



Enheten för rörligt arbete och stab
Sofia Palmberg, 010-730 98 16
Carl Axel Sundström, 010-730 98 88
Gustav Sand Kanstrup, 010-730 93 59

Olycksförebyggande åtgärder för arbetstagare som arbetar på eller vid väg

Resultatet av ett regeringsuppdrag att kartlägga risker och föreslå förebyggande åtgärder



Sammanfattning

Av totalt 34 omkomna i arbetet under 2015 var det 11 personer som omkom när de utförde sitt arbete på eller vid väg.

Lastbilschaufförer drabbas oftast

De flesta dödsolyckor i arbetet på och vid väg har varit kollisions- och singelolyckor som drabbat arbetstagare som befunnit sig i fordon. Arbetstagare som arbetar med transport, främst lastbilschaufförer, är de som drabbats mest av allvarliga arbetsolyckor och dödsfall i trafiken. Många av de olyckor som lastbilschaufförer omkommit i har varit singelolyckor.

Flera yrkesgrupper som utför arbete på och vid väg utanför fordon drabbas av dödsolyckor. Omgivande trafik medför stora risker att bli påkörd. Påkörningsolyckor drabbar flera olika yrkeskategorier såsom vägarbetare, brandmän, miljöarbetare och lastbilschaufförer.

Åtgärdsförslag för ökad trafiksäkerhet

Åtgärdsförslagen har tagits fram utifrån analys av de arbetsolyckor på och vid väg som resulterat i dödsfall och allvarliga personskador. Ett tydligt resultat är att trafikolyckor utgör en mycket stor andel av dessa. Därför inriktas de flesta förslagen mot åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Rapporten presenterar ett antal punkter med förslag till åtgärder för att förebygga olyckor för arbetstagare på och vid väg, i och utanför fordon. Dessa presenteras i kapitel **4 Åtgärdsförslag - hur riskerna kan minskas**.

Ett nästa steg bör vara att vidare analysera konsekvenser och kostnader samt förväntad effekt av förslagen och även titta på aktuell forskning inom området för att kunna genomföra en prioritering, vilket inte har ingått inom ramen för det här uppdraget.

Två övergripande åtgärdsförslag

Två övergripande åtgärdsförslag som var för sig innehåller många mer avgränsade åtgärder är:

- **Fortsätta de insatser som görs inom nollvisionsarbetet för trafiksäkerhet** och nysatsningen inom detta. I nollvisionsarbetet bidrar många olika aktörer med sina insatser. Hastighetsefterlevnad, bältesanvändning och nykterhet är några av de s.k. indikatorer som prioriteras och följs upp periodiskt. Vägutformning med exempelvis



mötesseparering och Polisens trafikövervakning är ytterligare viktiga faktorer som ingår. Arbetsmiljöperspektivet bör uppmärksammas ytterligare i nollvisionsarbetet. Exempelvis som ett verktyg för förbättrad hastighetsefterlevnad bland dem som kör i arbetet.

- **Intensifiera arbetet med trafiksäkerhet som arbetsmiljöfråga.** Företag och organisationer ska ta sitt arbetsmiljöansvar och bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete där trafiksäkerhet ingår. För att få det att hända behöver trafiksäkerhet lyftas som en viktig aspekt i det systematiska arbetsmiljöarbetet samt vid upphandling och kravställning både vid inköp av fordon och vid inköp av tjänster där arbetstagare transporterar sig med ett fordon.



Innehåll

SAMMANFATTNING	2
LASTBILCHAUFFÖRER DRABBAS OFTAST	2
ÅTGÄRDSFÖRSLAG FÖR ÖKAD TRAFIKSÄKERHET	2
TVÅ ÖVERGRIPANDE ÅTGÄRDSFÖRSLAG	2
1 UPPDRAG.....	5
2 METOD	6
2.1 SAMVERKAN MED TRANSPORTSTYRELSEN OCH TRAFIKVERKET	6
2.2 WORKSHOP	6
2.3 SAMMANSTÄLLNING AV ÅTGÄRDSFÖRSLAG	6
2.4 AVGRÄNSNINGAR	6
3 RISKFÖRHÅLLANDEN OCH YRKEN	7
3.1 ARBETSMILJÖVERKETS STATISTIK ÖVER DÖDSFALL OCH OLYCKSFALL I ARBETET	7
3.2 STRADA – TRANSPORTSTYRELSENS INFORMATIONSSYSTEM FÖR VÄGTRAFIKOLYCKOR MED PERSONSKADA	7
3.3 TRAFIKVERKETS UTREDNINGAR AV DÖDSOLYCKOR I TRAFIKEN	8
3.4 DÖDSFALL OCH ALLVARLIGA SKADOR PÅ OCH VID VÄG	8
3.5 ARBETSOLYCKOR MED SJUKFRÅNVARO	11
4 ÅTGÄRDSFÖRSLAG - HUR RISKERNA KAN MINSKAS.....	16
4.1 WORKSHOP – DISKUSSION.....	16
4.2 TRE KATEGORIER ARBETSTAGARE.....	16
4.3 ARBETSTAGARE SOM ARBETAR MED VÄGTRANSPORT (A).....	17
4.4 ARBETSTAGARE SOM ARBETAR PÅ OCH VID VÄG, UTANFÖR FORDON (B)	19
4.5 ARBETSTAGARE SOM TRANSPORTERAR SIG MELLAN ARBETSSTÄLLEN (C)	21
5 PRIORITERA TRAFIKSÄKERHET SOM ARBETSMILJÖFRÅGA	23
5.1 SYSTEMATISKT ARBETSMILJÖARBETE	23
5.2 ERBJUD TRAFIKSÄKER ARBETSMILJÖ	23
BILAGA 1: GENERELLT TRAFIKSÄKERHETSARBETE	24
TYDLIGT SAMBAND MELLAN GENERELLA TRAFIKSÄKERHETSÅTGÄRDER OCH ARBETSOLYCKOR I TRAFIKEN.....	24
TRAFIKSÄKERHETSARBETE - NOLLVISIONEN	24
BILAGA 2: REGLER OCH ANDRA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ARBETE PÅ OCH VID VÄG ..	25
ARBETSGIVARENS ANSVAR	25
TRAFIKSÄKERHETSPOLICY ÄR EN DEL AV SYSTEMATISKT ARBETSMILJÖARBETE	25
ARBETSMILJÖREGLER FÖR BYGG- OCH ANLÄGGNINGSARBETE VID VÄG	25
TRAFIKREGLER	25



1 Uppdrag

En stor del av de dödsolyckor som sker i arbetet är trafikolyckor. Även för allvarliga arbetsolyckor är trafikolyckor en av de vanligaste orsakerna till personskador. I arbetsmiljölagen finns regler om skyldigheter för arbetsgivare och andra skyddsansvariga om att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet. Detta förebyggande ansvar innefattar även riskerna i trafiken när arbetstagare kör fordon i arbetet eller på annat sätt befinner sig på eller vid väg, i eller utanför fordon.

