



Statens vegvesen

Referat

Dato: 25.11.2015
Tid: Fyll inn.
Referent: Buran&Hafting

Saksbehandler/telefon:
Buran&Hafting
Vår dato: Velg dato.
Vår referanse:

Nortek Arbeidsvarsling

Møte nr: 2/15
Sted: Oslo, Bristol Hotel
Møteleder: Buran&Hafting
Til stede: Tapio.Syrjanen@ely-keskus.fi,
Risto.Lappalainen@liikennevirasto.fi
jorgen.nilsson@trafikverket.se
ulf.e.danielsson@trafikverket.se
Ulrik Winther Blindum ub@vd.dk
renata.steinbakk@vegvesen.no
oystein.buran@vegvesen.no
morten.hafting@vegvesen.no
Kopi: jan.backman@trafikverket.se
par.englund@trafikverket.se
Ulrik Sillesen uls@vd.dk

Vedlegg:

Neste møte: Sverige 25–26 april 2015

Agenda

Velkommen og Presentasjon

Godkjennelse av referat (DK mai 2015)

Godkjennelse av dagsorden

Drivers' speed choice at roadworks: first results and analysis – Renata Torquato Steinbakk

Status for regel og normalarbeidet og andre nyheter / hendt siden sist m aktuelle problemstillinger

Opplæring, Kompetanse, Kurs, Nordiske krav

Status opplæring og kompetanse i de enkelte land, oversikt over kurs

Aktuelle problemstillinger:

- Krav til kurs og kompetanse for å jobbe på tvers av landegrensene (skjema).
- Hvilke av hverandres kurs kan vi godkjenne?
- Trenger vi flere kurs?
- Trenger vi egne kurs for byområder, motorveier etc?
- Krav til kurs, kursholdere, system, testing mv

Innovasjon og felles FoU prosjekter

- Ulykker/skade, Bruk av fartsgrenser/fartsdempende tiltak,

Kommisorium og Møtestruktur for videre arbeid (innledning v DK)

Bruk av risikovurdering (innledning v NO)

- Hvilken rolle, Hvilken plass

Bruk av sanksjoner og bøter (innledning v NO)

- Hvilke sanksjoner, bøter, hjemmelsgrunnlag

Maskiner til vegoppmerking/vägmarkering (innledning DK)

Road Safety certificates and their approvals (innledning v FI)

- (tatt under punkt om kurs, kompetanse og opplæring)

Neste møte

- Sted: Sverige, (Rekkefølge: Sverige, Finland, Danmark, Norge)

Velkommen og presentasjon

Norge ønsket velkommen – spesielt Jörgen og Renata som var med for første gang. Jörgen jobber blant annet med föreskrifter. Han har ansvar for (forvalter) FIFA, det elektroniske/digitale system for behandling av TA planer, kontroller etc. Renata jobber med trafikkteknikk og arbeidsvarsling og tar en Phd på arbeidsvarsling (se innlegg senere og vedlegg).

Godkjenning av referat (DK mai 2015)

Gjennomgått og godkjent

Godkjenning av dagsorden

Dagsorden godkjent

Drivers' speed choice at roadworks: first results and analysis, – av Renata Steinbakk

Se vedlegg

Det er gjort mange studier på hvordan trafikanter reagerer på tiltak ved vegarbeidsområder. Men det er gjort færre mht å forstå hvorfor de reagerer slikt. Kunnskap om hvordan tiltak virker sett fra trafikantenes perspektiv, vil føre til bedre forståelse av hvorfor noen tiltak ikke fungerer som de er tenkt. Det er også av interesse å «se/måle» hvordan de oppfatter våre tiltak, hvordan de mener at de forholder seg til tiltakene og sammenligne det med hvordan de faktisk forholder seg til tiltakene.

Noen utdrag av en spørreundersøkelse med over 800 respondenter ble gjennomgått. Videre analyser skal gjøres – resultater vil bli delt på Nortek (og NMF ?).

Ulrik nevnte arbeid innen NMF som kan være av interesse:

<http://nmfv.dk/nordic-human-factor-guidelines>

<http://nmfv.dk/wp-content/uploads/2012/12/Förklaringsmodell-för-trafikantbeteendet---konsekvenser-för-utformning-av-väg-och-trafikmiljö.pdf>

Blant annet er forklaringsmodellen av Gabriel fra VTI brukt i DK og har redusert antall ulykker der den er benyttet.

Status for regel og normalarbeidet og andre nyheter / hentt siden sist m aktuelle problemstillinger

Se vedlegg

Danmark,

Jobber med oppdatering av regelverk. Ikke stor revisjon. (den store revisjonen ble utført i 2013).

