



Trafikolyckor vid vägarbeten 2003-2007

Titel: Trafikolyckor vid vägarbeten 2003-2007

Publikation: 2008:59

Författare: Eva Liljegren, Vägverket

Kontaktperson: Eva Liljegren, Vägverket

Utgivningsdatum: 2008-06

Utgivare: Vägverket

Layout av omslag: Ateljén, Vägverket

Tryck: Vägverket

ISSN: 1401-9612

Förord	4
Sammanfattning	5
Summary– Traffic accidents at Road work zones in Sweden 2003-2007	6
Bakgrund och syfte.....	7
Material och metod.....	7
Skadegrad	9
Kön och ålder	10
Olyckstyp	11
Tidpunkt	13
Faktiska förhållanden vid olyckstillfällena	15
Vägmiljö.....	15
Vägarbetsplatsen	17
Slutsats	18
Referenser.....	19

FÖRORD

Den här rapporten har utförts inom projektet ”Framtida vägarbetsutmärkning med nyttjande av ny teknik och ny lagstiftning”. Rapporten har utförts av Eva Liljegren, Sektionen för drift, Vägverket. Ansvarig för projektet har varit Jan-Erik Elg, Sektionen för drift, Vägverket.

Ett stort tack till Mats Wiklund, VTI, Tomas Fredlund och Kenneth Svensson, Avdelningen för specialiststöd, Vägverket Region Väst, Carina Teneberg, Sektionen för transport- och marknadsanalys, Vägverket samt Christer Bergström.

Eva Liljegren
Göteborg 2008-04-30

SAMMANFATTNING

Varje år sker ett antal trafikolyckor och incidenter relaterade till vägarbetsplatser. Genom att analysera dessa olyckor och incidenter kan det vara möjligt att finna förslag till vägarbetsplatsers utformning så att säkerheten för trafik och vägarbetare blir bättre. Syftet med den här rapporten är att analysera de polisrapporterade trafikolyckor som skett i anslutning till vägarbeten.

Genom fritextsökning i Vägverkets olycksdatabas, STRADA¹, hittades cirka 30% fler olyckor vid vägarbeten än tidigare officiella uppgifter. Antalet döda ökade från 9 till 20.

Från januari 2003 t.o.m. december 2007 skedde 635 olyckor som var relaterade till vägarbetsplatser. 418 av olyckorna inträffade på det statliga vägnätet och 217 olyckor på vägar där staten inte var väghållare, främst kommunala vägar. Totalt under den här tidsperioden dog 20 personer, 115 blev svårt skadade och 838 lindrigt skadade. Drygt 60% av alla personer som var med i olyckorna var män. Av de 20 personer som dog var 17 män. Nästan hälften av alla inblandade i upphinnandeolyckor var kvinnor medan männen utgjorde 72% av de drabbade i singelolyckorna. 8 personer dog i singelolyckor. Två av de 20 dödade var vägarbetare.

70% av de personer som var med om en olycka vid en vägarbetsplats färdades i bil, 7% i lastbil och 6% med cykel. Den vanligaste typen av olyckor var upphinnandeolyckor, vilka stod för 30% av alla olyckor och för 37% av antalet drabbade personer. Näst vanligast, men med svårast skadeförlopp, var singelolyckorna vilka utgjorde 26% av olyckorna.

Europavägarna E4, E6, E18, E20, E22, E45 samt väg 40, 61 och 73 stod för 42% av olyckorna på hela vägnätet. De utgjorde 60% av olyckorna på de statliga vägarna. På vardagseftermiddagen sker många olyckor, främst mellan klockan 16 och 17. Juni och augusti var de mest olycksdrabbade månaderna. Omkring 80% av olyckorna inträffade vid uppehållsväder.² 67% av olyckorna skedde på torr vägbana.

Många av olyckorna vid vägarbetsplatserna sker för att förarna inte uppmärksammat vägarbetet i tid eller inte hunnit stanna utan kört in i framförvarande fordon eller i utrustning tillhörande vägarbetet. Det är därför viktigt med åtgärder som minskar trafikanternas hastighet vid vägarbetet.

¹ Swedish TRaffic Accident Data Acquisition.

² Olyckor relaterade till vinterväghållningen, t.ex. plogning och saltning, är inte medräknade.

SUMMARY– TRAFFIC ACCIDENTS AT ROAD WORK ZONES IN SWEDEN 2003-2007

Each year a number of traffic accidents take place at road work zones. By analysing these accidents it is possible to find solutions to increase the safety for both the traffic that passes by and the workers at the sites. The aim of this report is to analyse traffic accidents reported by the police that occurred at road work zones 2003-2007.

By free text searching in the database STRADA³ about 30% more accidents at road work zones was found than prior official records. The number of deceased increased from 9 to 20 persons.

During 2003-2007 635 traffic accidents related to road work zones occurred. 418 of these accidents were on state owned roads and 217 accidents on other roads. A total number of 20 persons died, 115 were severely injured and 838 slightly injured. About 60% of the persons in the accidents were male. 17 of the 20 persons that died were male. Almost half of the persons in the catching up accidents were female while the male consisted of 72% of the persons in the single accidents. Eight people died in single accidents. Two out of the total number of 20 dead were workers at the work zone.

70% of the persons were travelling by passenger car, 7% by truck and 6% by bicycle. The most common type of accident was catching up accidents, which consisted of 30% of all accidents and 37% of all persons involved. The second most common type of accident was single accident by 26% of all accidents. The most severe accidents were single accidents.

42% of the accidents at the entire road network took place at the European roads: E4, E6, E18, E20, E22, E45 and the roads number 40, 61 and 73. Those accidents were 60% of all accidents at the state owned roads. Many accidents happened between 4 and 5 p.m. July and August were the two months with most accidents. 80% of the accidents happened during dry weather and 67% of the accidents at a dry road surface.

Many of the accidents happened because the drivers did not observe the work zone in time or could not stop but drove into the vehicle in front or into the equipment belonging to the work zone. It is therefore important with actions that reduce the road users speed at the work zone.