Regeringen gav i sitt regleringsbrev för 2016, Arbetsmiljöverket uppdraget att;

I syfte att förebygga riskerna för att arbetstagare som arbetar på och vid väg kan komma att drabbas av olyckor som leder till dödsfall eller allvarliga skador ska Arbetsmiljöverket i samarbete med Trafikverket och Transportstyrelsen inom ramen för deras respektive uppdrag

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. Arbetsmiljöverket ska lämna en återsrapportering till Regeringskansliet (Arbetsmarknadsdepartementet och Näringsdepartementet) i samband med årsredovisningen för 2016.

Arbetsmiljöverket har valt att koppla uppdraget till regeringens arbetsmiljöstrategi där ett av de prioriterade områdena är; Nollvision mot dödsolyckor och förebyggande av arbetsolyckor och till Nollvisionen för trafiksäkerhet (se Bilaga 1).

En kortfattad summering av de regler som gäller för arbete på och vid väg finns i Bilaga 2.



2 Metod

2.1 Samverkan med Transportstyrelsen och Trafikverket

Arbetet med uppdraget startade med ett gemensamt möte tillsammans med Trafikverket och Transportstyrelsen hos Arbetsmiljöverket. Transportstyrelsen och Trafikverket fick i uppdrag att ta fram relevant olycksfallsstatistik samt djupstudier över de olyckor som skett i trafiken där arbetstagare varit inblandade. Arbetsmiljöverket tog fram statistik över de rapporterade olyckor som skett i arbetet vid arbete på eller vid väg.

Under arbetets gång har flera avstämningar genomförts med Trafikverket och Transportstyrelsen. De har lämnat väsentliga bidrag till innehållet i denna rapport. Arbetsmiljöverket svarar dock för den slutliga utformningen av rapporten.

2.2 Workshop

En workshop genomfördes med 38 personer som representerade 21 olika myndigheter, privata intressenter och branschorganisationer. Syftet med workshopen var att klargöra varför arbetstagare skadas vid arbete på och vid väg samt att arbeta fram förslag till förebyggande åtgärder. Deltagarna fick ta del av statistik över de olyckor som drabbat arbetstagare på och vid väg.

2.3 Sammanställning av åtgärdsförslag

Arbetsmiljöverket analyserade resultatet av workshopen, den statistik som tagits fram samt erfarenheter från Arbetsmiljöverkets inspektionsverksamhet. Utifrån detta togs ett antal åtgärdsförslag fram. Åtgärdsförslagen utvärderades internt på Arbetsmiljöverket och i samråd med representanter från Trafikverket och Transportstyrelsen.

Åtgärdsförslagen grupperades i tre grupper;

- a) Arbetstagare som arbetar med vägtransport.
- b) Arbetstagare som arbetar på väg, utanför fordon.
- c) Arbetstagare som transporterar sig mellan arbetsställen.

2.4 Avgränsningar

Arbetsmiljöverket har, i samarbete med Transportstyrelsen och Trafikverket, gjort följande avgränsningar;

- Vi behandlar inte de trafikolyckor som sker då arbetstagaren färdas till eller från arbetet. Endast de olyckor som skett i tjänst behandlas, vilket



dock inkluderar förflyttningar under tjänsteutövning exempelvis jourtekniker eller vårdpersonal som färdas på väg mellan olika uppdrag.

- Vi behandlar endast de riskförhållanden och olyckor som förekommer i och vid vägtrafik, inte spår-, flyg- eller sjötrafik.
- Vi behandlar händelser på och vid väg även om de inte betraktas som trafikolyckor. Exempel från 2016: Olycka där mittvajern brister vid räddningsarbete. En person träffas och omkommer.
- Vi behandlar inte singelolyckor som inträffar med gående trafikanter, dvs. fallolyckor.

3 Riskförhållanden och yrken

Analysen av arbetsolyckor som leder till dödsfall och allvarliga skador har genomförts utifrån följande källor:

3.1 Arbetsmiljöverkets statistik över dödsfall och olycksfall i arbetet

Enligt arbetsmiljölagen är arbetsgivaren skyldig att direkt anmäla dödsfall och allvarliga arbetsolyckor och tillbud till Arbetsmiljöverket. Arbetsgivare ska också anmäla personskador till Försäkringskassan enligt bestämmelserna i Socialförsäkringsbalken.

Den officiella arbetsskadestatistiken bygger på de arbetsskadeanmälningar som görs till Försäkringskassan. De arbetsskador som inte anmäls kommer inte med i statistiken. Den officiella arbetsskadestatistiken finns tillgänglig på Arbetsmiljöverkets webbplats.

3.2 Strada – Transportstyrelsens informationssystem för vägtrafikolyckor med personskada

Även Transportstyrelsen har ett uppdrag att ta fram officiell statistik. Sedan 2003 baseras den officiella statistiken om vägtrafikskador på en del av den information som finns i informationssystemet Strada. Strada bygger på uppgifter från två källor, polis och sjukvård. Polisen registrerar in vägtrafikolyckor med personskador i Strada sedan årsskiftet 2003. Denna rapportering är rikstäckande.

Större delen av Sveriges akutsjukhus registrerar också in uppgifter om olyckor i vägtrafiken till informationssystemet. Eftersom det i dagsläget inte finns en heltäckande registrering till Strada från sjukvården då akutsjukhusen anslutits efter hand, baseras den officiella statistiken fortfarande endast på polisrapporterade olyckor.



3.3 Trafikverkets utredningar av dödsolyckor i trafiken

Trafikverket utreder alla dödsolyckor som sker i trafiken. I detta uppdrag har vi studerat analyserna av de dödsolyckor som drabbat arbetstagare i trafiken under 2015.

3.4 Dödsfall och allvarliga skador på och vid väg

3.4.1 Dödsolyckor i vägtrafik

Under 2015 omkom 259 personer i vägtrafikolyckor. 58 kvinnor och 201 män. Majoriteten av de omkomna, 156 personer, färdades i något av fordonen personbil, lastbil eller buss. Övriga på motorcykel, cykel, moped eller till fots.
Källa: Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2015, Trafikverket

3.4.2 Omkomna i trafiken i arbetet

Av de 259 omkomna i vägtrafik under 2015 visar Arbetsmiljöverkets statistik att 11 av dessa skett i samband med arbete. Av dessa tillhörde 9 personer den svenska arbetskraften.

Under 2015 rapporterades totalt 34 dödsfall för arbetstagare från den svenska arbetskraften i arbetsolyckor, varav 26 % var trafikrelaterade dödsolyckor på och vid väg.

3.4.3 Omkomna 2008 - 2016 i trafikolyckor och fordonsrelaterade olyckor på och vid väg

Arbetsmiljöverkets statistik visar att 89 personer har omkommit i trafikolyckor och fordonsrelaterade olyckor på eller vid väg, mellan 1 januari 2008 och 3 maj 2016 (inklusive utländska arbetare som inte tillhör den svenska arbetskraften). Totala antalet rapporterade dödsolyckor i arbetet är 444 under samma period.

