



Det handlar om vår säkerhet



En rapport
om vägarbetares
arbetsmiljö

Seko – Service- och kommunikationsfacket 2024

Författare: Emilia Wikström Melin.

Fotografier: Alan Kartal.

Grafisk form: Jesper Weithz/Katalys.

Sammanfattning

I den här rapporten presenteras resultatet av den medlemsundersökning som Seko gjorde under våren 2024 bland våra medlemmar inom vägbranschen. Vi tar även upp säkerheten på och runt vägarbetsplatser ur ett mer generellt perspektiv samt lyfter frågan om att de upphandlingar som genomförs inom vägbranschen måste förbättras.

Det har gått fem år sedan vi släppte vår senaste rapport om arbetsmiljön för vägarbetare. Trots att frågan om hur säkerheten ska bli bättre för de som arbetar på och vid vägen har diskuterats flitigt inom branschen och bland ansvariga myndigheter har någon förbättring inte skett på dessa fem åren. Trafikanternas respekt för vägarbetare och vägarbetsplatser är fortfarande låg. Hastighetsnedsättning respekteras inte. Hot, skällsord och i vissa fall våld är fortfarande vanligt förekommande, speciellt mot vägtrafikvakterna.

Här sammanfattas några av resultaten från medlemsundersökningen:

- 91 procent anser att trafikanterna inte visar tillräckligt med hänsyn till de som arbetar på vägen.
- 89 procent oroar sig för att arbeta vid vägen på grund av bristande säkerhet.
- 60 procent säger att det under det senaste året uppstått minst en incident på deras arbetsplats kopplad till trafiken.
- Trafikvakter är en extra utsatt yrkesgrupp. De arbetar oskyddade och nära trafiken, vilket gör att de i större omfattning möter hot, våld och skällsord.
- 16 procent av trafikvakterna uppger att det under det senaste året skett en olycka på deras arbetsplats med personskada på vägarbetare som följd, jämfört med 4 procent bland alla svarande.

Gällande upphandling anser Seko att arbetsmiljön aldrig får vara en parameter som en entreprenör ska kunna kompromissa med för att kunna lägga ett lägre bud i en upphandling. Ett sätt att

säkra att detta inte sker är att beställaren redan i upphandlingsunderlaget prissätter säkerhetsarbetet. Därtill måste uppföljningen av kontraktsvillkoren bli bättre och hårdare sanktioner drabba företag som bryter mot kontraktsvillkoren. Totalt värde av en upphandling ska gå före lägsta pris.

Sekos krav på åtgärder

Utifrån resultatet av medlemsundersökningen samt diskussionen och slutsatserna ser Seko att ett antal åtgärder måste till. Åtgärderna är nödvändiga för att förbättra arbetsmiljön och säkerheten kring vägarbetsplatser, samt för att skapa ett robust vägnät.

- Omledning av trafiken förbi en vägarbetsplats ska alltid vara det främsta åtgärdsalternativet
- Det behövs omfattande åtgärder för att få ner hastigheterna runt vägarbetsplatser. Det kan till exempel vara kraftigt höjda böter vid fortkörning och andra trafikbrott samt att användningen av mobila fartkameror ökar.
- I upphandlingar av vägprojekt ska totalt värde gå före lägsta pris. Kostnaderna för arbetsmiljöarbetet bör prissättas redan i upphandlingsunderlaget. Det måste även till bättre uppföljning av kontraktsvillkor och hårdare sanktioner mot företag som bryter mot kontraktsvillkor.
- ”Arbete på väg” bör bli en del av körkortsteorin.
- Hot och våld mot vägarbetare bör likställas med hot och våld mot tjänsteman i straffskalan.
- Det behövs en fortsatt samverkan mellan aktörerna i vägbranschen för att skapa säkrare vägarbetsplatser.
- Staten måste kunna finansiera stora infrastrukturprojekt genom lånefinansiering.

Innehåll

Sammanfattning	3
Inledning	7
Bakgrund – arbetsmiljö	8
Olyckor och incidenter vid vägarbeten	8
Riskområden för otrygga arbetsplatser	9
Användning av vägmärken	9
Uppdrag om förbättrad säkerhet	10
Upphandling	11
En riskbransch	11
Möjligheter att ställa krav vid upphandling	11
Dyra upphandlingar – ett exempel	11
Bra vägar för en god beredskap	12
Resultat från medlemsundersökning	13
Metod för medlemsundersökningen	13
Oro att arbeta vid vägen	13
Arbetsmiljö och säkerhetsansvar	14
Trafikvakter – en extra utsatt grupp	15
Diskussion och slutsatser	18
Åtgärder för en förbättrad arbetsmiljö	18
Behov av bättre upphandling	19
Fortsatt samordning mellan aktörer	20
Sekos krav på åtgärder	21
Noter	22
Källor	22



Inledning

Vi brukar ofta säga att ”utan Sekos medlemmar stannar Sverige”. Och så är det faktiskt. I denna rapport lyfter vi fram en av våra medlemsgrupper som är ett nav i hela vår infrastruktur. Vägarbetarna är avgörande för att underhålla och bygga ut vårt vägnät. Deras arbete är inte bara nödvändigt för att säkerställa ett fungerande trafikflöde, utan också för att vår infrastruktur ska vara säker och hållbar. Utan vägarbetare som tar hand om vår väginfrastruktur riskerar vårt transportnät att kollapsa, vilket skulle få stora konsekvenser för ekonomin och för samhället i stort. Genom att investera i vägarbetarnas säkerhet och arbetsmiljö, investerar vi också i en god väginfrastruktur.

Vi har länge drivit frågan om vägarbetarnas arbetsmiljö och säkerhet. Tyvärr tvingas vi konstatera att det inte har blivit bättre. Våra medlemmar inom vägbranschen vittnar om en vardag där trafikanter inte visar hänsyn, inte respekterar hastighetsgränser och som tittar i mobilen i stället för på vägen när de passerar ett vägarbete. De vittnar också om trafikanter som hotar och i värsta fall utsätter vägarbetare för våld bara för att de gör sitt jobb. Detta är helt oacceptabelt.

Under våren 2024 genomförde vi en medlemsundersökning bland våra medlemmar inom vägbranschen. 91 procent av de som svarade ansåg att trafikanterna inte visar tillräckligt med hänsyn till de som arbetar på vägen. 89 procent oroar sig för att arbeta vid vägen på grund av bristande säkerhet och 60 procent säger att det under det senaste året uppstått minst en incident på deras arbetsplats kopplad till trafiken. Detta måste få ett slut. En vägarbetare har ingen air-bag som skydd när de arbetar på vägen till skillnad från de många bilförare som ofta kör förbi i höga hastigheter. Det handlar i grunden om respekten för andra medmänniskors liv och hälsa. Ingen ska behöva riskera att utsättas för hot och våld, bara för att man utför sitt arbete. Ingen ska behöva sätta livet till eller skadas på jobbet.

För att förbättra arbetsmiljön för vägarbetare behövs ett flertal åtgärder. Förutom åtgärder för att få ner hastigheterna kring vägarbetsplatser måste det till en attitydförändring bland trafikanterna. Säkerhetsarbete måste få kosta pengar. Det ska exempelvis inte gå att kompromissa med arbetsmiljön för att vinna upphandlingar. Mycket behöver göras och vi beskriver i rapporten flera krav för att vägarbetarnas arbetsmiljö ska bli bättre.

Nu är det dags att gå från ord till handling. Alla aktörer inom vägbranschen måste samverka för att få till en bättre och säkrare arbetsmiljö för vägarbetare!

