



Säkerhets- och arbetsinstruktion för arbete på väg



Innehåll

Inledning	3
Roller.....	3
Riskbedömning	4
Inledande riskbedömning vid insats.....	4
Fortsatt riskbedömning vid insats	4
Alarmering och framkörning	4
Stöd för bedömning vid larmhantering	4
Annan åtgärd.....	5
Framkörning	5
Ensamarbete	5
Etablering på skadeområdet.....	5
Skydd av skadeområdet.....	5
Avspärrning av väg	5
Samverkan	5
Arbete inom skadeområdet.....	6
Zonindelning.....	6
Personlig skyddsutrustning.....	7
Risk för brand och utsläpp av farliga ämnen.....	7
Arbete med eller i närheten av vajerräcke i spänn	7
Avetablering på skadeområdet.....	8
Referenser	8



Inledning

Syftet med denna säkerhets- och arbetsinstruktion är att beskriva hur Räddningstjänsten Syd ska arbeta för att upprätthålla en god arbetsmiljö vid arbete på väg i samband med trafikolyckor. Den gäller för alla typer av vägar men med särskilt fokus på europavägar, riksvägar, länsvägar samt jämförbara vägvägsnitt. Instruktionen ska läsas och tolkas som en grundriktning men kan frångås om särskilda skäl finns.

Instruktionen är i vissa delar allmänt hållen gällande metodik och är därför kompletterad med en metodbeskrivning som hanterar arbete på väg. I denna finns mer detaljerade beskrivningar för exempelvis utrustning av fordon, metod för avspärning, trafikdirigering etc.

Roller

Larmbefäl

Larmbefälets uppgift är att tolka uppgifterna i inkommande samtal och utifrån dessa anpassa utalarmeringen så att såväl räddningsarbete som avspärning kan hanteras. Larmbefålet ska vidare söka information om det finns särskilda risker och ge förslag på hur dessa kan hanteras. Exempel på detta är förslag på lämplig färdväg, information om fordon med särskilda risker eller bedömning huruvida ensamarbete (se under rubriken ”Ensamarbete”) kan initieras.

Inre Befäl

Initialt värderar inre befäl den av larmbefålet utförda bedömning gällande bemanning, resurs etc. Efter det inledande skedet kommer inre befäl att kontinuerligt utföra en övergripande riskbedömning för insatsen, överpröva den riskbedömning som görs på skadeplatsen samt dokumentera den samlade riskbedömningen. Inre befäl utser vilken arbetsledare som är insatschef.

Insatschef

Insatschefen ska utforma insatsens inriktning med hänsyn till hjälpbehov, tillgängliga resurser samt den riskbild som råder. Detta innebär att skapa en skadeplatsorganisation där varje arbetsledare känner till sin uppgift och eventuella restriktioner kopplade till de risker som finns. Insatschefen ansvarar för att utföra en samlad riskbedömning samt meddela inre ledning om denna för dokumentation. Insatschefen har ett särskilt ansvar att kommunicera med samverkande organisationer.

Arbetsledare

Inledningsvis utförs riskbedömningen av första arbetsledare (normalt styrkeledare) på plats vilket inte nödvändigtvis behöver vara utsedd som insatschef. Första arbetsledare på plats förväntas agera så som insatschefen hade gjort. I den fortsatta insatsen ska varje arbetsledare på plats kontinuerligt följa upp och utvärdera den beslutade riskbedömningen inom sitt tilldelade arbetsområde.

Losstagningsledare

Losstagningsledaren beslutar tillsammans med sin arbetsledare om metod och teknik i samråd med ambulanssjukvården. Därefter är losstagningsledarens uppgift att styra arbetet i het zon.

Säkerhetsman

En eller flera säkerhetsmän ska finnas vid en trafikolycka och deras uppgift är att säkerställa skyddet i den direkta närheten kring olyckan, ex skydd mot uppkomst av brand. Närmsta arbetsledare beslutar vilken skyddsutrustning säkerhetsmannen ska vara klädd i.

All personal

All personal oavsett uppgift har ett ansvar att använda den skyddsutrustning som arbetsgivaren tillhandahåller. Användning av säkerhetsbälte är självklart viktigt med tanke på att vi kan förvänta oss störningar i trafiken i samband med trafikolyckor. Det är även varje persons ansvar att efterfråga beslutad riskbedömning om detta upplevs oklart. Vid inträffad personskada eller fara för personskada ska detta meddelas närmsta arbetsledare omedelbart för vidare hantering.