³ Swedish TRaffic Accident Data Acquisition.

BAKGRUND OCH SYFTE

Varje år sker ett antal trafikolyckor och incidenter relaterade till vägarbeten. Genom att analysera dessa olyckor och incidenter kan det vara möjligt att finna förslag till vägarbetsplatsers utformning så att säkerheten för trafiken och vägarbetare blir bättre. Syftet med den här rapporten är att analysera de polisrapporterade trafikolyckor som skett i anslutning till vägarbeten.

Följande uppgifter skulle analyseras:

- Skadegrad
- Kön och ålder
- Olyckstyp
- Trafikelement
- Tid på dygnet
- Månad
- Väglag och väderlek
- Väg
- *ÅDT*
- *Drogpåverkan*

Av faktorerna ovan var det två som inte studerades. ÅDT-uppgifter finns inte i STRADA⁴, och det har ansetts som för tidskrävande att ta fram dessa uppgifter för varje separat olycka. Däremot framgår ÅDT av de djupstudier⁵ som görs vid dödsolyckorna. Drogpåverkan har valt att inte studeras eftersom materialet anses som för osäkert. När polisen kommer till trafikolyckan har de skadade personerna ofta redan åkt iväg till sjukhus och därför är uppgifterna om ev. drogpåverkan inte fullständiga. Det framgår dock oftast i djupstudierna av dödsolyckorna om de inblandade personerna varit påverkade eller inte.

MATERIAL OCH METOD

Resultaten i den här rapporten bygger på material från polisrapporterade trafikolyckor i Vägverkets olycksdatabas STRADA.⁶ På polisens inrapporteringsblankett, som används i fält på olycksplatsen, finns ingen speciell ”ruta” eller liknande att notera om olyckan skett vid en vägarbetsplats. Däremot finns det vid registreringen i STRADA möjlighet att registrera olyckan som vägarbetsplatsolycka. De uppgifter som Vägverket hittills har presenterat som olyckor vid vägarbetsplatser bygger på att de har registrerats som sådana i

⁴ STRADA = Swedish TRaffic Accident Data Acquisition

⁵ Vid varje dödsolycka som sker gör Vägverket en omfattande analys, en så kallat djupstudie.

⁶ Trafikolyckor registreras i STRADA av både polisen och av sjukvården. Eftersom sjukvårdens uppgifter inte är kompletta (det är fortfarande inte alla sjukhus som registrerar olyckor i STRADA) har dessa valts att inte studeras.

STRADA. Utöver STRADA har även material från djupstudierna för varje dödsolycka studerats. Materialet i djupstudierna är mycket mer detaljerat och omfattande än uppgifterna som rapporteras in i STRADA. Djupstudiematerialet ger en tydlig bild av olyckan, dess orsaker och i detta fall också vilken roll vägarbetet hade i olyckan.

I den här rapporten har olyckor som registrerats som vägarbetsplatsolyckor sammanställts. Utöver dessa uppgifter har även fritextsökning på ord som ”vägarb*”, gatuarb* och ombygg* gjorts.⁷ Fritextsökningen gav 27% fler olyckor som skett vid vägarbetsplatser än det antal olyckor som var registrerade som vägarbetsplatsolyckor.⁸ Med fritextsökningen ökade antalet polisrapporterade *personskador* med 32%. Många av polisrapporterna är mycket knapphändiga i sin olycksbeskrivning. Det kan t.ex. bara stå ”TE1 (*trafikelement, min kommentar*) körde in i TE2.” Då hjälper det inte att göra en fritextsökning eftersom uppgifter om att olyckan inträffat vid en vägarbetsplats ändå inte finns med.

Utöver fritextsökningen skickades även ett mail till samtliga regionala djupstudieansvariga för hjälp med att hitta dödsolyckor som skett på eller i anslutning till vägarbetsplatser. Efter fritextsökningen och kontakt med de djupstudieansvariga ökade antalet dödade vid vägarbetsplatser från 9 till 20. Resultaten av fritextsökningarna och kontakt med djupstudieansvariga visar på att det finns ett stort mörkertal vad det gäller olyckor som sker vid vägarbetsplatser. Det sker betydligt fler polisrapporterade olyckor än de som registrerats i STRADA som vägarbetsplatsolyckor eller som går att hitta via fritextsökning.

Olyckor som skett med eller i anslutning till vinterväghållningen är inte med i rapporten. Det beror på att dessa inte klassas av polisen som vägarbetsplatsolyckor och därmed inte registreras som sådana i STRADA. Det är dessutom svårt att fritextsöka efter olyckorna eftersom sökningar på ”plog*”, ”salt*” etc. ger så många olyckor som inte är relevanta. Försök till fritextsökningar på vinterväghållningen gav minst 12 olyckor år 2006. Troligtvis är antalet betydligt högre.⁹

Trafikolyckorna i STRADA gäller för hela det svenska vägnätet: det statliga, det kommunala och det enskilda. Det framgår inte i STRADA vem som är väghållare där olyckorna skedde.¹⁰ Olyckorna i den här rapporten har därför manuellt delats in på respektive väghållare: statlig och icke statlig (främst kommunala). Rapporten behandlar olyckor som skett på hela vägnätet men ofta särredovisas resultaten på väghållare.

⁷ Fritextsökningen utfördes av Tomas Fredlund, Vägverket Region Väst.

⁸ Att många trafikolyckor vid vägarbetsplatser inte registrerats som sådana utan kunde hittas genom fritextsökning påpekas också av Fredrik Friberg i *Lugnare arbete på väg. Internationell utblick för säkrare vägarbeten med inriktning mot olycksanalys och nya metoder för trafiksäkra hastigheter*. Vägverket 2007:26.

⁹ Fritextundersökningen utfördes av VTI.

