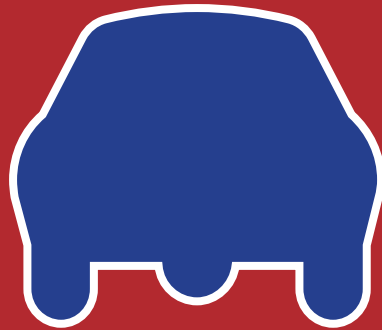




ARBETSMILJÖ
VERKET



Bra arbetsmiljö
på väg



CHECKLISTA

Trafiksäkerhet – en arbetsmiljöfråga

Vid en första anblick är det lätt att tro att det som händer i trafiken bara är frågor för Vägverket och Polisen, men så är det inte. Hundratusentals anställda i de flesta branscher har varje dag vägar och gator som sin arbetsplats. Förutom yrkesförarna rör det sig om hemtjänst- och hemsjukvårdspersonal, väktare, hantverkare, fastighets-skötare, säljare och många andra yrkesgrupper.

Att framföra ett fordon i tjänsten är alltså en arbetsmiljöfråga, där arbetsgivaren bär ansvaret för att göra vistelsen i trafiken så säker som möjligt för de anställda. Detta gäller oavsett om den anställde kör med företagets eller organisationens fordon, om tjänsteresorna sker med egen bil eller om motorcykel eller cykel används.

Trafiken är också en olyckskälla med stora lidanden och i vissa fall död som konsekvens. Statistiken visar att mer än en femtedel av alla arbetso-lycksfall med dödlig utgång i Sverige är trafikolyckor.

Den här checklisten innehåller några av de frågor som kan vara bra att belysa i arbetet med att få reda på hur ni i er organisation beaktar trafik-säkerheten som en arbetsmiljörisk och vad ni kan göra för att minimera riskerna så långt som möjligt.



Grundläggande frågor

1. Hur ofta har organisationen anställda, inkl. cheferna, som kör i tjänsten?

- Dagligen
 Någon gång per vecka
 En eller två gånger per månad
 Någon eller några gånger per år

2. Vad för slags fordon används?

- Cykel
 Personbil
 Minibuss (som får framföras med B-behörighet)
 Lätt lastbil (< 3,5 ton)
 Tung lastbil (> 3,5 ton)
 Buss

Annat _____

3. Hur många av de anställda kör i tjänsten?

- 1–10 st. 10–20 st. 20–30 st.
 30–40 st. 40–50 st. > 50 st.

4. Hur många av de anställda kör med eget fordon i tjänsten?

- Inga 1–5 st.
 6–10 st. > 10 st.

5. Inträffade olyckor och tillbud: Har det under de senaste fem åren inträffat några trafikolyckor med personskada?

- Ja Nej

Om "Ja"; vad?

6. Har det under de senaste fem åren inträffat några allvarliga tillbud?

(Materiella skador men inga personsador)

- Ja Nej

Om "Ja"; ge exempel på vad som inträffat:

Systematiskt arbetsmiljöarbete

Enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2001:1) om systematiskt arbetsmiljöarbete ska alla arbetsgivare bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete. Med detta menas arbetsgivarens arbete att, tillsammans med skyddsombud och övriga anställda, undersöka, genomföra och följa upp sin verksamhet på ett sådant sätt att ohälsa och olycksfall förebyggs och en tillfredsställande arbetsmiljö uppnås.

7. Har organisationen tagit hänsyn till trafiken som en arbetsmiljörisk?

- Ja Nej

8. Går ni som arbetsgivare regelbundet igenom verksamheten och inventerar, identifierar och bedömer de risker som de anställda utsätts för vid resor i tjänsten?

- Ja Nej

Om "Ja"; ge exempel på vad riskbedömningarna har resulterat i för konkreta åtgärder?

9. Har organisationen en arbetsmiljöpolicy?

- Ja Nej

10. Har ni i er arbetsmiljöpolicy, eller i en separat trafiksäkerhetspolicy, beskrivit era avsikter när det gäller att förebygga olycka och ohälsa i trafiken så långt det är möjligt?

- Ja Nej

11. Har ni rutiner för genomgång och uppdatering av era arbetsmiljöpolicydokument?

Ja Nej

12. Hur följer ni upp att medarbetarna lever upp till den gällande policyn?

Det kan göras bl.a. genom kontroll av färdskrivardialogblad, körjournaler, ruttplanering, tillbuds- och olycksrapportering etc.