Arbetstagare från nästan alla typer av verksamheter finns representerade i statistiken över dödsolyckor som inträffat på eller vid väg. Dock tillhör de allra flesta omkomna näringsgrenen Transport och magasinering och har till yrket varit lastbilschaufförer. Av de 89 personer som omkommit i fordonsrelaterade olyckor på eller vid väg sedan 2008 har 21 varit lastbilschaufförer¹. Fördelningen av omkomna inom respektive näringsgren visas i tabellen nedan.

Källa: <https://www.av.se/globalassets/filer/statistik/dodshandelser-2008-2016.pdf>

¹ Arbetsmiljöverkets statistik visar att 56 lastbilschaufför har omkommit i arbetet mellan 1 januari 2008 och 3 maj 2016. Statistiken visar dock inte tydligt om olyckan skett på eller vid väg så därför redovisas endast de olyckor där man utifrån tillgänglig statistik med säkerhet kan säga att olyckan skett på eller vid väg.



*Fördelning av omkomna inom respektive näringsgren,
inrapporterade olyckor 2008 – 2016 (3 maj)*

Näringsgren	Rapporterade trafikrelaterade dödsolyckor i arbetet
Transport och magasinering	21
Byggverksamhet	10
Offentlig förvaltning och försvar	9
Tillverkning	8
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	7
Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	5
Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering sanering	3
Uthyrning, fastighetservice, resetjänster och andra stödtjänster	2
Utbildning	2
Annan serviceverksamhet	2
Vård och omsorg, sociala tjänster	2
Övriga näringsgrenar och där uppgift om näringsgren saknas	18

3.4.4 Omkomna i eller utanför fordon

De allra flesta dödsolyckorna som drabbat arbetstagare mellan 2008 och 3 maj 2016 har inträffat då de befunnit sig i ett fordon, 77 st.

Dödsolyckor har även drabbat arbetstagare utanför fordon. 12 av de 89 omkomna befann sig på vägen utanför fordonet då de blev påkörda.

Av dessa var;

- en vägarbetare,
- en flaggvakt,
- tre brandmän som utförande räddningsarbete,
- två miljöarbetare,
- tre chaufförer som befunnit sig utanför sina fordon,
- två hantverkare i skylift som körts på

3.4.5 Omkomna i singelolyckor

19 av dödsolyckorna var singelolyckor. Av dessa var det 12 stycken lastbilschaufförer som vält, kört av vägen, kört i diket eller kört in i stillastående ekipage. Här finns också tre utryckningsolyckor med polisbil och med brandbil där man kört av vägen under utryckningskörning.



3.4.6 *Kollisionsolyckor, den vanligaste orsaken till dödsfall*

31 av dödsolyckorna orsakades av kollisioner med andra fordon. I 23 av dessa 31 dödsolyckor har "det andra fordonet" varit en lastbil.

3.4.7 *Typ av fordon*

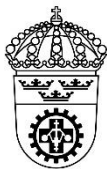
Lastbilar, släpvagnar och påhängsvagnar är de fordon som orsakat flest dödsolyckor men även flest antal allvarliga arbetsolyckor. Även personbilar och lätta lastbilar² orsakar många dödsolyckor och allvarliga arbetsolyckor.

3.4.8 *Sammanfattande observationer om omkomna och allvarligt skadade på och vid väg*

De flesta dödsolyckor i arbetet på och vid väg har varit kollisions- och singelolyckor som drabbat arbetstagare som befunnit sig i fordon. Vi ser i statistiken för allvarliga arbetsolyckor och dödsfall att arbetstagare som arbetar med transport, främst lastbilschaufförer, är de som drabbats mest av allvarliga arbetsolyckor och dödsfall i trafiken. Många av de olyckor som lastbilschaufförer omkommit i har varit singelolyckor.

Flera yrkesgrupper som utför arbete på och vid väg utanför fordon har även de drabbats av dödsolyckor. Omgivande trafik medför stora risker att bli påkörd.

² Arbetsstadestatistiken bygger på uppgifter från anmälaren. I vissa fall preciserar inte anmälaren vilken typ av bil som varit inblandad i händelsen. Vi väljer ändå att använda de mer specifika begreppen personbil, lätt lastbil och tung lastbil enligt fordonslagstiftningen. Det innebär en risk att några fordon har förts till fel kategori. Vi bedömer dock att detta inte riskerar att förvanska den övergripande bilden av vilka typer av fordon som varit inblandade i arbetsolyckor.



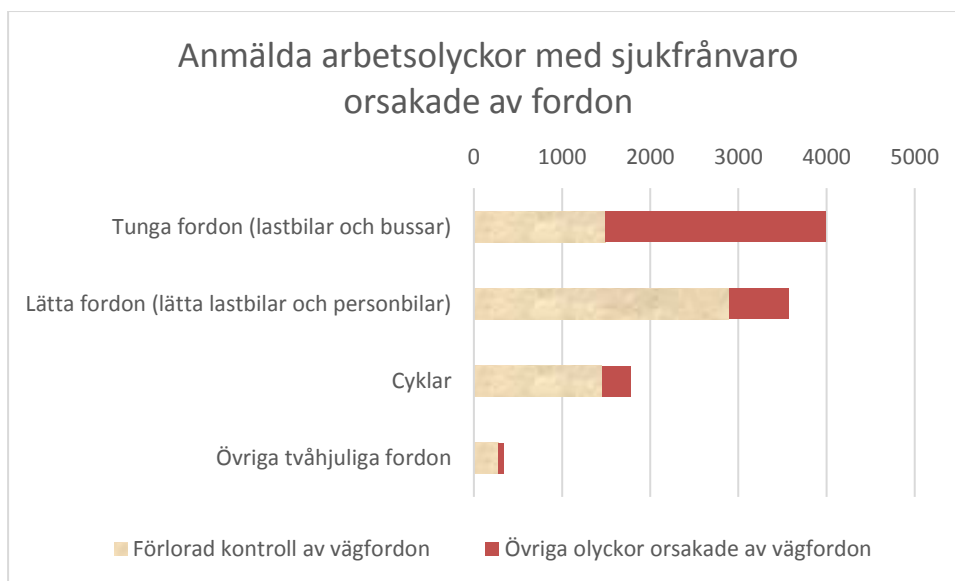
3.5 Arbetsolyckor med sjukfrånvaro

Under åren 2011-2015 har nästan 10 000 arbetsolyckor orsakade av vägfordon rapporterats till Försäkringskassan. Av dessa var det drygt 6000 som orsakades av förlorad kontroll över vägfordon. De skadade har befunnit sig i eller utanför fordon som förare, passagerare eller fotgängare.

Källa: Arbetsmiljöverket, ISA

3.5.1 Typ av inblandade fordon

De fordonstyper som dominerar arbetsskadestatistiken i olyckor är lastbilar, personbilar och lätta lastbilar och cyklar. Dessa fordonstyper står tillsammans för drygt 80 % av alla arbetsolyckor där förlorad kontroll över fordon lett till sjukfrånvaro. För lätta fordon och cyklar dominerar orsaken förlorad kontroll av vägfordon. För tunga fordon däremot är andelen övriga olyckor högre än förlorad kontroll.