*Gabriella Lavecchia,
förbundsordförande, Seko*



Bakgrund – arbetsmiljö

Olyckor och incidenter vid vägarbeten

Att få fram pålitlig, offentlig statistik om olyckor och incidenter vid vägarbete är inte helt lätt. Det finns en avsaknad av en samordnad databas för rapportering av incidenter och olyckor. Det är också svårt att särskilja olyckor och incidenter som enbart drabbat trafikanter och de där vägarbetare också varit inblandade.

VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) konstaterar i en studie från 2021 att de företag i vägbranschen som studerades rapporterade in olyckor, tillbud och riskobservationer i sina egna databaser. VTI lyfter, i både den aktuella studien från 2021 och i tidigare studier, behovet av en samlad databas/rapporteringssystem för branschen.¹

En databas som finns idag är Transportstyrelsens olycksdatabas Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Den bygger på inrapporterad information från polis och akut-sjukvård. Att få fram pålitlig statistik kring olyckor och incidenter som involverat vägarbetare från Strada är dock svårt. Dels för att fritextsökning behövs för att hitta inrapporterade fall, dels för att en del olyckor/incidenter (framför allt av mindre allvarlig karaktär) inte kommer sjukvård eller polis till känna.

Att Strada är ett trubbigt verktyg för att få fram statistik gällande vägarbetsolyckor konstaterar även Trafikverket i sin rapport från 2023 – ”Trafikolyckor vid vägarbeten 2003–2021”. I denna rapport identifierade Trafikverket totalt 5 667 olyckor i eller i anslutning till vägarbete under perioden 2003–2021, med hjälp av Strada. En siffra som Trafikverket själv menade bör tolkas som ett lågt värde då det med största sannolikhet skett olyckor som de inte hittat.²

I Trafikverkets rapport identifierade de 359 olyckor med skadade eller omkomna vägarbetare under perioden 2003–2021, vilket motsvarar cirka 6 procent av alla vägarbetsolyckor. Även i denna statistik menar Trafikverket att 359 olyckor är lågt räknat. De bedömer att det skett olyckor

med vägarbetare som de antingen inte kunnat identifiera eller som inte har rapporterats in. Nedan presenteras olyckorna utifrån klassificering, hämtade från Trafikverkets rapport.³

TABELL 1. Olyckor med vägarbetare, svårighetsgrad 2003–2021

Lindrig olycka	Måttlig olycka	Allvarlig olycka	Döds-olycka	Totalt
299	39	11	10	359

Vidare konstaterar Trafikverket i sin rapport att den vanligaste olyckstypen var ”Fotgängare-motorfordon” där vägarbetaren klassificeras som fotgängare om denne inte befann sig inne i ett fordon när olyckan skedde. Drygt 140 av de inrapporterade olyckorna var av denna typ.

I Trafikverkets rapport framkommer också att den mest utsatta yrkesgruppen vid vägarbete var trafikvakterna. Uppåt 20 procent av de som skadades vid olyckor arbetade som trafikvakter. Att detta är en utsatt grupp kommer också visas längre fram i denna rapport, i kapitlet som bygger på en medlemsundersökning som Seko genomfört våren 2024. Trafikverket ser ett antal anledningar till att trafikvakterna är extra utsatta. En orsak är att de ofta jobbar oskyddat och nära trafiken. Många trafikanter har också en ”dålig” attityd mot trafikvakterna. Där till är trafikvakterna ofta unga och saknar den erfarenhet som äldre vägarbetare kan ha av att vistas i trafikerade miljöer.⁴

3 kap. 3a §-anmälningar

I arbetsmiljölagen, 3 kap. 3a §, står följande:

”En arbetsgivare ska utan dröjsmål underrätta den myndighet som regeringen bestämmer om dödsfall eller svårare personskada som har inträffat i samband med arbetets utförande.

En arbetsgivare ska också utan dröjsmål underrätta samma myndighet om skador

TABELL 2. Anmälningar enligt 3 kap. 3a § arbetsmiljölagen fördelat på händelseår⁵

Anmälningar	Antal							Totalt (alla)
	Anmälningssår							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023		
Elektricitet	4	8	7	14	15	13	61	
Brand	4	1	4	3	2	3	17	
Explosion/sprängning	6	8	9	4	5	10	42	
Kemikalie	1	1	3	13	2	1	21	
Fallande/flygande föremål	20	23	17	13	25	20	118	
Person föll	15	12	13	17	19	25	101	
Djur	-	-	1	-	-	-	1	
Fordon	30	47	38	35	35	33	218	
Fysisk överbelastning, feltramp	6	7	2	2	4	6	27	
Maskin eller transportanordning	17	25	8	18	16	12	96	
Handhållet verktyg/föremål	6	12	7	10	6	9	50	
Hot	5	11	3	6	2	7	34	
Fysiskt våld	3	4	3	1	1	1	13	
Psykisk chock	-	1	1	3	1	1	7	
Annan orsak	17	27	19	122	23	20	228	
Smitta	-	-	-	71	99	-	170	
Totalt (alla)	134	187	135	332	255	162	1 204	

i samband med arbetet som drabbat flera arbetstagare samtidigt och om tillbud som inneburit allvarlig fara för liv och hälsa.”

Den myndighet som är ansvarig är Arbetsmiljöverket. Seko har begärt ut uppgifter om anmälningar enligt 3 kap. 3a § som inkommit till Arbetsmiljöverket under perioden 2018–2023 gällande anläggning av väg (SNI 42 110).

Totalt inkom 1 204 anmälningar. Att antalet anmälningar under 2021 och 2022 sticker ut i negativ bemärkelse beror på covid-19 pandemin. Under 2021 återfinns anmälningar kopplat till covid-19 under ”annan orsak” och ”smitta”. Under 2022 ligger alla fall med koppling till covid-19 under ”smitta”.

Riskområden för otrygga arbetsplatser

Statens väg- och forskningsinstitut (VTI) identifierade i en studie från 2021, flertalet områden som riskerar att skapa otrygga

vägarbetsplatser. VTI pekar bland annat på att omledning av trafik förbi en vägarbetsplats förekommer mycket sällan trots att detta alltid ska vara det första alternativet på åtgärd. Vidare lyfter VTI risken att utsättas för hot och våld som en säkerhetsrisk där den mest utsatta gruppen är trafikvakterna.

Andra säkerhetsrisker som lyfts av VTI är att trafik passerar förbi vägarbetsplatserna i för höga hastigheter (både utifrån bristande respekt från trafikanterna men även utifrån bristande hastighetsanpassning), skyddszoner som inte utformas på ett korrekt sätt, brister i utformning och planering av trafikanordning samt försämrade möjligheter att höra och uppmärksamma trafiken i samband med att mobiltelefoner, hörselkåpor och/eller hörlurar används.⁶

Användning av vägmärken

Vägmärkesförordningen reglerar hur vägmärken får sättas upp och användas i Sverige. Vägmärken syftar till att ge trafikanter styrning, information

och vägledning i trafiken. Vid vägarbete användas ofta olika typer av varningsskyltar och skyltar som syftar till att reglera hastigheten. Ett av de vanligaste vägmärkena är ”A20, varning för vägarbete” som ska signalera att det finns ett aktivt arbete. Om ett arbete inte är aktivt, dvs inte pågående ska A20 inte vara uppsatt. Dock kan det vara aktuellt med andra vägmärken som signalerar till exempel risk för köbildning eller ojämn väg.⁷

För att reglera hastighet vid vägarbeten finns några olika vägmärken, till exempel ”E11, rekommenderad lägre hastighet” och ”C31, hastighetsbegränsning”. Vid de flesta vägarbeten är det märke E11 som används. C31 används i princip bara vid större arbeten som pågår under en längre tid. En stor skillnad mellan E11 och C31 är att då E11 endast är en rekommenderad hastighet så kan man ej bötfällas för fortkörning efter en sån skylt till skillnad från C31 där hastighetsbegränsningen är absolut. Att köra för fort förbi ett E11-märke kan endast leda till en påföljd om det sker en olycka i samband med fortkörningen. Då klassas det som vårdslöshet i trafik.