Hälsa, kunskaper och utbildningar

13. Hur ser ni till att de anställda har de behörigheter och den hälsa som krävs för att på ett trafiksäkert sätt köra i tjänsten?

14. Görs kontroll av de hälsfaktorer som påverkar trafiksäkerheten via företagshälsovården eller någon annan?

Ja, ____ gånger per ____ år.
 Nej

15. Hur ser ni som arbetsgivare till att medarbetarna har den kunskap, motivation, information och utbildning som krävs för att följa arbetsmiljöpolicy och andra riktlinjer i organisationen?

16. Genomgår de anställda som kör i tjänsten regelbundet någon form av trafiksäkerhetsutbildning som ger kunskaper om exempelvis följande:

- Hur människan fungerar i trafiken
- Hastighetens inverkan vid en olycka
- Bilbältets inverkan vid en olycka
- Alkohol och droger i trafiken
- Sömn och vakenhet
- Säkra fordon, vikten av daglig tillsyn etc.

Ja, ____ gånger per ____ år.
 Nej

17. Övar de anställda som kör i tjänsten halkkörning?

Ja, ____ gånger per ____ år.
 Nej

18. Genomgår de anställda som fraktar någon form av gods regelbunden lastsäkringsutbildning?

Ja, ____ gånger per ____ år.
 Nej

Alkohol, droger och mediciner

Statistiken visar att alkoholintaget i Sverige ökat med 30 % på tio år och att var tionde vuxen idag har ett alkoholberoende. Till detta ska läggas dem som använder droger och läkemedel. Man vet också att det varje dygn kör mer än 14 000 berusade personer på våra vägar. Det är i storleksordningen lika många som det finns taxibilar i Sverige.

19. Har organisationen en alkohol- och drogpolicy?

Ja Nej

20. Hur ser ni till att de anställda kör nyktra och drogfria i tjänsten?

Det gör vi inte

Vi gör så här:

21. Om någon anställd som kör i tjänsten är ordinerad medicin som kan påverka trafik-säkerheten; hur fångar ni upp detta och vilka åtgärder vidtar ni?

Vi fångar inte upp om någon kör påverkad av mediciner i arbetet.

Vi fångar upp om någon kör påverkad av mediciner i arbetet och vidtar följande åtgärder:

Trafiksäkerhetskrav/Rutiner vid inköp av fordon

PERSONBILAR OCH MINIBUSSAR:

22. Vilken trafiksäkerhetsnivå lägger sig organisationen på vid inköp av personbilar och minibussar (exkl. lätta lastbilar)?

- Grundläggande krocksäkerhetsnivå enligt Euro NCAP, exempelvis fyra stjärnor
- Krav på minsta acceptabla tjänstevikt
- Trepunktsbälte på alla platser

- Bältespåminnare som ger signal om bältet inte används när motorn är påslagen
- Bältessträckare
- Nackskydd på alla platser
- Krockkuddar på både förarplats och passagerarplats.
- Sidokrockkuddar
- ABS-bromsar
- Antisladdsystem
- Antispinnsystem
- Luftkonditionering
- Handsfreeanordning för mobiltelefon
- Alkolås
- Övrig säkerhetsutrustning såsom varselväst, ficklampa, nödbloss etc.



LÄTTA LASTBILAR SAMT TUNGA FORDON:

23. Vilken trafiksäkerhetsnivå lägger sig organisationen på vid inköp av lätta lastbilar och tunga fordon?

- ABS-bromsar
- Bältespåminnare som ger signal om bältet inte används när motorn är påslagen
- Bältessträckare på såväl förarplats som passagerarplats
- Krockkuddar på såväl förarplats som passagerarplats
- Backkamera
- Backvarnare som signalerar ett kraftigt ljud när backväxeln är ilagd
- Luftkonditionering
- Optimerad lastsäkringsutrustning för fordonstypen
- Handsfreeanordning för mobiltelefon
- Extraspegel som täcker området framför fordonet
- Vidvinkelspeglar på förarsida och passagerarsida
- Alkolås
- Övrig säkerhetsutrustning såsom varselväst, ficklampa, nödbloss etc.

28. Vid planering av transporter; ser ni då till att skapa de förutsättningar som behövs för att de anställda inte vid något tillfälle behöver bryta mot gällande lagstiftning för att klara sitt uppdrag?

Alltid Oftast Sällan Aldrig

Om frågan ovan *inte* är besvarad med "Alltid"; varför?