Riskbedömning

Riskbedömning vid arbete på väg ska göras kontinuerligt för att säkerställa en god arbetsmiljö på olycksplatsen. Det finns olika förutsättningar att göra en heltäckande riskbedömning i olika skeden under en insats varför förväntningarna på utförda riskbedömningar beskrivs nedan.

Inledande riskbedömning vid insats

I inledningsskedet av en händelse är en rad olika faktorer som påverkar säkerheten okända eller otydliga. Det medför att den inledande riskbedömningen till viss del måste baseras på igenkänning och rutiner. En del av dessa rutiner beskrivs i detta dokument och gäller exempelvis avspärning, ensamarbete, skyddsutrustning, arbete med vajerräcke etc. De viktigaste delarna i den inledande riskbedömningen är att identifiera:

- Hjälpbehovet för skadedrabbade på plats
- Behov av att spärra av vägavsnittet
- Risk för brand
- Typ av fordon som är inblandade och risker förknippade med dessa eller deras placering, alternativa drivmedel, risk för glidning, instabilitet etc.
- Vajer i spänn

Fortsatt riskbedömning vid insats

Kraven på riskbedömningen ökar efter hand som insatsen organiseras och arbetet påbörjats. En riskbedömning bygger på följande:

- Informationsinsamling
- Identifiera riskkällor och vem som kan påverkas av dessa
- Uppskatta konsekvensen av riskkällorna
- Värdera risken, hur sannolikt är det och vad är konsekvensen
- Föreslå åtgärder och värdera effekten av dessa

Alarmering och framkörning

Genom en korrekt larmhantering och genomtänkt framkörning skapas förutsättningar för en god arbetsmiljö tidigt under förloppet.

Stöd för bedömning vid larmhantering

Larmbefäl och inre befäl ska vara generösa i sin bedömning huruvida åtgärder ska initieras från räddningstjänsten eller ej. Vid misstanke om risk för följdolyckor, saneringsbehov eller oklara omständigheter i övrigt bör en eller flera enheter larmas för bedömning och säkring av olycksplatsen. Denna princip är särskilt viktig på olycksdrabbade vägavsnitt och vägar med hög hastighet.

Vid trafikolyckor kan det krävas extra resurser för avspärning i syfte att skapa en säker arbetsplats. Det är därför viktigt att antalet och typen av larmade enheter medför att vi kan hantera både arbetet med att hjälpa skadedrabbade och arbetet med att spärra av olycksplatsen.

I de fall trafikolyckor inträffar på vägar med ökad risk för följdolyckor (ex. tät trafik, olycksdrabbat vägavsnitt, hög hastighet) eller om larmbefäl/inre befäl gör bedömningen att det finns utökat behov av att utföra riskbedömning samt säkerställa god samverkan bör yttre befäl larmas som insatschef.



Annan åtgärd

I de fall larmbefäl/inre befäl fattar beslut om att inte skicka räddningsenheter till en händelse på väg bör detta kommuniceras tydligt med Polis och ambulanssjukvården.

Framkörning

Arbetet med att skapa en säker arbetsmiljö börjar redan under framkörning till skadeområdet. Genom att hålla samman de uttryckande fordonen samt ta upp samtliga körfält kan vi redan innan vi är framme på skadeplatsen undvika att fler fordon kan passera och i värsta fall involveras i olyckan.

Ensamarbete

För enheter bemannade med en person, exempelvis, FIP och befälsheter är grundinriktningen att dessa inte bör åka fram till trafikolyckor på vägar med hastigheter överstigande 60 km/h om inte situationen medger eller kräver detta. Om ensamarbete bedöms lämpligt bör detta kommuniceras med larmbefäl/inre befäl för gemensam riskbedömning.

Situationer som medger att ensamarbete kan accepteras är exempelvis om köer i trafiken gör att påkörningsrisken är liten, om det är en mindre väg med begränsad trafik och god sikt eller om det framförda fordonet är avsett för avspärrning av väg och väger mer än 15 ton. Situationer som kräver ensamarbete är då skadedrabbade bedöms befinna sig i livshotande situation och där enhetens insats kan komma att vara avgörande.

Etablering på skadeområdet

Skydd av skadeområdet

Skadeområdet bör så tidigt som möjligt skyddas från påkörning genom att placera ut fysiska hinder (skyddsfordon/barriärfordon). I första hand bör tunga fordon (vikt över 15 ton) nyttjas för att skapa så bra skydd som möjligt mot påkörning. Personal bör ej uppehålla sig i eller omkring skyddsfordon.

