

Minnesanteckningar

Datum: 2006-08-31 Beteckning: NORTEK

Datum: 2006-06-01 – 2006-06-02

Plats: Malmö

Närvarande:

Jan-Erik Elg, S
Malin Strasds, S
Morten Hafting, N
Esko Tuhola, F
Erik Randrup, DK

1. Mötet öppnas

Jan-Erik hälsade alla välkomna till Malmö och inledde mötet med att presentera Malin Strasds från Region Mälardalen. Malin kommer fortsättningsvis att vara med som representant för Sverige vid framtida Nortek-möten inom APV.

2. Godkännande av dagordning

Dagordningen godkändes.

3. Godkännande av referat från föregående möte

Esko delade ut protokoll från föregående möte. Referatet godkändes men Erik framförde några mindre synpunkter.

4. Vad är på gång i Sverige

Jan-Erik och Malin visade ett bildspel där de bland annat berättade om bedömningsverksamheten i Sverige. Nytt för i år är ett digitaliserat bedömningsprotokoll som samtliga bedömare i alla sju regioner skall använda. Detta är inte bara en välbehövad effektivisering, utan underlättar arbetet med att ta fram statistik för bedömningsverksamheten från samtliga

regioner i vägverket. All data från bedömningsprotokollet samlas i en databas i varje region, detta kan man sedan använda för att ta ut statistik för hela Vägverket.

Jan-Erik berättade om harmonisering av regelverk och handböcker med anledning av ny Vägmarkesförordning (VMF) nästa år. Idag använder Vägverket IFS 2003:1 (Intern föreskrift: Regler för säkerhet och transporter) som styrande dokument för arbete på väg på statliga vägar.

Projektorganisationen för projektet är ännu inte klart, utan mer information om detta projekt vid nästa Nortek-möte i Norge.

5. Vad är på gång i Norge?

– Handbok

Morten berättar om Norges ny handbok för arbete på väg, föreskrifterna gäller i alla kommuner från 1 juni, 2006, med en övergångstid på 6 månader. Handboken finns att ta del av på deras hemsida www.vegvesen.

Morten berättar om hur arbetet med handboken gått till.

I handboken finns tekniska beskrivningar, bestämmelser för hur skyltar skall se ut m.m. Olika delar av handboken är påskrivna från olika organisatoriska nivåer.

– Flourecerande skyltar med gulgrön färg vid arbete på väg

Morten berättade om deras flourecerade skyltar som är gulgröna till färg. I tryck ser färgen ut som den färg som Sverige använder, men färgen är alltså mer gulgrön. Alla skyltar har inte flourecerande gulgrön färg, utan det är endast vid arbete på väg. Norges fasta hastighetsskyltar har annars vit bakgrundsfärg. Morten berättade att de gulgröna flourecerande hastighetsskyltarna fått en mycket positiv respons från yrkesarbetarna, de tycker färgen bidrar till att trafikanterna visar mer respekt och sänker hastigheten. Morten tror sig veta att denna färg är bättre flourecerande än den svenska gula flourecerande färgen.

Det står inskrivet i en föreskrift att dessa flourecerande skyltarna med gulgrön färg endast får användas vid vägarbete.

Morten berättade att juristerna innan remiss ville att endast vägarbetstavlan skulle vara gulgrön, men så blev det inte, utan alla andra skyltar vid arbete på väg skulle vara flourecerande med gulgrön färg.

– Bedömningsverksamhet

I Norge saknas ett ordentligt bedömningsprotokoll (kontrollschema), då de inte har en tydlig bedömningsverksamhet. Morten berättade att de jobbar mot att det skall fungera som i Sverige.

- Det finns ett kapitel för bedömningsverksamhet, men det är mest med för att visa att det finns med i tankarna.
- **Utbildning** I Norge är utbildning för arbete på väg 3 tim, vilket Morten tycker är lite. I handboken finns därför inskrivet att beställaren kan kräva mer utbildning av vissa.
 - **Hemsidan** Morten berättade att allmänheten kan maila frågor om handboken. Dessa svaras fortlöpande och svaren läggs sedan ut under aktuellt kapitel med svar på hemsidan.

Jan-Erik vill diskutera handboken närmare när projektgruppen för arbete på väg (Sverige) kommer och hälsar på i Norge.

- 6. Vad är på gång i Danmark?** Danmark har också röd och vit bakgrundsfärg på sina skyltar. Erik anser inte den reflex som Norge använder är den optimala färgen för nattsituation. Erik menar att denna reflex dämpas då trafikanten närmar sig skylten och att skylten har högst intensitet på längre avstånd. Erik ser fördelar med att ha en egen färg för skyltarna för arbete på väg, men är oenig i materialfrågorna.

- **Elektroniska klapptavlor** Erik berättade om klapptavlor som ger ökad säkerhet för yrkesarbetare på vägen. Med endast ett knapptryck öppnar och stänger man skylten. Yrkesarbetarna behöver inte gå fram och tillbaka på motorvägen, utan detta gör det mer säkert för dem. Enligt Erik är entreprenörerna nöjda med försök som genomförts. Dessvärre tål inte skyltarna snöröjning speciellt bra. Erik väntar på att någon skall starta produktion av dessa skyltar. Danska vägverket samarbetar med Dalusion, Siemens och MT hojgaard. Jan-Erik undrar om det danska vägverket vanligtvis utvecklar produkter själva eller med samarbetsparter. Erik svarar att de gör det om de ser behovet, då vill de lösa problemen.
- **Handbok** Erik tror att deras handbok är färdigreviderad om två månader. När den är färdig mailar han den till samtliga.
- **Hemsida** Erik berättade att han upptäckt ett nytt vägmärke på Sveriges hemsida www.vv.se. Det var vägmärke: nöduppställningsplats och skall införas det även i Danmark.