29. Har de anställda tillräcklig tid för sina uppdrag; dvs. tar ni som arbetsgivare i planeringen hänsyn till kör- och vilotider/raster, trafikproblem, mörkerkörning, dålig väderlek och annat som kan påverka tidsaspekterna och skapa stress?

Alltid Oftast Sällan Aldrig

Om frågan ovan *inte* är besvarad med "Alltid"; varför?

30. Tar ni som arbetsgivare vid upphandling eller annat avtal med kund hänsyn till exempel kör- och vilotider/raster, trafikproblem, mörkerkörning, dålig väderlek, övriga tidsaspekter såsom deadlines och liknande så att de anställda inte vid något tillfälle behöver känna stress och/eller bryta mot gällande lagstiftning för att klara sitt uppdrag?

Alltid Oftast Sällan Aldrig

Om frågan ovan *inte* är besvarad med "Alltid"; varför?

Följande av lagar, förordningar, interna regler etc.

31. Informeras de anställda regelbundet om att ni som arbetsgivare ställer det absoluta kravet att de aldrig får bryta mot gällande lagstiftning?

Ja Nej

32. Hur ser ni till att fordonen är i trafiksäkert skick enligt gällande lagstiftning och att daglig tillsyn genomförs?

Det gör vi inte

Vi gör så här:

33. Hur ser ni till att bilbälte används enligt gällande lagstiftning?

Det gör vi inte

Vi gör så här:

34. Hur ser ni till att gällande hastighetsbegränsning följs?

Det gör vi inte

Vi gör så här:

35. Hur ser ni till att fordonen lastas enligt gällande förordningar och att överlast och lastning på fel sätt inte förekommer?

Det gör vi inte

Vi gör så här:

36: Hur ser ni till att lasten säkras enligt gällande lagar och förordningar?

Det gör vi inte

Vi gör så här:

37. Hur ser ni till att de regler och rutiner om samordningsansvar som ges vid terminaler eller på andra ställen där era anställda vistas blir kända och följs?

Det gör vi inte

Vi gör så här:

38. Finns det interna regler för om och hur mobiltelefon får användas vid körning? (Handsfree etc.)

Nej

Ja: (ange vilka nedan)

39. Om något skulle inträffa längs vägen och en anställd tvingas gå ur sitt fordon; hur har ni som arbetsgivare resonerat kring trafik-säkerhetsaspekterna då? Hur ser ni till att den anställda syns i trafiken så att risken för att bli påkörd minimeras? Finns det i varje fordon tillgång till varselväst, nödbloss etc?

Service, reparationer, däck etc.

40. Körs det vid något tillfälle fordon som enligt gällande lagar och förordningar inte är trafiksäkra och därmed inte får framföras på allmän väg?

Ofta Sällan Aldrig

Om frågan ovan *inte* är besvarad med "Aldrig"; varför?

41. Informeras de anställda regelbundet om att det är arbetsgivarens absoluta krav att de aldrig får köra ett fordon i tjänsten som enligt gällande lagar och förordningar inte är trafiksäkra och därmed inte får framföras på allmän väg?

Ja Nej

Om frågan ovan *inte* är besvarad med "Ja"; varför?

42. Genomgår fordonen service och underhåll enligt respektive fordonsleverantörs instruktioner?

Ja Nej

Om frågan ovan *inte* är besvarad med "Ja"; varför?

43. Genomgår fordonen reparationer i den utsträckning som är nödvändig för att upprätthålla en fullgod trafiksäkerhet enligt gällande lagar och förordningar?

Alltid Oftast Sällan Aldrig

Om frågan ovan *inte* är besvarad med "Alltid"; varför?

44. Är det klargjort i organisationen vem eller vilka som ansvarar för att fordonen är trafiksäkra, att service och underhåll verkligen blir utfört, att fordonen blir städade och att däckbyten sker etc?

- Vi har utsett ansvariga personer.
 Vi har inte utsett ansvariga personer.
 Vi gör så här:

45. Finns det interna regler för minsta mönsterdjup på däck eller är det mönsterdjupet enligt lag som gäller för däckbyte?

Den 3 januari 2005 säger lagen följande: På sommaren ska däck ha ett kvarvarande mönsterdjup av minst 1,6 mm i däckets huvudmönster. Vid vinterväglag under perioden 1 december till 31 mars ska mönsterdjupet vara minst 3 mm på däck till personbil, lätt lastbil och buss med en totalvikt av högst 3,5 ton samt släpvagn som dras av dessa fordon.