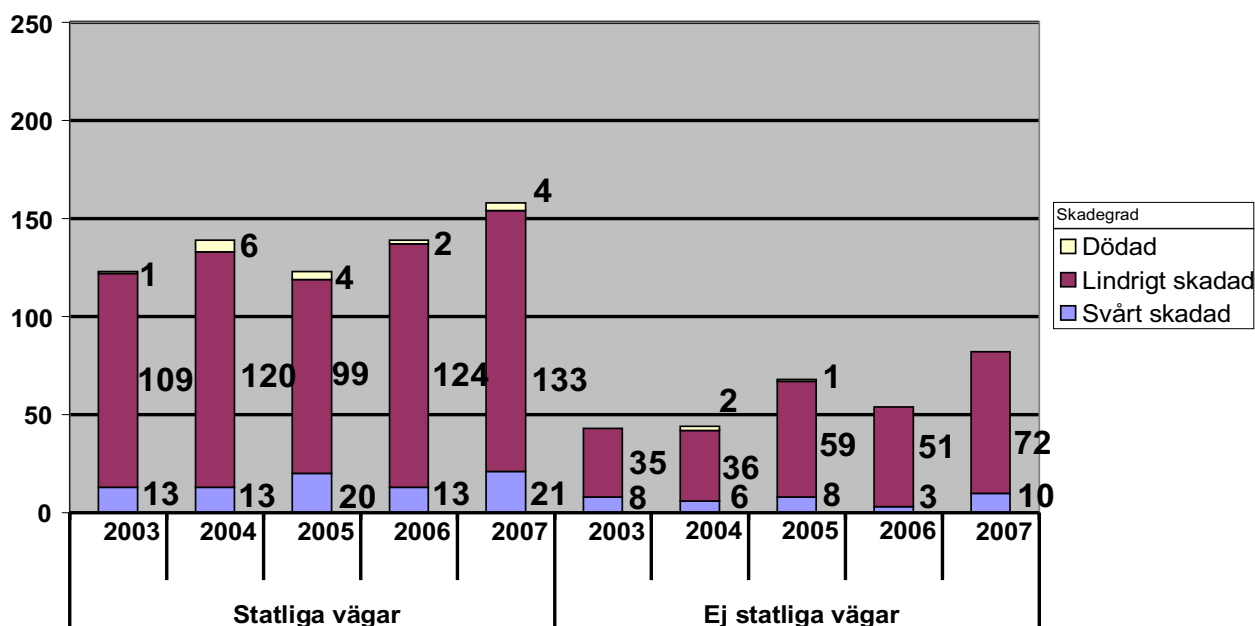
¹⁰ Från och med 2008 finns uppgifter om väghållare i STRADA.

I STRADA finns det tre skadegrader: *Död*, *svårt skadad* och *lindrigt skadad*. Dessutom finns i STRADA personer som är *oskadade* och där *uppgift saknas*. Att det saknas uppgift kan bero på att personerna redan har lämnat olycksplatsen när polisen kommit. Rapporten baseras på uppgifter om döda och skadade, om inget annat anges.

SKADEGRAD

Från januari 2003 fram till och med december 2007 skedde 635 olyckor som var relaterade till vägarbetsplatser. 418 av olyckorna inträffade på det statliga vägnätet och 217 på det icke statliga. Totalt under den här tidsperioden dog 20 personer, 115 blev svårt skadade och 838 lindrigt skadade. Antalet oskadade personer var 334 och för 133 personer saknas uppgift om skadegrad. Totalt var 1440 personer med i trafikolyckor vid vägarbeten under de undersökta fem åren.

Diagram 1: Antal personer som dött, skadats svårt eller skadats lindrigt vid vägarbetsplatser 2003 till 2007 per skadegrad och väghållare.



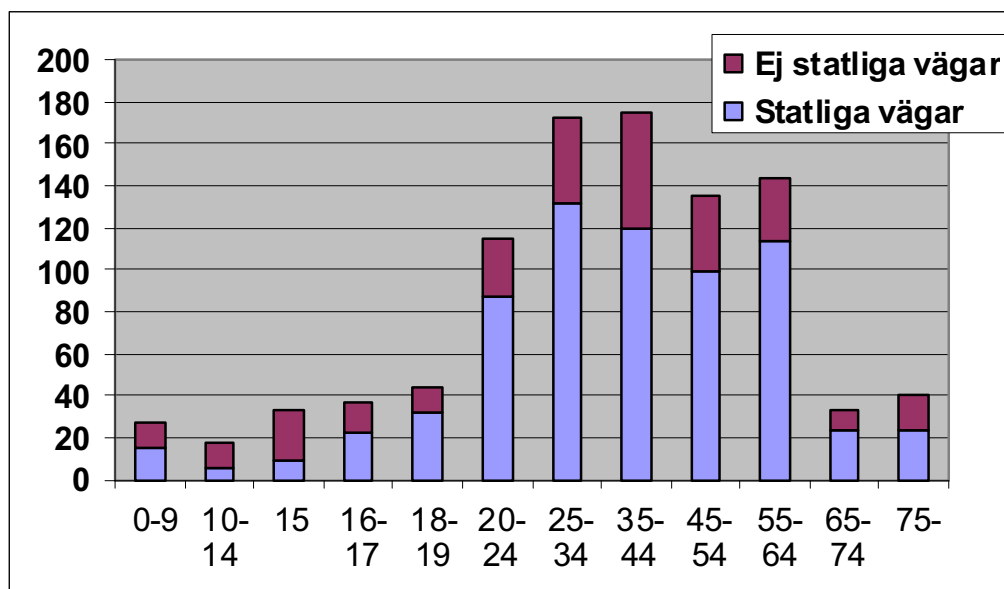
Att det sker fler dödsolyckor på det statliga vägnätet beror troligtvis på att trafikarbetet är större, hastigheten är högre och att det sker fler vägarbeten på de statliga vägarna. Att det registreras färre olyckor på det kommunala vägnätet kan också bero på att många av olyckorna är lindriga och inte polisanmäls, framför allt där det är oskyddade trafikanter med. En cyklist som har cyklat in i ett vägarbete polisanmäler kanske inte olyckan, men uppsöker sjukvården. Ett alternativ för att hitta fler olyckor relaterade till vägarbetsplatser skulle vara genom att även studera sjukhusens rapportering av olyckor i STRADA, även om denna inte är komplett eftersom alla sjukhus ännu inte rapporterar till STRADA.