Uppdrag om förbättrad säkerhet

I augusti 2019 gav den då sittande socialdemokratiskt ledda regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda ”vissa säkerhetshöjande åtgärder för personal som utför arbete inom eller i anslutning till vägområdet”. I rapporten ”Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg (2020)”, konstaterar Transportstyrelsen att många som arbetar vid vägen upplever att trafikanter kör förbi allt för fort och inte visar hänsyn.⁸ Seko delar till stor del den problembild som Transportstyrelsen presenterar i sin rapport och vi deltog också på referensgruppsmöte under framtagandet. Det är tydligt att det är många aktörer som har ett ansvar för att förbättra säkerheten för de som arbetar vid vägen. Transportstyrelsen, Trafikverket, Arbetsmiljöverket, arbetsgivare,

politiker och allmänheten, för att nämna några, måste alla ta sin del av ansvaret.

I sina slutsatser resonerar Transportstyrelsen om hur stor påverkan olika åtgärder faktiskt skulle ha på säkerheten för vägarbetare. Även om många åtgärder har en osäkerhetsfaktor i effekt skriver Transportstyrelsen (här i koppling till att omledning alltid ska vara alternativ ett): ”Däremot finns det ett stort värde i att ha som utgångspunkt att de som arbetar på och vid väg ska slippa ha trafik passerande nära arbetsplatsen om det är möjligt.”⁹

Trafikverkets handlingsplan

Våren 2022 fick Trafikverket ett uppdrag av regeringen att ta fram en handlingsplan för ökad säkerhet i och runt arbeten på väg. Handlingsplanen skulle utgå från de brister som Transportstyrelsen redovisat i rapporten ”Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg (2020)”. Precis som Transportstyrelsen genomförde Trafikverket dialogmöten med arbetsmarknadens parter, utpekade myndigheter samt övriga branschföreträdare. I dessa dialoger framkom återigen bristande respekt för vägarbeten och bristande hastighetsefterlevnad som de största orsakerna till otrygga arbetsplatser.¹⁰

Handlingsplanen landar i tolv konkreta åtgärder för förbättrad säkerhet vid arbeten på väg som Trafikverket ska vara en del av. Några av de planerade aktiviteterna är:

- Arbetssätt för hantering av passerande fordonstrafik
- Stärkt leveransuppföljning
- Ökad hastighetsövervakning vid arbete på väg

Då handlingsplanen presenterades i slutet av 2022 och ska genomföras mellan 2023–2026 är det för tidigt att utvärdera om den gett någon effekt.

Upphandling

En riskbransch

Ekobrottsmyndigheten klassificerar bygg- och anläggningsbranschen som en riskbransch för arbetslivskriminalitet. Konsekvenserna av arbetslivskriminalitet kan bli att människor utnyttjas, att företag inte kan konkurrera på lika och/eller med schyssta villkor, samt att skattemedel går till företag och personer som inte har rätt till dem.¹¹

Även Upphandlingsmyndigheten tar fram riskbedömningar för branscher med syfte att upphandlande myndigheter ska kunna använda dessa som en del av bedömningen om det finns behov att ställa arbetsrättsliga villkor i en upphandling. Upphandlingsmyndigheten bedömer att anläggningsbranschen är en bransch med hög risk för oskäligen arbetsvillkor. Deras bedömning bygger på uppgifter från Seko men även från Byggföretagen.¹²

Upphandling kan vara ett verktyg för att motverka arbetslivskriminalitet. Att ställa krav vid en upphandling, arbetsrättsliga men även andra krav, kan användas för att motverka osund konkurrens och oskäligen arbetsvillkor.

Möjligheter att ställa krav vid upphandling

Eftersom anläggningsbranschen anses vara en riskbransch så ska den upphandlande myndigheten ställa krav på lön, arbetstid och semester i enlighet med gällande centralt kollektivavtal. Utöver de krav som ska ställas finns det också många andra krav som är möjliga att ställa. Så länge de grundläggande upphandlingsprinciperna följs finns det få begränsningar i vilka krav som kan ställas.

LO skriver i sin upphandlingsguide från 2023 att de anser att det bör ställas krav på följande i alla offentliga upphandlingar:¹³

- Krav på ett fullgott arbetsmarknadsförsäkringspaket inklusive avtalspension

- Krav på att leverantören säkerställer god arbetsmiljö för de som utför jobbet
- Krav på yrkeskunnande för att kunna fullgöra kontraktet
- Krav på att leverantören har en viss andel egen personal och begränsade underleverantörsled
- Krav på avtalad transparens och tillgång till leverantörens anställda och underleverantörer

Upphandlingslagstiftningen innehåller också obligatoriska utslutningsgrunder. Dessa är tvingande och innefattar brott så som organiserad brottslighet, mutbrott (bestickning), bedrägeri, penningtvätt och människohandel. Det finns även möjligheter att utsluta leverantörer som inte uppfyllt sina åtagande gällande löneutbetalning och betalning av sociala avgifter.

Dyra upphandlingar – ett exempel

2019 presenterade Riksrevisionen en granskningsrapport (RiR 2019:24) gällande Trafikverkets upphandlingar av baskontakt för drift och underhåll av vägar. Riksrevisionen konstaterade i rapporten att skillnaden i kostnader mellan upphandlade och slutförda kontrakt låg på drygt 40 procent. Vidare konstaterade Riksrevisionen att Trafikverket hade bristfällig kunskap i vilka underhållsåtgärder som faktiskt behövde utföras. Bättre kunskap från Trafikverkets sida skulle troligen leda till bättre beställningar och därmed mer underhåll för pengarna.¹⁴

I granskningsrapporten beskriver Riksrevisionen att Trafikverkets upphandling av baskontakt är känsliga för obalanserad budgivning. Leverantörer lägger anbud utifrån spekulation kring om vissa arbetsuppgifter kommer vara större eller mindre än vad som presenteras i förfrågningsunderlaget. Riksrevisionen konstaterar dock att Trafikverket har små möjligheter att påverka detta i anbudsförandet utifrån att Högsta förvaltningsdomstolen i en dom 2018

(HFD 2018 ref 50). Domen slog fast att det inte är tillåtet att ställa obligatoriska krav som innebär att anbud med timarvode på ett visst arbete under golvpris, avisas. När leverantörer lägger anbud utifrån spekulation menar Riksrevisionen att framför allt två problem uppstår. Det ena handlar om leverantörens incitament minskar för att utföra arbete som är lågt prissatt. Här krävs det därför en aktiv styrning och uppföljning av beställaren för att säkerställa att arbetet blir utfört så som beställt. Men det handlar också om att det är svårt för Trafikverket att veta vilket anbud som kommer innebära lägsta kostnader i slutändan. Även för leverantörer blir marknaden osäker när anbud bygger på prisspekulation.¹⁵

Trafikverket har små möjligheter att begränsa detta genom begränsande regler i anbudsfasen. Högsta förvaltningsdomstolen slog 2018 fast att det inte är tillåtet att ställa obligatoriska krav som innebär att ett timarvode under golvpriset inte kommer att antas. Efter Högsta förvaltningsdomstolens avgörande ser sig Trafikverket endast kunna använda takpriser och avvisa anbud där priser är satta till noll eller lägre för enskilda konton, samt använda vissa regler på övergripande nivå om hur ersättningen får fördelas. Det innebär att olika anbudsgivares pris på samma konto kan variera mycket kraftigt, vilket är ett tecken på spekulation.

Bra vägar för en god beredskap

Det svenska Nato-medlemskapet och en alltmer orolig omvärld ställer nya krav på det svenska vägnätet. Nato ställer till exempel specifika krav på vägstandard för att deras fordon ska kunna transporteras på vägarna.