Arbeidsprosess, beskyttelsesnivåer og tiltak for å sikre vegarbeidere samt kriterier for fartsgrenser – har gitt mange spørsmål/frågor som skal skrives inn (besvares) i regelverket. Godt samarbeid med Arbeidsmiljøverket.

Bruk av trafikkvern/sikring/guard i byer. Det skal settes ned en gruppe med eksperter som skal jobbe med dette. Bestemmelser skal inn i revidert utgave av normal

Forsøk med kort overledning (35m) og tilhørende hastighet – og kapasitet.
Hvor fort/effektivt kan man avvikle trafikken (kapasitet) når overledningen er kun 35 meter – mot anbefalt 100m.

På mange av testene plasseres arbeidskjøretøy ut for at det skal se ut som det pågår arbeid. Viktig at trafikantene oppfatter det som en normal situasjon med arbeid på veg.

Testet ut å redusere mengden trafikkskilt ift det normale.
Fartsgrense 130 – 80 og innsnevring – så innsnevring.
Et ønske om å redusere antall trafikkskilt.
Har en teori om at lyspil reduserer kapasiteten mer enn andre virkemiddel.

Studietur til Tyskland – BAST
DK har målt kapasitet ved en del arbeider – veldig likt hva tyskerne har kommet frem til.
Ønsker å bli enda bedre på å vurdere konsekvens kapasitet og kostnad ved vejarbeid – da trafikken er veldig stor.

Re-design av E16 tavle (piler – kjørefelt)
Har begrenset plass i midtrabatter på motorveger men f.eks 5 kjørefelt hver veg.
Problemer også å håndtere skiltene når det blåser– store flater.
Tynnere piler, mindre symboler.
Kjørebanevisning.
Danskene bruker ikke farger på piler på fletteskilt, slik det f.eks gjøres i Norge.

Samlet inn mye data – analyser påbegynnes nå,

Finland

Oppdatert to retningslinjer (guidance). Belegningsarbeide, vägmarkering.
Må øke bruken av TMA. (I Sverige brukes TMA mer enn i Finland)
Kun TMA på motorveier – men mer på andre veger neste år.
Nye anvisninger ferdig i begynnelsen av året.
Vägskydd 2 oppdateres.

Sverige

April nytt VGU. Nye krav på for permanent situasjon på veg– som kan ha effekt på midlertidig (vegarbeid også).
Nye krav – inspeksjon for å se på effekter.
Skal presentere oversikt – dokument i 2016.

Europanormen.

12966 for WMS ble antatt 2014 – er opphevet... kun lov å bruke hvit svart rød – ikke gul...

Oversynsarbeide skal være klart sept 2016.

Gunnar har sluttet på trafikkvirket, jobber som konsulent.

Varselsklær – må implementere og vurdere nye regler.

FIFA – ikke noe utvikling nå – uten økonomi til videre utvikling. Forvaltningen av FIFA flyttes fra Planlegging til Underhåll.

Norge

Lover Forskrifter Regler, jobber med hjemmelsgrunnlag for ulike bestemmelser i håndboken (N301).

Revisjon av N301 «Arbeid på og ved veg» er i full gang. Først ut er kapittel om opplæring og kompetanse – mer om det under neste punkt.

Etter skiltforskriften og N301 er det tre sanksjonstyper – stanse arbeid, utføre varsling og sikring for Entreprenørs regning og frata Entreprenør retten til å være ansvarlig for gjennomføring og oppfølging av arbeidsvarslingsplanen. For å gjøre det enklere for skiltmyndigheten å utføre sanksjoner er det nå lagd en prosess i vegvesenets kvalitetssystem.

Se vedlegg

I R310 «Trafikksikkerhetsutstyr» revideres krav til vernetøy med hensyn til synlighet, spesiell vernejakke for trafikkdirigenter og krav til stoppspak for trafikkdirigering.

Det har vært samarbeidet mye med rekkverksmiljøet blant annet er det lagd et nytt utkast til en veileder om rekkverk – V160 «Rekkverk».

Det utføres et forsøk med fartsgrenseskilt i forbindelse med vegarbeid hvor skiltene er væskefylte og fullgrafiske. Evaluering og rapport skal foreligge i løpet av våren.

Opplæring, Kompetanse, Kurs, Nordiske krav

Status opplæring og kompetanse i de enkelte land, oversikt over kurs

Norge

Se vedlegg

Norge har jobbet med kompetansekrav og revisjon av kursopplegget. Skal på høring nå i vinter.

