



Rekommendation till DRF:s medlemmar:

BREAK DOWN – SERVICEARBETE PÅ VÄG

OBS! Tillämpning av rekommendationen sker på eget ansvar.

Fredagen den 28 september 2007 skedde en tragisk dödsolycka i samband med att en DRF-medlem skulle reparera en punktering vid en motorväg. Arbetsmiljöverkets inspektion av medlemmens företag föranledde DRF att för hela branschens räkning undersöka förutsättningarna för Break Down-insatser – servicearbete på väg. Undersökningen ledde till att förbundsstyrelsen den 3 september 2008 beslutade att en preliminär rekommenderad BD-rutin för tills vidare-bruk skulle tas fram för DRF:s medlemmar. Denna skall kunna tillämpas i avvaktan på att en BD-rutin med så bred anslutning som möjligt – inklusive Transportstyrelsen, Trafikverket, Arbetsmiljöverket och Polisen – tas fram. Denna rekommendation för DRF:s medlemmar är av förbundsstyrelsen beslutad att gälla från och med den 10 december 2008 tills vidare.



BREAK DOWN – SERVICEARBETE PÅ VÄG

OBS! Tillämpning av rekommendationen sker på eget ansvar.

Steg 1. Ta emot larm

- Ta reda på vad det är för typ av väg (i synnerhet motorväg, motortrafikled, 1+2-väg).
- Se till att din servicebil är lämpligt utrustad.
- Ta reda på fordonets problem.
- Se DRF:s bilaga om särskilda regler!

Steg 2. Inledande åtgärder på plats

- Bedöm förutsättningarna – hur stora är riskerna?
- Är polisen på väg? Invänta i så fall den.
- Servicearbete på väg berörs av både trafiksäkerhetsregler och arbetsmiljöregler.
- Sätt upp rött fast ljus om du bedömer att vägen måste stängas av helt.
- Sätt upp gult blinkande ljus om du bedömer att vägen måste stängas av delvis.
- Sätt upp skyltar med rekommenderad högsta hastighet om du bedömer att så krävs.
- Se DRF:s bilaga om särskilda regler!

Steg 3. Genomföra

- Följ de direktiv som polisen eller annan myndighet ger
- Ställ slutlig diagnos – analysera vad felet på fordonet är.
- Ge råd – i den mån det är relevant med tanke på omständigheterna, tala om för kunden vad som bör göras.
- Reparera.
- Se DRF:s bilaga om särskilda regler!

Steg 4. Efter insats och om något inträffar

- Logga insatsen (tids, plats, kund, tillämpning av rekommendationen – avvikelser?).
- Första hjälpen – om någon kommit till skada.
- Krishantering – om olycka inträffat.
- Se DRF:s bilaga om särskilda regler!



UTMÄRKNINGSMATERIAL

Servicebilen skall vara tydligt utmärkt – strajpat – så att bland annat polisen kan se att det är ett fordon med särskilt uppdrag. Följande utmärkningsmaterial bör minst finnas med i servicebilen (källa: Trafikverket):

- Varseklädsel, klass 3 (långbyxor klass 2 ska alltid användas, dessa kompletteras med i kombination godkänd överdel så att klass 3 uppnås)
- Varningstriangel/-trianglar
- Lyktor med orange sken att montera på varningstriangeln
- 3 st sidomarkeringsskärmar (helst 5 st) alt. minst fem koner
- Varningslykta(or) om möjligt på höj- och sänkbar ramp

Varningstriangeln placeras så långt ifrån reparationsplatsen att andra trafikanter i god tid varnas. Detta innebär normalt ca 150 meter. Utmärkning ska alltid ske så att bästa synbarhet och vägledning för övriga trafikanter uppnås. Detta innebär bl.a. att sidomarkeringsskärmar ska placeras så att trafikanterna leds ut från bärgningsplatsen. De ska inte placeras så att en ”vägg”-effekt erhålls. En enkel tumregel är att sätta första skärmen på ungefär 1/3 av avståndet till varningstriangeln. Arbeten på motorväg och motortrafikled kräver stor försiktighet. Inkräktar arbetet på något sätt på körbanan så kontakta polisen för att få hjälp.

För att kunna agera enligt Vägmarkesförordningen skall i servicebilen även finnas med:

- Rött fast ljus
- Gult blinkande ljus
- Skyltar med rekommenderad sänkt hastighet

Viktiga kontakter:

SOS-alarm	112
Trafikradion	020 - 999 444
Trafikverkets trafikinformationscentraler	0770 - 119 119
Kommunens beredskapssamordnare	118 118



BILAGOR

Bilaga steg 1: Ta emot larm.