Personerna som dödades i vägarbetsplatsrelaterade olyckor utgjorde 2%, de svårt skadade 12% och de lindrigt skadade 86% av det totala antalet skadade och döda personer. Siffrorna kan jämföras med statistik för *samtliga* polisrapporterade trafikolyckor på hela det svenska vägnätet: 1,7% döda, 15,2% svårt skadade och 83,1% lindrigt skadade. Jämfört med *samtliga* polisrapporterade personskador i trafikolyckor 2003-2007 utgör de drabbade relaterade till vägarbetsplatser *på hela vägnätet* mindre än 1%.

KÖN OCH ÅLDER

Drygt 60% av samtliga personer i olyckorna var män. Det fanns ingen större skillnad mellan olyckor på statliga och icke statliga vägar. 65% av kvinnorna i olyckorna var förare medan 81% av männen var förare. Det var vanligare att de skadade också var förare på det icke statliga vägnätet än på det statliga vägnätet. Av de 20 dödade på hela vägnätet var tre kvinnor. En av de tre dödade kvinnorna var förare vid olyckan. Tre av de dödade männen var inte förare vid olyckan. Två av dessa passagerare var minderåriga barn.

Diagram 2: Antalet personer som dött, skadats svårt eller skadats lindrigt vid vägarbetsplatser 2003-2007 per väghållare och åldersgrupp.

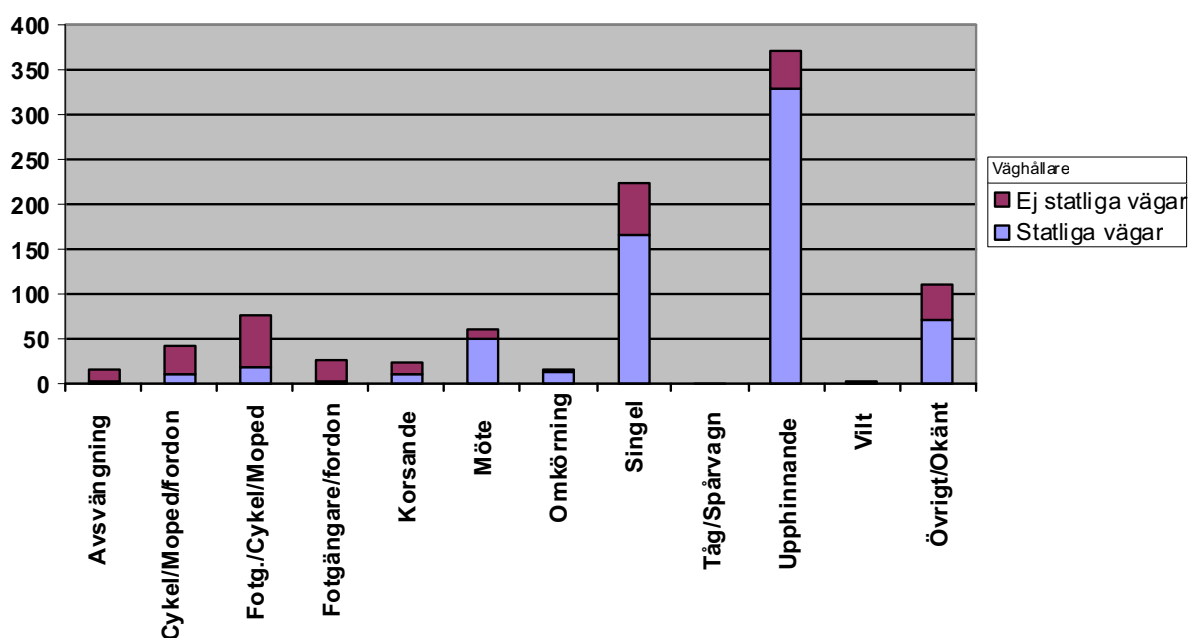


8% av de personer som var med i trafikolyckorna på det statliga vägnätet var under 18 år. På de icke statliga vägarna var 21% av de skadade barn och tonåringar under 18 år. På de statliga vägarna var 24 stycken 20-åringar med i olyckor och var därmed den mest drabbade årskullen. 19 stycken 15-åringar var med i olyckor på de icke statliga vägarna och var där den mest drabbade årskullen där. Att antalet olyckor minskar så kraftigt i

årsgruppen 65-74 kan troligtvis bero på att många människor slutar att arbeta och kör därmed inte lika mycket under rusningstrafiken, när många av olyckorna sker. Den yngsta som dog var tre år och den äldsta 82 år. Genomsnittsåldern på personerna i dödsolyckorna var 42 år.

OLYCKSTYP

Diagram 3: Antal personer som dött, skadats svårt eller skadats lindrigt vid vägarbetsplatser 2003 till 2007 per väghållare och olyckstyp.



