



Beslutningsforslag nr. **B 79**

Folketinget 2011-12

Fremsat den 17. april 2012 af Henning Hyllested (EL), Jørgen Arbo Bæhr (EL), Christian Juhl (EL), Pernille Skipper (EL) og Finn Sørensen (EL)

Forslag til folketingsbeslutning

om skærpede sikkerhedsbestemmelser og indførelse af ny teknologi til sikring af asfalt- og vejarbejdere

Folketinget opfordrer regeringen til at indføre skærpede sikkerhedsbestemmelser og ny teknologi til sikring af asfalt- og vejarbejdere.

Bemærkninger til forslaget

»Pas på min far – han er vejarbejder«-skiltet har i de sidste årtier regelmæssigt været sat op langs de danske veje. Her appelleres til bilisterne om at køre forsigtigt, mens vejen vedligeholdes, udvides eller etableres, og at vise forståelse for de vejarbejdere, der er med til at gøre vejene bedre og mere sikre.

Resultatet er langt fra godt nok. De mange kampagner til trods køres der stadig alt for hurtigt, og hver gang færdselspolitiet stiller sig op ved et vejarbejde, kan de være sikre på, at de får fat i alt for mange hurtigtkørende bilister.

Bilisterne betragter som udgangspunkt hastighedsgrænser som vejledende, og end ikke vejarbejde, hvor bilisterne på forhånd advares af skilte, blinkende lamper m.v., får dem til at lette foden fra speederen.

Om end der i de senere år er sket en forøget indsats fra bl.a. Vejdirektoratets side, og at der i dag dræbes og kvæstes færre vejarbejdere, er jobbet stadig forbundet med en betydelig risiko. Mange oplever arbejdet stressende på grund af de talrige nærvedhændelser.

Især de arbejdere, der udfører opsætning af afmærkningsmateriel, er meget udsatte, da de ved opsætning af afmærkning m.v. ikke har samme beskyttelsesniveau som under selve vejarbejdet.

Vejdirektoratet udsendte i 2011 »Ulykker ved vejarbejde 2001-2010«. Heraf fremgår der følgende:

- at ulykker ved vejarbejde har en større andel af person- og varebiler med en fart, som ligger over den skilte hastighedsbegrænsning, set i forhold til ulykker generelt,
- at to tredjedele af ulykkerne skete på steder, hvor den skilte eller generelle hastighedsbegrænsning var 50 km/t. eller derunder,
- at tendensen gennem 10-års-perioden er et faldende antal ulykker ved vejarbejde, hvilket også gør sig gældende internationalt – samme tendens ses for antallet af personskader i forbindelse med disse ulykker –
- at der fra 2001 til 2010 er registreret ca. 1.200 personskader, heraf 58 dræbte, 566 alvorligt tilskadekomne og 573 lettere tilskadekomne,
- at de fleste ulykker (45 pct.) skete på lige vej og 40 pct. i forskellige typer af kryds,
- at en tredjedel skete i mørke eller i tussmørke, og at 30 pct. af disse ulykker skete, hvor der ingen vejbelysning var på ulykkesstedet,
- at 71 pct. skete i tørt føre,
- at »vejarbejde« ikke kun dækker arbejde, der varer i en længere periode, men også kortvarigt arbejde, f.eks. reparation af autoværn, græsslåning og lign.

Statistik og mørketal

For at kunne sætte ind mod de risici, der er forbundet med vejarbejde, er det tillige nødvendigt at have et solidt statistisk materiale.

Det er et problem at finde frem til pålidelige tal for, hvor mange ulykker der sker. Den officielle ulykkesstatistik bygger på politiets indberetninger af trafikulykker og omfatter kun data for de ulykker, som politiet får kendskab til. I politiets statistik er der ikke plads til at anføre, hvis det drejer sig om en vejarbejdsplads.

Undersøgelser baseret på udvalgte skadestuer, bl.a. Odense Universitetshospital, viser, at et antal ulykker aldrig kommer til politiets kendskab.

