

Nortek-vägarbete

Helsingfors 19.-20.9.2012

Deltagare: Ulrik Blindum, Pål Hauge, Jan Backman, Pär Englund, Jukka Hopeavuori, Tapio Syrjänen, Per-Olof Linsén

1. Öppning

Per-Olof öppnade mötet. Därpå följde en kort presentationsrunda.

2. Godkännande av agenda

Förslaget till agenda godkändes med tillägg om att diskussion om ny matris angående barriärer samt regelverk om VMS tas under punkt 4 eller 5.

3. Godkännande av förra mötets referat

Förra mötets referat genomgicks och godkändes.

4. Aktuellt regel- och anvisningsarbete

Ulrik berättade om det danska höringsförslaget för utmärkning av vägarbeten. Arbetstillsynen har deltagit vid utarbetandet av förslaget. Vägarbeten indelas i stationära och rörliga eller kortvariga (max. 24 h) vägarbeten.

För arbetena har uppställts 8 olika skyddsnivåer med början från nivå 1 med en anbefald hastighet på 20 km/h och hastighetsreducerande anordningar fram till nivå 8 med avstängning av hela körbanan (t.ex. överledning på motorväg). Mellan nivå 1 och nivå 8 kommer gradvis stigande krav på säkerhetsanordningarna, buffert mellan arbetsområde och körbana, skyddsfordon (tyngre än 7 ton), TMA, dubbla skydd o.s.v. Handboken innehåller bestämmelser om olika hastighetsreducerande anordningar som bump, chikaner, porteffekter, synkroniserade ljuspilar m.m. Bestämmelser om TMA fanns inte för tio år sedan. Ulrik sänder ut höringsförslaget. Arbetet förväntas bli klart i år.

Pål berättade om exempelsamling samt riskanalyser och trafikanordningsplaner för vägarbeten. Dessutom har man fört diskussion om terminologi och reglers giltighet samt skild prissättning för trafikreglering. Pål redogjorde status för det norska handboksarbetet. Regelhierarkin består av normalbestämmelser, retningslinjer och vejledning. Nytt nummersystem. Normalen väntas bli färdig före årskiftet. I vejledningsarbetet utgör gällande kontrakt ett problem. Eget kapitel om trafiksäkerhetsrevision. En kontrollör för varje region. Stoppat arbete, inte böter. Fyra pålägg innebär inga uppdrag.

Dessutom diskuterade vi TMA och bilbärgning på motorvägar, stora vägar i Stockholm, hastighetsbegränsningsmärke på asfaltmaskin i Finland, användning av limegul reflexfolie, köbildningstavla, som inte tillåts i Sverige, och fletteskyltar.

Dessutom beskrevs svenska upphandlingsdokument med krav och råd för varje projekt. Strama definitioner för trafikområde och arbetsområde och säkerhetszon i sidled. Ljuspil släckt då vanligt trafikmärke skall gälla. Avstängningsvagn med gult ljuskryss vid uppställning i nödspår.

Jan presenterade svensk matris för barriäranvändning vid t.ex. begränsad körfältsbredd. Vinkling högst 10 grader. Ljuddämpande barriärer för arbetsmiljö med 70 km/h.

Tapio finska anvisningar om skyltar på fordon samt anvisningar för utmärkning vid slybekämpning.
Finland tillämpar svenska krav beträffande TMA.

5. Aktuell FoU-verksamhet

Ulrik berättade en analys av arbetsolyckor utförd av Trafitec. Dessutom har man en undersökning om hur olika fartdämpare inverkar på hastigheten och en undersökning om olika portuppställningar. Ulrik mejlar portundersökningen och berättar mera på nästa möte.

Undersökning med smala körfält 2,2 meter, tyskarna använder ned till 2,0 meter.

Ulrik sänder danska reflexfoliekrav.

Sverige har haft försök med mobila portaler.

6. Utbildning för arbete på väg

Jukka redogjorde för det finländska utbildningsprogrammet för arbete på väg och utbildningspaketet Vägskydd 1 och 2. Större städer har dessutom gatuskyddskurser. Kurserna hålls på kommersiell basis av olika utbildningsinstanser, Register över giltiga certifikat upprättshålls centralt av Räddningsbranschens Centralorganisation. Giltighetstid 5 år.

Norge har en mycket liknande uppläggning men dessutom en kurs 0 för arbeten av typ städning av vägkanter ("Adopt a Way"). Kurs 1 och kurs 2 likt Finland och kurs 3 för trafikdirigerare och en kurs 4 på 4 dagar för personer som godkänner trafikregleringsplaner och kurs 4b på 5 dagar för kurshållare. Norge har inget centralt register.

Nytt koncept för kurs 4 om vilket Ulrik vill höra mera om på nästa möte.

Svenskarna går in för kompetenskrav. Ulf Danielsson deltar i ett EU-projekt Skandinavisk Infrastrukturkompetens, vilket drivs av Trafikverket, Statens Vegvesen och Jernbaneverket.

7. Eventuell mässa

Det diskuterades om möjligheterna för en eventuell nordisk mässa för vägarbeten eller för nordiskt deltagande i nationella evenemang (Jönköping, Silkeborg). Syftet med en eventuell mässa bör ytterligare klargöras.

8. Övrigt.

Nästa möte hålls i början av april i Danmark, förslagsvis kring den 9.-11. april. Ulrik kommer med närmare besked.