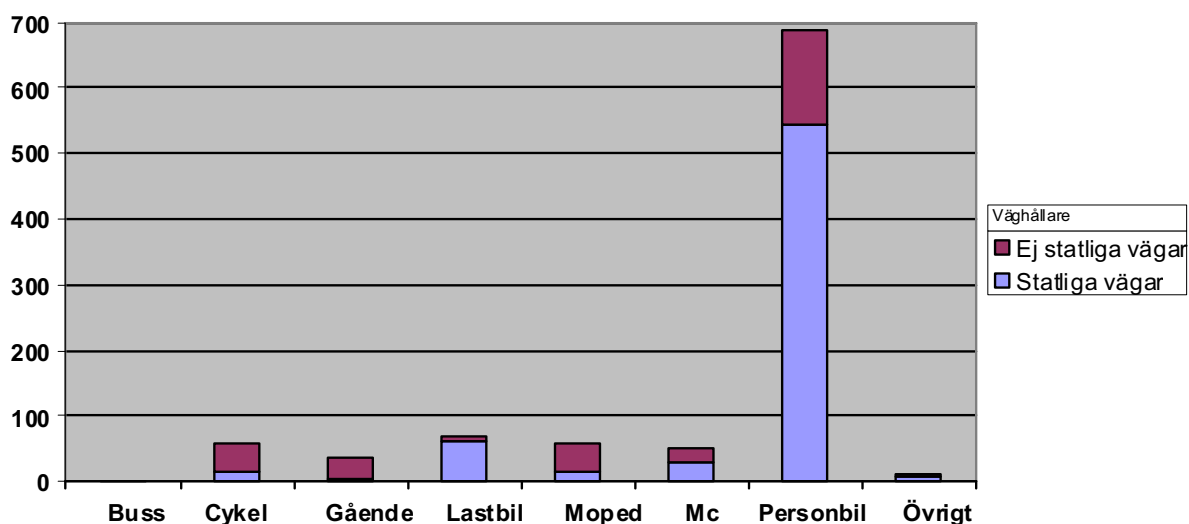
Den vanligaste typen av olycka var upphinnandeolyckor, vilka stod för 30% av alla olyckor. Det finns dock en stor osäkerhet i dessa siffror. Troligtvis är antalet upphinnandeolyckor betydligt högre eftersom flera upphinnandeolyckor inte klassats som sådana. Av de olyckor som klassats som *okänt/övrigt* är mer än hälften upphinnandeolyckor¹¹. Ser man på antalet personskador i upphinnandeolyckor så blir resultatet 37%, vilket beror på att fler personer är med i upphinnandeolyckor än i t.ex. singelolyckor.

Singelolyckorna utgjorde 26% av olyckorna och var den olyckstyp med svåraste skadekonsekvens. 12 personer dog i singelolyckor, 4 i mötesolyckor, 2 i upphinnandeolyckor, en i en korsningsolycka och en övrigt/okänd. Singelolyckorna stod för 33% av olyckor med svårt skadade, 19 % utgjordes av övrigt/okänd olyckstyp och upphinnandeolyckorna för 19% av olyckorna.

¹¹ Enligt författarens mening.

47% av kvinnorna var med i upphinnandeolyckor, följt av 26% i singelolyckor. Även för män var upphinnandeolyckor vanligast, 32% och 27% i singelolyckor. Kvinnorna utgjorde 48% av personerna i upphinnandeolyckor, 39% i mötesolyckorna, 36% med oskyddade trafikanter och 28% av singelolyckorna. I ingen olyckstyp var det fler kvinnor inblandade än män.

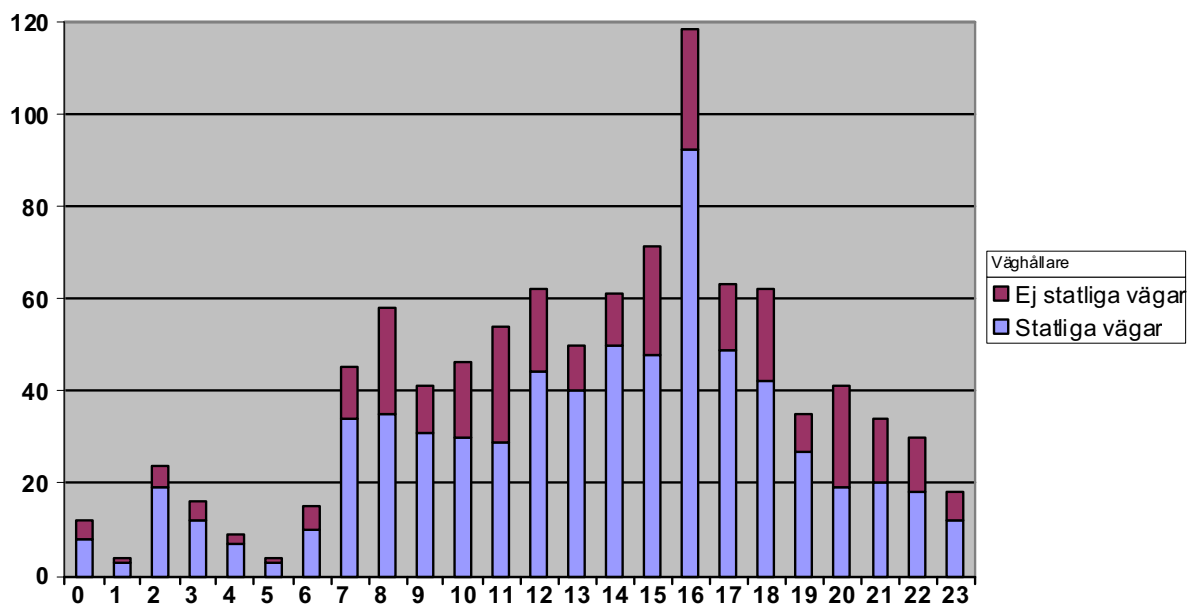
Diagram 4: Antal personer som dött, skadats svårt eller skadats lindrigt vid vägarbetsplatser 2003 till 2007 per trafikelement.



70% av personerna hade färdats i personbil och 7% i lastbil. Om även oskadade och personer som saknar uppgift om skadegrad räknas in ökar andelen personer i lastbil till 10%. 11 av de 20 personer som förolyckades hade färdats i personbil, 4 i lastbil och 4 på mc. 60% av personerna i olyckorna med svårt skadade färdades i personbil och näst mest var gående med 12% av personerna.

TIDPUNKT

Diagram 5: Antal personer som dött, skadats svårt eller skadats lindrigt vid vägarbetsplatser 2003 till 2007 per väghållare och timme.

