljön vid vägarbetsplatser 2023

En undersökning genomförd av RentSafe Sverige AB 2023



# RentSafe

en del av **RAMIRENT**

# 1. Förord

---

I vår utbildningsverksamhet träffar vi årligen tusentals människor som i sin yrkesroll arbetar i trafikmiljö. I dialog med deltagarna på våra utbildningar och erfarenhet från egen personal, vet vi att vägarbeten i många fall kan vara en otrygg arbetsmiljö.

Syftet med denna undersökning är att belysa möjliga förbättringsåtgärder som kan bidra till säkrare vägarbetsområden.

Vår utgångspunkt är att ett vägarbetsområde ska vara säkert både för de trafikanter som passerar och samtidigt som de som arbetar ska ha en säker arbetsmiljö. Här uppenbarar sig en intressekonflikt då framkomligheten, trafiksäkerheten och arbetsmiljön för den med vägen som arbetsplats ibland är svåra att förena med olika myndigheters uppdrag och regelverk.

Ett av väghållarens uppdrag är att säkerställa trafikanternas framkomlighet. Arbeten utförs ofta i trafikerad gatumiljö, samtidigt som trafikanterna ska kunna passera. Gatans yta är begränsad vilket innebär att entreprenören ofta får svårt att efterleva arbetsmiljöförfattningar. Exempel på detta kan vara att skyddszoner saknas, eller att en skyddsbarriär inte är korrekt installerad.

Ca 500 personer bestående av yrkesarbetare, arbetsledare och platschefer inom väg- och anläggningsbranscherna har deltagit och resultaten presenteras i denna rapport.

Det är vår förhoppning att vi kan bidra till att förbättra säkerheten, öka förståelsen hos alla inblandade och, sist men inte minst, minska arbetsrelaterade tillbud och olyckor vid vägarbeten.

**Sara Galli**

Utbildningschef

RentSafe Academy

## 2. Kort om RentSafe Academy

---

2021 firade vi 25 år som utbildningsleverantör av APV-utbildningar! Ända sedan Vägverket på 1990-talet började ställa krav på utbildning för personal som ska utföra arbete vid vägen har vi varit verksamma som utbildare.

1 maj 2022 förvärvade RentSafe utbildningsverksamheten från ATA Hill & Smith AB där vi började bedriva utbildningar 1996 inom arbete på väg.

Under åren 2021–2022 utbildade vi över 12 500 personer i branschen. Vi har under åtta års tid varit utbildningsarrangör åt Stockholms stad, samt utbildat driftspersonal och trafikingenjörer i flera kommuner runt om i landet.

### RentSafe Sverige AB

RentSafe är en helhetsleverantör med ett komplett utbud av produkter och tjänster för att skapa säkrare trafikmiljöer. Vi hjälper dig att genomföra ert arbete där arbetsmiljö och säkerhet står i fokus – för alla som arbetar på, eller passerar, en vägarbetsplats.

RentSafe är ett helägt dotterbolag till Ramirent AB.

# Innehåll

<b>1. Förord</b> .....	2
<b>2. Kort om RentSafe Academy</b> .....	3
<b>3. Sammanfattning</b> .....	6
<b>4. Metod och genomförande</b> .....	7
<b>4.1 Deltagarnas bakgrund</b> .....	7
<b>4.2 Frågekategorier</b> .....	9
<b>5. Resultat på frågor gällande individens upplevelser</b> .....	10
<b>5.1 Vad är svårigheten med att utforma en säker vägarbetsplats?</b> .....	10
<b>5.2 Tycker du att trafikanterna tar tillräckligt med hänsyn till de som arbetar på vägen?</b> .....	11
<b>5.3 Händer det att du oroar dig för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet?</b> .....	11
<b>5.4 Upplever du att säkerheten vid vägarbetsplatser prioriteras ned för att hålla ner priserna?</b> .....	12
<b>6. Resultat av frågor gällande entreprenörens rutiner</b> .....	13
<b>6.1 Gör ni en riskbedömning på din arbetsplats innan arbetet startar?</b> .....	13
<b>6.2 Brukar du få skriftliga instruktioner innan du ska arbeta i trafikmiljö, tex riskanalys eller rutiner för hur du ska utföra ditt arbete?</b> .....	14
<b>6.3 Brukar du få se TA-planen som visar hur skyltar och skyddsanordningar ska placeras på vägarbetsområdet?</b> .....	15
<b>6.4 Diskuterar/prioriterar ni säkerheten för de trafikanter som ska passera ert vägarbetsområde?</b> .....	17
<b>7. Resultat av frågor gällande individens kompetens</b> .....	18
<b>7.1 Vilka är dina skyldigheter för att arbetsmiljön är säker?</b> .....	18
<b>7.2 Hur stor är barriärens arbetsbredd?</b> .....	19
<b>7.3 Du arbetar oskyddad i direkt närhet av passerande fordonstrafik. - Vad är den högsta verkliga hastigheten som fordonen då får passera enligt arbetsmiljöverkets riktlinjer?</b> .....	20
<b>7.4 Har det under det senaste året uppstått någon incident vid din arbetsplats som är relaterad till trafiken?</b> .....	21
<b>7.5 Har du gått en HLR kurs?</b> .....	22
7.5.1 Finns det krav kopplade till Första Hjälpen? .....	22
<b>7.6 Vem är ansvarig för att du har rätt kompetens och utbildning för att utföra dina arbetsuppgifter?</b> .....	24
<b>8. Slutsatser och förslag på åtgärder</b> .....	25
<b>8.1 Vägghållningsmyndighetens ansvar</b> .....	25
8.1.1 Vikten av att vägghållaren ställer krav, följer upp och har viten kopplade till brister .....	25
8.1.2 Skiftande kompetens hos myndigheten .....	25
8.1.3 Vikten av att vägghållaren har förståelse för arbetsmiljölagstiftning .....	25

<b>8.2 Entreprenörens ansvar</b> .....	26
8.2.1 Säkerställ rutiner och involvera medarbetarna i säkerhetsarbetet.....	26
8.2.2 Följ väghållarens krav.....	26
8.2.3 Förbättrad kompetens inom arbetsmiljölagstiftningen .....	26
<b>9. Källor och vidare läsning</b> .....	27
<b>Bilaga – Frågor</b> .....	28

### 3. Sammanfattning

---

*Vi träffar alltför ofta yrkesarbetare som inte förstår sin del i arbetsmiljöarbetet, men även de som inte getts förutsättningar då det brister i företagets rutiner. Denna bild stärks även i resultatet i vår undersökning*

- Sara Galli, utbildningschef på RentSafe Academy

I vår undersökning kan vi se att det framkommer brister i arbetet med en säkerhetskultur. Deltagarna upplever exempelvis följande:

- Väghållarnas krav på framkomlighet och utformning prioriteras framför säkerheten för de som arbetar på plats
- En majoritet oroar sig för att arbeta längs vägen på grund av bristande säkerhet
- Det finns brister i att ex genomföra riskbedömningar innan arbetet startar, eller att de som arbetar på plats inte fått ta del av TA-planen (trafikanordningsplanen)

En reflektion är att om vi ställt helt öppna frågor som i en kvalitativ studie så hade svaren blivit mindre styrda. Nu gavs flera färdiga svarsalternativ att välja på för respondenten vilket kan uppfattas som en högre kunskap än vad som är i realitet.

Exempelvis uppgav 48% rätt alternativ på frågan vad en barriärs arbetsbredd är. När vi under utbildning ställer denna fråga öppet brukar max 10-20% svara rätt när de själva ska förklara.