Fördelning av anmälda arbetsolyckor med sjukfrånvaro orsakade av fordon 2011 - 2015

3.5.2 Upphinnandeolyckor och singelolyckor vanliga

Utifrån statistiken kan man även konstatera att upphinnandeolyckor och singelolyckor är vanliga. Flest arbetstagare skadas i upphinnandeolyckor, dvs. kollision mellan motorfordon med samma färdriktning där det bakre fordonet hunnit upp det främre. Därefter kommer singelolyckor. Kollision i korsning mellan motorfordon från olika vägar med korsande färdriktningar är den tredje vanligaste olyckstypen och i samma statistik är cykelsingelolyckor den fjärde sett till antal skadade.

Källa Strada sjukvård 2012-2014



3.5.3 Sjukfrånvaro beroende på vilken vägfordonstyp olyckan inträffat med
I Arbetsmiljöverkets statistik över fordonsrelaterade arbetsolyckor framgår även hur lång sjukfrånvaro man uppskattar att den olycksdrabbade förväntas ha.

Det framgår att anmälda olyckor där lastbilar och släpvagnar varit inblandade orsakar flest allvarliga arbetsolyckor med sjukfrånvaro mer än 14 dagar. Olyckor med dessa vägfordonstyper står för 31 % av alla anmälda fordonsrelaterade arbetsolyckor.

3.5.4 Kön, ålder och yrke

Av de anmälda arbetsrelaterade olyckorna mellan 2011-2015, där orsaken varit förlorad kontroll över fordon, var det 56 % som drabbat män och 44 % som drabbat kvinnor.

För alla typer av fordonsrelaterade arbetsolyckor som anmälts hade 64 % drabbat män och 36 % drabbat kvinnor.

Närmare hälften av alla fordonsrelaterade olyckor som drabbat män har skett med lastbil. Arbetsolyckor orsakade av personbilar och lätta lastbilar är också relativt vanliga, knappt 30 % av de män som skadas gör det av personbilar och lätta lastbilar. Därefter kommer fordonstyperna bussar och cyklar.

För kvinnor visar statistiken att olyckor oftast sker med personbilar, lätta lastbilar och cyklar, tillsammans står dessa fordonstyper för 80 % av alla anmälda fordonsrelaterade olyckor, när det gäller kvinnor. Därefter kommer tunga lastbilar och bussar.

I detta uppdrag har vi inte tagit fram statistik på hur ofta män respektive kvinnor exponeras för trafiken i sitt yrke eller vilken typ av fordon som är vanligast för kvinnor respektive män.

3.5.5 Mest olycksdrabbade näringsgrenar och branscher, förlorad kontroll av vägfordon

De tre näringsgrenar där det anmälts flest arbetsolyckor med sjukfrånvaro på grund av förlorad kontroll av fordon mellan 2011 – 2015 är:

1. Transport och magasinering (3151 skadade, 3 skadade per 1000 sysselsatta)
2. Vård och omsorg (1833 skadade, 1 skadad per 1000 sysselsatta)
3. Offentlig förvaltning och försvar (789 skadade, 1 skadad per 1000 sysselsatta).



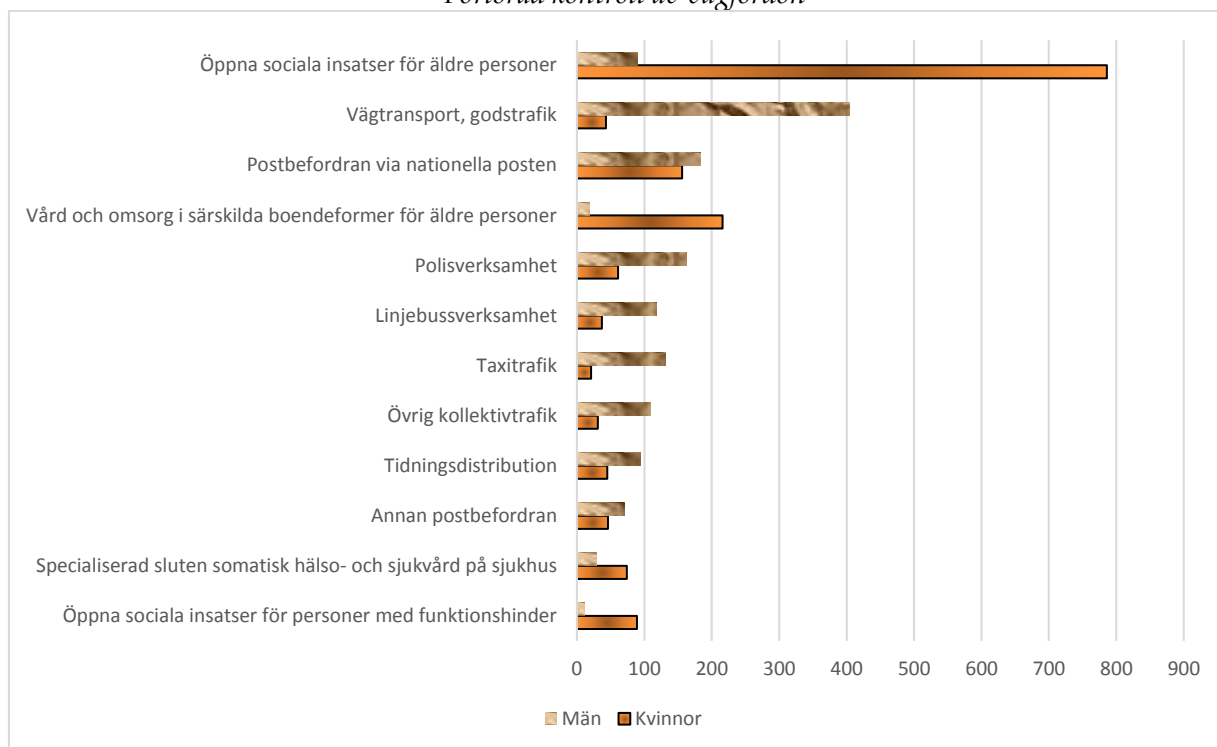
Dessa näringsgrenar står tillsammans för 60 % av de rapporterade fordonsolyckorna med sjukfrånvaro. Det är också dessa som har störst antal allvarliga arbetsolyckor, dvs. sjukfrånvaro längre än 14 dagar.

3.5.6 Näringsgrenar där kvinnor respektive män skadas mest

- Vård och omsorg är den näringsgren där flest kvinnor skadas och
- Transport och magasinering där flest män skadas.

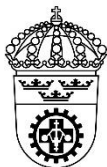
I de ovan nämnda näringsgrenarna är det vissa branscher som är extra olycksdrabbade. Diagrammet nedan visar antalet anmälda arbetsolyckor orsakade av förlorad kontroll av vägfordon. Öppna sociala insatser för äldre personer har ett anmärkningsvärt högt antal anmälningar. I 60 % av de olyckor som drabbar kvinnor i den branschen så är cykeln det inblandade fordonet.