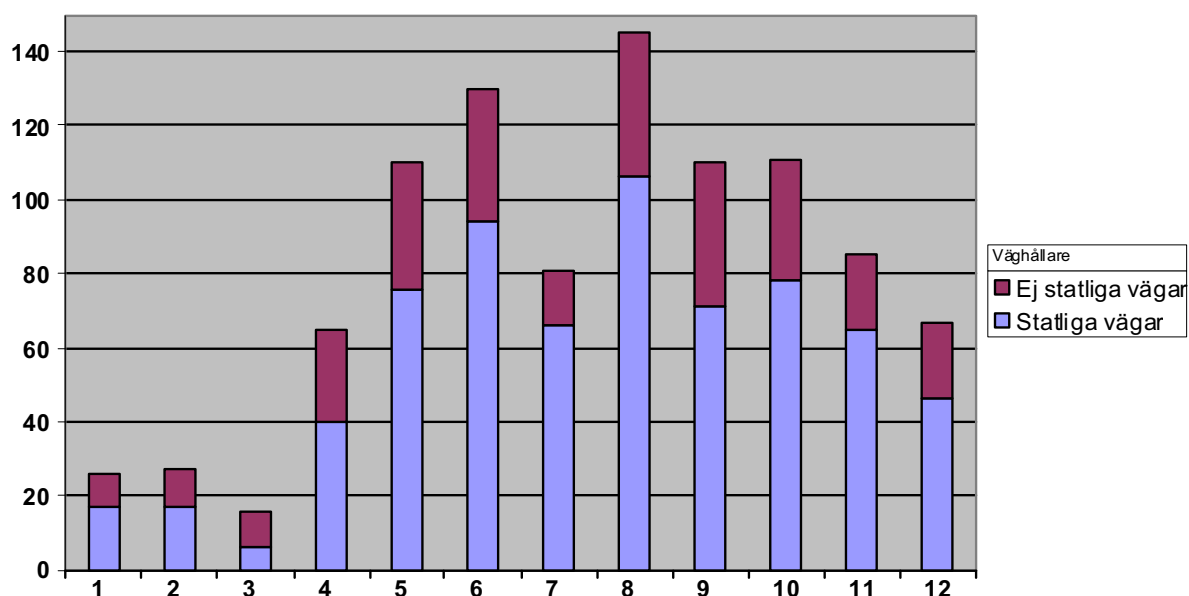


Flest olyckor per timme inträffade på eftermiddagen då många personer troligtvis var på väg hem från arbetsplatser och skolor och då trafiken var mer omfattande. Under de mer lågtrafikerade timmarna 20.00 – 06.00 skedde cirka 21% av olyckorna. På högtrafikerade vägar sker numera de flesta vägarbeten på kvällar och nätter då trafikarbete är mindre. Så är fallet i bland annat Stockholm. Detta syns också tydligt i statistiken. Av de 171 personer som skadades i trafikolyckor på högtrafikerade vägar¹² mellan klockan 14 och 18 var det endast 10 personer i olyckor i Stockholms län.

Tre av dödsolyckorna skedde på kvällen efter kl. 20, tre inträffade på natten och övriga utspritt under dagen mellan kl. 9 till 18. Nästan 85% av olyckorna skedde på vardagar. Framför allt var det olyckorna på de icke statliga vägarna som blev betydligt färre under lördag och söndag.

¹² I detta fall omfattar det Europavägarna samt riksväg 40.

Diagram 6: Antal personer som dött, skadats svårt eller skadats lindrigt vid vägarbetsplatser 2003 till 2007 per väghållare och månad.



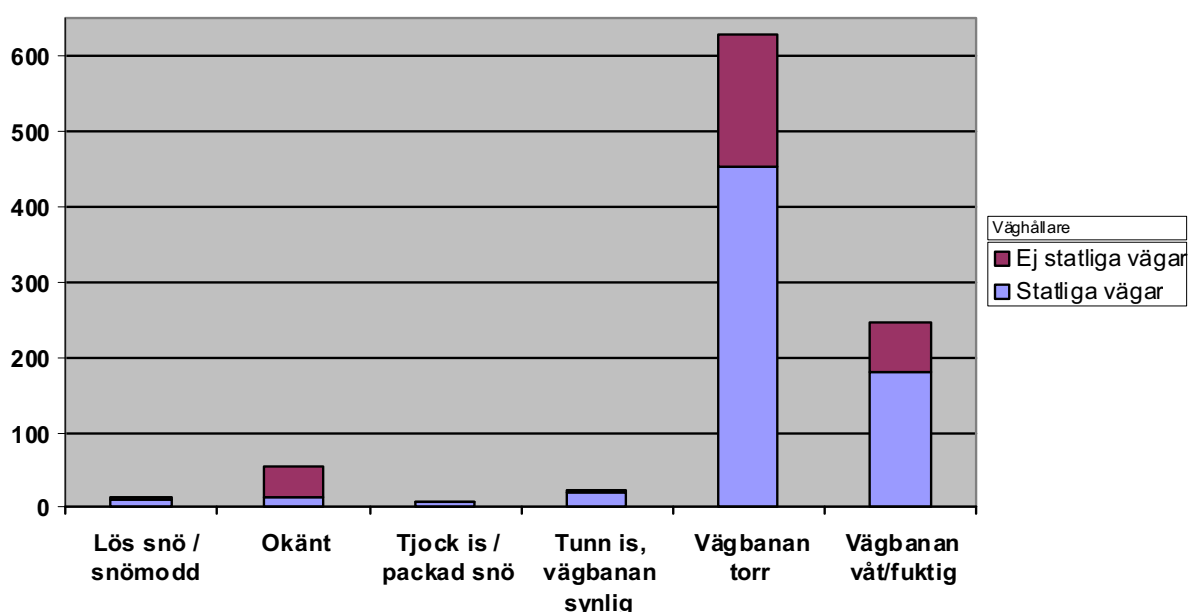
Att färre olyckor sker i juli kan till viss del förklaras med att många vägarbeten ligger nere under semestermånaden. En annan förklaring är att betydligt färre personer reser till och från sina arbetsplatser eftersom det är semestertider och trafiken är mer utspridd över dygnet än under övriga månader. Mindre trafik vid vissa kritiska tidpunkter minskar risker för bl.a. köer och därmed också upphinnandeolyckor.