## 4. Metod och genomförande

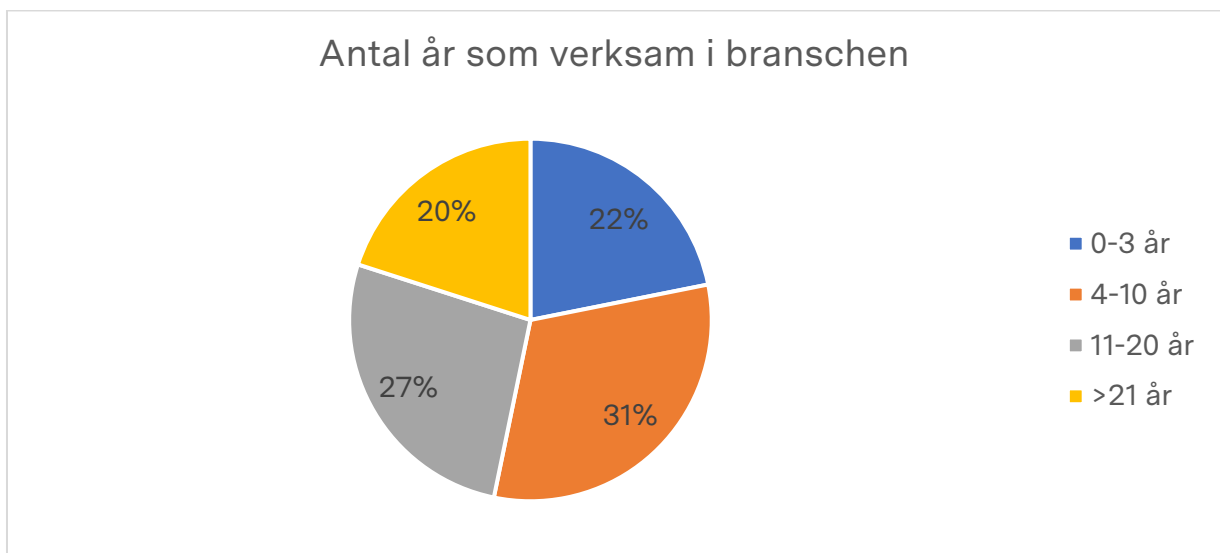
Undersökningen genomfördes under perioden jan-april 2023 och riktades till personer som arbetar i trafikmiljö.

Enkäten har genomförts när deltagaren medverkat på någon av våra utbildningar, via vår hemsida, sociala medier eller liknande. När undersökningen har gjorts i samband med utbildning har den gjorts inledningsvis för att få ett sådant neutralt svar som möjligt.

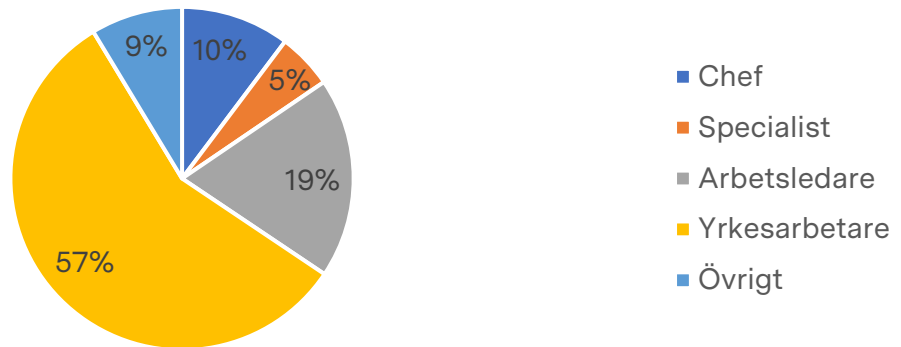
Deltagarna har medverkat frivilligt och enkäten har varit anonym.

### 4.1 Deltagarnas bakgrund

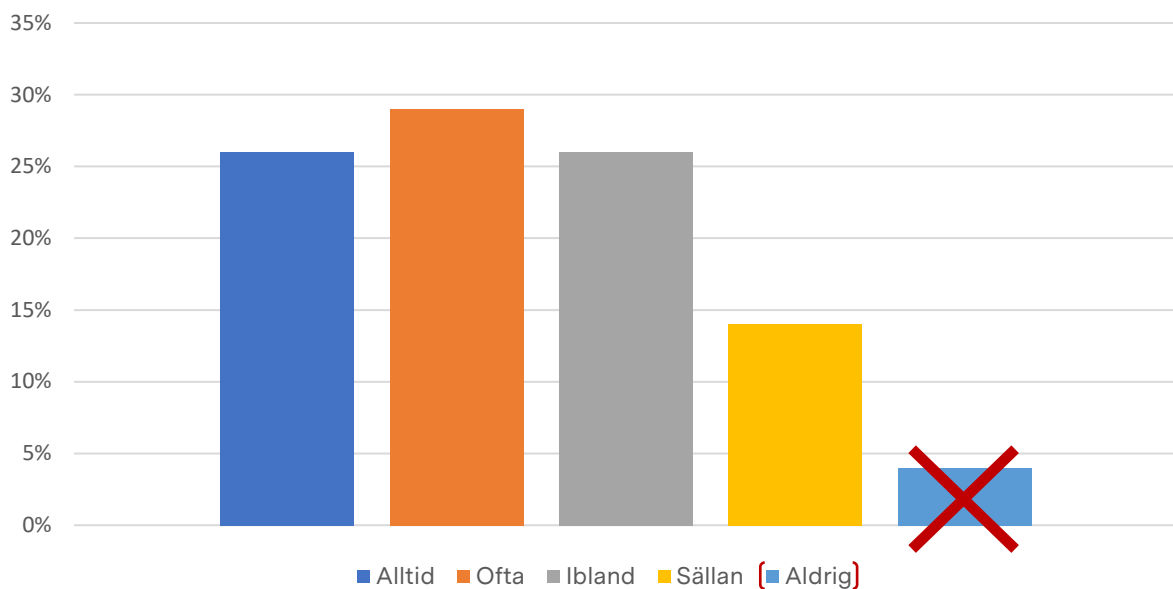
- 56% av de som svarade på enkäten arbetar *alltid* eller *ofta* i trafikmiljö.
- 57% av de som svarade är *yrkesarbetare*, 29% *arbetsledare* eller *chef* och 12% *övrig* titel.
- 47% har arbetat mer än 11 års inom bygg-, anläggning-, drift-, underhåll-, och entreprenad-branschen.
- 21% har arbetat mindre än 3 år.



### Vilken yrkesroll har du?



### Hur ofta arbetar du i trafikmiljö?



Eftersom vi enbart önskar svar från de som har erfarenhet av arbete i trafikmiljö har svar från de som angav att de aldrig arbetar i trafikmiljö, alternativt saknar erfarenhet, tagits bort ur det totala urvalet.



## 4.2 Frågekategorier

I enkäten har vi ställt 15 frågor om arbetsmiljö och olika säkerhetsfaktorer som går att kategorisera enligt följande

- **Individens upplevelser**
- **Entreprenörens rutiner**
- **Individens kompetens**

Tre av de frågor vi ställt ställdes också i SEKOs undersökning ”*Med fara för livet*” publicerad 2019. Detta i syfte att jämföra om våra svar på dessa frågor avviker i någon form från SEKOs undersökning.

## 5. Resultat på frågor gällande individens upplevelser

Detta avsnitt syftar till att få en uppfattning av hur den enskilda deltagarens har för uppfattning kring ett antal frågor.

### 5.1 Vad är svårigheten med att utforma en säker vägarbetsplats?

*Ett stort problem i mitt tycke är fortfarande att vi som entreprenörer måste utreda om omledning är lämpligt vid arbete på statliga vägar i stället för det omvända - citat från en av deltagarna*

Svårigheten med att utforma en säker vägarbetsplats beror såklart på en mängd faktorer.

I denna fråga fick deltagarna välja fyra av tio olika alternativ.

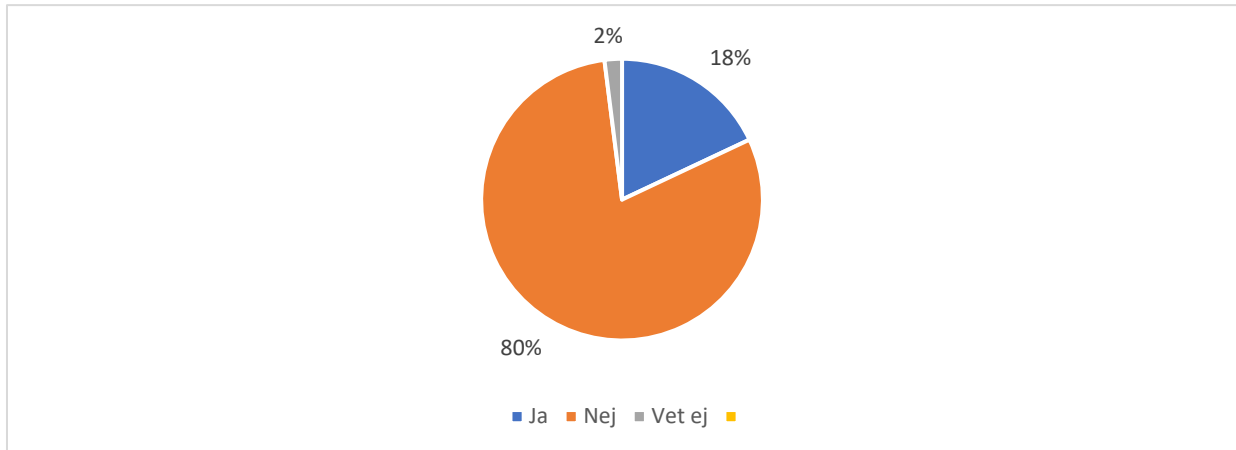
Svarsalternativ	Andel svar
Trånga miljöer i stadsmiljö vilket minskar skyddszonerna	16%
Väghållarens krav på framkomlighet för trafikanter	14%
Tidspress	13%
Väghållarens krav på utformning där personalens säkerhet inte prioriteras	12%
Okunskap om hur material ska användas (avstängningsmaterial/skyltar/skyddsanordningar)	11%
TA-planen stämmer inte med verkligheten	10%
Okunskap hos arbetsgivare/chefer	9%
Budgeten för projektet	8%
Beställarens krav på utformning	7%