Danmark

Har 2 kurs:

Trin 1: 11 timer á 60 min. + test (2 dag)

Trin 2: 11 timer á 60 min. + eksamen (2 dager)

Alle arbeidere må kunne nok til å være stedsansvarlig.

Kurs for vegarbeider som kun jobber på anlegg – mellom kurs 0 og 1 AMU-kurs.

Problem med mange kurs bla når folk endrer arbeidsoppgaver/områder...

Krav til å fornye kurs – 1 dagskurs hvert 5 år for Trinn 1 og Trinn 2.

Revisjon/endringer utkast klart i løpet av våren.

Sverige

Se vedlegg

Sertifiseringstester utføres på Förarprovskontorene.

Nivå 1 til 3 gjelder bare Trafikverkets kontrakter, andre Vägghållare refererer til trafikverkets krav.

Krav til Nivå1

Nivå 2 – førere

Nivå 3A – Ansvar for utmärking.

Nivå 3B – Regulere trafikk. Vakt, los, ansvar for midlertidige trafikkløssignaler.

Nivå 4 – Styre og lede kontrakter og arbeid.

Hadde over 300 godkjente lærere, men disse ble ikke fulgt opp godt nok.

TRVR – et bør punkt.

– Montering av langsgående skydd

Vurderer å ta inn krav til montering av langs og tverr skydd i APV.

Kontrollene viser at det gjøres mye feil med skyddsanordninger.

Sertifisering krav gjelder 3 år. Kompetansekrav 5 år.

Nye krav mht id06 gjelder fra 1.1.2016.

Har lagt inn sertifiseringen i id06, kan sjekkes med strekkoder og app.

40 spm til hver test – rundt 200 totalt i banken.

Jobber med vekting av spørsmål.

Finland

(Finland har sendt ut kursinformasjon (ppt) etter møtet)

Alle sender informasjon om opplæringsmateriell til Finland.

Har øket kravet til kursholdere. (Informasjon vedr kurs ble sendt ut etter møtet).

Roadsafety 1 Roadsafety 2 (Vägskydd 1 og 2)

Oppdaterer vägskydd 2. Mulig det skal kreves forarbeid – før man kan ta kurs f.eks i form av e-læring.

For 2 år siden ble strengere regler for være kursleder innført.

Har oversatt roadsafety1 kurs.

Vägskydd 1 hvert 5 år.

Vegskydd 2 hvert 5 år men kun en dag – som repetisjon.

Alle som jobber for FDV må ha Vägskydd 1. ca 20 000 hvert år

Vegskydd2 2000 hvert år.

Hvilke kurs i de enkelte land tilsvarer hvilke kurs i andre land?

Hvem har oversatt kurs?

Hvilke kurs gir man på hvilke språk?

Det ble diskutert.

Det ble gjort forsøk på å «sidestille» kurs. Dette blir det jobbet videre med.

Prinsipielt er det lettere å sidestille kurs for de som ikke er ansvarlige (kurs 1/trinn 1). De har den sikkerhetsopplæring de trenger – så er det arbeidsgivers ansvar å komplementere slik at man jobber trygt etter reglene i andre land.

Norge sender et forslag på hvilke kurs som kan tilfredsstillere kurs i de andre land.

Det kunne vært gjort en større jobb på å sammenligne kurs og kursinnhold i de nordiske

Prinsipielt er det ønskelig at det ikke blir for mange kurs, men at man heller krever spesiell kompetanse for spesielle arbeider. Det har vært opp ønske om å ha egne kurs f.eks for de som jobber på motorveier og de som jobber i kommuner. Det er ønskelig at «alle grupper» har en lik plattform med kompetanse. Dette er også praktisk ved at arbeidere ikke trenger å gå nye kurs dersom det bytter arbeidssted eller oppgaver.

Aktuelle problemstillinger:

- Krav til kurs og kompetanse for å jobbe på tvers av landegrensene (skjema).
- Hvilke av hverandres kurs kan vi godkjenne?
- Trenger vi flere kurs?
- Trenger vi egne kurs for byområder, motorveier etc?
- Krav til kurs, kursholdere, system, testing mv

Innovasjon og felles FoU prosjekter

Danmark utfører en del forsøk – spesielt i forhold til kapasitet. Vegnettet er veldig belastet så konsekvensen av vegarbeid er viktig å vite.

Neste møte vurderes det å få en gjennomgang av ASAP fra VTI. Vi bør se på om det er noen av forholdene i ASAP som kunne resultere i felles nordiske forsøk.