Särskild försiktighet rekommenderas vid 1+2-vägar, motorvägar och motortrafikleder. Det är inte tillåtet att vistas till fots på motorväg eller motortrafikled, vilket i princip innebär att däckreparation inte får ske. Om haveriet har inträffat på en sådan väg måste du kontakta polisen så att den säkrar arbetsplatsen. Om polisen säger sig inte kunna rycka ut är det deras skyldighet att kalla ut väghållaren. Ytterst ansvarig för att säkra en arbetsplats på en väg är alltid väghållaren. Väghållare för riksvägarna är Trafikverket, medan kommunerna ansvarar för de lokala vägarna.

Detta utmärkningsmaterial bör minst finnas med i servicebilen (källa: Trafikverket)

- Varselklädsel, klass 3 (långbyxor klass 2 ska alltid användas, dessa kompletteras med i kombination godkänd överdel så att klass 3 uppnås)
- Varningstriangel/-trianglar
- Lykter med orange sken att montera på varningstriangeln
- 3 st sidomarkeringsskärmar (helst 5 st) alt. minst fem koner
- Varningslykta(or) om möjligt på höj- och sänkbar ramp

Varningstriangeln placeras så långt ifrån reparationsplatsen att andra trafikanter i god tid varnas. Detta innebär normalt ca 150 meter. Utmärkning ska alltid ske så att bästa synbarhet och vägledning för övriga trafikanter uppnås. Detta innebär bl.a. att sidomarkeringsskärmar ska placeras så att trafikanterna leds ut från bärgningsplatsen. De ska inte placeras så att en ”vägg”-effekt erhålls. En enkel tumregel är att sätta första skärmen på ungefär 1/3 av avståndet till varningstriangeln. Arbeten på motorväg och motortrafikled kräver stor försiktighet. Inkräktar arbetet på något sätt på körbanan så kontakta polisen för att få hjälp.

Trafikförordningen

För motorvägar, och i tillämpliga delar även trafik på en motortrafikled samt på- och avfartsvägar till en sådan väg, gäller alltså särskilda restriktioner. Dessa återfinns i Trafikförordningen, 9 kapitlet 1-2 paragraferna

1. Endast trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 kilometer i timmen får förekomma. Moped klass I får dock inte framföras på en motorväg.
2. Fordon får föras in på en motorväg endast vid vägens början eller på en påfartsväg och föras av motorvägen endast på en avfartsväg eller vid dess slut.
3. Fordon får inte föras på skiljeremsan eller på en tvärgående förbindelseväg mellan körbanorna.
4. Fordon får inte vändas eller backas.
5. Fordon får inte stannas eller parkeras annat än på platser som utmärkts med ett vägmärke som parkerings- eller rastplats. Bussar i linjetrafik får dock stannas vid särskilt anordnade hållplatser.
6. Fordon får inte föras med högre hastighet än 110 eller 120 kilometer i timmen

Vissa undantag gäller:

- Räddningstjänst och bärgningsarbete.
- Tjänsteutövning av Polis eller Tull.
- Vägtransportledare under eskortuppdrag (Lag 2004:1167, Förordning 2005:949).



Trafikförordningen finns på www.trafikverket.se eller www.notisum.se/rnp/SLS/lag/19981276.htm

Bilaga steg 2: Inledande åtgärder.

Arbetsmiljölagen

Break Down – Servicearbete på väg berörs av både trafiksäkerhetsregler och arbetsmiljöregler. I arbetsmiljölagens andra kapitel (arbetsmiljöns beskaffenhet), stadgas i den andra paragrafen att

Arbete skall planläggas och anordnas så, att det kan utföras i en sund och säker miljö.

I arbetsmiljölagens tredje kapitel (allmänna skyldigheter), stadgas i paragraf 2a:

Arbetsgivaren skall systematiskt planera, leda och kontrollera verksamheten på ett sätt som leder till att arbetsmiljön uppfyller föreskrivna krav på en god arbetsmiljö. Han skall utreda arbetsskador, fortlöpande undersöka riskerna i verksamheten och vidta de åtgärder som föranleds av detta. Åtgärder som inte kan vidtas omedelbart skall tidsplaneras. Arbetsgivaren skall i den utsträckning verksamheten kräver dokumentera arbetsmiljön och arbetet med denna. Handlingsplaner skall därvid upprättas.