Nio personer dog i juni månad, 4 i juli, 2 i april respektive september och övriga utspritt under året. Flest personer med svåra skador var det i juni och oktober med vardera 20 och 19 i maj månad.

FAKTISKA FÖRHÅLLANDEN VID OLYCKSTILLFÄLLEN

Drygt 80% av olyckorna skedde vid uppehållsväder.¹³ 16 personer omkom vid uppehållsväder och 4 vid regnväder. Cirka 80% av de svårt skadade var med i olyckor vid uppehållsväder.

Diagram 7: Antal personer som dött, skadats svårt eller skadats lindrigt vid vägarbetsplatser 2003 till 2007 per väghållare och väglag.



67% av olyckorna inträffade på torr vägbanan. Att så många olyckor sker på torr vägbanan och i uppehållsväder beror dels på att olyckorna kopplade till vinterväghållningen inte finns med, dels på att hastigheterna ofta tenderar att vara högre vid bra förhållande vilket i sin tur kan leda till fler olyckor.

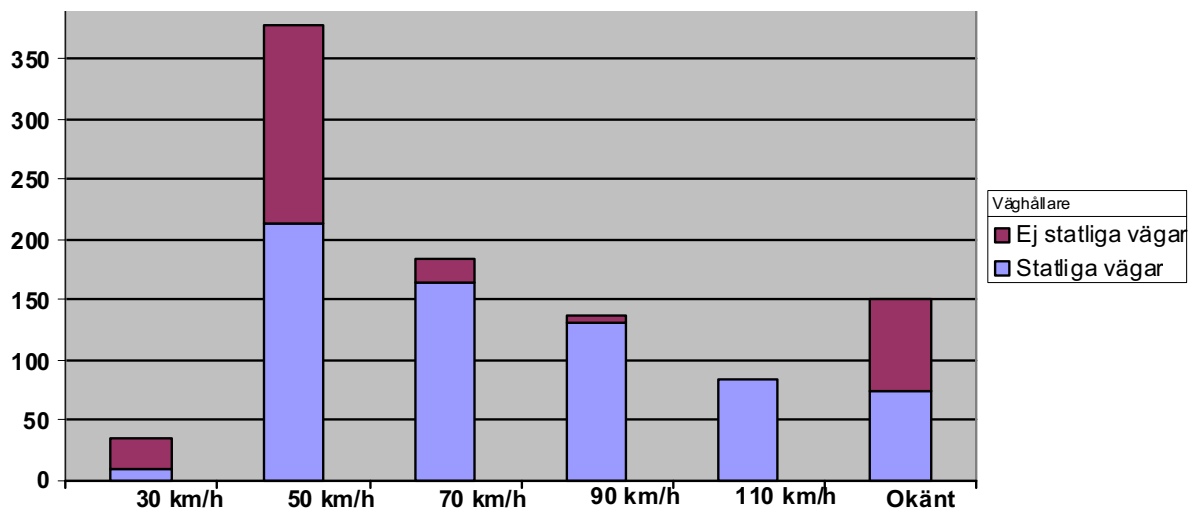
VÄGMILJÖ

Europavägarna E4, E6, E18, E20, E22, E45 samt väg 40, 61 och 73 stod för 42% av olyckorna på hela vägnätet. De utgjorde 60% av olyckorna på de statliga vägarna. Ingen av de icke statliga vägarna hade markant fler olyckor än de andra. I de flesta fall inträffade det en eller två olyckor på dessa vägar.

Drygt hälften av alla olyckor skedde utanför tätbebyggt område. På de statliga vägarna inträffade 20% av olyckorna i tätbebyggt område vilket kan jämföras med 95% av olyckorna på det icke statliga vägnätet.

¹³ Olyckor relaterade till vinterväghållningen är inte med.

Diagram 8: Antal personer som dött, skadats svårt eller skadats lindrigt vid vägarbetsplatser 2003 till 2007 per väghållare och skyltad hastighet.



Uppgifterna om hastighet är osäkra. Det framgår inte av polisrapporten om det är den fast skyltade hastigheten eller om hastigheten sänkts på grund av vägarbetet. Det verkar som om båda uppgifterna använts. Av dödsolyckorna var det en som inträffade på 30-väg, två på 50-vägar, 6 på 70-vägar, 4 på 90-vägar och 3 olyckor på vägar med hastighet av 110 km/h. Nästan hälften av olyckorna med svårt skadade skedde på vägar med 50 km/h.

Tabell 1: Antal personer som dött, skadats svårt eller skadats lindrigt vid vägarbeten 2003-2007 per väghållare och län.

Län	Statliga vägar	Ej statliga vägar	Totalt
Västra Götalands län	131	71	202
Stockholms län	81	73	154
Skåne län	91	35	126
Östergötlands län	43	10	53
Värmlands län	45	6	51
Hallands län	42	8	50
Jönköpings län	22	12	34
Västerbottens län	18	13	31
Västernorrlands län	21	10	31
Västmanlands län	26	5	31
Kronobergs län	27	3	30
Dalarnas län	21	7	28
Norrbottnens län	20	7	27
Södermanlands län	15	11	26
Örebro län	21	5	26
Kalmar län	18	2	20
Blekinge län	12	5	17
Gävleborgs län	15	2	17
Uppsala län	5	4	9
Jämtlands län	6	2	8
Gotlands län	1	0	1

Tre av dödsolyckorna inträffade i Västra Götalands län och tre i Stockholms län. Två olyckor inträffade i Västernorrland och två i Västmanlands län. Resten skedde i olika län. 12 olyckor med svårt skadade inträffade i Västra Götaland och 12 i Stockholms län. 7 olyckor vardera inträffade i Jönköping respektive Västernorrlands län.