*Branscher med flest anmälningar 2011-2015. Vägtrafik inklusive 2-hjulningar.
Förlorad kontroll av vägfordon*



Sett till yrke, oberoende av näringsgren eller bransch som arbetstagaren arbetar inom är de yrken med flest fordonsrelaterade olyckorna följande.

Sifferuppgifterna avser anmälda arbetsskador med sjukfrånvaro 2011 - 2015.



De yrken där män skadas mest i fordonsolyckor:

1. Lastbils- och långtradarförare: 1753 skadade
2. Buss- och spårvagnsförare: 431 skadade
3. Bil- och taxiförare: 332 skadade
4. Brevbärare och brevsorterare: 285 skadade
5. Motorfordonsmekaniker och motorfordonsreparatörer: 260 skadade
6. Poliser: 178 skadade
7. Reklam och tidningsdistributörer: 120 skadade

De yrken där kvinnor skadas mest i fordonsolyckor:

1. Hemvårdsbiträden, personliga assistenter m.fl. 1088 skadade
2. Undersköterskor, sjukvårdsbiträden m.fl. 305 skadade
3. Brevbärare och brevsorterare: 237 skadade
4. Lastbils- och långtradarförare: 160 skadade
5. Sjuksköterskor med särskild kompetens: 141 skadade
6. Hotell- och kontorsstädare m.fl. 128 skadade
7. Buss- och spårvagnsförare: 118 skadade.

3.5.7 Frekvens – anmälningar per antal sysselsatta

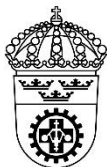
Vissa branscher är extra olycksdrabbade sett till antal skadade per 1000 sysselsatta. Uppgifterna nedan avser perioden 2011-2015. Endast branscher med fler än 100 anmälningar under perioden redovisas. Detta för att enskilda händelser inte ska kunna påverka resultatet allt för mycket.

Bärgningsbranschen, som har uppmärksammats i samband med riskerna med passerande fordonstrafik, har inte tillräckligt antal anmälningar för att kunna redovisas här.

Näringsgrenar och branscher. Antal anmälda arbetsolyckor per 1000 sysselsatta

Näringsgren 49 – 53 Transport och magasinering	Antal olyckor per 1000 sysselsatta
Annan postbefordran ³	14
Postbefordran via nationella posten	4
Tidningsdistribution	4
Linjebussverksamhet	4
Vägtransport godstrafik	4
Övrig kollektivtrafik	3
Näringsgren 86 – 88 Vård och omsorg, sociala tjänster	
Öppna sociala insatser för äldre personer	2

³ Med annan postbefordran avses till exempel privata postdistributörer.



Näringsgren 84 Offentlig förvaltning och försvar	
Brand- och räddningsverksamhet	3
Polisverksamhet	2
Näringsgren 36 – 39 Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering	
Insamling av icke farligt avfall	4

3.5.8 Sammanfattande observationer om arbetsolyckor med sjukfrånvaro på och vid väg

När samtliga anmälda arbetsolyckor med sjukfrånvaro på och vid väg granskas framträder en något annorlunda bild än den för allvarliga arbetsolyckor och dödsfall. Vi ser att kvinnliga arbetstagare inom vård- och omsorg drabbas av många arbetsolyckor i trafiken med både personbilar och cyklar inblandade. Något som vi inte hade gissat då arbetet inleddes var att cykelolyckor står för en stor andel av arbetsolyckor som lett till lång sjukfrånvaro. 60 % av de olyckor som drabbar kvinnor i branschen "Öppna sociala insatser för äldre personer" är cykelolyckor.

Det finns stora skillnader mellan män och kvinnor när det gäller vilka yrkeskategorier som drabbas av fordonsrelaterade arbetsolyckor.

De yrken där män skadas mest i fordonsolyckor är: Lastbils- och långtradarförare, Buss- och spårvagnsförare, Bil- och taxiförare och Brevbärare och brevsorterare

De yrken där kvinnor skadas mest i fordonsolyckor är: Hemvårdsbiträden, personliga assistenter m.fl., Undersköterskor, sjukvårdsbiträden m.fl., Brevbärare och brevsorterare och Lastbils- och långtradarförare.



4 Åtgärdsförslag - hur riskerna kan minskas

Åtgärdsförslagen har tagits fram utifrån analys av de arbetsolyckor på och vid väg, i och utanför fordon, som resulterar i dödsfall och allvarliga personskador. Analysen redovisas i denna rapport under rubriken "Riskförhållanden och yrken". Ett tydligt resultat är att trafikolyckor utgör en mycket stor andel av dessa. Ett annat tydligt resultat är att lastbilschaufförer är den yrkesgrupp som drabbas av flest fordonsrelaterade dödsolyckor. Därför inriktas de flesta förslagen mot åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Åtgärdsförslagen bygger också på erfarenheter från den tillsyn Arbetsmiljöverket bedriver med avseende på trafiksäkerhet i arbetet samt på uppgifter från den workshop som genomfördes inom ramen för detta uppdrag. Workshopen beskrivs även under rubriken "Metod".

4.1 Workshop – diskussion

Vid workshopen resonerades det mycket om tekniska lösningar så som specialfordon till exempel med utgång endast mot trottoaren eller fordon utrustade med varningssystem för att underlätta för föraren att köra säkert.

Ytterligare diskuterades även möjligheten att ge allmänheten information om trafikolyckor, vägarbeten och trafiksituationer i stort på ett mer lättillgängligt sätt, till exempel genom sociala medier eller tekniska informationssystem från bil till bil.

Förslag kom om att motivera yrkesförare att köra trafiksäkert med hjälp av olika belöningsystem, som till exempel bonussystem för trafiksäker körning.

I övrigt handlade förslagen i workshopen mycket om sätt att förändra attityder och beteenden hos trafikanter, då många upplevde att det är ett stressigt och hästskt klimat i trafiken.

4.2 Tre kategorier arbetstagare

I arbetet med att ta fram förslag till åtgärder har vi valt att dela in arbetstagarna i tre kategorier utifrån likheterna av de risker samt vilka förutsättningar de utför sitt arbete under, samt vilken typ av åtgärdsförslag som föreslås:

- 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.

I följande avsnitt presenteras de risker som de tre olika grupperna av arbetstagare utsätts för samt vilka åtgärdsförslag som skulle kunna genomföras



för att minska riskerna. Åtgärdsförslagen riktas till flera olika aktörer som arbetsgivare, upphandlingsansvariga och myndigheter. Flera av förslagen riktas inte mot någon specifik aktör utan många kan bidra för att förverkliga de föreslagna åtgärderna.

Inom detta regeringsuppdrag har det inte ingått att kostnadsberäkna förslagen eller genomföra konsekvensanalyser av dem. Några förslag kan även behöva utredas mer i detalj.

Nästa steg bör därför vara att genomföra en djupare analys och prioritering av åtgärdsförslagen för att på så sätt kunna utreda konsekvenser och effekter av dessa och möjligheter att genomföra dem.