Summan av de tre mest förekommande svarsalternativen:

Svarsalternativ	Andel svar
Trånga miljöer i stadsmiljö vilket minskar skyddszonerna	43%
Väghållarens krav på framkomlighet för trafikanter	
Tidspress	

## 5.2 Tycker du att trafikanterna tar tillräckligt med hänsyn till de som arbetar på vägen?

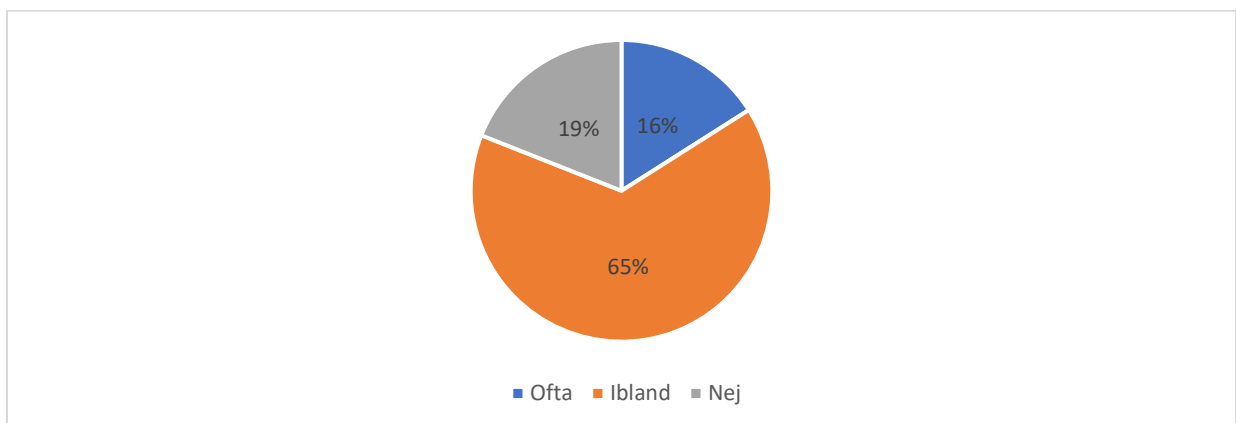
Resultatet på frågan visar att en majoritet, 80%, inte upplever att trafikanterna tar tillräckligt med hänsyn till de som arbetar på vägen.



I SEKO:s undersökning 2019 angav 92% svaret nej. På den undersökningen deltog medlemmar i SEKO och då tillhörande väg- och banavtalet som var anställda i företag som arbetar med väg. Med andra ord personal som i stor utsträckning arbetar i trafikerad miljö.

## 5.3 Händer det att du oroar dig för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet?

81% av deltagarna uttrycker att de *ibland* eller *ofta* upplever oro som kan påverka om de vill fortsätta arbeta längs vägen.



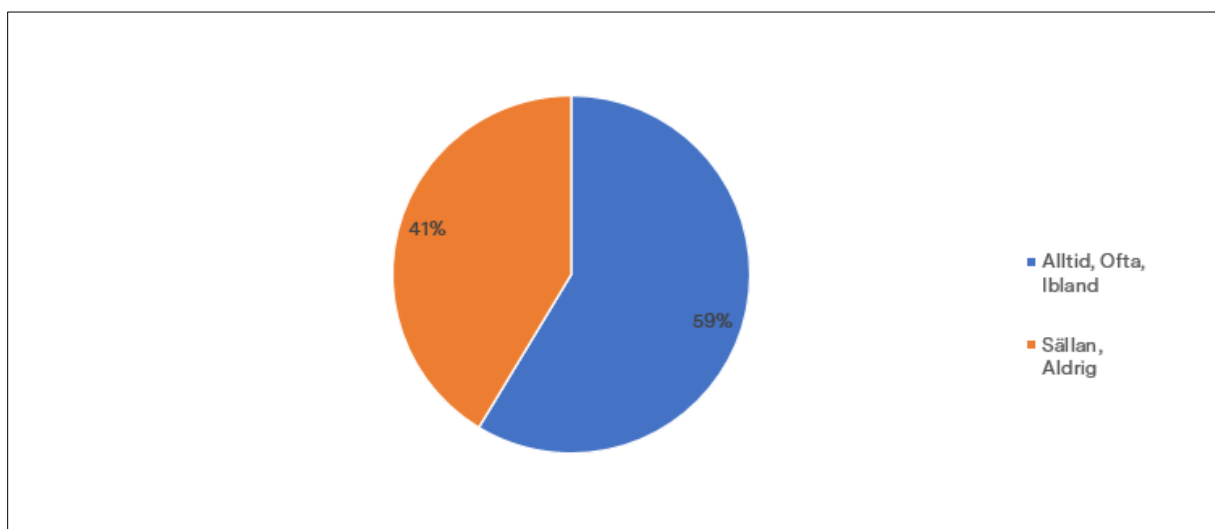
Är personal som arbetat länge mindre oroade då de har en längre yrkeserfarenhet? Vi kunde inte se i vår undersökning att det fanns någon skillnad på upplevelse av oror beroende på hur många år man har arbetat i branschen.

I SEKOs undersökning 2019 angav 91% att de oroade sig för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet. På den undersökningen deltog enbart yrkesarbetare kopplade till SEKO väg och ban, dvs personal som vistas i stor utsträckning i trafikerad miljö.

#### **5.4 Upplever du att säkerheten vid vägarbetsplatser prioriteras ned för att hålla ner priserna?**

59% av deltagarna uppger att de upplever att säkerheten *ibland, ofta* eller *alltid* prioriteras ned vid vägarbetsplatser för att priserna ska hållas nere.

Entreprenören kan ha en uppfattning och beställaren kan ha en annan uppfattning huruvida säkerheten prioriteras eller inte. Att man pratar om att säkerheten är dyr, betyder inte att det finns någon fakta som kan styrka känslan.



## 6. Resultat av frågor gällande entreprenörens rutiner

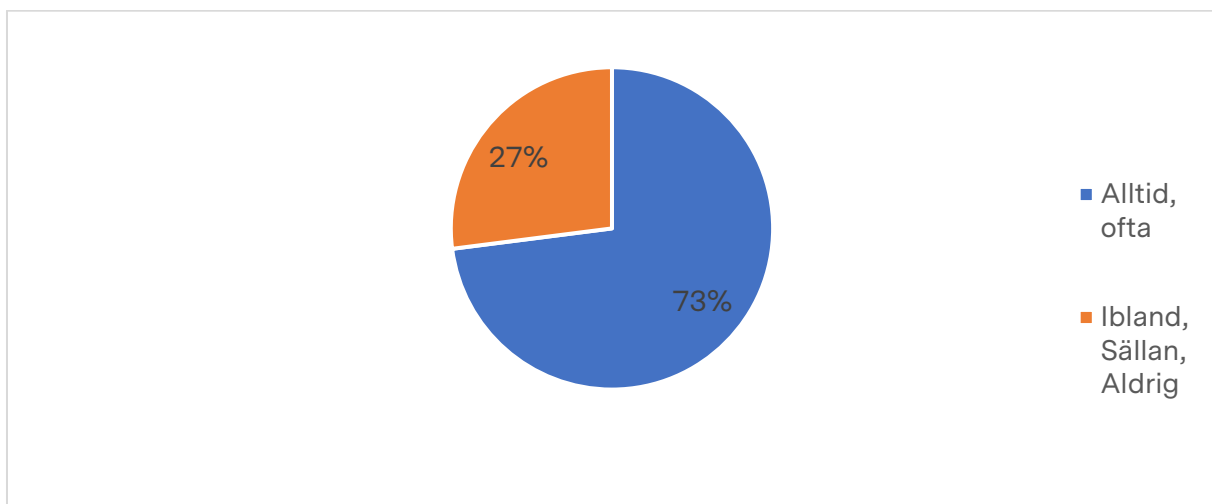
Ett företags rutiner kring arbetsmiljöarbetet är av stor vikt för ett säkert vägarbetsområde. Diskuteras dessa frågor med den enskilda individen, är riskbedömningar ett självklart förfarande på arbetsplatsen och i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Vi kommer att koppla frågorna till olika kravställningar som finns på området.