Vägmärkesförordningen

Vägmärkesförordningen (SFS 2007:90) trädde i kraft år 2007. Den innehåller en intressant paragraf i det åttonde kapitlet frågan om bemyndigande – vem får göra vad.

4 § Anordningar enligt denna förordning får inte sättas upp, underhållas eller tas bort av någon annan än den som enligt 1 kap. 6 § ansvarar för åtgärden eller av den som han eller hon anlitar. Sådana åtgärder får inte heller utföras på något annat sätt än som anges i denna förordning eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den. Inte heller får någon sätta upp en anordning som kan förväxlas med eller har samma innebörd som en anordning enligt denna förordning.

Om det på grund av en trafikolycka, en skada på vägen eller av annan orsak uppstår förhållanden som kan medföra fara eller hinder för trafiken kan även någon annan sätta upp, ta bort och underhålla anordningar enligt denna förordning om det behövs för att tillgodose säkerheten. Detta gäller dock endast i de fall någon åtgärd från den som skall svara för åtgärden enligt 1 kap. 6 § inte kan avvaktas.

Trafikverkets tolkning av Vägmärkesförordningen

Trafikverket har gjort en tolkning av det ovan citerade avsnittet i Vägmärkesförordningen som ger bland annat däckverkstäder vidsträckta befogenheter vid en olycksplats, ett haveri – till exempel där en punktering inträffat:

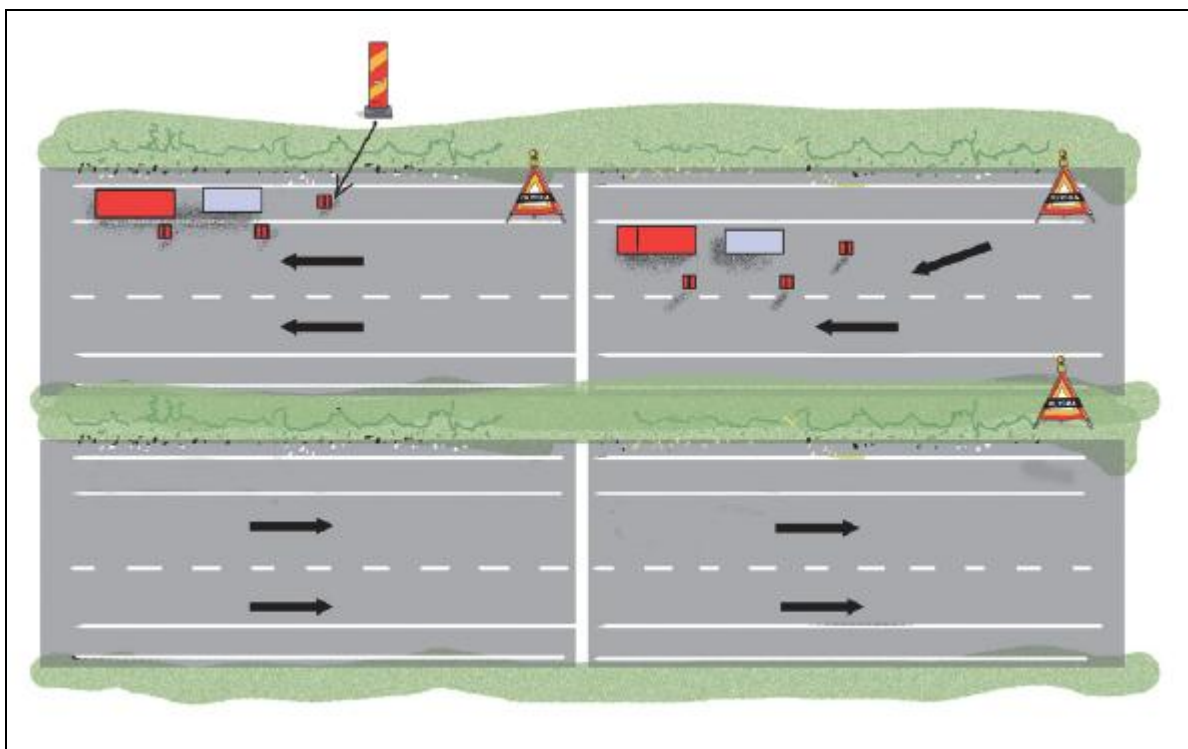
Om en däckverkstad kommer först till en olycksplats eller räddningsplats och det anses nödvändigt för att tillgodose säkerheten, kan denne utmärka platsen med vägmärken, signaler eller andra anordningar i enlighet med vägmärkesförordningen. Detta innebär att det redan idag finns möjlighet att använda bland annat:

- Rött fast ljus för att ange att en väg är helt avstängd (4 kap. 21 § VMF),
- Gult blinkande ljus för att ange att en väg är delvis avstängd (4 kap. 21 § VMF) och
- Rekommenderad högsta hastighet (2 kap. 12 § E13-E14).