Vi händelse av allvarlig kris eller krig är en fungerande infrastruktur avgörande för hur Sverige kommer att klara sig. Reparationer och nybyggen av vägar är idag helt i händerna på privata aktörer genom upphandlingar från till exempel Trafikverket och kommuner. Under de senaste decennierna har kostnadseffektivitet präglat upphandlingar framför att bygga robusta infrastruktursystem.

Enligt en analys genomförd av Transportföretagen var 11 procent av de statliga vägarna i mycket dåligt skick 2023 och underhållsskulden på det svenska vägnätet växte mellan 2022 och 2023 från 16,5 miljarder till 19,1 miljarder. Transportföretagen menar också att om staten inte skjuter till mer pengar för vägunderhåll riskerar andelen mycket dåliga vägar öka från 11 procent till 25 procent 2033.¹⁶ Enligt en annan undersökning, som också kommer från Transportföretagen, menar 35 procent av ett slumpmässigt urval av allmänheten att vägarna i Sverige är i dåligt eller mycket dåligt skick.¹⁷

Att kvalitén på det svenska vägnätet måste förbättras och att det löpande basunderhållet ökas, konstateras även av Trafikverket i deras inriktningsunderlag för infrastrukturplanering för perioden 2026–2037. Trafikverket lyfter i underlaget att en fungerande transportinfrastruktur är avgörande för både det civila och militära försvaret.¹⁸

Resultat från medlemsundersökning

Metod för medlemsundersökningen

Grundurvalet för medlemsundersökningen bestod av alla medlemmar inom Sekos avtalsområde Väg- och ban. Totalt 9 057 personer. Från grundurvalet på 9 057 rensades 943 medlemmar bort då de hade en arbetsgivare som endast är verksam inom järnvägsunderhåll. Kvar fanns 8 114 medlemmar som fick undersökningen skickad till sig via e-post den 18 mars. Undersökningen inleddes med en kontrollfråga för att säkerställa att de svarande faktiskt hade arbetat med, eller arbetat vid vägarbeten under det senaste året. Av de 8 114 personer som fick undersökningen svarade 1 658 personer på kontrollfrågan, vilket motsvarar 20 procent. Av de som svarade på kontrollfrågan uppgav 66 procent att de faktiskt hade arbetat med eller vid vägarbeten under det senaste året, totalt 1 102 personer. Dessa personer fick svara på resten av undersökningen och det är deras svar som redovisas nedan.

Om vi utgår från att de som öppnade enkäten och fick den första kontrollfrågan speglar hela populationen, skulle det vara 66 procent av de 8 114 som fick enkäten som utgjorde den faktiska målgruppen. Alltså 5 355 personer. Det ger en svarsfrekvens på 20,5 procent.

Detta är jämförbart med den medlemsundersökning som genomfördes 2019 med samma metod och där svarsfrekvensen låg på 22 procent.

Oro att arbeta vid vägen

Seko har sedan 2009 släppt återkommande rapporter om arbetsmiljö för våra medlemmar inom väg- och anläggningsbranschen. Alla rapporter har byggt på undersökningar där våra medlemmar har fått svara på frågor om hur de till exempel upplever säkerheten på sina arbetsplatser och trafikanters hänsyn till dem. Under perioden 2009–2016 upplevdes trafikanters hänsyn delvis försämrats men framför allt, oroade sig allt fler för att faktiskt arbeta på och vid vägen på grund av bristande säkerhet. Sedan 2016 har den negativa trenden planat ut. Resultaten i

undersökningarna 2016, 2019 och 2024 skiljer sig inte speciellt mycket. Även om den negativa utvecklingen stoppats upp är det oroande att det inte syns någon direkt positiv utveckling i svaren.

2019 svarade 92 procent att de inte anser att trafikanterna tar tillräckligt med hänsyn, och 2024 svarade 91 procent det samma. Gällande om de svarande känner oro för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet svarade 91 procent ja 2019 och 89 procent svarade ja 2024. Skillnaderna mellan 2019 och 2024 är så pass små att vi inte kan säga att de är statistiskt säkerställda.

DIAGRAM 1A. Tycker du att trafikanterna tar tillräckligt med hänsyn till de som arbetar på vägen?

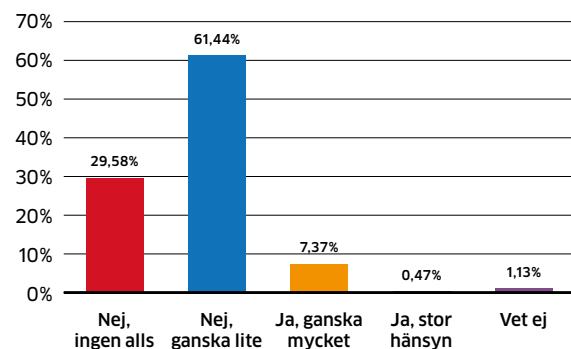


DIAGRAM 1B. Tycker du att trafikanterna tar tillräcklig hänsyn till de som arbetar på vägen?

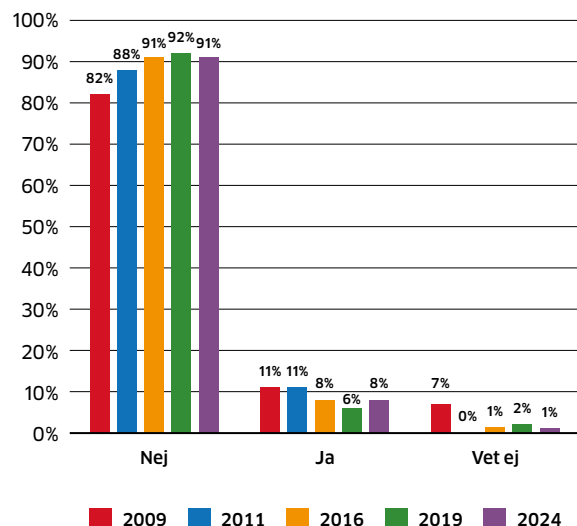


DIAGRAM 2A. Händer det att du oroar dig för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet?

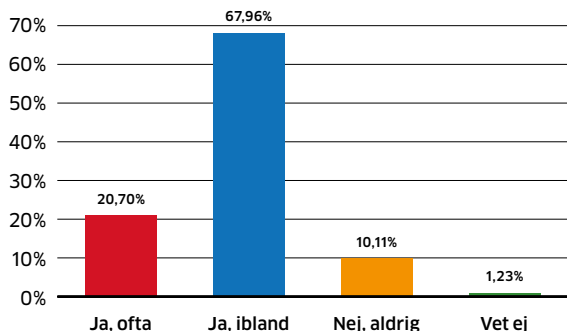
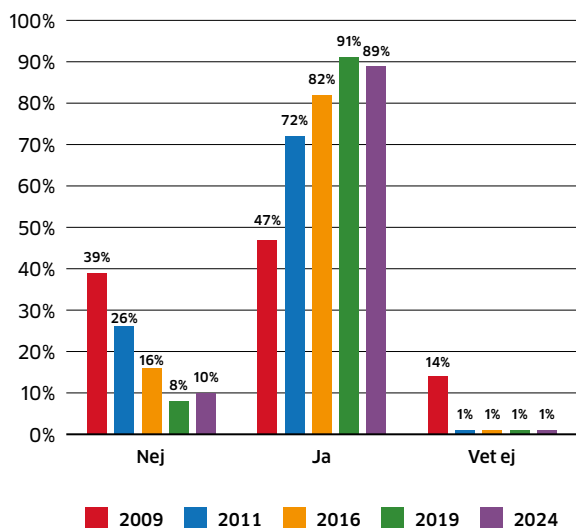
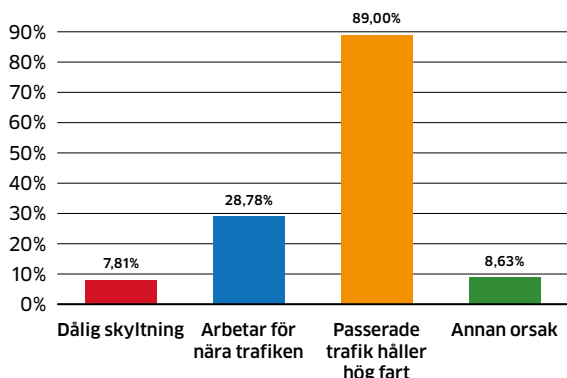


DIAGRAM 2B. Händer det att du oroar dig för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet?