4.3 Arbetstagare som arbetar med vägtransport (a)

Exempel på arbeten där arbetstagare utför vägtransportarbete är:

- förare av tunga lastbilar, både i lokal och i långväga trafik, med eller utan släp
- bussförare,
- taxi- och färdtjänstförare och
- varudistributionsförare i lätta fordon.
- brevbärare

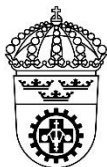
Det är olika verksamheter som har olika förutsättningar. De vanligaste orsakerna till olyckor som leder till dödsfall eller allvarliga skador är kollisions- och singelolyckor. Av arbetsskadestatistiken framgår att arbetstagare som arbetar med transport, främst lastbilschaufförer, är de som mest drabbats av allvarliga arbetsolyckor och dödsfall i trafiken. Många av de olyckor som lastbilschaufförer omkommit i har varit singelolyckor. Av de 89 personer som omkommit på eller vid väg sedan 2008 har 17 varit lastbilschaufförer.

Ökad konkurrens, även från utlandet, med pressade priser och leveranstider påverkar arbetsmiljön. Inom vägtransporter finns också konkurrensen från företag i den grå sektorn som bryter mot arbetsmiljörablerna och riskerar sina anställdas hälsa för att få konkurrensfördelar gentemot seriösa företag.

4.3.1 Åtgärdsförslag

I sammanställningen nedan visas förslag på vad de olika parterna kan göra för att åtgärda de problemområden och risker som identifierats.

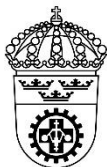
Åtgärdsförslagen syftar främst till att, utifrån arbetsmiljöperspektivet, få transportföretag och organisationer att ha ett levande systematiskt arbetsmiljöarbete där trafiksäkerhet ingår. Riskerna i trafiken är för de flesta av



dessa företag den vanligaste orsaken till att arbetstagare drabbas av olyckor som leder till dödsfall eller allvarliga skador.

Identifierade problem	Förslag på åtgärder	
	Myndigheter	Företag/organisationer/arbetsgivare
Stress med krav på tidhållning oberoende av väglag och hinder i trafiken	Fortsätt det trafiksäkerhetsarbete som bedrivs inom nollvisionsarbetet och nysatsningen inom detta och lyfta fram trafiksäkerhet för arbetstagare som ett prioriterat område	Transportföretag och organisationer behöver ta sitt arbetsmiljöansvar och bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete, där trafiksäkerhet ingår
Långa arbetspass, i fjärrtrafik; ofta med nattarbete		Utveckla det systematiska arbetsmiljöarbetet och inkludera speciellt risker i trafiken och risker relaterade till trafiksäkerhet
Beteende och attityder hos yrkesförare		Utbilda personal och följ upp det interna arbetsmiljöarbetet med fokus på trafiksäkerhet
Bristande efterlevnad hos yrkesförare av trafikregler, särskilt hastighetsbegränsningar	Genomför tillsyn och informationskampanj med fokus på arbetsmiljö och trafiksäkerhet	Överväg certifiering eller ledningssystem för trafiksäkerhet, till exempel SS-ISO 39001 <i>Ledningssystem för trafiksäkerhet</i> ⁴
Distraction från körningen genom att föraren förväntas vara uppmärksam på och mata in uppgifter i system för ruttplanering eller leveranser	Tydliggör att risker med trafik ingår i det systematiska arbetsmiljöarbetet, genom att utveckla vägledningen till AFS 2001:1	Planera körningar utefter rådande omständigheter (längd på arbetspass, hålla hastighetsbegränsningar, policy för mobilanvändning och användning av ruttplaneringssystem)
Distraction genom att vara tillgänglig via mobil/SMS/mail under körning		
Rutiner saknas för att anmäla tillbud och olyckor i trafiken		

⁴ För att bedriva yrkesmässig trafik behöver man följa det regelverk som gäller för detta. Ledningssystem ersätter inte dessa regler.



Identifierade problem	Förslag på åtgärder		
	Myndigheter	Företag/organisationer/arbetsgivare	
Upphandlingar av transporter och tjänster saknar ofta arbetsmiljökrav	Utred utökade möjligheter att ställa krav på arbetsmiljö och trafiksäkerhet vid upphandling av tjänster där transporter ingår. ⁵	Vid upphandling av transport-tjänster behöver krav på arbetsmiljö och trafiksäkerhet ställas.	Ta fram stöd och kriterier för upphandling
Arbetskadestatistiken ger inte tillräcklig information för att kunna avgöra orsaker bakom och händelseförloppen i arbetsolyckor	Utveckla arbetsskade-rapporteringen så att den ger en tydligare bild av hur olyckor sker, vilka yrkeskategorier som drabbas och i vilka situationer. Utred om Strada-systemet kan ge mer information om arbetsskador i trafik.	Inför rutiner för rapportering av tillbud och olyckor	Implementera system och rutiner för rapportering av incidenter

4.4 Arbetstagare som arbetar på och vid väg, utanför fordon (b)

Exempel på arbeten där arbetstagare befinner sig på vägen i anslutning till förbipasserande trafik är:

- väg- och anläggningsarbete,
- trafikdirigering,
- underhållsarbete eller städning av väg,
- bärgnings- eller servicearbete av fordon på väg och
- räddningsarbete av skadade i trafikolyckor

Det är olika verksamheter som har olika förutsättningar att skydda sig men den stora gemensamma risken är just den omgivande trafiken. Utifrån statistiken har 12 arbetstagare omkommit då de befunnit sig på vägen. De har blivit påkörda av omgivande trafik.

4.4.1 Åtgärdsförslag

I förslagen föreslås vad de olika parterna kan göra för att hantera de problem som identifierats i uppdraget.

⁵ Transportstyrelsen har ett utredningsuppdrag om beställaransvar för yrkestrafik på väg som ska redovisas senast 2017-05-01. Beställaransvar ses som ett av flera instrument för att komma till rätta med missförhållanden inom yrkestrafiken.



Åtgärdsförslagen syftar främst till att skapa 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 denne ska arbeta säkert. Som en del i arbetet pågår framtagningen av en PM från Arbetsmiljöverket för säkert arbete på och vid väg som riktar sig till bärgnings- och servicearbetare. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap arbetar också med att ta fram en vägledning för de kommunala räddningstjänsterna.