Avspärrning av väg

Vid arbete på väg kommer räddningstjänsten att spärra av det aktuella vägvägsnittet för att uppfylla följande syfte:

1. Varna trafikanter
2. Skydda skadeområdet från påkörning
3. Vägleda trafikanter

Grundinriktningen är att det olycksdrabbade vägvägsnittet hålls "helt avspärrat" i det inledande skedet för att skapa förutsättningar att överblicka skadeområdet, göra riskbedömningar och på ett säkert sätt kunna prioritera räddningsinsatsen. Då en väg spärras av ska detta tydligt meddelas via tilldelad RAPS som information till förstärkande enheter och samverkande aktörer.

Polisen bör i möjligaste mån hantera trafikdirigering men i brist eller väntan på Polis kan räddningspersonal dirigera trafik om detta efter utförd riskbedömning kan ske på ett säkert sätt.

Om ett eller flera körfält öppnas upp för trafik ska en dokumenterad riskbedömning utföras. Riskbedömningen bör ske i samverkan med övriga organisationer på plats och utföras av ansvarig arbetsledare från respektive organisation.

Samverkan

Räddningstjänsten har ett samordningsansvar för arbetsmiljön på olycksplatsen så länge räddningstjänst enligt Lagen om skydd mot olyckor råder. Detta ansvar tar vi genom att kommunicera utförda riskbedömningar med samverkande parter. Insatschef, sjukvårdsledare samt ansvarig Polis ska om möjligt träffas fysiskt för att stämma av utförd riskbedömning samt övriga inriktningsbeslut för att hantera olyckan.



Arbete inom skadeområdet

Zonindelning

Vid arbete på väg bör en zonindelning utföras där riskerna med påkörning vägs in. Denna beror på ett antal parametrar så som hastighet, typ av skyddsfordon, väglag etc. Följande begrepp nyttjas:

Förbjuden zon

Med förbjuden zon avses områden som inte får beträdas av personal. Detta är normalt vägbana utan avspärning eller då inga hastighetsreducerande åtgärder vidtagits. Det kan även vara områden där det föreligger särskilda risker, ex. vajer i spänn eller utsläpp av farligt ämne.

Het zon

I het zon föreligger förhöjd risk och personal bör inte vistas här mer än nödvändigt. Med hänsyn till de risker som identifieras kan personal vara tvungen att använda särskild personlig skyddsutrustning och vara särskilt vaksamma på omgivningsrisker så som trafik.

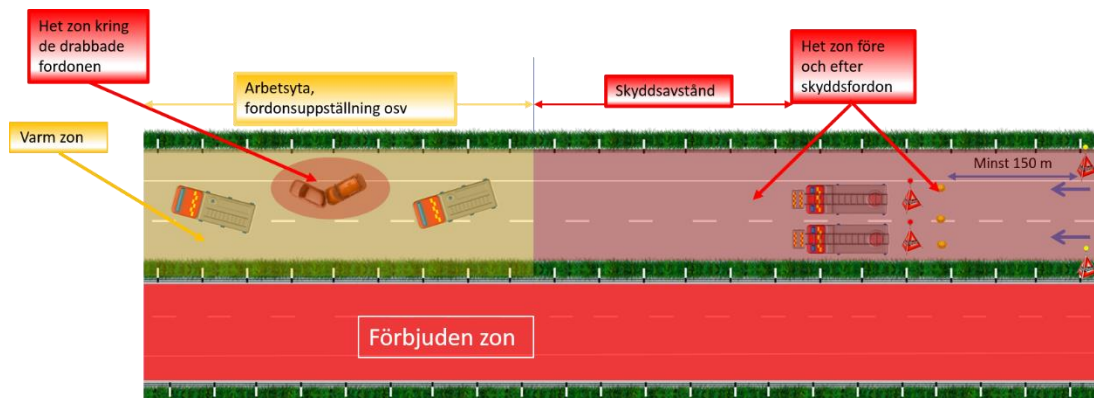
Varm Zon

I varm zon föreligger viss risk för påkörning och det är väsentligt att all personal har korrekt skyddsutrustning. Allt arbete på väg betraktas som minst varm zon, detta gäller även vägren.