Bilaga steg 3: Genomföra.

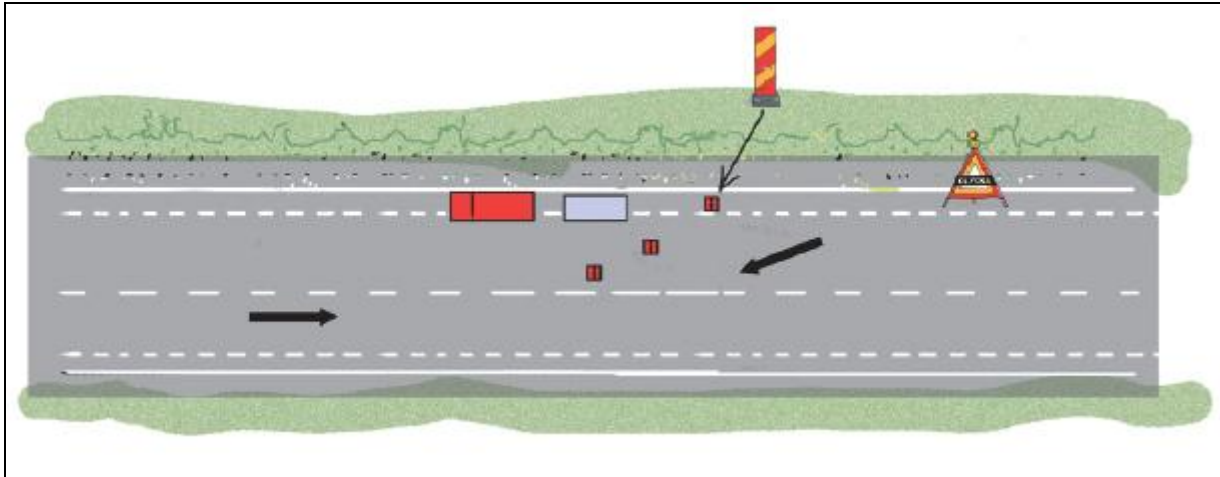
Fyrfältiga vägar

- Reparation av fordon där servicebilen står på vägren.
- Sidomarkeringsskärmar placeras så att de inkräktar högst 50 cm på körfält.
- I Stockholms centrala delar kan vägassistans tillkallas.
- I övriga Sverige tillkallas polisassistans.
- Sidomarkeringsskärmar placeras så att de stänger av hela körfältet.