Av de 89 procent som oroade sig för att arbeta på vägar på grund av bristande säkerhet, var passerade trafik som håller hög fart, den absolut vanligaste orsaken till oron. Men även arbete för nära trafiken var en relativt vanlig orsak.

DIAGRAM 3. Vad beror oron på? (Möjligt att välja mer än ett alternativ)



De som svarade ”annan orsak” fick också möjlighet att lämna ett frisvar. Nedan följer några exempel på svar som kom in:

Förare som sitter med mobiltelefonen eller annan distraktion.

Trafikanter visar allmänt dålig hänsyn till oss som arbetar på vägen samt för skyltning och trafikvakter.

Brist på personal under arbetets gång.

För få skyddsfordon.

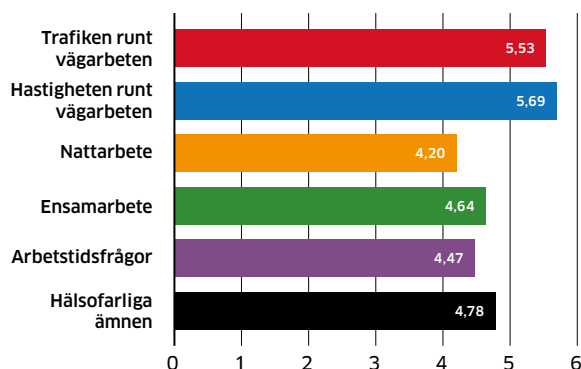
Vid vägarbeten med till exempel skymd sikt, där man egentligen hade behövt trafikljus eller flaggvakt väljer man ofta att endast göra en standardskytning då detta ska gå fortare.

Arbetsmiljö och säkerhetsansvar

I undersökningen fick medlemmarna svara på frågor om hur viktigt de ansåg det vara att komma tillrätta med olika arbetsmiljöproblem. Skalan gick från 1–6 där 1 stod för ”inte viktigt” och 6 stod för ”mycket viktigt”. Det arbetsmiljöproblem som de svarande ansåg vara viktigast att komma till rätta med var hastigheten runt vägarbetena som fick ett värde på 5,69, följt av det snarlika alternativet ”trafiken runt vägarbete” som fick ett värde på 5,53. Minst viktigt ansågs nattarbete vara med ett värde på 4,2 följt av arbetstidsfrågor med ett värde på 4,47.

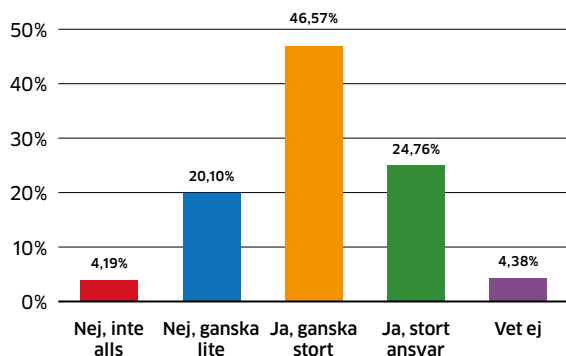
En analys av svaren är att de alternativ som fick högst värde också är de som ställer till störst problem för arbetsmiljön i dagsläget. Andra undersökningar som Seko genomfört visar på att Sekos medlemmar idag har en ganska neutral bild av hur de ser på förläggningen av sina arbetstider.

DIAGRAM 4. Hur viktigt tycker du det är att komma tillrätta med följande arbetsmiljöproblem?



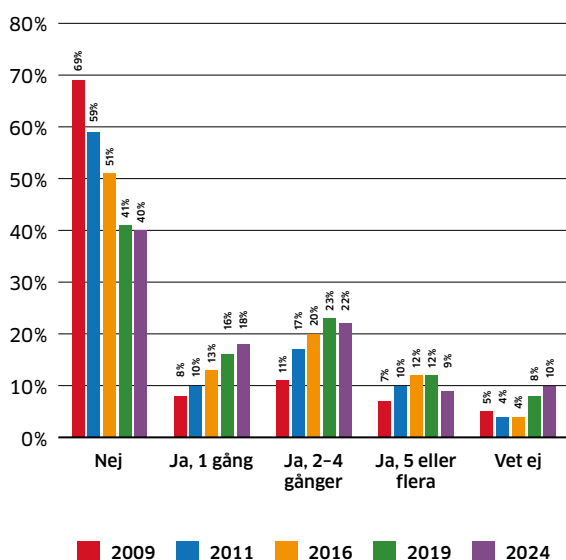
Knappt hälften av de svarande ansåg att deras arbetsgivare tar ett ganska stort ansvar för säkerheten vid arbetsplatserna och ungefär en av fyra ansåg att arbetsgivaren tar ett stort ansvar. Samtidigt menade också en av fyra att deras arbetsgivare tar ett litet eller inget alls ansvar för säkerheten.

DIAGRAM 5. Tycker du att din nuvarande arbetsgivare tar tillräckligt med ansvar för säkerheten?



Under de 15 år som Seko genomfört medlemsundersökningar bland våra medlemmar inom vägbranschen har det blivit vanligare att det uppstått incidenter vid arbetsplatserna relaterade till trafiken. 2009 svarade 69 procent att det inte uppstått någon incident under det senaste året, nu år 2024 svarade bara 40 procent att det inte uppstått några incidenter.

DIAGRAM 6. Har det under det senaste året uppstått någon incident vid din arbetsplats som är relaterad till trafiken?



Att de som arbetar på och vid vägen har en utsatt arbetsmiljö visat sig i frisvaren på frågan; ”har du varit med om någon incident/olycka/ annan händelse som skett vid din arbetsplats som du vill dela med dig av?” Framför allt en bristande respekt från trafikanter sticker ut som den främsta anledningen till att incidenter och olyckor sker.

Folk respekterar inte oss

Folk som tittar i telefonen när dom kör förbi oss.

Många bilister passerar så nära att sidospelar och annat tar skada på arbetsfordon.

På nästan alla jobb som utförs, snålas det in på vakter och säkerheten i våra arbeten för att göra större vinst på jobbet.

En bilist körde förbi vårt röd ljus, mot lotsen och körde tillslut på mig.

Upplever att polisen och annan blåljuspersonal ignorerar vägarbetare och vägarbeten på samma sätt som andra trafikanter.

Lite tuffa olyckor ibland, men det är väl en del av jobbet.

Trafikvakter – en extra utsatt grupp

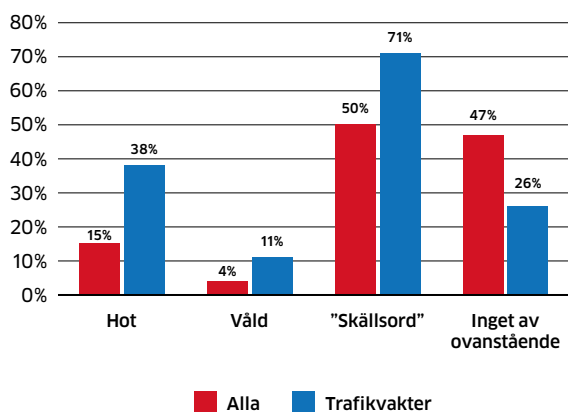
TA/Trafikvakter (hädanefter endast Trafikvakter) är en extra utsatt grupp inom vägbranschen. Det beror till stora delar på att de ofta befinner sig nära trafiken, utan skyddsanordningar. Av de som svarade på årets medlemsundersökning uppgav 8,5 procent att de arbetade som TA/Trafikvakt. Då det var så få svarande är det svårt att dra några statistiskt säkerställda slutsatser, men vissa resultat är värda att lyfta fram.