Alternativer

De mere traditionelle virkemidler som kampagner, skiltning, blinkende lamper osv. er nyttige, men langt fra nok og har ikke haft den fornødne effekt. Der er derfor grund til at se på, hvad der ellers findes af nye initiativer på området, og hvilke tiltag der gøres i andre lande, f.eks. følgende tiltag:

- Chikaner, bump og rumleriller.
- Indsnævring af vejbanen.
- Lukning af motorvejen og kørsel i det andet spor – bruges i Tyskland og Frankrig.
- Midlertidige trafiklys, hvor der kun er én kørebane til rådighed, og hvor biler holder tilbage, mens de modkørende passerer, er gode til at regulere farten og kan erstatte flagvagten, samt sekundnedtælling som på trafiklys i fodgængerovergange.
- Kantafmærkningsplade på udlæggere.
- Belysning af arbejdspladsen. Det er en stor fordel i vinterhalvåret, i usigtbart vejr, tåge m.v. Det bør dog overvejes i hvert enkelt tilfælde inden brug. Undersøgelser viser, at belysningen kan medvirke til at fokus flyttes fra afmærkningerne til belysningen, hvilket kan skabe forvirring.
- Hastighedsdisplay med »Din fart«.
- Klaptavler – velegnet ved mindre vejarbejder.
- Sekvensblinkende lamper.
- Flagvagt enten som en vejarbejder eller en bevægelig dummy.
- Mobile trafiksignaler: En flytbar signalgalge placeres over kørebanen og guider bilisterne forbi arbejdspladsen.
- Trafiklods: En bil eller motorcykel guider biler forbi arbejdspladsen med lav hastighed. Fordelen ved denne metode er, at bilerne er nødt til at følge lodsens tempo.
- Politikontrol er effektivt og er især anbefalelsesværdigt på strækninger med mange biler, og hvor der normalt køres hurtigt. Det er ressourcekrævende og skal desuden suppleres med de stærekasser, der for længst har bevist, at de kan få bilisterne til at sænke hastigheden og køre mere hensynsfuldt.

- Variable vejskilte er brugt med stor succes ved ombygning af Motorring 3 og er meget udbredt i Frankrig. De kan slukkes ved arbejdstids ophør, og derved undgås det, at der bruges tid på at tildække advarselsskiltene, når der ikke arbejdes.
- ITS (Intelligente TransportSystemer) er en teknologi, der kommunikerer, kontrollerer og bearbejder trafikdata, og som kan regulere trængsel, miljøbelastning og trafik-sikkerhed.

Skal de vejskilte, der bruges i forbindelse med vejarbejde, ligne andre vejskilte? Faren herved er, at bilisterne ikke registrerer dem som noget særligt. Det kan derfor være relevant at se på et andet design og/eller bruge farver, der klare re tilkendegiver, at der nu sker noget usædvanligt. I USA anvendes f.eks. skilte, der er sat på spidsen, orange farver m.v. I flere europæiske lande bruges gult som bundfarve.

Øvrige tiltag kan være:

- Bedre uddannelse af vejarbejdere.
- Udbudskrav om uddannelse af vejarbejdere.
- Autorisationsordning for de byggepladsansvarlige.
- Harmoni mellem vejregler og arbejdsmiljøregler.

Endelig skal der ses på, hvordan vejarbejdet organiseres. Hvordan er koordinationen mellem den offentlige instans, der iværksætter vejarbejdet, entreprenøren, evt. underentreprenører, Arbejdstilsynet og politiet m.v.

Der bør foretages løbende tilsyn med afmærkning, skiltning og beskyttelsesniveauer m.v., da arbejdet ofte ændrer karakter afhængig af vejens beskaffenhed, bevægelighed m.v. Dette tilsyn bør udføres af vejmyndighed, arbejdstilsyn og politi.

I planlægningsfasen skal der tages højde for mulighederne for hastighedskontrol.

Endelig har Arbejdstilsynet indskærpet, at det er arbejdsgiveren, der har ansvaret for, at vejarbejdere kan udføre deres arbejde forsvarligt og uden risiko for at blive påkørt. De vigtigste forholdsregler er her

- at følge vejmyndighedernes regler for afskærmning og skiltning
- at skiltregler ikke altid er nok til at sikre, at vejarbejdet kan udføres sikkert og
- at der laves en arbejdspladsvurdering (APV), inden arbejdet går i gang.

Sanktioner

I betragtning af hvor mange bilister der overtræder hastighedsgrænserne, hvor der er vejarbejde, vil det være relevant at skærpe de sanktioner, der træder i kraft, når fartgrænserne ikke respekteres. Det kan enten være, at det koster flere klip, eller at der bliver nemmere adgang til fradømmelse af kørekort, konfiskation af køretøj m.v.

Skriftlig fremsættelse

Henning Hyllested (EL):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om skærpede sikkerhedsbestemmelser og indførelse af ny teknologi til sikring af asfalt- og vejarbejdere.

(Beslutningsforslag nr. B 79)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.