Sverige har hatt VTI til å vurdere bruk av sikring/rails i by og bruk av alternative lengder på rekkverk. Danmark skal sette ned en gruppe som ser på bruk av sikring i by. Burde vi ha en

lite workshop? Når resultatene fra Sverige er klare bør de formidles resten av Nortek slik at vi kan ta de videre – alle landene har behov for regelverk om rekkverk og sikring i by. Kanskje vi kunne få felles nordiske regler?

Det kom spørsmål om Workshopen som ble arrangert i København skulle/burde følges opp. Danmark melder tilbake.

Fartsnivå i arbeidsområder

- Finland har utført en analyse. Rapport og rapportering neste møte.
- Danmark følger også opp hastighet på sine forsøk

Finland benytter anbefalt hastighet på utlegger av asfalt.

Hvert enkelt land vurderer fortløpende om det er prosjekt vi kan samarbeid om.

Kommisorium og Møtestruktur for videre arbeid (innledning v DK)

Norge og Danmark oppdaterer og lager et utkast til nytt kommisarium basert på det opprinnelige fra januar 1999.

Utkastet sendes til deltakerne før neste møte og gjennomgås på neste møte. (send kopi til de andre Nortek-gruppene).

Bruk av risikovurdering (innledning v NO)

- Hvilken rolle, Hvilken plass

Se vedlegg

FI

De som skal jobbe på/ved veg må utføre risikovurdering (skala 1–5).

SE

Arbeidsmiljøloven er styrende. Byggherre skal påbegynne riskananalyse. Riskanalysen oversendes E (Entreprenør) som fortsetter denne.

Byggherre gjør en risikovurdering mht trafikantene.

Når Trafikkverket ikke er byggherre f.eks ved fjernvarme – eltjeneste – arbeids og gravetillatelse – skriver trafikkverket en ledningsavtale og bilegger føreskrift for APV – der kommer kravene om langsgående mv. Trafikverket gjøre vurdering av risiko. Pålegger å skilte etter lover og retningslinjer. Runde vägmerken må de søke om å få.

DK

Planene blir utarbeidet av byggherre de gjør risikovurdering, denne oversendes Entreprenør. Ikke eget skjema for risikovurdering.

Mer detaljerte regler for hva som er lov. Arbeidsprosesser (vejklasser) og beskyttelsesklasse.

Mer detaljerte bestemmelser.

Bruk av sanksjoner og bøter (innledning v NO)

– Hvilke sanksjoner, bøter, hjemmelsgrunnlag

Se vedlegg

FI

Bøtelegger (fine) Entreprenør ved brudd på bestemmelser. Dette gjøres av Safety Coordinator Finland viste eksempel hvor Entreprenør ble advart – men ikke rettet seg etter pålegg – Safety coordinator stoppet arbeidet og E fikk to fines 7000 euro total (fikk bot for både første og andre avvik) da de brøt loven.
Mulighet i kontrakten.

DK

Bekentgørelsen – (forskrift) lov.

Hvis man ikke har fått tillatelse fra road author kan man få bot.

Dersom man ikke følger «tillatelsen».

Forskjell på bot, bøter og forelegg.

Bøter gir registrering i offentlig register – gis av politiet.

Bot – (som dagbøter etc)

Vegmyndigheten kan kun stanse arbeidet til ting er i orden.

SE

Fast prislister for feil 5000–135 000 kroner.

Kontrollørene – leverer underlag til prosjektleder – (byggherre). (må være med i kontrakt)

Prosjektleder ikke så interessert i å ta ut pengene...

Kun prosjektlederne kan stoppe – ikke kontrolløren. Eneste som kan stanse.

Egentlig politiet som har tilsyn.

For arbeider hvor Trafikkverket ikke har kontrakt – kan tillatelse tilbakekalles og arbeid kan stanses.

985 kontroller hvert år i Sverige

5–700 kontroller hvert år i Norge.

Danmark har ikke et system for kontroll. Oppfølging av vegarbeider gjøres i forbindelse i kontrakter.

Maskiner til vegoppmerking/vägmarkering (innledning DK)

Det er spørsmål hvilken type maskiner som benyttes til å legge vegoppmerking.

Finland, store biler på statens vegger.

Sverige, store biler på statens veier. I 2016(?) tillates ikke håndlegging av tekst, symboler – tas inn i kontrakter. Vegmerkeprinterene er mye brukt.

Norge, på statens veier benyttes store biler.

Danmark har ikke krav til store biler.

Neste møte

Sted: Sverige (Rekkefølge: Sverige, Finland, Danmark, Norge)

Tid: **25–26 April 2015** (lunsj til lunsj, hvis ikke det er behov for mer tid)