

## Sommarskador

### Snabellagning

Ett antal av trafikskadorna har under året varit att hänföra till lagningsarbeten med tekniker som innefattar ett överskott av grus, såsom vid snabellagning. För att öka trafiksäkerheten och för att undvika att trafikanter drabbas av skador som i vissa fall kan bli mycket kostsamma är det viktigt att varna vid dessa arbeten.

Det saknar betydelse för vår skadeståndsbedömning om det i avtalet mellan Trafikverket och anlitad entreprenör inte finns något uttalat krav på skyltning annat än på utförande fordon. Vid bedömningen prövar vi om entreprenören gjort det som rimligen kan krävas för att undvika skada.

Varningsmärken för stenscott bör sättas upp på sträckor med hastigheter från 80 km/tim, då risken för stenscott ökar vid högre hastigheter och kanske framförallt vid möte med tyngre fordon. På sträckor med hastighetsbegränsning upp till 70 km/tim görs en bedömning från fall till fall. Det som då kan få betydelse är frekvensen av lagningar, om lagningarna finns i korsningar, cirkulationsplatser eller kurvor samt även ADF för sträckan i fråga. Med tanke på tvåhjuliga fordon bör varningsmärke för "slirig vägban" sättas upp där det finns risk för omkullkörning.

*Standardbeskrivning för Grundpaket drift (SBD) daterad 2010-11-10, avsnitt 82.5*

### Varningsmärken i kombination med hastighetsnedsättning

Ett fordon's hastighet ska alltid anpassas efter rådande förhållanden. Vi har konstaterat att många skador ändå har uppstått på sträckor med varningsmärken. Det är därför vår uppfattning att en kombination av varningsmärken och nedsatt hastighet skulle få en betydligt större effekt på trafikanternas beteende och skadornas omfattning. Det kan tilläggas att det även kan ha en viss betydelse vid en eventuell vårdslöshetsbedömning. Vi rekommenderar därför att hastigheten sätts ned i betydligt fler fall än vad som sker idag. Exempel på arbeten där skaderisken blir betydligt lägre på grund av nedsatt hastighet är bland annat vägarbeten som medför risk för stenscott, förstärkningsarbeten där trafiken under en period går på grovt stenmaterial och avgrävningar av beläggningen på grund av exempelvis trumbyten.

Regler om när hastigheten, genom en föreskrift, kan sänkas framgår av Trafikförordningen (1998:1276) 10 kap 14 § p 7 avsnitt c. I princip gäller att om väghållaren finner det motiverat kan hastigheten sänkas när risk för skada föreligger. Det är alltså upp till både väghållaren och entreprenören att bedöma om hastigheten bör sänkas. Då hastighetsföreskrifter numera behandlas i det webbaserade handläggningssystemet FIFA borde det varken vara svårt eller speciellt tidsödande att sänka hastigheten i samband med vägarbeten som medför stor risk för skada.

När det gäller de krav som ställs i kontrakten mellan entreprenören och Trafikverket har vi fått uppfattningen att kraven gällande varningsskyltning ser väldigt olika ut. Vissa entreprenörer har krav på varningsskyltning i kontrakten och andra inte. När vi på juridiska avdelningen ska fatta ett beslut i ett ärende där någon trafikant skadat sitt fordon i samband med snabellagning måste vi bortse från de eventuella skrivningar som finns i olika kontrakt. Vi kan bara göra en juridisk bedömning och frågar oss; Var det vårdslöst av entreprenören att inte varningsskylta på sträckan? Borde entreprenören ha förstått att det lösa gruset efter snabellagningen utgjorde en fara för trafikanter i just det här fallet?

Någonstans måste man dra gränsen mellan där det inte är nödvändigt med varningsskyltning och där det verkligen är befogat att skylta om vägens skick. Ansvaret för att avgöra behovet av skyltning ligger givetvis på entreprenörerna själva. I den största delen av skadeärendena har varningsskyltning använts där det varit befogat men i en del ärenden varje år används ingen skyltning alls med hänvisning till att några sådana krav inte finns med i kontraktet med Trafikverket.