Demografin bland trafikvakterna skiljer sig från resten av branschen. Medelåldern är lägre, den består av fler kvinnor, färre har en tillsvidareanställning och de har generellt arbetat kortare tid i branschen.

I och med att trafikvakter arbetar nära trafiken utan skydd av barriärer eller fordon blir de mer utsatta för trafikanters ”dåliga” beteende vid vägarbeten. 38 procent uppger att de utsatts för hot under det senaste året, 11 procent för våld och 71 procent för olika typer av ”skällsord”. Detta är en betydligt större utsatthet än för övriga yrkesgrupper vid väg.

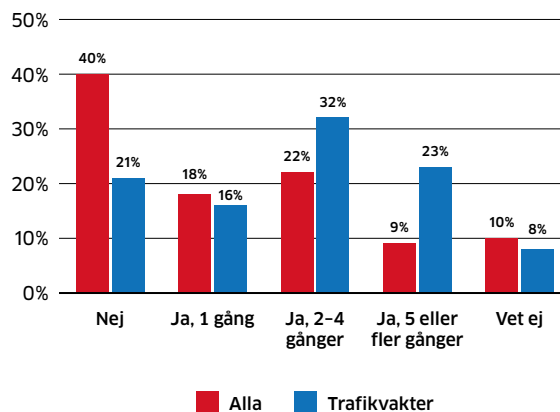


DIAGRAM 7. Har du under det senaste året upplevt följande från passerande trafikanter på din arbetsplats? Flera svarsalternativ är möjliga.



Gruppen trafikvakter sticker också ut i hur många som svarar att det uppstått incidenter relaterade till trafiken vid deras arbetsplats under det senaste året. Bland trafikvakterna svarade 32 procent att det uppstått incidenter 2–4 gånger och 23 procent att det uppstått incidenter 5 gånger eller fler. Jämfört med hela den svarande populationen där 22 procent uppgav att det uppstått incidenter 2–4 gånger och 9 procent uppgav att det uppstått incidenter 5 gånger eller fler. Bland trafikvakterna var det 21 procent som uppgav att det inte uppstått någon incident alls

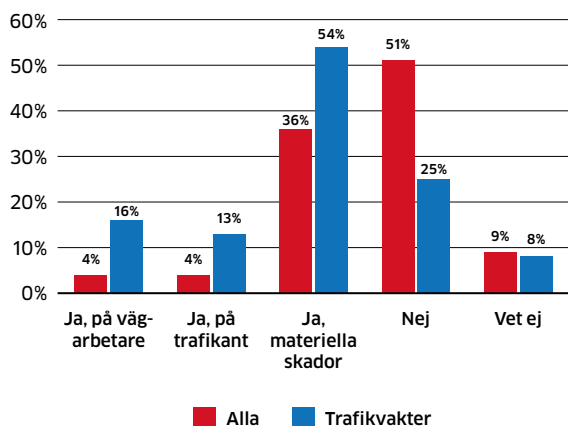
DIAGRAM 8. Har det under det senaste året uppstått någon incident vid din arbetsplats som är relaterad till trafiken?



medan motsvarande siffra i hela populationen var 40 procent.

Trafikvakternas svar visar också på att det är vanligare med skador, orsakade av passerande trafik, på person eller materiell på deras arbetsplatser. Bland trafikvakterna uppgav 16 procent att det förekommit skada på vägarbetare, 13 procent att det förekommit skada på trafikant och 54 procent att det förekommit materiella skador. Bara 25 procent av de svarande uppgav att det inte förekommit några skador, jämfört med 51 procent av det totala antalet svarande.

DIAGRAM 9. Har det under det senaste året skett någon olycka vid din arbetsplats med personskador eller materiella skador, på grund av den passerande trafiken?

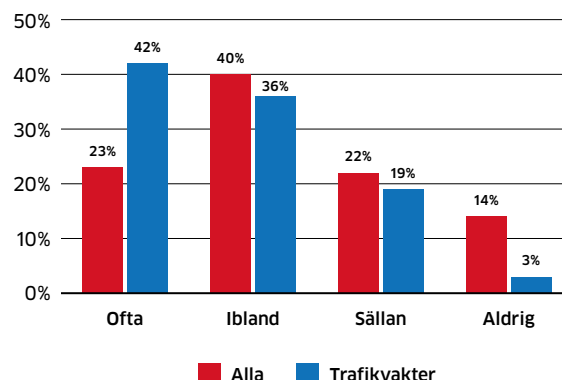


Trafikvakternas svar utmärker sig också negativt i ur de upplever att säkerheten prioriteras ned av företag för att hålla nere priser och vinna upphandlingar. 42 procent av trafikvakterna menar att säkerheten ofta prioriteras ned jämfört med 23 procent av det totalt antalet svarande. Endast 3 procent av trafikvakterna menar att säkerheten aldrig prioriteras ned jämfört med 14 procent på totalen.

Nedan följer några exempel på incidenter/olyckor som trafikvakter skrivit som frisvar:

Vi som vaktar på arbeten är väldigt utsatta då vi är den första trafikanten stöter på. Jag har själv blivit påkörd en

DIAGRAM 10. Upplever du att säkerheten vid vägarbete prioriteras ner av företag för att de ska kunna hålla nere priser och vinna upphandlingar?



gång, blivit hotat flertalet gånger och har en kollega som t o m blev mordhotad.

Folk som tittar i telefonen när dom kör förbi oss

Nästan alla jobb som utförs, snålas det in på vakter och säkerhet i våra arbeten för att göra större vinst på jobbet.

Var påkörd av bilist som körde förbi vårt rödljus, mot lotsen och till slut körde på mig.

Bilden av Trafikvakter som en extra utsatt grupp bekräftas också av två medlemsundersökningar som genomfördes av Sekos regionala skyddsombud under 2021 och 2022.¹⁹

Diskussion och slutsatser

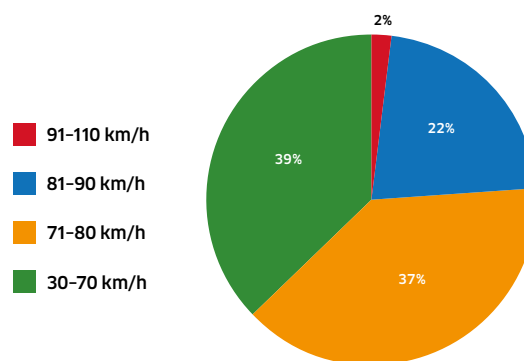
Det har nu gått fem år sedan Sekos släppte sin senaste rapport om arbetsmiljön för vägarbetare. Trots att frågan om hur säkerheten ska bli bättre för de som arbetar på och vid vägen har diskuterats flitigt inom branschen och bland ansvariga myndigheter har någon förbättring inte skett sedan dess. Trafikanternas respekt för vägarbetare och vägarbetsplatser är fortfarande låg. Hastighetsnedsättningar respekteras inte. Hot, skällsord och i vissa fall våld är fortfarande vanligt förekommande, speciellt mot vägtrafikvakterna.