### 6.1 Gör ni en riskbedömning på din arbetsplats innan arbetet startar?

Arbetsmiljöverket ställer krav på att arbetsgivaren regelbundet ska undersöka arbetsförhållandena och bedöma riskerna för att undvika ohälsa eller olycksfall i arbetet. I riskbedömningen skall anges vilka risker som finns och om de är allvarliga eller inte. Detta fastställs i Arbetsmiljöverkets föreskrift *AFS 2001:1 Systematiskt arbetsmiljöarbete*. Där framgår även att en riskbedömning ska göras skriftligt.

I Arbetsmiljöverkets föreskrift *AFS 1999:3 Byggnads -och anläggningsarbete* identifieras att passerande fordonstrafik är en risk. Det betyder att arbetsgivaren själv aldrig kan hävda att vid arbete där passerande fordonstrafik finns så är det inte en risk.

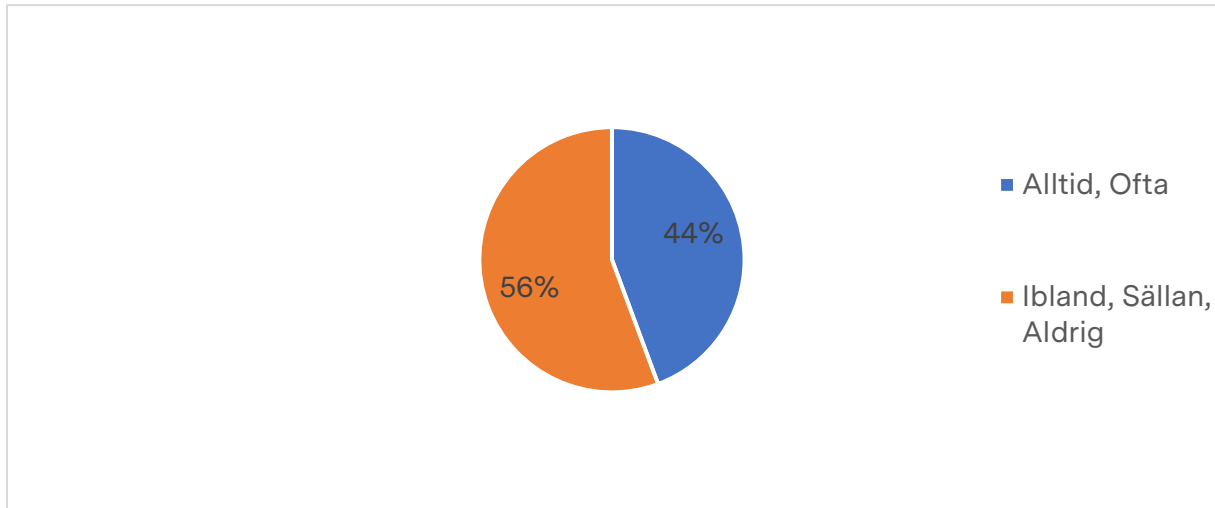
I vår undersökning svarar 73% att en riskbedömning genomförs, men fortfarande är det 27% som inte följer Arbetsmiljöverkets kravställning.



Vi kan inte se i vår undersökning att det finns något som säger att man är mer eller mindre benägen att göra en riskbedömning beroende på hur många år man har arbetat i branschen.

## 6.2 Brukar du få skriftliga instruktioner innan du ska arbeta i trafikmiljö, tex riskanalys eller rutiner för hur du ska utföra ditt arbete?

73% av deltagarna svarade att de gör en riskbedömning, men endast 44% svarar att den görs skriftlig.



Krav på hur den skriftliga instruktionen ska se ut beskriver AFS 1999:3 enligt följande:

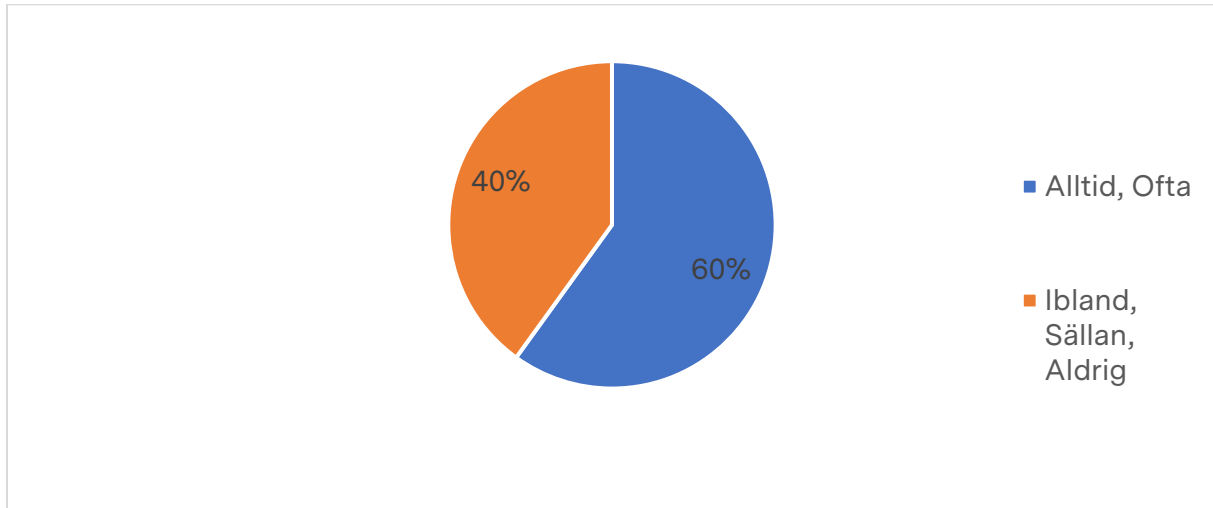
Information om vilka regler som skall tillämpas samt om vilka arbetsmiljöåtgärder som är vidtagna eller planerade, skall lämnas till arbetstagarna.

- Instruktion om arbetets säkra utförande skall lämnas till arbetstagarna i tillräcklig omfattning
- Information och instruktioner skall vara begripliga för de arbetstagare de riktas till

Detta betyder att de som leder personal behöver säkerställa inte bara att medarbetarna tagit del av instruktioner utan även har förstått.