Tabell 2: Antal personer som dött, skadats svårt eller skadats lindrigt vid vägarbeten 2003-2007 per väghållare och kommun (de 20 kommuner där flest olyckor inträffade).

	Statliga vägar	Ej statliga vägar	Totalt
Göteborg	28	48	76
Stockholm	17	40	57
Malmö	18	21	39
Karlstad	27	1	28
Helsingborg	22	5	27
Linköping	20	7	27
Jönköping	14	8	22
Kungsbacka	19	3	22
Norrköping	18	3	21
Södertälje	11	9	20
Västerås	15	2	17
Mölnadal	6	9	15
Solna	8	6	14
Umeå	5	9	14
Falun	11	2	13
Kävlinge	13		13
Örebro	9	4	13
Borås	10	2	12
Upplands-Väsby	10	2	12

De sjutton dödsolyckorna med sammanlagt 20 döda inträffade i 17 olika kommuner. De 78 olyckor med sammanlagt 115 svårt skadade skedde i 59 olika kommuner.

VÄGARBETSPLATSEN

I polisrapporterna framgår det sällan om det är en vägarbetare som skadas. Det är därmed inte möjligt att säga något utifrån STRADA-materialet i vilken omfattning som det är vägarbetare respektive trafikanter som skadas. Om en vägarbetare, som inte sitter i ett fordon, skadas så kodas den skadade i STRADA troligtvis som gående. Eftersom mindre än 4% av de skadade var gående är det troligtvis få vägarbetare utanför fordon som skadas i olyckor som polisrapporteras. Däremot kan de sitta i fordon och bli skadade, men det framgår som sagt inte av polisrapporterna i vilken omfattning detta sker. I mindre än tio fall står det i det undersökta materialet att det är en vägarbetare som blivit skadad eller dött. Av de 20 personer som förolyckades från 2003 till 2007 var två vägarbetare.

Att det troligtvis är få vägarbetare som skadas förstärks av den undersökning som SEKO¹⁴ gjorde 2007. I undersökningen uppger nästan hälften av de svarande att de varit med om en incident vid arbetsplatsen som varit relaterad till trafiken. Men endast 6% svarade att de själva varit med i någon olycka under det senaste året där den passerande trafiken varit inblandad.

I polisrapporterna framgår det sällan om det är något inom vägarbetsområdet som körts på. Det är heller inte alltid möjligt att avgöra t.ex. vid upphinnandeolyckor om påkörda fordon är TMA-bärare, arbetsfordon vid vägarbetet eller trafikanter som stannat eller saktat ner vid vägarbetet. I minst 20% av olyckorna på vägarna är det troligtvis något eller någon som tillhör vägarbetsplatsen som blivit påkört i olyckan, t.ex. TMA-skydd, skyltvagnar, vägs skyltar, väghållningsfordon och i några fall även vägarbetare. Med stor sannolikhet är antalet påkörda vägarbetsfordon och material betydligt större än vad som framgår av statistiken.

Även om det verkar som om det främst är trafikanterna som drabbas vid olyckor vid vägarbeten är det en svår arbetsmiljö för vägarbetarna att vistas i, framför allt när det sker trafikolyckor på deras arbetsplats.

SLUTSATS

Trafikolyckor vid vägarbeten sker oftast på dagtid, på bra väglag, under högtrafik och på högtrafikerade vägar. Av olycksbeskrivningarna i STRADA och av djupstudiematerialet framgår det tydligt att trafikanterna vid många tillfällen inte har uppmärksammat vägarbetet i tid eller inte anpassat sin hastighet. I vilken utsträckning detta beror på felaktig eller undermålig skyltning och utmärkning, är tyvärr inte möjligt att svara på.¹⁵ Med stor sannolikhet beror det ofta på att trafikanterna hållit en för hög hastighet i förhållande till den skyltade hastigheten och till rådande trafiksituation. Ett tydligt exempel på detta är den stora andelen upphinnandeolyckor. Övriga studier visar också på att majoriteten av trafikanterna kör för fort vid vägarbeten¹⁶. Det är därför viktigt att satsa på åtgärder som på olika sätt uppmärksammar vägarbeten och leder till minskade hastigheter.

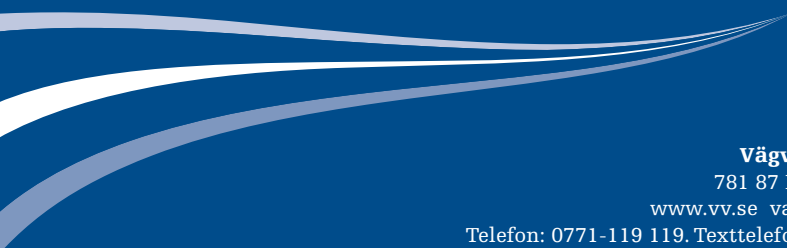
¹⁴ SEKO (2007) *Säkerhet på vägen- rapport. Medlemsundersökning Väg och Ban 2007*. Lina Lidell.

¹⁵ Det framgår inte av materialet i STRADA i vilken utsträckning som vägarbetsplatserna har godkända TA-planer och verkligen har följt planerna i frågan om skyltning etc.

¹⁶ Vägverket (2007) *Mobil portal. Fältförsök på E4, E18 och väg 73*. Jan Salkert och Ulf Norell.

REFERENSER

- SEKO (2007) *Säkerhet på vägen - rapport. Medlemsundersökning Väg och Ban 2007*. Lina Lidell.
- Vägverket (2007) Mobil portal. Fältförsök på E4, E18 och väg 73. Jan Salkert och Ulf Norell.
- Vägverket (2007) *Lugnare arbete på väg. Internationell utblick för säkrare vägarbeten med inriktning mot olycksanalys och nya metoder för trafiksäkra hastigheter*. Fredrik Friberg. Vägverket 2007:26.



Vägverket

781 87 Borlänge

www.vv.se vagverket@vv.se

Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.

