



Statens vegvesen

Referat

Dato: 18.-19.03.2009
Tid:
Referent: Bjørn Skaar / Pål Hauge

Saksbehandler/innvalgsnr:
Pål Hauge - 22073454
Vår dato: 20.03.2009
Vår referanse:

Nortek arbeide på veg

Møte nr: 1/2009
Sted: Vegdirektoratet, Oslo
Møteleder: Pål Hauge
Til stede: Bjørn Hedén (S), Jan Backman (S), Esko Tuola (SF), Per-Olof Linsén (SF), Iben Louring (DK), Ulrik W. Blindum (DK), Erik Randrup (DK), Bjørn Skaar (N), Pål Hauge (N)
Forfall:
Kopi til:

1 Velkommen

En kort presentasjon av deltagerne.

2 Godkjenning av dagsorden

Godkjent

3 Referat fra forrige møte (Helsingfors, januar 2008)

Per-Olof ga en muntlig redegjørelse for fjorårets møte.
Informasjon om hastighetsreduserende tiltak i form av hump/gupp benyttet i Sverige ønskes til neste møte.

4 Status vegregler/normaler:

Danmark:

* Reviderte regler for arbeid på motorveier:

- Det er nå er tillatt med 25m trailere i Danmark, dette krever mer manøvreringsplass i sjikaner etc
- Flere motorveger med flere enn to felt i hver retning kan kreve

Ansvar / frist

Bjørn H.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

	Ansvar / frist
<p>overhengende skilt/signaler</p> <ul style="list-style-type: none"> – Det er et ønske om mer standardisering av varslingen – Skilt C59 (Generelt oppheving av forbud) kan ikke benyttes, siden det opphever alle forbud på strekningen. Det må skiltes med ny fartsgrense. – Hastighetsmålinger viser at en ”portløsning”, med kjebler på begge sider av det åpne kjørefeltet, bidrar best til redusert hastighet. – Lyspilene i ”porten” skal blinke simultant, dette er fullt mulig med rett teknologi. – TMA settes 50m foran arbeidsområdet, uansett hastighet. Lett å huske! – Egne plasser for mobil ATK langs motorvegene. <p>* Teksttavler ved arbeidssteder skal inneholde kun et fåtall ord for å bli forstått.</p> <p>* Faste trafikkskilt kanselleres med tape.</p> <p>* Midlertidige fareskilt ved f eks et nytt signalanlegg legges på en rektangulær gul bakgrunnsplate.</p> <p>* Nytt skilt: ”Folk på vejen”, i kombinasjon med sone 20 (anbefalt fart).</p> <p>* Innskjerping av at det bare skal være gult blinklys på arbeidskjøretøy når dette er nødvendig pga sikkerheten.</p> <p>* Gult blinkende lys har blitt fjernet fra flere midlertidige skilt for å unngå sjenerende lys og blinding.</p> <p>* Nye krav til blinkende gule lys basert på resultatene fra lysgenerprosjektet.</p> <p>* Forskyvning av kjørefelt uten bruk av oppmerking: For best optisk linjeføring anbefales hindermarkeringer i ytterkurver, og kjebler langs rette strekk og innerkurver. Eksempler fra M3 og M10 på ulik praksis vist. Med god plass gjennom sjikanen, og fareskilt med ”Afstriking mangler”, fungerer det greit uten midlertidig oppmerking.</p> <p>* Det etterlyses eksempler på arbeid i planoverganger. Finnes det nasjonale prosedyrer, regelverk etc? Evt materiale sendes pr e-post!</p> <p><i>Finland:</i></p> <p>* Ny håndbok oversatt til medlemslandenes språk grunnet prosedyrer for ”notification” innen EU. Finnes dermed på svensk og dansk, men ikke norsk.</p> <p><i>Norge:</i></p> <p>* Informasjon vedrørende status på arbeidet med revisjonen av håndbøkene 051 og 062. Felles arbeidsgruppe, samme konsulent for begge bøker. Hittil har arbeidet vært konsentrert om kontrollopplegg, basert på den svenske modellen. Bl a har Søren Carlson og Ola Petterson fra Vägverket deltatt på et møte. Etter vedtak i etatsledermøtet i vegvesenet skal et opplegg testes ut i region midt i 2009.</p>	<p>Alle</p>

Sverige:

* Ny eksempelsamling inndelt i 8 kapitler under utarbeidelse. Man har observert at enkelte eksempler brukes "rått" uten å tilpasse løsningen til det aktuelle stedet.