### 6.3 Brukar du få se TA-planen som visar hur skyltar och skyddsanordningar ska placeras på vägarbetsområdet?

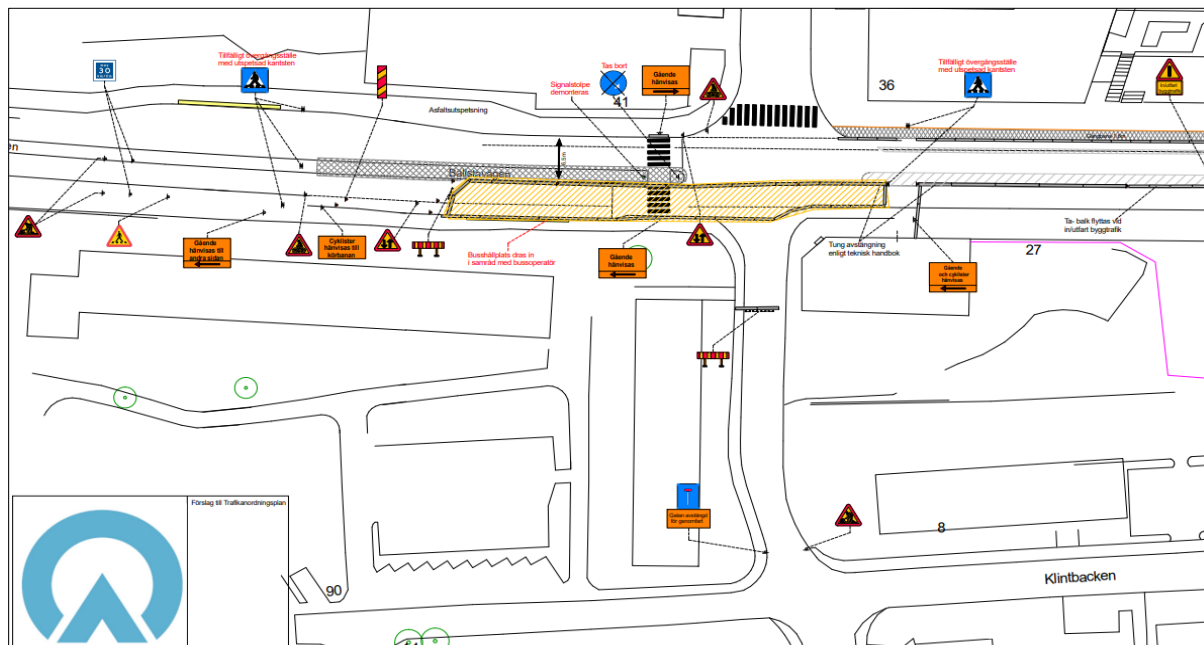
60% av deltagarna svarar att de *alltid* eller *ofta* får se TA-planen.



Att få ta del och se den aktuella TA-planen som arbetet berör anser vi är angeläget för samtliga involverade och ökar förståelsen.

En TA-plan (trafikanordningsplan) är enligt Trafikverket en beskrivning över vägarbetsområdets skyltar och avstängningar som sker i samband med vägarbetet. Det är ett avtal mellan entreprenören och väghållaren om hur arbetsområdet ska se ut.

På ett vägarbetsområde ska det finnas en person som har rollen *utmärkningsansvarig*, dvs den person som är ansvarig att TA-planen (trafikanordningsplanen) följs och att trafik-, skyddsanordningar och övrigt avstängningsmaterial är helt, rent och rättvänt under hela arbetstiden.

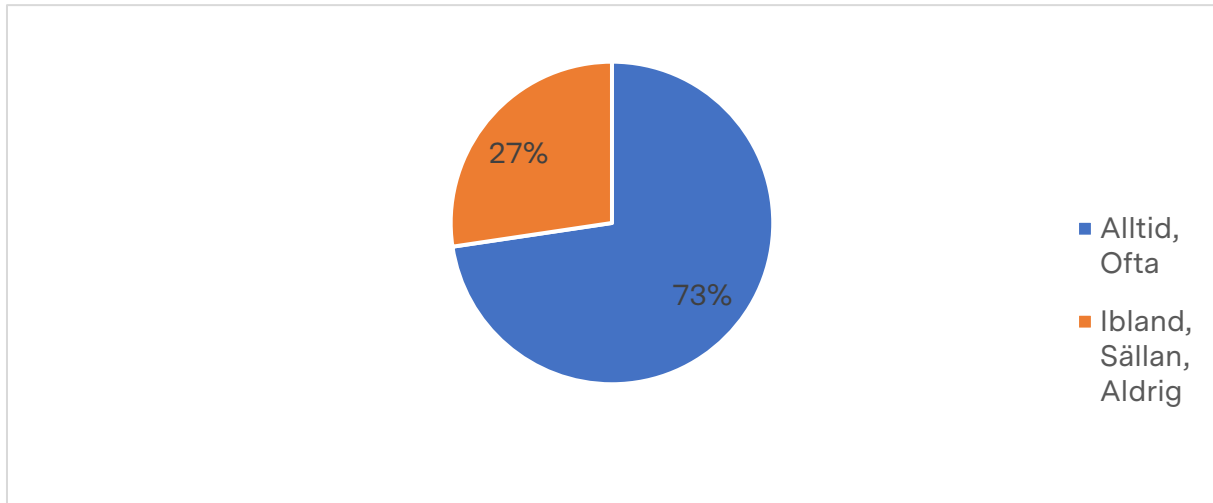


Exempel på en bilaga till en TA-plan med utplacering av trafik -och skyddsanordningar



## 6.4 Diskuterar/prioriterar ni säkerheten för de trafikanter som ska passera ert vägarbetsområde?

73% av deltagarna i studien uppger att de *alltid* eller *ofta* diskuterar/prioriterar säkerheten för trafikanterna som ska passera vägarbetsområdet.



Vikten av att trafikanten ska ges vägledning regleras i Vägmärkesförordningen:

*Vägmärken och andra anordningar skall ge trafikanten vägledning, styrning och information för en effektiv och säker trafik. Särskild hänsyn ska tas till barn, äldre och personer med funktionsvariation. – VmF (SFS 2007:90)*

Omfattar vårt vägarbete enbart trafikanter med fordon så förväntas Trafikanter ha kunskaper i regler för framförande av fordon som styrs av Trafikförordningen (Trf). Men ofta har vi olika trafikantgrupper, och i stadsmiljö kan vi nästan alltid förvänta oss oskyddade trafikanter som passerar vårt arbetsområde.

Det är därför av stor vikt att vi vid varje arbete utifrån dess unika förhållanden inför det aktuella arbetet diskuterar hur utformningen av vägarbetsområdet kan påverkas och vilka åtgärder vi kan behöva vidta.

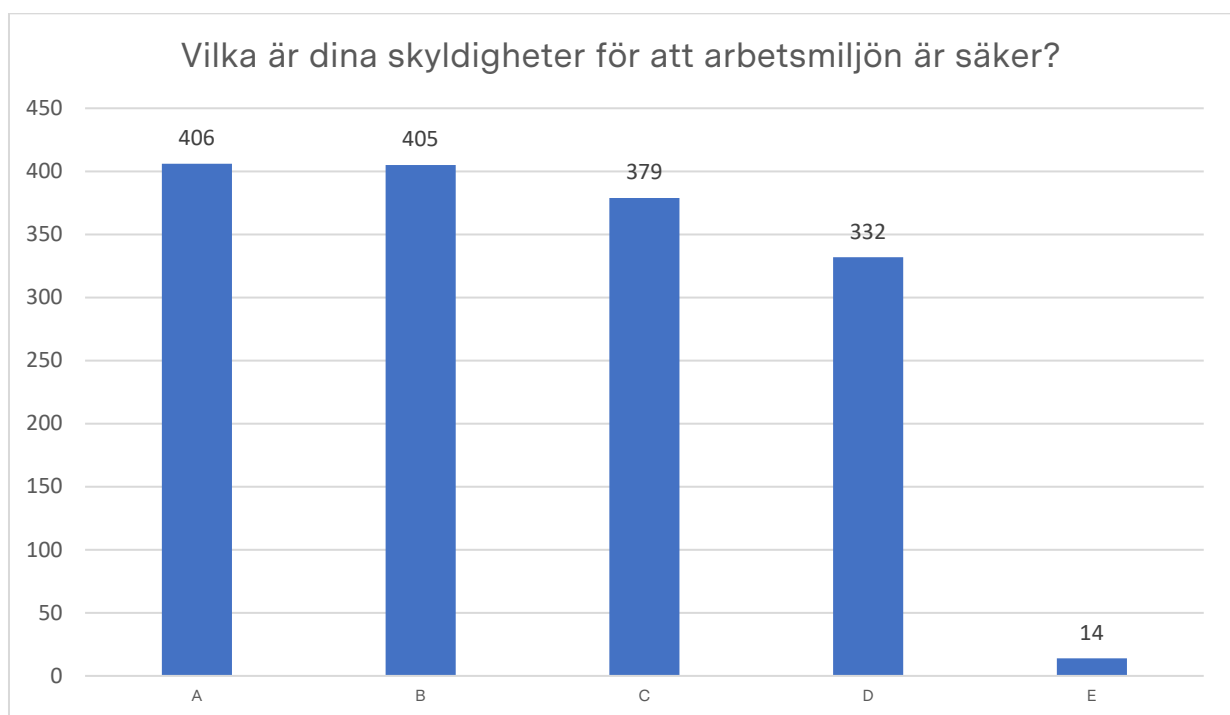
## 7. Resultat av frågor gällande individens kompetens

Den enskilda individens agerande hänger ofta ihop med dess kompetens, förståelse och kunskap kring arbetsmiljö. Detta avsnitt syftar till att få en uppfattning den enskilda deltagarens kompetens inom ett antal frågor.

