



Vägen till trafiksäker framkomlighet:

Tänk om ...

Tänk om Sveriges vägnät skulle betraktas som en fast arbetsplats. Då skulle Arbetsmiljöverket antagligen stänga stora delar av detta vägnät för yrkestrafik. Mer än var femte som dött på jobbet de senaste 20 åren har gjort det i vägtrafik. Ingen omständighet är ens i närheten av att vara lika vanlig som vägtrafik när det gäller svåra personskador på arbetstid. I Sverige dör ungefär en person i veckan på sitt jobb, medan tiofaldigt fler blir svårt skadade.

Att missa att skanna en vara på Ica kan ge strängare straff än att vålla dödsolycka för yrkesförare genom farligt dålig utformning av en vägkurva ("feldosering") eller genom att lägga asfalt som blir hal som is på sommaren. Det visar en granskning som tidningen Dagens Arbete har gjort. Tidningen tittade närmare på de domar som Arbetsmiljöverket sammanställt där arbetstagare dött på jobbet. Den som är ansvarig för arbetsmiljön kan dömas för vållande till annans död om någon dör på arbetsplatsen. Hittills har ingen i Sverige fått ett högre straff än villkorlig dom och 60 dagsböter för detta.

Nollvisionen säger att ingen får bli svårt skadad i vägtrafiken. År 2013 ökade antalet svårt skadade med sju procent mot året innan, vilket gav 4 800 svårt skadade i vägtrafik. Motsvarande siffra för järnvägstrafik är 50 svårt skadade på ett år. Jag upplever att detta förhållande är i princip okänt för våra beslutsfattare, av vilka många är upptagna med att diskutera återförstatligande av järnvägsunderhåll och tågtrafik på grund av dess påstådda "farlighet".

Hur ofta diskuteras väghållarens ansvar vid trafikolyckor som skett under tjänsteutövning? Utan sådan diskussion skapas inget tryck på förändring. Utan förändring? Ja, hur ska då förbättring kunna uppstå?

Yrkestrafik är big business. Medlemsföretagen i branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag omsätter så mycket som fyra procent av hela Sveriges BNP. Därtill kommer busstrafiken,

”Nollvisionen säger att ingen får bli svårt skadad i vägtrafik. År 2013 ökade antalet svårt skadade med sju procent mot året innan, vilket gav 4 800 svårt skadade i vägtrafik. Motsvarande siffra för järnvägstrafik är 50 ...

taxi, handelsresanden och så vidare. Hur kommer det sig då att denna jätteindustri kan bedrivas med så stor blodspilla? En av förklaringarna är att vägen inte ses som en del av arbetsmiljön. Därmed utreds sällan brister i vägsäkerhet på liknande sätt som säkerhetsbrister på fasta arbetsplatser.

Tänk om Sveriges vägnät skulle betraktas som en fast arbetsplats. Då skulle vägsäkerheten få ett dramatiskt lyft, det är min djupa övertygelse.

Kör med insidan, Johan

Johan Granlund är till vardags teknikchef inom vägteknik på Sweco. 2013 tilldelades han Nordiskt Vägforums pedagogiska pris.



Svensk Åkeritidning har nu fasta krönikörer.

Årets jättegång är Christel Tjomsland – den skrivande föraren med foten i företagavärlden, Johan Granlund – en av landets mest framstående vägexperter och sist men inte minst Marilyn Bellman – storåkaren som blev ledarskapskonsult!