- Nytt skilt med rekommandert hastighet benyttes ofte.
- TMA skal benyttes ved fartsgrense 70 km/t og ÅDT 2000 i dagens regelverk. Forslag om å øke ÅDT-grense til 4000 ikke godkjent av fagforeningene.
- Det finnes rundt 5-600 TMA i Sverige. Nye enheter skal være testet etter NCHRP 350, 230 godtas ikke lenger.
- Ved intermittert arbeid og bruk av "skylift" må lengre strekninger avstenges.
- Eksempel med "rullende sjikane" med bruk av TMA.
- Brukes f eks miniguard som tversgående sikring skal den ha en vinkel på maks. 6° ut fra gjennomgående kjørefelt.
- Bruk av ATV som ledebil fungerer bra i Sverige.
- Liten trafikkøy, vinklet, fungerer bra ved ledning av trafikk tilbake i rett kjørefelt etter arbeidsområde.

Befaring:

Besøk på riggen til Bjørvikaprojektet, etterfulgt av befaring nede i senketunnelen. Tunnelen forbinder Festningstunnelen med Ekeberg tunnelen, og planlegges åpnet høsten 2010.

5 Aktuelt FoU-arbeide

* Liten aktivitet i Norden. Bør vi spille inn forslag til NMF om aktuelle prosjekter? For eksempel hvordan vi best kan redusere hastigheten gjennom arbeidsområdet.

Alle

6 Øvrige saker/problemstillinger

* Utenlandske arbeidstakere:

- Krav i Sverige om at den ansvarlige skal kunne svensk. Grunnkursing kan skje med tolk.
- Tilsvarende krav i Norge, pluss at trafikkdirigenter skal beherske norsk.
- I Danmark aksepteres nasjonal utdanning, men det skal være en tilstede som kan det danske regelverket.
- Bør vi komme fram til et felles regelverk? Dette krever en juridisk betenkning!
- Dagens praksis beskrives av de enkelte land.

Alle

* Kursing

- Danmark krever minimum todagers kurs for alle som skal arbeide på veg. Kursene kjøres av én vegmann og én politimann. For at kursholderen skal beholde sin godkjenning kreves minimum 5 kurs pr år.
- I Finland er det arbeidsgivers ansvar å besørge kurs i manuell trafikkdirigering, i tillegg til grunnkurs.

- * I Danmark har stålplater med ”gummiføtter” blitt benyttet som fartshinder, med godt resultat.
- * Dekkskift utført på motorveg: Justisministeriet i Danmark har fått anmodning om å innføre krav om bruk av tavlevogn når det utføres dekkskift på trailere på motorvegs skulder/nødspor/vägren, og en lovbestemt grense på 30 minutter for arbeid. Spørsmål: Vil ikke tid på døgnet ha noe å si her?
- * I Finland har både politiet pluss hvilken myndighet som bedriver vegarbeid myndighet til å dirigere trafikken.
- * Krav til vekt på bærer av TMA: I Sverige har fagforeningene stilt krav til en vekt på 10 tonn.
- * Björn H. orienterte om den svenske kontrollvirksomheten:
- *Bestilte kontroller* (der man har observert misligheter) holdes utenfor statistikken over feil/mangler
 - Ved *plassbesøk* gjøres kontroll som vanlig, men det sies bare fra om hvor mye dette ville ha kostet dersom det hadde vært en normal kontroll
 - Viktig å ha en åpen prosess/dialog
 - Tjenestebilen har reflekterende oransje/blått ”battenburg”-mønster på siden og bak. Kan også brukes i det øvrige Norden, uansett eget regelverk vedr reflekterende folie på kjøretøy
 - Kontrollen gjelder ikke bare for om arbeidsvarslingsplanen (TA-planen) er fulgt, det kreves at den også er tilpasset de lokale forholdene
- * Mobilt fartshinder har blitt testet ut i Sverige (VTI), men tvilsomt om det er aktuelt å bruke. Kan lett oppfattes som del av arbeidsredskapen til bæreren, slik at de kjørende lett kan kjøre over i motgående kjørebane ved passering istedenfor å kjøre over hinderet.
- * Løse gummiringer/-puter benyttet som fartshinder, dette synes å fungere ok.

Neste møte: 6.-7. oktober 2009, i Göteborg

Björn H.