- Nej, vi går efter minsta mönsterdjup enligt lag
 Ja, vi har interna, högre ställda regler (ange dessa nedan)

46. Tar ni som arbetsgivare hänsyn till trafiksäkerhetsaspekterna vid val/inköp av däck, dvs. kontrollerar att de valda däcken bl.a. har en god väghållningsförmåga vid såväl torrt som vått underlag och ger korta bromssträckor?

Ja Nej

Rapportering av tillbud

När ett olycksfall inträffar har det vanligtvis redan skett flera tillbud. Ofta är det liknande bakomliggande faktorer och liknande förlopp. För att undvika olycksfall är det viktigt att kunskapen om de inträffade tillbudena tas tillvara. Alla arbetstagare som ser ett tillbud ska rapportera det till sin arbetsgivare, även om den anställde upplever det som klumpighet eller tycker sig gjort fel.

Arbetsgivaren behöver informera sina anställda om varför det är så viktigt med tillbudsrapportering – att det inte är menat att kritisera eller peka ut någon enskild, utan för att upptäcka de risker som kan leda till arbets-skador. För att fånga upp tillbudena behöver arbetsgiva-ren ha ett system för rapportering. Systemet bör vara utformat så att det är lätt för de anställda att använda och lätt för arbetsgivaren att sammanställa. Ett krång-ligt system kan innebära att tillbudena inte rapporteras och det blir svårt att förebygga risker för att nya olyckor inträffar.

47. Finns rutiner för tillbudsrapportering?

Ja Nej

48. Bedömer ni att samtliga anställda rap-porterar alla tillbud som förekommer i verk-samheten?

Ja Nej

Om frågan ovan är besvarad med ett "Nej"; vad tänker ni göra för att fånga samtliga tillbud?

49. Får de anställda återkoppling om vilka åtgärder ni tänker genomföra eller har gjort på grund av deras tillbudsrapporter?

Ja Nej

Bristen på återkoppling leder ofta till att benägenheten att rapportera minskar. Om frågan ovan är besvarad med ett "Nej"; vad behöver ni göra för att de anställda ska få återkoppling och därmed känna sig motiverade att fortsätta rapportera tillbud?

Anmälan till Arbetsmiljöverket

Förutom sin egen utredningsskyldighet ska **arbets-givaren** underrätta Arbetsmiljöverket när:

- ett olycksfall eller någon annan skadlig inverkan i arbetet har lett till dödsfall,
- ett olycksfall eller någon annan skadlig inverkan i arbetet har lett till en svårare personskada,
- ett olycksfall eller någon annan skadlig inverkan i arbetet drabbat flera anställda,
- ett tillbud i arbetet inneburit allvarlig fara för liv eller hälsa.

Anmälan ska ske omedelbart till det distrikt där arbets-stället ligger. Om inte anmälan sker, trots skyldigheten, är det straffbart.

Skador under resor till och från arbetet ska bara anmä-las till Försäkringskassan, men för skador och tillbud vid resor i arbetet, t.ex. transporter, kundbesök, eller resor mellan arbetsställen, gäller också skyldigheten att underrätta Arbetsmiljöverket. Det är också bra att tänka på att ett tillbud i trafiken kan ha inneburit allvarlig fara för liv och hälsa, även om ingen blev skadad eller det blev lindriga skador på bara en person.

50. Har ni rutiner för anmälan till anmälan av de olyckor och allvarliga tillbud som ska anmälas till Arbetsmiljöverket?

Ja Nej

Första hjälpen och krisstöd

Alla arbetsplatser ska ha en beredskap och rutiner för första hjälpen och krisstöd. Innan en skada skett ska man alltså som arbetsgivare ta fram den beredskap som anses nödvändig för organisationen och de arbe-ten som utförs. Här ingår att göra en arbetsfördelning och göra klart vilka hjälpmedel som kan behövas i form av utrustning för första hjälpen, tillgång till företags-hälsovård för psykiskt och socialt omhändertagande, tillgång till transportfordon, larmsystem m.m.

51. Har ni i er organisation aktuella uppgifter och uppdaterade rutiner för första hjälpen och krisstöd?

Ja Nej



Läs mer i broschyren *Bra arbetsmiljö på väg*, ADI 570

Beställ våra regler, böcker och fler exemplar av den här kostnadsfria broschyren från vår webbshop på www.av.se eller från:

Arbetsmiljöverkets publikationsservice

Box 1300, 171 25 Solna Telefon: 08-730 97 00 Fax: 08-735 85 55

E-post: publikationsservice@av.se



**ARBETSMILJÖ
VERKET**

ADI 597 Arbetsmiljöverket 2005