### 7.1 Vilka är dina skyldigheter för att arbetsmiljön är säker?

På denna fråga hade deltagarna möjlighet att välja flera alternativ.

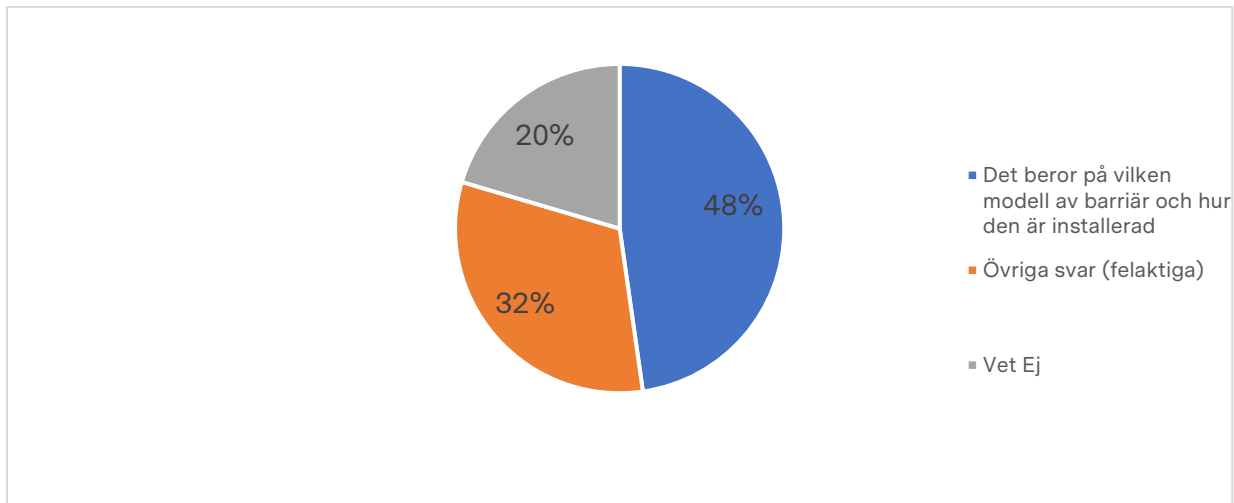
Glädjande var det enbart var 4% som inte alls visste vad deras skyldigheter var. De flesta valde de fyra rätta alternativen.



- A. Iakta försiktighet och arbeta säkert
- B. Följa givna instruktioner och föreskrifter
- C. Avbryta arbetet om det innebär fara för liv eller hälsa
- D. Medverka i arbetsmiljöarbetet genom samverkan med arbetsgivaren
- E. Vet ej

## 7.2 Hur stor är barriärens arbetsbredd?

I vår studie uppger 48% av deltagarna rätt svarsalternativ, 32% felaktiga alternativ och 20% svarar att de inte vet.



Varför är det viktigt att det finns en kännedom om barriärens arbetsbredd på vägarbetsplatser? En barriärs arbetsbredd är det utrymme den aktuella barriären behöver i sidled då den vid en eventuell påkörning förflyttar sig. Det är därför av stor vikt att de personer som arbetar på ett vägarbetsområde vet att detta utrymme ska vara fritt från material, personal och maskiner. Den längsgående energiupptagande skyddszonens\* storlek avgörs av barriärens arbetsbredd.

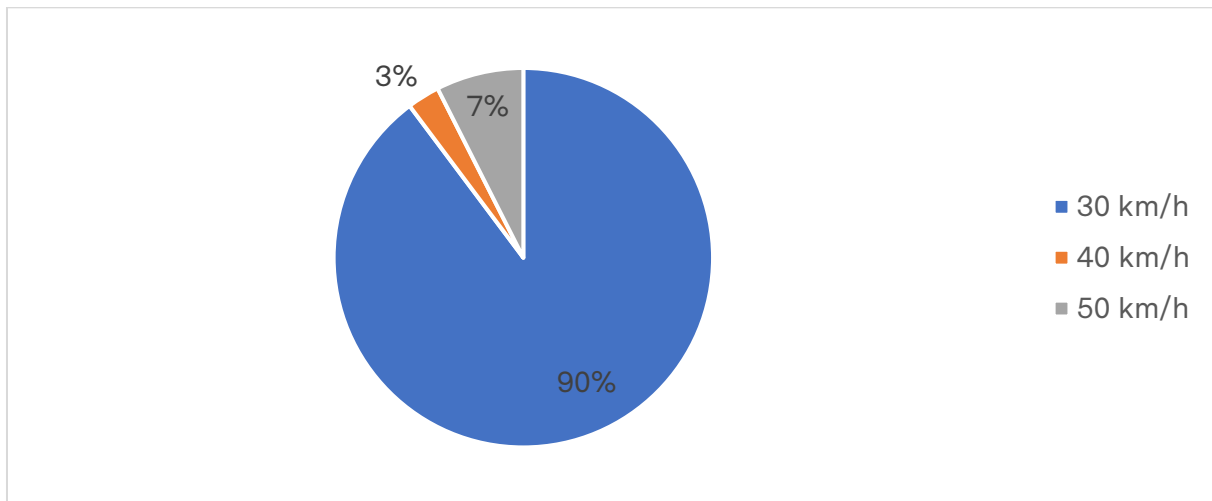
Trafikverkets sammanställning av kontrollavvikelser 2022 visar också att det finns brister på 26% av de arbetsplatser de kontrollerar att denna zon inte är fri från föremål, upplag eller personer.

Trafikverket ställer krav på att denna zon ska vara utmärkt (markerad med sprayfärg till exempel) så att all personal på arbetsplatsen tydligt ser var denna zon börjar och slutar (TDOK 2012:86, ver.4).

\*) Arbetsområdet vid ett vägarbetsområde ska omgärdas av två skyddszoner; dels den som är tvärs vägen (buffertzonen) och dels den som går längs med vägarbetsområdet (längsgående energiupptagande skyddszon.)

### 7.3 Du arbetar oskyddad i direkt närhet av passerande fordonstrafik. - Vad är den högsta verkliga hastigheten som fordonen då får passera enligt arbetsmiljöverkets riktlinjer?

90% av deltagarna i studien uppger att den verkliga hastigheten på passerande fordonstrafik får max uppgå till 30 km/h om personal arbetar i omedelbar närhet.



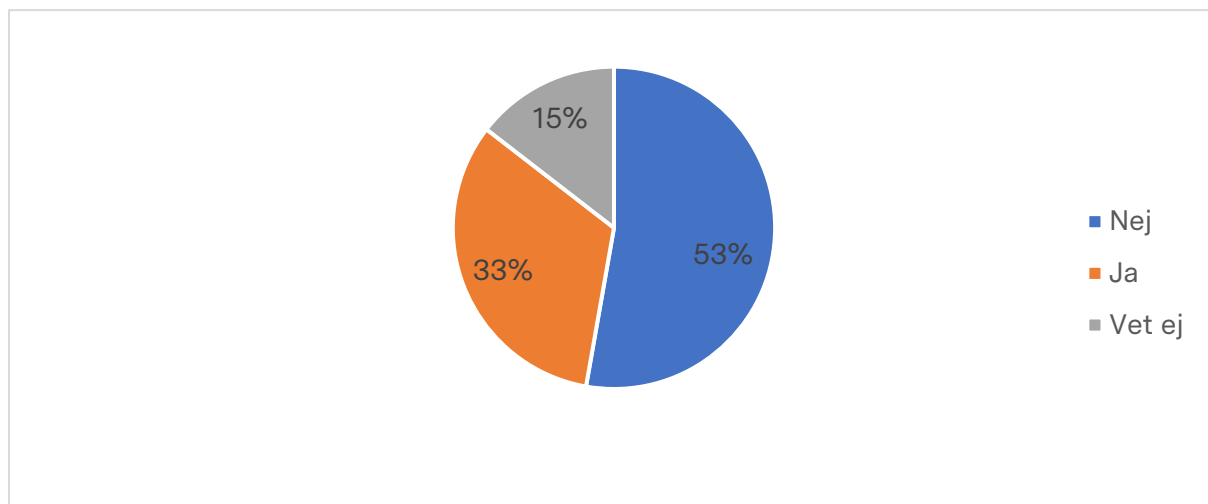
Att 90% svarar rätt på denna fråga är glädjande men den säger dock inte mycket om hur det ser ut i verkligheten.