Kall Zon

I samband med arbete på väg räknas kall zon som de ytor som normalt inte trafikeras. Detta är exempelvis sidan om vägen i terrängen. I kall zon krävs ingen särskild skyddsutrustning.

Ex. på zonindelning.





Personlig skyddsutrustning

Med personlig skyddsutrustning avses sådan utrustning som är avsedd att bäras eller hållas av en person till skydd mot en eller flera risker som skulle kunna hota dennes säkerhet eller hälsa under arbetet. Det är varje arbetstagares skyldighet att använda tillhandahållen skyddsutrustning.

Zon	Personlig skyddsutrustning
Varm	<p><i>Minst följande skyddsutrustning ska användas:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Varselklädsel i enlighet med standarden EN 471 (Skyddsklass 2) alternativt EN-ISO 20471 (skyddsklass 2) som används i kombination med larmställ. Yttre befäls larmkläder och styrkeledare varselväst uppfyller standarden och behöver inte kompletteras.• Knäppt hjälm (EN 443 eller motsvarande)• Skyddskor med spiktrampskydd och tåskydd (skyddsklass S3 eller S5 enligt SS-EN 15090:2012).
Het	<p><i>Vid arbete med fordon och patienter ska följande skyddsutrustning användas beroende på uppgift:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Skyddshandskar (mot blodsmitta, kroppsvätska etc...)• Arbetshandskar (skydd mot skärskador, brand, värme)• Skyddsglasögon eller visir (t.ex. skyddsklass EN 166 klass 1FT eller högre) <p>Vid vissa arbetsmoment kan ytterligare skyddsutrustning vara nödvändig och behov av detta beslutas av respektive arbetsledare. Detta kan exempelvis vara andningsskydd eller dammfilter.</p>

Risk för brand och utsläpp av farliga ämnen

Vid trafikolyckor finns det en ökad risk för brand och övriga utsläpp av farliga ämnen från de inblandade fordonen. För att säkerställa arbetsplatsen ur denna aspekt ska det finnas en eller flera säkerhetsmän. För att skydda mot brand ska säkerhetsmannen dels undersöka olycksplatsen och dels göra förberedande åtgärder för att effektivt kunna hantera en uppkommen brand.

I samband med framkörning/etablering på skadeområdet bör kontroll av fordonens drivkälla kontrolleras då detta kan komma att påverka riskbedömningen beroende på fordonets egenskaper.

Arbete med eller i närheten av vajerräcke i spänn

Vajer i spänn där det inte finns några hotade personer ska inte kapas, lyftas eller hanteras på annat sätt av räddningspersonal. Istället ska Trafikverket informeras så att de kan hantera vajern.

Vajer i spänn där det finns personer med hjälpbehov i riskområdet ska hanteras mycket försiktigt. Inledningsvis ska riskområdena identifieras och om möjligt sker insatsen utanför dessa. I samråd med sjukvårdsledaren bör metod för uttag väljas för att exponera personal så lite som möjligt. Om en spänd vajer måste hanteras i en livräddande situation ska detta ske med stor försiktighet och i första hand genom att avlasta vajern.

En vajer i spänn får aldrig lyftas av från stolparna.



Avetablering på skadeområdet

Grundinriktningen är att det olycksdrabbade vägvagnsnitt hålls ”helt avspärrat” under det skede då insatsen avslutas. Detta innebär att i de fall vägen varit ”delvis avspärrad” bör den spärras av helt under tiden avspärrningsmaterial plockas samman och räddningsfordon lämnar platsen.

Räddningseenheter som lämnar skadeområdet bör ha varningsljus samt blåljus aktiverat tills dess att fordonet är uppe i för vägvagnsnittet föreskriven hastighet.

Innan vägen öppnas för trafik ska en riskbedömning utföras i samverkan med övriga organisationer på plats. Vid bedömningen om räddningstjänstens insats bör behovet av avspärrning inte bara grunda sig på räddningstjänstens behov då det finns tillfällen där vi kan behöva bistå samverkande aktörer med avspärrning även då räddningsarbetet är avslutat.

Räddningstjänsten/inre befälet har ett samordningsansvar för arbetsmiljön på olycksplatsen så länge räddningstjänst enligt Lagen om skydd mot olyckor råder. När räddningstjänst avslutas ska insatschefen överlämna samordningsansvaret till annan organisation på plats, detta är speciellt viktigt vid t ex ett längre bärgningsarbete.

Referenser

Säkerhet i vägtrafikmiljö, MSB
Ensamarbete, AFS 1982:3