Identifierade problem	Förslag på åtgärder		
	Myndigheter	Företag/organisationer/arbetsgivare	
Bristande projektering och byggherreansvar enligt 81 §, AFS 1999:3 vid anläggningsarbete på väg	Genomför tillsyn i tidiga skeden hos projektörer och byggherrar för att följa upp ansvaret för arbetsmiljön	Arbeta aktivt med arbetsmiljö i projektering och tidiga skeden	Analysera vilka kunskapsbrister som finns och utbilda personalen
Kunskapsbrister i hur man skyddar sig mot passerande fordonstrafik. Oskyddade arbetstagare med omgivande trafik Bristande hastighetsefterlevnad hos passerande fordonstrafik Bristande systematiskt arbetsmiljöarbete hos arbetsgivaren	Genomför tillsyn och informationskampanj med fokus på arbetsmiljö, trafiksäkerhet Utöka användningen av stödjande teknik för övervakning vid vägarbeten för att få omgivande trafik att sakta ner och hålla den beslutade och omskyltade hastigheten.	Utveckla och implementera rutiner och system så att personalen får bättre möjlighet att skydda sig mot omgivande trafik	Ge bärgnings- och servicebranschen förutsättningar att få ersättning för användning av energipptagande skydd typ TMA-fordon vid insatser där sådant skydd behövs, till exempel genom tydliga riktlinjer om att försäkringsbolagen ersätter dessa kostnader. Utveckla det systematiska arbetsmiljöarbetet och inkludera speciellt risker i trafiken och risker relaterade till säkerhet vid arbete på väg.
Rutiner saknas för att anmäla tillbud och olyckor i trafiken Bristande synlighet - dåliga möjligheter att informera andra trafikanter (skyltar, varningsljus)	Utöka möjligheten för de som har befogenhet att stänga av eller leda om trafik att närvara vid större bärgnings- eller serviceuppdrag. Utred möjligheterna att ge andra yrkesgrupper dessa befogenheter. Öka kunskapen och information om vilka typer av vägmärken, andra anordningar och trafiksignaler som kan användas för att	Utveckla och implementera rutiner för riskbedömning av olika typer av uppdrag Företag och organisationer behöver ta sitt arbetsmiljöansvar och bedriva ett systematiskt	



Identifierade problem	Förslag på åtgärder		
	Myndigheter	Företag/organisationer/arbetsgivare	
	uppmärksamma trafikanter om vägarbete eller annat arbete som utförs på väg. Utred om dessa ger tillräckligt skydd.	arbetsmiljöarbete, där trafiksäkerhet ingår	
	Utred införande av elektroniska varningssystem som varnar för hinder på väg för omgivande trafik		
	Utred införande av kunskapskrav för dem som utför bärgningsarbete.		
Bristande förutsättningar i upphandlingar	Utred utökade möjligheter att ställa krav på arbetsmiljö och trafiksäkerhet vid upphandling av tjänster där transporter ingår.	Ställ krav på arbetsmiljö och trafiksäkerhet vid upphandling av tjänster	Ta fram stöd och kriterier för upphandling

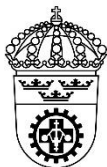
4.5 Arbetstagare som transporterar sig mellan arbetsställen (c)

Arbetstagare som transporterar sig på väg mellan arbetsställen är till exempel:

- vårdpersonal inom hemtjänst, hemsjukvård etc.
- servicetekniker
- städpersonal
- säljare

Utöver att föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete, AFS 2001:1 ska tillämpas finns en del åtgärder att genomföra för att minska olyckor och tillbud. I utredningen har det framkommit att det oftast är regelrätta trafikolyckor i personbil som har inträffat. Det är också inom den här gruppen som flest kvinnor har skadats, främst inom vård- och omsorgsområdet och då på grund av att man framfört cykel eller personbil och tappat kontrollen över fordonet.

Arbetsgivaren ansvarar för att bedöma de risker som arbetstagaren utsätts för i arbetet och vidta åtgärder. Erfarenheter från Arbetsmiljöverkets tillsynsinsatser är att just trafiksäkerhet är en risk som arbetsgivaren är dålig på att bedöma och vidta åtgärder mot.



4.5.1 Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslagen syftar främst till att synliggöra och medvetandegöra trafiksäkerhet som en aspekt i arbetsmiljön för den aktuella gruppen, samt att lyfta in detta i upphandling och kravställning både vid inköp av fordon och vid inköp av tjänster där arbetstagaren måste transportera sig med ett fordon mellan arbetsställena.

Nedan presenteras förslag på åtgärder som de olika parterna kan genomföra för att hantera de problem som identifierats i uppdraget:

Identifierade problem	Förslag på åtgärder		
	Myndigheter	Företag/organisationer/arbetsgivare	
<p>Oskyddad i trafiken (cyklister)</p> <p>Bristande lastsäkring</p> <p>Arbetstagaren har bristfälliga kunskaper om risker i trafiken</p> <p>Rutiner saknas för att anmäla tillbud</p> <p>Stress (organisatoriska aspekter så som tidsbrist, planering och ekonomi)</p> <p>Bristfällig riskanalys av trafiken som arbetsplats</p> <p>Arbetsgivaren har ingen trafiksäkerhetspolicy</p>	<p>Genomför informationskampanj och tillsyn med inriktning på trafiksäkerhet i arbetet, speciellt med fokus på säkra fordon och att belysa riskerna i trafiken och arbetsgivarens ansvar att hantera risker.</p>	<p>Företag och organisationer behöver ta sitt arbetsmiljöansvar och bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete, där trafiksäkerhet ingår</p>	<p>Skapa rutiner och policys för trafiksäkerhet, hastighetsefterlevnad och säkra fordon.</p> <p>Utbilda personal om trafikrisker</p> <p>Öka användningen av hjälm för cyklande arbetstagare</p> <p>Organisera arbetet och ge tid till transporter mellan arbetsställena</p> <p>Följ upp tillbud och olyckor (skapa system för detta)</p>
<p>Fel typ av fordon (ej trafiksäkra)</p>	<p>Utred utökade möjligheter att ställa krav på arbetsmiljö och trafiksäkerhet vid upphandling av tjänster där transporter ingår.</p>	<p>Ställ krav på arbetsmiljö och trafiksäkerhet vid upphandling av fordon.</p> <p>Ställ krav på arbetsmiljö och trafiksäkerhet vid upphandling av tjänster (för till exempel brukare av vårdtjänster)</p>	<p>Ta fram stöd och kriterier för upphandling</p> <p>Analysera vilken typ av fordon som behövs utifrån arbetsmiljösynpunkt</p>



5 Prioritera trafiksäkerhet som arbetsmiljöfråga

Att arbetstagare utsätts för stora risker vid arbete på och vid väg har framkommit både av statistiken som analyserats i det här arbetet, erfarenheter från Arbetsmiljöverkets tillsyn och ur workshopen som genomfördes med branschföreträdare. Som vi tidigare nämnt var det under 2015 nästan en tredjedel av alla dödsolyckor i arbetet som skedde på eller vid väg.

Trafiksäkerhet som en arbetsmiljöfråga är viktigt att arbeta vidare med. I första hand genom att bedriva arbetsmiljötillsyn mot och informera om det ansvar som arbetsgivaren har för arbetsmiljön, och synliggöra de risker som måste åtgärdas för arbetstagare som befinner sig i trafiken under sin arbetsdag. Det är också viktigt att se över de tillgängliga regler som finns för till exempel avspärrning av väg i syfte att skydda arbetstagaren då denne arbetar utanför fordon på eller vid väg.