Ett exempel från verkligheten

För att konkretisera hur bristen på hänsyn från trafikanter som passerar en vägarbetsplats kan te sig, följer här ett exempel från verkligheten. Under sommaren 2021 genomfördes ett vägarbete på riksväg 56 i syfte att skapa en mötesfri 2+1-väg. Hastighetsgränsen förbi arbetsområdet var 70 km/h. I samband med bygget genomförde Saferoad Sverige hastighetsmätningar vid ingången respektive utgången till arbetsområdet. Deras mätningar visade att 70 procent av trafikanterna höll en för hög hastighet när de passerade mätningarna.

Efter Saferoads mätningar genomförde Seko en egen mätning med fartkamera vid en plats inom arbetsområdet. Undersökningen genomfördes i dialog med Trafikverket och den ansvarige entreprenören. Syftet var att få fram ett underlag för att kunna få till ett beslut om omledning eller andra hastighetsbegränsande åtgärder, exempelvis lots. Sekos mätning genomfördes under 40 minuter mitt på dagen den 1 juni. Under mätperioden passerade 104 fordon varav 40 lastbilar. Av de fordon som passerade körde 63 procent för fort förbi mätpunkten. De högsta uppmätta hastigheterna var 109 km/h för en personbil och 88 km/h för en lastbil.

DIAGRAM 11. Hastigheter vid riksväg 56 vid mätpunkt.



Åtgärder för förbättrad arbetsmiljö Omledning ska alltid vara huvudalternativet

Det bästa och mest effektiva sättet att förbättra säkerheten och arbetsmiljön för de som arbetar på vägen är att omleda trafiken. När trafiken leds om via en alternativ väg försvinner de arbetsmiljörisker som kommer av att trafikanter inte visar hänsyn. Seko menar att en säker arbetsmiljö måste vara överordnat risken att trafikanter kan få något längre restid.

Även enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter ska omledning alltid vara förstahandsalternativet. Men Transportstyrelsen skriver i sin granskningsrapport från 2020 (DRN-TSG 2019-6335) att de har anledning att ifrågasätta om Trafikverket alltid följer föreskrifterna fullt ut. Transportstyrelsen menar att utifrån hur föreskrifterna är formulerade bör en utredning visa på varför en omledning inte är lämplig, alltså omvänt från hur det ofta fungerar idag där utredningen visar på hur en omledning skulle vara möjlig. Seko instämmer i Transportstyrelsens förslag och i deras slutsats ”...ett stort värde i att ha som utgångspunkt att de som arbetar på och vid väg ska slippa ha trafik passerande nära arbetsplatsen om det är möjligt. Med en befast ordning där omledning av trafiken övervägs som första alternativ är chansen större att olika lösningar vägs in och bedöms för att åstadkomma bästa möjliga kombination av framkomlighet och säkerhet.”²⁰

I Trafikverkets tekniska krav för arbete på väg, version 5.0, som börjar gälla från den 1 september 2024 berör bland annat punkt 7.1 just omledning. I punkten framgår att det ska vara upp till leverantörerna att utreda möjligheterna för omledning men att det är beställaren som fattar beslut. Seko menar att om leverantören ska göra en så pass omfattande utredning som ofta krävs för att få till en omledning, blir den både tidskrävande och kostsam. Därtill kommer det inte finnas några garantier för att omledningen faktiskt får genomföras. Detta riskerar att skapa orättvisor i anbuds-förfarandet utifrån vilka resurser olika leverantörer har. Seko tror också att det finns risk för subjektiva bedömningar om beställaren ensam avgör om en omledning ska utföras. Därför vore det mer lämpligt att ansvaret för utredning om en eventuell omledning och beslut om omledningen ligger på samma part, förslagsvis väg-hållaren.

Alternativa åtgärder för att få ner hastigheter

Naturligtvis kan det finnas tillfällen då omledning inte är möjligt. Det måste då till andra åtgärder för att sänka hastigheterna kring vägarbetsplatserna.

För det första måste det bli mer kännbart för trafikanter att inte respektera hastighetsgränserna förbi ett vägarbete. Seko menar att det ska vara betydligt högre bötesbelopp för fortkörning förbi en vägarbetsplats än det är för fortkörning i ”normal” trafik. Men att bara höja bötesbeloppet räcker inte. Idag är sannolikheten att åka dit för fortkörning låg. Hastighetsbevakningen vid vägarbetsplatser måste bli bättre. Det kan till exempelvis ske genom att mobila fartkameror sätts upp längst arbetssträckan. Därtill måste det bli vanligare att använda en absolut hastighetsbegränsning än att bara använda en rekommenderad lägre hastighet. En absolut hastighetsbegränsning möjliggör för polisen att i större omfattning bötfälla fartsyndare.

Förändra attityder

Trafikanternas hänsyn och attityder till vägarbetare måste bli bättre. Ett fenomen som blivit allt vanligare under de senaste åren, och som många Seko-medlemmar lyfter i sina frisvar i enkäten, är mobilandvändning. En orsak till den ökade mobilanvändningen kan vara att möjligheten att få live-uppdateringar om trafiken via mobilen har

ökat. När hastigheten sänks och köer kan uppstå vänder sig trafikanter till sina mobiler. Detta gör att trafikanters fokus på vägen, som dessutom vid vägarbeten ofta har olika former av hastighets-hinder, försämras.

Ett sätt att uppnå detta är att redan i körkortsutbildningen inkludera ett moment kring trafik runt vägarbetsplatser. Seko menar att det är viktigt att blivande trafikanter får förståelse för, och kunskap om, att när de passerar en vägarbetsplats passerar de också någons arbetsplats.

Därtill måste det bli mer kännbara konsekvenser för de trafikanter som utövar hot och/eller våld mot vägarbetare. Precis som i övriga samhället måste det vara tydligt att hot och våld inte är acceptabelt. Seko menar att hot och våld mot vägarbetare måste likställas med hot och våld mot tjänsteman, alternativt täckas in av lagen om skydd för viss tjänsteutövning.

Behov av bättre upphandling

Som det framgår tidigare i denna rapport finns det stora möjligheter att ställa arbetsrättsliga krav i en offentlig upphandling (så länge de inte bryter mot de fem upphandlingsprinciperna). Då bygg- och anläggning kvalificerar som en riskbransch är många av kraven dessutom tvingande. Trots detta är Sekos bild att många beställare inte ställer tillräckligt långtgående krav på arbetsmiljön utan lämnar över en stor del av ansvaret helt till utföraren.

Seko anser att arbetsmiljön aldrig får vara en parameter som det går att kompromissa med för att en entreprenör ska kunna lägga ett lägre bud i en upphandling. Ett sätt att säkra att detta inte sker är att beställaren redan i upphandlingsunderlaget prissätter säkerhetsarbetet.

Myndigheter, kommuner och regioner måste i sin roll som beställare bli bättre på uppföljning och kontroll. Det börjar redan när upphandlingsunderlaget tas fram. Kontraktsvillkoren som formuleras där bör vara utformade på ett sådant sätt att de kan följas upp. Det bör också framgå hur och när uppföljningen ska ske samt vem som ska följa upp att kontraktsvillkoren efterlevs. Därtill är det viktigt att det finns en tydlig plan för vad som ska ske om leverantören inte uppfyller villkoren i kontraktet.

För de entreprenörer som bryter mot gällande kontraktsvillkor är det viktigt att det blir kännbara böter och sanktioner. Det får aldrig bli så att en

entreprenör kan tjäna på fusk, exempelvis eftersom risken att bli påkommen är så låg. Idag kan det vara billigare att betala böter för att inte ha haft tillräckligt med TMA-bilar eller bristfälliga skyddsanordningar än att uppfylla kraven i upphandlingen. Det är inte acceptabelt.

Seko menar också att det är viktigt att den upphandlande parten tar höjd för eventuella problem som kan uppstå under byggprocessen. Det handlar till exempel om spruckna tidsplaner och spruckna budgetar. Erfarenhetsmässigt vet vi att tidsbrist och pengabrist kan tvinga företag att kompromissa med arbetsmiljön för att projekt ska bli klara i tid och inom budget. Förutom att kompromissa med arbetsmiljö, öppnar tids- och pengabrist också upp för att underentreprenörer som inte alltid följer svenska lagar och regler tas in.