7. Barriär – Krocktester

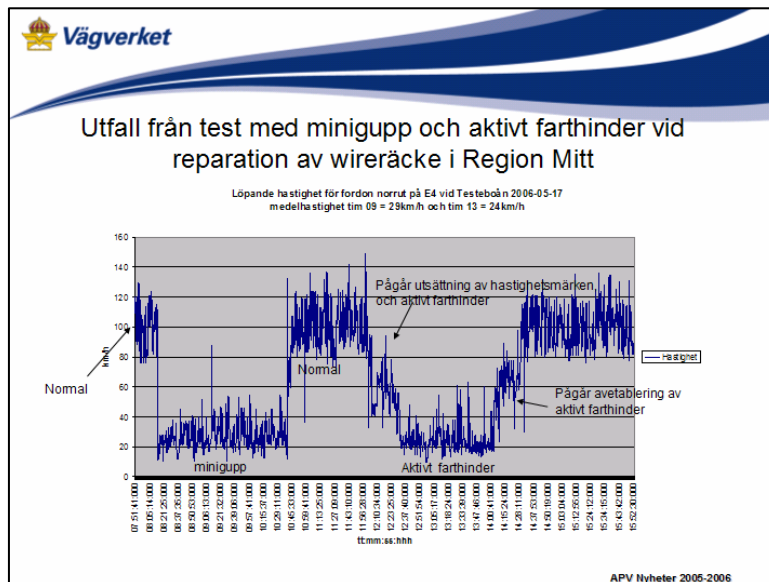
Erik anser att barriär och markeringsskärmar krävs vid regn och dåligt väder, speciellt i skarven barriär och vägen. Erik har noterat att man ser barriär mycket dåligt under broar. Erik vill ha en skärm som är vinkelrät på barriär. Danmarks krav är inte exakt, olika lösningar finns. Alla är eniga vid bordet om ovarsagt.

Erik berättade att polisen lägger ut gupp vid olyckor, för att få ner hastigheten för trafikanterna.

Jan-Erik berättade om att minigupp används i Sverige.

I bildspelet visade Jan-Erik hur effektivt mätningen visade sig vara.

Hastigheten sjönk, se bild nedan.



Jan-Erik berättade om att man planerar krocktester för att utveckla en ny metodbeskrivning (VVMB 351).

Norge var intresserade av att medverka i Linköping för krocktester med buffert. När det blir dags får samtliga en förfrågan om att vara med.

Finansiering för tester av barriärer och buffert tror Morten att Norge kan hjälpa till med, han ser positivt på samarbete inom nordnorden. Erik tror inte Danmark kan det idag, med tanke på ny organisation. Vill gärna men det går inte.

Finland har inga pengar att bidra med. Esko skall fråga. Tycker samarbete i framtiden låter intressant.

8. Krysset – Vad skall det betyda?

Jan-Erik tycker vi skall ta ett nordiskt beslut om vad krysset skall betyda. I Sverige har man börjat använda det, trots att det inte finns någon betydelse definierad eller att det är ett godkänt märke att använda. Diskussioner pågår och ett beslut kommer i VMF-projektet.



I Danmark får man använda krysset utanför körbana, men aldrig på körbana.

Morten berättade att man inte får använda krysset på vägmärkesvagnar eller fordon i Norge.

Esko berättade att man inte får använda det vita krysset i Finland.

9. Vad är på gång i Finland?

Esko berättade att stora delar av deras regelverk i Finland är idag mycket gammalt. Därför påbörjades i mars 2006 ett arbete med att förnya de ca 80 sidor som behöver förnyas. Detta väntas bli klart till maj 2007.

Enligt Esko saknas många delar i deras regelverk, som beläggning, vägmarkering, vägbelysning, trafikvakt, nya arbeten på motorväg, broreparation, ramper.

Esko berättar om ett test med släp, TMA- hiss, lyft en korg som lyfts med en person. En man kan själv använda hissen med eget TMA-skydd.

– Utbildning

Esko berättar att de har ca 200st lärare som utbildar i grundkursen, som är 8 tim med test. För ansvariga arbetsledare måste de gå en 16 tim lång kurs, precis som i Sverige.

10. 2+1 väg

Jan-Erik berättar om ett stort möte i Sverige angående 2+1 vägar, där man skall diskutera reparationskostnaderna vid dessa sträckor. Uppskyltningen för reparationer är ca 60% av den totala kostnaden. Jan-Erik önskar åsikter från de övriga. Erik menar att det inte får kosta för mycket, men att det skall vara hög säkerhet för trafikanterna och de som arbetar vid vägen. Esko tycker att mycket ansvar läggs på entreprenörerna. Morten understryker vikten av säkerhet vid dessa arbeten, men att han håller med om att det inte får kosta för mycket.

11. GPS

Snabbinfo från Mårten om gps-info från vägdatatabank innan mötet avslutades.

12. Nästa möte

Nästa möte beslöt hållas i Oslo den 24-25 oktober 2006.