5.1 Systematiskt arbetsmiljöarbete

I många sammanhang uppfattas det tunga fordonet som hotet. Exempelvis när det passerar väg- eller bärgningsarbete. Ett systematiskt arbetsmiljöarbete i företagen i transportbranschen riktat mot lägre hastigheter generellt och specifikt vid passage av arbetsområden är därför viktigt för väg- eller bärgningsarbetare. Men med tanke på att det oftast är lastbilschaufförer som drabbas av allvarliga olyckor och dödsfall så behövs säkerhetshöjande åtgärder inriktad på personalens egna säkerhet inom företag i transportbranschen.

I utredningen har det kommit fram att det finns risk att arbetsgivaren missar trafiksäkerhet i sina upphandlingar av fordon som används i tjänsten, framför allt i hemvårdsammanhang.

5.2 Erbjud trafiksäker arbetsmiljö

Det är viktigt att ge alla företag samma förutsättningar för att kunna erbjuda sina arbetstagare en säker arbetsmiljö, detta kan till exempel göras genom att man redan i upphandlingsskedet lägger in trafiksäkerhet och arbetsmiljö som en faktor. Statliga myndigheter och större företag bör föregå med gott exempel och ställa krav på trafiksäkerhet och arbetsmiljö i tidigt skede.

I regeringens Nystart för Nollvisionen bör även trafiksäkerhet för arbetstagare ingå som ett prioriterat område, Arbetsmiljöverket bör delta i arbetet.



Bilaga 1: Generellt trafiksäkerhetsarbete

Tydligt samband mellan generella trafiksäkerhetsåtgärder och arbetsolyckor i trafiken

Riskerna som arbetstagare på och vid väg utsätts för är till stor del de samma som de risker övriga trafikanter utsätts för. Därför har generella trafiksäkerhetsåtgärder även positiv effekt vad gäller minskad risk för arbetsolyckor.

Trafiksäkerhetsarbete - Nollvisionen

Mycket av det trafiksäkerhetsarbete som utförs idag bottnar i riksdagens beslut om att införa Nollvisionen, som utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Detta arbete medför även positiv effekt på arbetstagare som färdas eller arbetar på väg. Ett exempel på framgångsrika åtgärder är s.k. två plus ett vägar där fordon hindras att komma över mot mötande trafik med vajerräcken eller motsvarande.

För att analysera läget på trafiksäkerheten utför man regelbunden uppföljning och mätning över viktiga faktorer (indikatorer) som påverkar trafiksäkerheten. Det som sticker ut vid resultatet av den senaste tillståndsmätningen (*Källa: Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2015, Trafikverket*) var att:

1. Hastighetsefterlevnad är inte i linje med nödvändig utveckling för att uppfylla målen för nollvision år 2020. År 2015 skedde 46 % av trafikarbetet på statliga vägar inom hastighetsgränserna. Motsvarande siffra för kommunala vägar var 64 %. Målet för 2020 är att 80 % av trafikarbetet ska ske inom angiven hastighetsgräns.
2. Användandet av cykelhjälm är inte i linje med nödvändig utveckling för att uppfylla målen. Endast 38 % av de observerade cyklisterna bar hjälm. (Mål för 2020 är 70 %)
3. Andel onyktra förare i trafiken är för hög.
4. Bältesanvändningen är generellt god men för bältesanvändningen i lastbilar visar en studie att endast 70 % av lastbilschaufförerna använder bälte. Att jämföra med taxiförare där 96 % använder bilbälte. *Källa: Bältesanvändning i Sverige 2015, VTI*



Bilaga 2: Regler och andra förutsättningar för arbete på och vid väg

Här redovisas översiktligt några av de regler som berör arbete på och vid väg.

Arbetsgivarens ansvar

Enligt arbetsmiljölagstiftningen har arbetsgivaren ansvaret för att minimera riskerna för ohälsa och olycksfall för arbetstagaren. Alla arbetsgivare ska bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2001:1) om systematiskt arbetsmiljöarbete. De centrala delarna i det systematiska arbetsmiljöarbetet är

- undersökning av verksamheten,
- bedömning av de risker som synliggjorts,
- åtgärda för att minska riskerna samt
- kontrollera att åtgärderna bidragit till förbättrad arbetsmiljö.

Trafiksäkerhetspolicy är en del av systematiskt arbetsmiljöarbete

Om man arbetar med vägtransport, anläggningsarbete eller i verksamheter där man transporterar sig i arbetet är trafiken en arbetsmiljörisk. Oavsett om man färdas i företagets lastbil, tjänstebil, egen bil eller med cykel ska arbetsgivaren ta fram en trafiksäkerhetspolicy där man utgår från de risker som finns i verksamheten. Trafiksäkerhetspolicyen kan antingen vara en del av företagets arbetsmiljöpolicy eller en separat policy.

Arbetsmiljoregler för bygg- och anläggningsarbete vid väg

För arbetstagare som utför anläggningsarbete vid väg tillämpas Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 1999:3) om bygg- och anläggningsarbete. Reglerna styr hur arbetstagare ska skyddas från omgivande trafik. De åtgärder som i första hand ska övervägas är:

- a) Trafiken leds om så att arbetet inte berörs.
- b) Trafiken leds så att fordonen passerar på betryggande avstånd.
- c) Trafiken skiljs från arbetsplatsen med trafikordningar. I den utsträckning som behövs skall det dessutom finnas skyddsanordningar som effektivt hindrar eller avleder trafiken från att komma in på arbetsplatsen.

Trafikregler

De generella trafikreglerna går att finna i trafikförordningen (SFS 1998:1276). Vilka vägmärken som finns och användning av dem återges i vägmärkesförordningen (SFS 2007:90).



Transportstyrelsen har ett övergripande ansvar avseende yrkestrafik på väg. Ansvaret innebär bland annat utformning och tillämpning av regler för yrkestrafik rörande kompetens- och tillståndskrav.⁶

Transportstyrelsen meddelar föreskrifter och allmänna råd om bland annat vägmärken och om hur lokala trafikföreskrifter kan utformas. Transportstyrelsen meddelar även regler om kompetenskrav, behörigheter⁷ och tillståndskrav för vissa verksamheter.

Trafikverket och kommunerna får meddela föreskrifter om bland annat hastigheter och bärighetsklass. Dessutom kan kommunen eller länsstyrelsen besluta om lokala trafikföreskrifter, Polismyndigheten kan även den meddela lokala trafikföreskrifter om kommunens eller länsstyrelsens beslut inte kan avvaktas. Den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen kan meddela föreskrifter om bland annat förbud mot trafik med fordon, begränsning i vikt och begränsning av hastigheten om det behövs under kortare tid på grund av vägarbete eller liknande arbete, på grund av skador eller risk för skador på vägen eller om det behövs på särskild vinterväg över istäckt vatten.

På webbplatsen Svensk trafikföreskriftssamling www.stfs.se finns de flesta trafikföreskrifter tillgängliga.

⁶ Regler kring tillstånd (marknadstillträde), kompetens och behörigheter till stora delar är beslutade i EU-lagstiftning.

⁷ Till exempel körkort och förarbevis