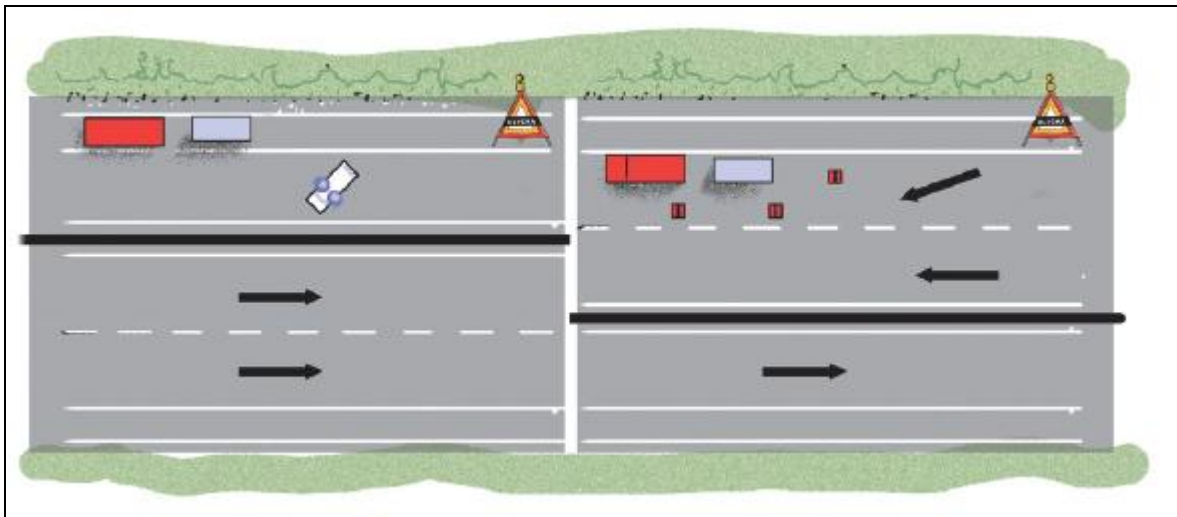
TVåfältiga vägar

- Reparation av fordon där servicebilen står på vägren, eller i del av körfält.
- Sidomarkeringsskärmar placeras så att de stänger av hela körfältet.
- På tvåfältig väg bör kvarvarande väg aldrig vara mellan 3,5-5,5 meter eftersom trafikanterna då kan uppleva att två bilar kan mötas. Det är bättre att tydligt stänga av ett helt körfält.
- Var extra uppmärksam på att skyltning är synlig från det håll som sikten är mest skyddad.



2+1-fältiga vägar

- Reparation av fordon som står i vägren, eller i del av körfält på den del av vägen som endast har ett körfält.
- Här bör alltid polisassistans påkallas.
- Reparation av fordon som står i del av körfält på den del av vägen som har två körfält.
- Sidomarkeringsskärmar placeras så att de stänger av hela körfältet.
- Öka gärna synbarheten med t.ex. bloss.





Bilaga steg 4: Efter insats och om något inträffar.

Efter insatsen bör du göra en anteckning – loggning – av BD-insatsen. Tid och plats, kund, tillämpningen av rutinen – avvikelser?

Om något skulle inträffa är det viktigt att kunna vidta första hjälpen, och att kunna sätta in krisstöd. Vad gäller första hjälpen kan du t.ex. besöka Röda Korsets hemsida www.redcross.se. Om någon omkommit på grund av olycka, är det ytterst polisen och sjukhuset som är ansvarig för att meddela anhöriga.

I fråga om eventuellt krisstöd, rekommenderar DRF dig att kontakta kommunens beredskapssamordnare. Denne kan antingen sätta in s.k. POSOM-grupp (Psykologiskt och socialt omhändertagande vid svåra olyckor och katastrofer), eller på annat sätt hjälpa dig hur du skall agera.

Lagen om skydd mot olyckor har ersatt den gamla räddningstjänstlagen. Sverige har numera ett kris- hanteringssystem som gäller alla nivåer i samhället. Kommunens uppgifter i detta system utgår från en helhetssyn, som i sin tur bygger på den ordinarie verksamhetens krav på säkerhet och uthållighet, kompletterad med åtgärder som förberetts för att kunna hantera en extraordinär händelse. En bärande idé i krishanteringssystemet är att det byggs upp underifrån. Det betyder att verksamhetsansvaret, dvs. kommunens ansvar för bl.a. socialtjänst och kommunal hälso- och sjukvård, under normala förhållanden också gäller vid stora olyckor, katastrofer och händelser som bedöms som extraordinära. Ansvaret omfattar såväl ekonomisk och praktisk hjälp som psykosocialt stöd. Att upprätthålla reguljär verksamhet, och dessutom ta hand om nytillkomna målgrupper i både praktiskt och psykosocialt hänseende, kräver förberedelser av olika slag.

Krishanteringssystemet kanske kan verka vara till för stora olyckor eller kriser som omfattar många människor. Men varje kommun har ett ansvar för den eller de personer som bor i eller vistas inom dess geografiska område. Det innebär att förutom arbetsgivaransvaret som gäller varje enskild organisation med anställda, så har även kommunen ett ansvar.

Enligt Socialstyrelsen har i stort sett alla kommuner särskilt utsedd personal som ska svara för det psykosociala omhändertagandet vid stora olyckor och katastrofer. POSOM bygger på praktisk samverkan mellan olika verksamhetsområden: socialtjänst, barn- och utbildningsverksamhet, hälso- och sjukvård, polis, räddningstjänst och trossamfund. POSOM-gruppernas huvuduppgift är att stödja individer och familjer, upprätta informations- och stödcentrum samt samverka med övriga organisationer som berörs av händelsen.

Checklista för krishantering

Följande checklista är ett stöd på kort sikt om olyckan skulle vara framme:

1. Kartlägg situationen – vad har hänt?
2. Vilka är drabbade – personal, andra?
3. Underrätta anhöriga i samråd med polis och sjukhus.
4. Informera personalen före media – undvik spekulation om olycksorsaker etc.
5. Var ärlig och öppen mot media – respektera sekretess.