I Arbetsmiljöverkets PM finns riktlinjer för vilken hastighet den passerande fordonstrafik får köra förbi personal som arbetar oskyddade och när arbetsområdet behöver avgränsas med en barriär för personalens säkerhet. Den brukar ibland kallas 30/50/70-regeln. Trafikverket har skrivit in detta som krav i deras upphandlingskrav (TDOK 2012:86, ver.4).

Motsvarande text, med undantag för omskriven text gällande barriär och 70km/h, återfinns även i SKR - Gatuarbeten i tätort.

## 7.4 Har det under det senaste året uppstått någon incident vid din arbetsplats som är relaterad till trafiken?

I vår studie uppger 33% att det under det senaste året skett någon incident på arbetsplatsen.

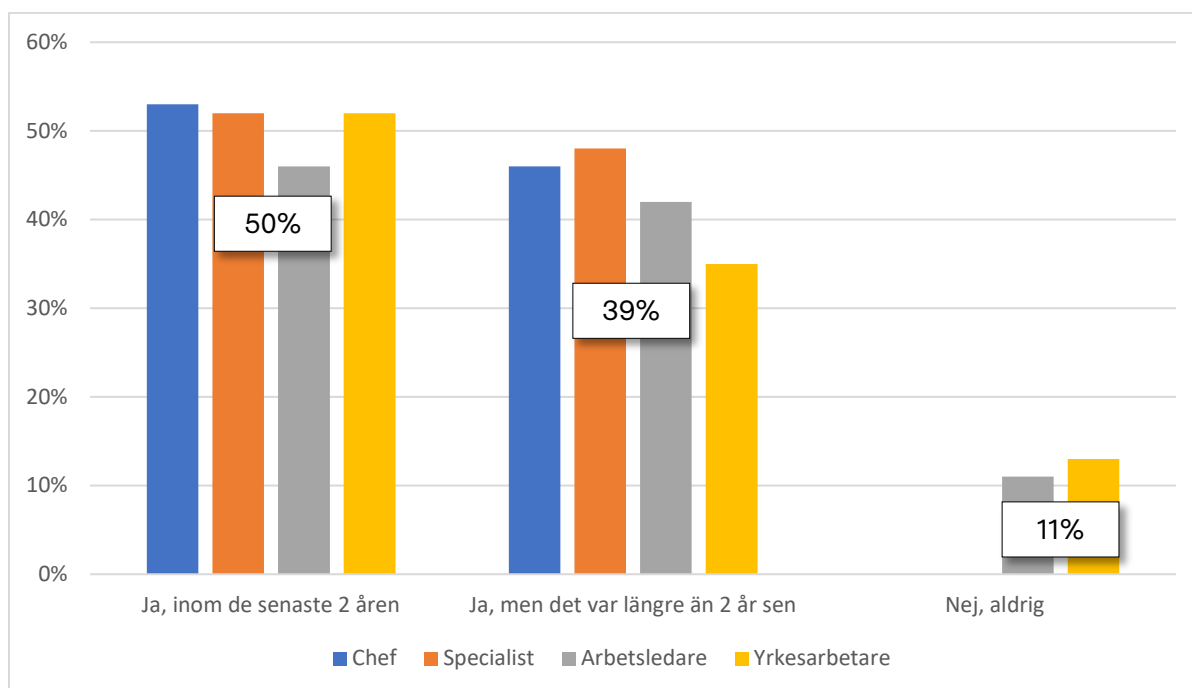


Då ett vägarbetsområde ofta sker i trafikmiljö vet vi att det händer olyckor. I Trafikverkets senaste rapport *Trafikolyckor vid vägarbeten* presenteras en sammanställning av olyckor i eller i anslutning till ett vägarbete.

Under perioden 2003-2021 har det konstaterats att 5 667 trafikolyckor skett i eller i anslutning till ett vägarbete. Av dessa har 3% varit av *allvarlig* eller *dödlig* karaktär, 22% av *måttlig* olyckor och 74% *lindriga* olyckor.

## 7.5 Har du gått en HLR kurs?

Då vi vet att det sker olyckor vid vägarbetsområden ansåg vi det relevantt att även se hur kompetensen inom HLR såg ut hos den enskilda individen.



### 7.5.1 Finns det krav kopplade till Första Hjälpn?

Enligt Arbetsmiljöverkets föreskrift (AFS 1999:3) skall:

- Första hjälpen kunna ges
- Personal som är utbildad att ge första hjälpen skall alltid kunna tillkallas

I en annan föreskrift (AFS 1999:7 – Första hjälpen och krisstöd) preciserar man hur arbetsstället ska se på omfattning

- Med hänsyn till verksamhetens art, omfattning och de särskilda risker som finns skall det finnas tillräckligt antal personer, som kan ge första hjälpen, tillgängliga på arbetsstället
- Åtgärder skall vidtas för att kunskaper och färdigheter i första hjälpen hålls aktuella

Vid bedömningen av hur många personer som behöver kunskaper i första hjälpen är det lämpligt att utgå från de lokala förutsättningarna bl.a. vad gäller förekommande risker, arbetsställets storlek, förekommande skiftlag, arbetsstyrkans utspridning, tillfälliga och rörliga arbetsplatser samt avståndet till sjukvårdsresurser. Ju längre tid det tar för ambulans att ta sig till platsen desto större är behovet av en god beredskap att ge Första Hjälpen.

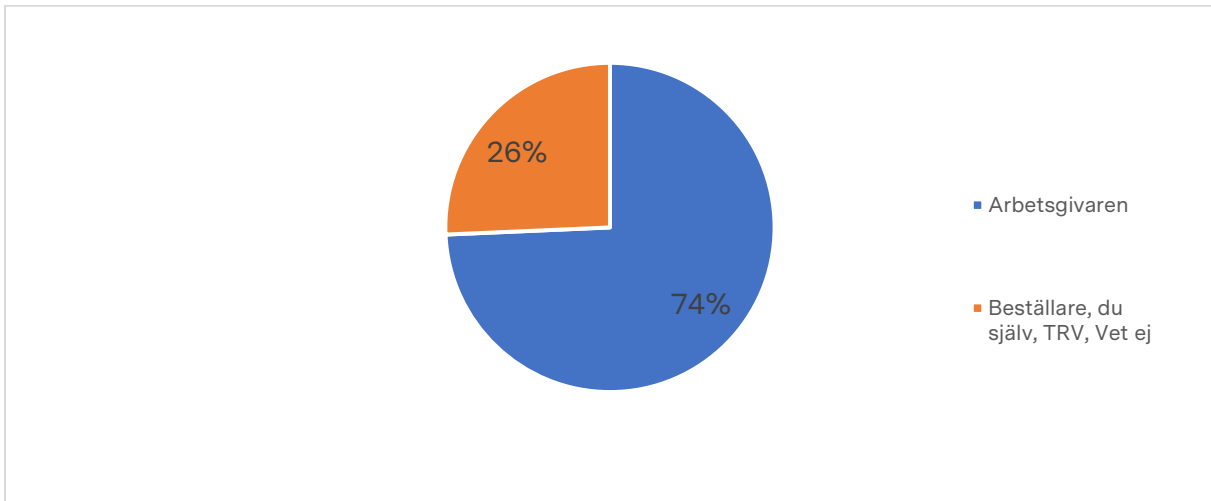
Framför allt vid hinder i luftvägarna med andningsstopp, vid hjärtstillestånd eller stora blödningar gäller det att komma i gång med HLR (hjärt-och lungräddning) omedelbart. Redan efter några minuter kan tillståndet bli kritiskt för den skadade och risken för bestående hjärnskador ökar snabbt. Man bör alltså planera så att kunnig person snabbt kan finnas på plats.

Det är även viktigt att ta hänsyn till personalomsättning och till behovet av återkommande utbildning. Utbildningen bör anpassas till den aktuella arbetsplatsens verksamhet. På ett arbetsställe kan behovet av utbildning skilja sig mellan olika yrkeskategorier. På små arbetsställen med få arbetstagare men hög olycksfallsrisk kan det vara nödvändigt att samtliga får en utbildning i första hjälpen. Det är viktigt att även skolelever är införstådda med rutinerna för första hjälpen.