Totala värde framför lägsta pris

Seko menar att upphandlingar inom vägbranschen alltid bör ta sikte på det totala värdet, framför lägsta pris, i urvalsprocessen. Fördelarna med att utgå från totalt värde är många. Det ger entreprenörer möjlighet att satsa på till exempel långsiktig kvalite och arbetsmiljö i sina anbud, vilket ofta kan löna sig både på kort och lång sikt. Seriösa aktörer kommer att gynnas framför oseriösa som tenderar att lägga bud baserade på spekulation som i slutänden inte är realistiska.

Upphandlaren behöver från sitt håll sätta upp tydliga villkor för vad som är målet med det som upphandlas. De kan också ställa upp ett antal sociala kriterier som sätter fokus på samhällspolitiska mål, eller på mål som har med branschens fortlevnad att göra. I detta hänseende blir det viktigt

att sätta upp krav på en viss andel egenanställd yrkesarbetande personal och att lärlingar tas in från yrkesskolor eller som företagslärlingar.

Fortsatt samordning mellan aktörer

För att åstadkomma förändring måste alla aktörer i vägbranschen fortsätta att samverka för att skapa säkra vägarbetsplatser. Myndigheter, väghållare, entreprenörer och arbetsmarknadens parter behöver fortsätta att arbeta tillsammans. Bra initiativ har tagits under de fem senaste åren, nu är det viktigt att dessa hålls i och fortsätter att utvecklas. Ingen kan göra allt, men alla kan göra något.

Därtill behöver politikerna ta sitt ansvar. Det handlar bland annat om att sätta igång nödvändiga processer för att kunna höja bötesbeloppen och straffen för de som utsätter vägarbetare för hot och/eller våld. Men det handlar också om att se över hur upphandlingslagstiftningen kan användas för att gynna seriösa företag som vill ta ansvar för arbetsmiljön.

Slutligen handlar det om att möjliggöra satsningar på investeringar i infrastrukturen i Sverige. Vid händelse av kris eller krig är det avgörande för Sverige att vi har ett robust och fungerande vägnät. Robusthet som möjliggör nyttjande av väginfrastrukturen i händelse av kris eller krig är mycket värdefullt och bör ingå i samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler. Men även under ”normala” tider, till exempel vid kraftiga väderväxlingar, måste Sverige ha ett vägnät som binder ihop landet på ett funktionellt sätt. För att lyckas med detta måste det finanspolitiska ramverket förändras så att möjligheter att lånefinansiera stora och långsiktiga infrastrukturprojekt skapas.

Sekos krav på åtgärder

För att förbättra arbetsmiljön och säkerheten kring vägarbetsplatser samt för att skapa ett robust vägnät i Sverige menar Seko att följande åtgärder måste till:

Omledning

- Omledning av trafiken förbi en vägarbetsplats ska alltid vara det främsta åtgärdsalternativet.
- Utgångspunkten ska vara de som arbetar på och vid väg, om det är möjligt, ska slippa ha trafik passerande nära arbetsplatsen.
- Utredning och beslut om omledning ska ligga hos samma part, förslagsvis vägghållaren.

Åtgärder för lägre hastigheter

- Kraftigt höjda böter för fortkörning och andra trafikbrott i anslutning till vägarbetsplatser.
- Förbättrad hastighetsövervakning vid vägarbetsplatser genom att till exempel mobila fartkameror används.
- Absoluta hastighetsnedsättningar ska alltid användas förbi vägarbetsplatser.

Bättre upphandling

- Totalt värde ska gå före lägsta pris i upphandlingar.
- Kostnaderna för arbetsmiljöåtgärder ska prissättas redan i upphandlingsunderlaget för att arbetsmiljön inte ska kunna konkurransutsättas.
- Bättre uppföljning och hårdare sanktioner för företag som bryter mot kontraktsvillkor.
- Begränsa antalet underentreprenörsled till två.

Höj statusen för vägarbetare

- Utred möjligheterna att hot och våld mot vägarbetare ska likställas med hot och våld mot tjänsteman.
- Inför kunskap om "arbete på väg" som en obligatorisk del av körkortsteorin.

Övriga åtgärder

- Fortsatt samverkan mellan aktörer inom vägbranschen för att skapa säkrare vägarbetsplatser.
- Öppna upp möjligheterna för staten att lånefinansiera stora infrastrukturprojekt.

Noter

1. VTI (2021), "Samverkan för ökad säkerhet och framkomlighet vid vägarbeten", VTI rapport 1082.
2. Trafikverket (2023), "Trafikolyckor vid vägarbeten 2003-2021".
3. Trafikverket (2023), "Trafikolyckor vid vägarbeten 2003-2021", kap. 5, "Olyckor med vägarbetare".
4. Trafikverket (2023), "Trafikolyckor vid vägarbeten 2003-2021", kap. 5, "Olyckor med vägarbetare".
5. Uppgifter från Arbetsmiljöverket 2024-04-15.
6. VTI (2021), "Samverkan för ökad säkerhet och framkomlighet vid vägarbeten", VTI rapport 1082.
7. "Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg" (transportstyrelsen.se), 2024-05-06.
8. "Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg" (transportstyrelsen.se), 2024-05-06.
9. "Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg" (transportstyrelsen.se), sid 77, 2024-05-06 .
10. "Handlingsplan med tolv aktiviteter för förbättrad säkerhet vid arbeten på väg", Bransch (trafikverket.se), 2024-05-06.
11. vagledning-forebygg-arbetslivskriminalitet-genom-upphandling.pdf (ekobrottsmyndigheten.se), 2024-04-29.
12. "Slutsatser av riskbedömning: väg- och banarbetare" (Upphandlingsmyndigheten), 2024-04-29.
13. LOs_upphandlingsguide.pdf, 2024-04-29.
14. RiR 2019:24, "Drift och underhåll av statliga vägar".
15. RiR 2019:24, "Drift och underhåll av statliga vägar".
16. "11 procent av de statliga vägarna är i mycket dåligt skick: Sveriges vägar möter inte Natos krav", Transportföretagen (transportforetagen.se), 2024-04-22.
17. Resultat_Undersökning_TF_2024.03.07 (transportforetagen.se), 2024-05-06.
18. "Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037" (diva-portal.org), 2024-05-06.
19. trafikvakternas-arbetsmiljo-2022.pdf (seko.se).
20. "Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg" (transportstyrelsen.se), DRN-TSG 2019-6335, 2024-05-06.

Källor

- LO (2023), "LOs upphandlingsguide".
- Riksrevisionen (2019:24), "Drift och underhåll av statliga vägar".
- Seko (2022), "Trafikvakternas arbetsmiljö".
- Trafikverket (2022), "Handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbete på väg".
- Trafikverket (2023), "Trafikolyckor vid vägarbeten 2003-2021".
- Trafikverket (2024), "Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037".
- Transportföretagen (2024), "Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll".
- Transportstyrelsen (2020), "Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg", DRN-TSG 2019-6335.
- VTI (2021), "Samverkan för ökad säkerhet och framkomlighet vid vägarbeten", VTI rapport 1082.

Länkar

<https://www.ekobrottsmyndigheten.se/wp-content/uploads/2023/04/vagledning-forebygg-arbetslivskriminalitet-genom-upphandling.pdf>

https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-hallbar-upphandling/socialt-hallbar-upphandling/arbetsrattsliga-villkor/arbetsrattsliga-villkor-enligt-kollektivavtal/publicerade-riskbedomningar/riskbedomning--vag--och-banarbetare/#relevanta_riskindikatorer

Seko
Box 1105
111 81 Stockholm
seko@seko.se
www.seko.se