Med grund i den vårdslöshetsbedömning som görs kan man säga att varningsmärken för stenscott bör sättas upp på sträckor med hastigheter från 80 km/tim och däröver då risken för stenscott ökar vid högre hastigheter och kanske framförallt vid möten med tyngre fordon. Vid gällande hastighet 70 km/tim och därunder görs en bedömning från fall till fall. Det som då kan få betydelse är frekvensen av lagningar, om lagningarna finns i korsningar, cirkulationsplatser eller kurvor samt även ADT för sträckan i fråga. Med tanke på våra tvåhjuliga fordon bör varningsmarke för "slirig väg bana" sättas upp där risk för omkullkörning finns.

Se SBD 82.5.

### Varningsmärken i kombination med hastighetsnedsättning

Vi har konstaterat att trafikanter fått sina fordon skadade vid ett stort antal tillfällen där varningsmärken för både vägarbetsområde och stenscott har varit uppsatta men där hastigheten inte satts ned. Även om det är så att hastigheten ska anpassas efter omständigheterna så är det vår bestämda uppfattning att kombinationen med varningsmärken och nedsatt hastighet skulle få en betydligt större effekt på trafikanternas beteende och skadornas omfattning. Det kan tilläggas att det även kan ha en viss betydelse vid en eventuell ansvarsbedömning.

Vi rekommenderar därför att hastigheten sätts ned i betydligt fler fall än vad som sker idag. Exempel på arbeten där skaderisken blir betydligt lägre på grund av nedsatt hastighet är bland annat vägarbeten som medför risk för stenscott, förstärkningsarbeten där trafiken under en period går på grovt stenmaterial och avgrävningar av beläggningen på grund av exempelvis trumbyte.

Regler om när hastigheten, genom en föreskrift, kan sänkas framgår av *Trafikförordningen (1998:1276) 10 kap 14 § p 7 avsnitt c*. I princip gäller att om väghållaren finner det motiverat kan hastigheten sänkas när risk för skada föreligger. Det är alltså upp till både väghållaren

2009

- TBv/bel 2006, mall för upphandling av beläggningsarbeten, avsnitt F4.13.2

## Varningsskyltning vid snabellagning

När det gäller de krav som ställs i kontrakten mellan entreprenören och Vägverket samt skrivelser i olika driftområdens FSB så har vi fått uppfattningen att kraven gällande varningsskyltning vid snabellagning ser väldigt olika ut. Vissa entreprenörer har krav på varningsskyltning i kontrakten och andra inte. När vi på juridiska ska fatta ett beslut i ett ärende där någon trafikant skadat sitt fordon på grund av löst grus från snabellagning så måste vi bortse från de eventuella skrivningar som finns i olika kontrakt. Vi kan endast göra en juridisk bedömning med grund i Skadeståndslagens 3 kap 1 §, som reglerar fel och försummelse hos de entreprenörer som Vägverket anlitar. De frågor vi ställer oss är bl.a.: Var det vårdslöst av entreprenören att inte varningsskylta på sträckan? Borde entreprenören ha förstått att det lösa gruset efter snabellagningen utgjorde en fara för trafikanter i just det här fallet?

Någonstans måste man dra gränsen mellan där det inte är nödvändigt med varningsskyltning och där det verkligen är befogat att skylta för att upplysa trafikanterna om vägens skick. Ansvaret för att avgöra behovet av skyltning ligger givetvis på entreprenörerna själva. I det stora antalet skadeärenden så har också varningsskyltning satts upp där det är befogat men i ett mindre antal ärenden varje år så används ingen varningsskyltning alls med hänvisning till att några sådana krav inte finns med i kontraktet.

Med grund i den vårdslöshetsbedömning som vi gör kan man säga att varningsskyltning för stenscott bör sättas upp på sträckor med hastigheter över 70 km/h, då risken för stenscott ökar vid högre hastigheter och kanske framförallt vid möte med tyngre fordon. Vid gällande hastighet 70 km/h görs en bedömning från fall till fall där frekvensen av lagningarna och ÅDT på sträckan får betydelse.

Med tanke på tvåhjuliga fordon bör "Varning för slirig vägbanan" sättas upp vid korsningar och i skarpa kurvor där risk för omkullkörning finns.

