

Mødenotat

NORTEK-vejarbejde møde i København, 28-29. april 2015

Deltagere:

Jan Backman, Sverige
Pär Englund, Sverige
Tapio Syrjänen, Finland
Morten Hafting, Norge
Ulrik Sillesen, Danmark
Ulrik Blindum, Danmark

Afbud:

Risto Lappalainen, Finland
Per-Olof Linsén, Finland
Øystein Buran, Norge

Godkendelse af referat fra sidste møde i Helsinki

Der foreligger ikke et referat fra sidste møde.

Godkendelse af agenda

Agendaen blev godkendt.

Nyt om de enkelte landes regelværk

Sverige

I Sverige anvendes ikke længere TA-planer i stedet skal entreprenøren overholde de i kontrakten nævnte funktionskrav. Det giver bl.a. den udfordring af entreprenøren ikke altid vælger en løsning der både er til gavn for ham og for trafikanterne.

Det besværliggør arbejdet for kontrollanterne, fordi de nu skal ind i de enkelte kontrakter for at se, om entreprenøren overholder det anførte. Desuden vil vejafmærkningen ved samme type arbejde blive forskelligt.

Trafikverket har ikke ansvaret for arbejdsmiljøet kun for trafikanterne.

Trafikverket fjerner eksempelsamlingen for TA-planer fra sin hjemmeside 1. juni 2015.

Repræsentanterne oplyste, at de tager på en studietur til Tyskland i maj for at få inspiration fra tyskerne til at skrive udbudsmateriale, nu, hvor der skal skrives mere, når ikke man har forskrifter at gå ud fra.

På mødet var en diskussion om, at vejafmærkning burde udbydes selvstændigt, så man undgår at budgetoverskridelser andre steder i en kontrakt ikke betyder, at man slækker på vejafmærkningen.

I flere af de nordiske lande er der stadig flere udenlandske arbejdere. I Norge er det et krav, at en person, som varetager visse funktioner, kan tale norsk.

Arbejdsmiljøverket i Sverige har krævet brug af TMA til andre opgaver end vejarbejde.

Finland

Der arbejdes for tiden med forbedret synlighed af maskiner bl.a. med gule blink og reflekser på køretøjerne.

Det er fortsat et problem, at der ikke er så mange TMA'er til rådighed i Finland. På trods af det oplever man oftere, at entreprenører anvender TMA, selvom det for det pågældende arbejde ikke er et krav.

Norge

Vejdirektoratet har fokus på hjemmelsgrundlaget. Arbejdsvarslingen har udviklet sig gennem årene og mere er kommet til fx kurser.

Der arbejdes på et kvalitetssystem hvori resultaterne fra kontroller på vejene indberettes til.

Der arbejdes ligeledes på en formaliseret måde for, hvordan man stopper et vejarbejde og så man gør det ens, uanset hvem der er behandler sagen som skiltemyndighed.

Den norske repræsentant foreslog, at vi fik beskrevet, hvorledes man opfatter skiltemyndigheden i de nordiske lande.

Fra dansk side blev det bemærket, at politiet skal give samtykke (godkende) vejafmærkning der omfatter; hastighedsskilte, trafiksignaler, standsning og parkering, ubetinget vigepligt i vejkryds samt ensrettet færdsel. Begrundelsen for dette er, at det er politiet, som skal håndhæve disse restriktioner over for trafikanterne.

Der skal ikke i de øvrige nordiske lande indhentes samtykke fra politiet.

Problemstillingen omkring anvendelse af trafikværn på grusveje blev også drøftet. Dette finder sted i Sverige og Norge, men ikke ofte i Danmark. For nærværende henvises til udtalelse fra leverandøren.

Danmark

I Danmark er en opdatering af Håndbog om afmærkning af vejarbejder igangsat og forventes at være færdigt ultimo 2016. Opdateringen vil ligeledes omfatte standard afmærkningsplanerne.

Der arbejdes på nogle anbefalinger for opsætning af trafikværn ved vejarbejder i byer, hvor man ikke kan opfylde alle testforudsætningerne. På mødet blev drøftet om man i nordisk regi

kan komme med anbefalinger, ud fra det videns grundlag man har nu. Der arbejdes videre med dette.

Ny jernbane mellem København-Ringsted

Jacob Asbjørn Jacobsen fra Vejdirektoratet fortalte om trafikafviklingen under vejarbejdet i forbindelse med anlæggelsen af den nye jernbane mellem København og Ringsted. Jernbanen skal krydse nogle af Danmarks mest trafikerede motorveje.

Efter indlægget blev flere af de kritiske strækninger (Holbækmotorvejen mellem Folehaven og Vallensbækmoose) besigtiget, så mødedeltagerne kunne se de valgte trafikafviklingsmæssige løsninger og hvordan de virker i praksis.

Trafikmanager

Vejdirektoratet præsenterede sit IT-system vejman.dk, hvor entreprenører søger om tilladelse til at arbejde på vejen. Alle tilladelse og planlagte arbejder kan vises på et digitalt kort, således at sagsbehandlere har mulighed for at koordinere vejarbejderne.

Systemet udbygges løbende. Den største udfordring er at opretholde datadisciplinen, således at data er valide.

T.I.C. anvender ligeledes disse data til brug for trafikmeldinger.

Nyt om FoU virksomhed

Danmark

Vejdirektoratet fortalte om forsøg om vejafmærkning ved vejarbejder, som planlægges gennemført i efteråret 2015. Sigtet er at måle trafikanternes hastighed, anvende video til adfærdsstudier og beregne kapaciteten for den opsatte afmærkning. Alt dette skal være med til at forbedre eller forudsige ulemperne for trafikanterne ved et vejarbejde.

Der har for nylig været afholdt en test af forskellige metoder til borttagning af kørebaneafmærkning for at finde en metode, der er så skånsom for asfaltbelægningen som muligt.

Sverige

Der gennemføres ikke for tiden mange FoU-projekter.

I Sverige findes der ikke krav til afspærring ind mod cyklister og fodgængere. Dette kunne være et emne til en fælles nordisk undersøgelse af hvad som gælder i de enkelte lande.

Fra svensk side blev nævnt problemstillingen om lave trafikværn – hvor trafikværnet er placeret på eksisterende vejbelægning, men trafikken kører på den nye belægning, som er højere beliggende end den eksisterende. Dermed er den reelle højde af trafikværnet lavere ned det forudsatte.

Norge

Der pågår undersøgelser omkring fuldgrafiske skilte. Det skal opstilles krav til deres kvalitet.

På mødet blev drøftet mulige fællesprojekter:

- Lellinge testsite
- Trafikværn ved vejarbejde i byer
- Krav til rækværker ved fortov og cykelsti

Nyt fra landene om kurset ”Arbejde på vej”

Emnet blev kort behandlet. Fra dansk side blev spurgt til, hvilke krav de øvrige lande har til repetitionskurserne til Vejen som arbejdsplads (Arbejde på vej).

I Norge skal man tage kurset på ny efter 5 år.

I Finland findes et 1-dags repetitionskursus, som skal tages efter 5 år.

I Sverige skal bestås kompetencetest.

Næste møde finder sted i Norge, som udsender forslag til mødedato.

På næste møde drøftes NORTEK-vejarbejde gruppens kommissorium.