## 7.6 Vem är ansvarig för att du har rätt kompetens och utbildning för att utföra dina arbetsuppgifter?

Hur ser individerna på vem som är ansvarig att arbetstagaren har rätt kompetens och utbildning.

74% angav svaret arbetsgivaren, medan 26% antog att de var beställarens, Trafikverket, den enskilda individens ansvar eller att de angav svarsalternativet vet ej.





## 8. Slutsatser och förslag på åtgärder

---

En utmaning för säkrare vägarbetsområden är att minimera de hinder som finns inbyggt mellan väghållares regelverk och arbetsmiljölagstiftning. En återkommande utmaning är tex den markyta där ett arbete ska utföras och samtidigt ska samsas med trafik.

Det betyder att *väghållare, entreprenör* och *trafikanternas* har olika perspektiv.

Våra rekommendationer handlar om vad väghållaren och entreprenören kan utveckla och förbättra. Detta grundar sig inte enbart i denna studie utan även i mångaårig erfarenhet att på utbildningar diskuterat dessa frågor med alla typer av yrkesgrupper som arbetar i trafikmiljö.

### 8.1 Väghållningsmyndighetens ansvar

#### 8.1.1 Vikten av att väghållaren ställer krav, följer upp och har viten kopplade till brister

Det finns entreprenörer som håller nere säkerheten för att få större ekonomiska marginaler. Detta gör de i större utsträckning i de kommuner som inte har uppföljning, tydliga kontroller eller viten. Blir det ingen konsekvens för entreprenören som missköter sig leder även till en osund konkurrens.

#### 8.1.2 Skiftande kompetens hos myndigheten

Det finns inga utbildnings- eller kompetenskrav kopplade till trafikingenjörer eller de som kontrollerar vägarbetsområden. Det innebär att kompetensen är skiftande kring exempelvis vad en skyddsanordning är samt hur den ska fungera.

#### 8.1.3 Vikten av att väghållaren har förståelse för arbetsmiljölagstiftning

Det är av stor vikt att väghållaren förstår hur arbetsmiljölagstiftningen ser ut. Orimliga krav som att entreprenören ska utföra ett arbete i gatumiljö utan ex. skyddszoner måste bort. Väghållaren utför drifts och underhållsarbeten i egen regi och är då arbetsgivare och ska känna till arbetsmiljölagstiftningen.

## **8.2 Entreprenörens ansvar**

### **8.2.1 Säkerställ rutiner och involvera medarbetarna i säkerhetsarbetet**

Genomför riskbedömningar frekvent och systematiskt. Delge medarbetare skriftliga rutiner i de fall som det krävs, delge dem TA-planen. Detta ställer krav på att det finns en etablerad säkerhetskultur på arbetsplatsen och en psykologisk trygghet som ger medarbetare kunskap och möjlighet att kunna diskutera säkerhetsrisker, misstag eller saker som inträffat. Dvs att man löpande lär av händelserna i stället för att sopa dem under mattan eller ignorera dem.

### **8.2.2 Följa väghållarens krav**

Vissa krav från väghållaren ska entreprenören följa tex trafikanordningsplan, krav på trafik- och skyddsanordningar och alltid göra eventuella avsteg i samråd med beställaren eller väghållaren.

### **8.2.3 Förbättrad kompetens inom arbetsmiljölagstiftningen**

Förbättra kunskapen hos entreprenören om de krav som finns i arbetsmiljölagstiftningen. Därmed kan entreprenören också ställa större krav på beställare och väghållare, och kanske i vissa fall neka att utföra arbete

## 9. Källor och vidare läsning

---

1. **Trafikverkets rapport Trafikolyckor vid vägarbeten 2003-2021**  
<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1740925/FULLTEXT01.pdf>
2. **SEKOs rapport Med fara för livet 2019**  
[https://www.seko.se/siteassets/pdf-seko.se/rapporterundersokningar/rapport\\_seko\\_med\\_fara\\_for\\_livet\\_20190625.pdf?ts=8d76f574cf24c00](https://www.seko.se/siteassets/pdf-seko.se/rapporterundersokningar/rapport_seko_med_fara_for_livet_20190625.pdf?ts=8d76f574cf24c00)
3. **Trafikverkets tekniska krav vid arbete på väg (TDOK 2012:86)**  
<https://trvdokument.trafikverket.se/fileHandler.ashx?typ=showdokument&id=48d68f34-a93f-4e3b-a41b-1fd3c8d79ec7>
4. **Gatuarbete i tätort - Sveriges kommuner och regioner (SKR) 2019**  
<https://skr.se/download/18.5627773817e39e979ef38da8/1642168556280/7585-788-6.pdf>
5. **Arbetsmiljöverkets föreskrifter om byggnads -och anläggningsarbete (AFS 1999:3)**  
<https://www.av.se/globalassets/filer/publikationer/foreskrifter/byggnads-och-anlaggningsarbete-foreskrifter-afs1999-3.pdf>
6. **Arbetsmiljöverkets föreskrifter om systemastiskt arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1)**  
<https://www.av.se/globalassets/filer/publikationer/foreskrifter/systemastiskt-arbetsmiljoarbete-foreskrifter-afs2001-1.pdf?hl=systemastiskt%20arbetsmilj%C3%B6arbete%20afs>
7. **Arbetsmiljöverkets föreskrifter om första hjälpen och krisstöd (AFS 1999:7)**  
<https://www.av.se/globalassets/filer/publikationer/foreskrifter/forsta-hjalpen-och-krisstod-foreskrifter-afs1999-7.pdf?hl=1999:7>
8. **Trafikverkets sammanställning över vanligast förekommande avvikelser vid arbetsplatskontroller av vägarbeten 2022**  
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/686fee7d3d8343eb955b81bc8befe169/vanligast-forekommande-avvikelser-2022-vag.pdf>

# Bilaga – Frågor

---

## Bakgrundsfrågor

- Vilken yrkesroll har du? (Specialist, yrkesarbetare, Arbetsledare, Chef, Övrigt)
- Vilken åldersgrupp tillhör du (18-25, 26-35, 36-45, 46-55, >56 år)
- Hur många års erfarenhet inom bygg-, anläggning-, drift-, underhåll-, och entreprenad-branschen har du arbetat? (0-3, 4-10, 11-12, >21 år)
- Hur ofta arbetar du i trafikmiljö? (aldrig, ofta, ibland, sällan)

## Frågor som har med entreprenörens rutiner att göra

- Gör ni en riskbedömning på din arbetsplats innan arbetet startar?
- Brukar du få skriftliga instruktioner när du arbetar i tex trafikmiljö, tex riskanalys, eller rutiner för hur du ska utföra ditt arbete?
- Brukar du få se TA-planen (trafikanordningsplan) som visar hur skyltar och skyddsanordningar ska placeras på vägarbetsområdet?
- Diskuterar/prioriterar ni säkerheten för de trafikanter som ska passera ert vägarbetsområde?

## Kompetensfrågor som kan bidra till en säkrare vägarbetsområde

Dessa vänder sig till vad den enskilda medarbetaren kan.

- Vilka är dina skyldigheter för att arbetsmiljön är säker
- Vem är ansvarig för att du har rätt kompetens och utbildning för att utföra dina uppgifter?
- Hur stor är barriärens arbetsbredd, dvs det utrymme den behöver i sidled vid en eventuell påkörning?
- Du arbetar oskyddad i direkt närhet av passerande fordonstrafik. Vad är den högsta verkliga hastighet som fordonen då får passera enligt Arbetsmiljöverkets riktlinjer?

## Frågor som har med den enskilda individens upplevelse att göra?

Dessa vänder sig till vad den enskilda medarbetaren har för upplevelse

- Tycker du att trafikanterna tar tillräckligt med hänsyn till de som arbetar på vägen?
- Hur har du lärt dig att arbeta säkert i trafikmiljö?
- Upplever du att säkerheten vid vägarbetsplatser prioriteras ned för att hålla nere priserna?
- Upplever du att säkerheten vid vägarbetsplatser prioriteras ned för att hålla nere priserna?
- Vad är svårigheten med att utforma en säker vägarbetsplats? (välj 1-4 alternativ)



**RentSafe**

en del av **RAMIRENT**

RentSafe Academy

Tel +46 8 124 56 384 utbild  
[utbildning@rentsafe.se](mailto:utbildning@rentsafe.se)

Org.nr. 559199-5096  
[www.rentsafe.se](http://www.rentsafe.se)