## Hastighetsnedsättning

Vi har konstaterat att trafikanter fått sina bilar skadade vid ett stort antal tillfällen där varningsmärken för stenscott funnits uppsatta, utan att hastigheten dessutom satts ned. Även om hastigheten i och för sig ska anpassas efter omständigheterna så är det vår uppfattning att kombinationen med varningsmärken och nedsatt hastighet skulle få en betydligt större effekt på trafikanternas beteende och skadornas omfattning. Det kan tilläggas att det även kan ha en avgörande betydelse vid en eventuell ansvarsbedömning.

Vi rekommenderar därför att hastigheten sätts ned i betydligt fler fall än vad som sker idag, framförallt vid vägarbeten som medför risk för stenscott. Regler om när hastigheten, genom en föreskrift, kan sänkas framgår av TrF 10 kap 14 § p 7 avsnitt c. I princip gäller att om väghållaren finner det motiverat så kan hastigheten sänkas när risk för skada föreligger. Det är alltså dels upp till entreprenören och dels upp till väghållaren att bedöma om hastigheten bör sänkas. Formellt är det väghållaren som anger vilken hastighet som ska råda i en TA-plan.

## Handläggningstiderna

---

Vägverket handlägger cirka 3300 trafikskadeärenden per år. Verksamheten är alltså ett av Vägverkets viktiga "skyltfönster" mot omvärlden, varför det är av stor vikt att verksamheten fungerar så smidigt som möjligt. Ett allmänt – och rimligt – krav från de trafikanter som begär skadestånd är att svar lämnas inom skälig tid.

Ibland har vi tyvärr svårt att leva upp till detta, vilket i sin tur relativt ofta beror på att ansvarig entreprenör dröjer med sitt svar till Vägverkets region. Därmed kan inte heller vi på den juridiska enheten lämna besked till trafikanten inom skälig tid.

Vi önskar därför att våra regioner – med hjälp av regionhandläggarna - följer upp svarstiderna från respektive entreprenör, och att regionen kontaktar de entreprenörer som dröjer med svaren längre än vad som kan vara rimligt.

På samma sätt vill vi passa på att vädja till våra entreprenörer om att dessa bemödar sig om att förkorta svarstiderna, eftersom missnöje med långa handläggningstider ytterst drabbar även entreprenörernas "goodwill" bland allmänheten.

## Lagningsarbeten med s.k. snabellagare

---

Endast ett fåtal av trafikskadorna har under det gångna året varit att hänföra till denna kategori. Detta tyder på att användandet av varningsskyltar ökat markant vid denna typ av arbete och det är vi mycket tacksamma för. Vi vill ändå än en gång påminna om vikten av att varna vid dessa arbeten, framförallt för undvikande av de omfattande lackskador som trafikanterna riskerar och som kan resultera i ett regresskrav. Vid snabellagning bör alltså skyltarna "Stenskott" och "Slirig vägbanan" användas frekvent och på vägar med hastigheter över 70 km/h ser vi varningsskyltning som ett absolut krav.

Se även "Säkerhet på väg" IFS 2003:1, bilaga "Regler för säkerhet vid vägarbete och transporter", avsnitt 7.02 resp. 9.01 samt Sverigemall FSB Drift, avsnitt 82.

## Körning på vasst grusmateriel

---

Under året har det vid vissa vägarbeten, framförallt vid infräsning av makadam, varit problem med att trafikanterna fått punkteringar i stor omfattning. När trafik leds in på ett tillfälligt underlag måste materialet vara lämpligt för detta. Om flertalet trafikanter får punkteringar när de passerar ett vägarbete bör man skyndsamt överväga alternativa lösningar samt utvärdera vad problemen berott på för att undvika liknande situationer i framtiden. Ett alternativ kan vara att använda sig av de nya svarta "rekommenderade hastighetstavlorna" för att få trafikanterna att sänka hastigheten och därmed minska risken för punkteringar.

## Asfaltstänk vid beläggningsarbeten

---

Asfaltstänk vid beläggningsarbeten är ett känt och ofta förekommande problem som dessvärre förekommit i stor omfattning även under 2008.

Vid varje beläggningsarbete är det att rekommendera att varningsskylt "Annan fara" med