

REFERAT

EMNE	NORTEK-vejarbejde
TIDSPUNKT	15-16. maj 2013
STED	Vejdirektoratet, København – mødelokale 6
DELTAGERE	Pål Hauge (PH), Statens Vegvesen Vegdirektoratet, Norge Morten Hafting (MH), Statens Vegvesen Vegdirektoratet, Norge Ulf Danielsson (UD), Trafikverket, Sverige Pär Englund (PE), Trafikverket, Sverige Per-Olof Linsen (POL), Trafikverket, Finland Tapio Syrjänen (TS), Trafikverket, Finland Ulrik Sillesen (ULS), Vejdirektoratet, Danmark Ulrik Blindum (UB), Vejdirektoratet, Danmark

1. GODKENDELSE AF DAGSORDEN

Dagsordenen blev godkendt.

2. REFERATET FRA MØDET I HELSINKI 19-20. SEPTEMBER 2012

Der var enkelte bemærkninger til referatet, som POL udleverede på mødet. Bemærkningerne indarbejder POL i referatet og sender det til UB, som så sørger for at det kommer på nmfv.dk hjemmesiden.

3. PRÆSENTATION AF DE NYE MEDLEMMER AF GRUPPEN

UB bød velkommen til to nye medlemmer af gruppen. Morten Hafting fra Norge og Ulrik Sillesen fra Danmark.

I øvrigt stor tak til PH for indsatsen i NORTEK-vejarbejde. Om en måned går PH på pension.

4. NYT FRA DE ENKELTE LANDE

Danmark:

UB orienterede om, at den nye vejregel om afmærkning af vejarbejder fortsat ikke er endelig godkendt. UB sender link til vejreglen, når den foreligger.

I Danmark arbejder Vejdirektoratet meget med Trafikmanager-rollen. Det vil sige, at trafikanten skal sættes i fokus. Nogle arbejdsgange lægges om, men den største indsats bliver at udnytte de data, vi har i dag og anvende dem i forbindelse med trafikmeldinger. Eksempelvis har vi i dag viden om, hvor en entreprenør skal udføre et stykke vejarbejde. Denne viden forsøges anvendt til trafikmeldinger, hvis arbejde medfører trafikale gener. Desuden søges alle vejarbejder stedfæstet således, at man kan få et overblik på et kort og dermed måske få flere arbejder udført samtidig og dermed mindste generne for trafikanterne.

Der gennemføres i øjeblikket en række forsøg med hastighedsdæmpende foranstaltninger sammen med den danske brancheforening for Trafiksikkerhed & vejservice.

I den kommende tid søges standardafmærkningsplanerne på motorveje kapacitetsvurderet med henblik på at se, hvor stor fx forsinkelsen er for trafikken. På sigt kan en sådan viden være med til at give trafikanterne en melding om, hvad de kan forvente af længere rejsetid på en strækning med et aktuelt vejarbejde.

ULS viste, hvorledes vejman.dk systemet ser ud og hvor mange informationer der er.

UB bemærkede afslutningsvist, at Trafikmanagersystemerne kun er i deres spæde start. I de kommende år bliver de mere og mere avancerede.

PE bemærkede, at man i Sverige har samme overvejelser omkring et trafikmanagersystem.

Sverige

PE fortalte om et forsøg i Sverige, hvor der påsættes lyddæmpende plader på trafikværnet. Herved reduceres støjen fra 85 dB til 69 dB 2 m bag lyddæmpningen. Herved skal vejarbejderne ikke råbe til hinanden. Risikoen for kigge-kører reduceres ligeledes. PE sender rapport om dette.

UD fortalte om et ur som giver rystelser, hvis en trafikant kører for stærkt forbi et vejarbejde.

PE fortalte om traktorer med TMA. Ved en ulykke ved Göteborg kørte en lastbil ind i traktor med TMA. Chaufføren i traktoren måtte skæres fri. Han havde en punkteret lunge, men kører atter traktor med TMA. Lastbilen har kørt stærkt. Det var på strækningen mellem Göteborg og Oslo, hvor der er en lang lige strækning på over 2,5 km. PE sender dokument på dette.

PE fortalte, at der i Storbritannien er en gummiliste (bremseliste) på TMA'en som gør, at bilens bremses aktiveres inden bilen rammer TMA-puden.

Gruppen drøftede om man skal lave en mere systematisk registrering af påkørsler af TMA'er. Det er ikke en let opgave. I Danmark søges skabt et samarbejde med branchen.

PE oplyste, at der i Sverige er krav om anvendelse af TMA i forbindelse med havarerede køretøjer på motorveje. Et krav, der stammer fra Arbejds miljøverket.

Finland

Intet nyt.

Norge

Der er startet et arbejde med procesbeskrivelser, som led i et kvalitetsstyringssystem.

Et kursus for sagsbehandlere af 4 dages varighed har været afholdt. Det indeholder bl.a. ekskursioner til vejarbejder. På sigt er det et krav, at man har været igennem kurset for at måtte



myndighedsbehandle. Certificeringen forventes ligeledes lagt uden for Vegdirektoratets rammer for at sikre en så professionel certificering som mulig.

PH fortalte, at Oslo Kommune har en elektronisk indberetningsportal for gravetilladelser.

5. DEN NYE DANSKE HÅNDBOG (VEJREGEL) OM AFMÆRKNING AF VEJARBEJDER

UB fortalte om nogle af de nye ting i den kommende håndbog. Blandt andet om, at definitionerne er forsøgt gjort mere entydige.

Fremadrettet vil entreprenøren skulle tage stilling til, hvilket beskyttelsesniveau han ønsker at anvende. Der kan vælges mellem 8 niveauer.

Arbejdsgruppen har gennemgået de mest almindelige processer ved såvel vejarbejder af kort varighed som af længere varighed og kommet med anbefaling til egnet beskyttelsesniveau.

Power Point show vedlagt dette referat.

Som nævnte under punkt 4 er håndbogen ikke helt færdig endnu.

6. BESIGTIGELSE AF HELSINGØRMOTORVEJEN

ULS fortalte om udvidelsesprojektet inden besigtigelsen på strækningen. Power Point show vedlagt dette referat.

Ca. 2 timers besigtigelse af udvidelsesprojektet.

7. STATUS PÅ ARBEJDET MED GENNEMGANG AF DE NORSKE OG SVENSKEREGLER

Sverige

Branchemesse hvert andet år på ulige årstal (Messen i Amsterdam er på lige årstal). Det bliver formentligt Västerås grundet de store messefaciliteter, som byen råder over. Første gang formentligt i 2015.

Overvejelser omkring en uddannelse af 1,5 dags varighed for den person på arbejdspladsen, som har ansvaret for opsætningen af trafikværn og som skriver under på, at det er i orden. Der er ikke umiddelbart lignede tanker i de nordiske lande.

Norge

I Norge er der et arbejde i gang med at opdele Håndboken i bestemmelser og vejledninger, således at det bliver 2 bøger.

Der arbejdes for tiden med, hvorledes der skal gives pålæg i tilfælde af, at forskrifter overskrides.

Finland

Ikke noget nyt om regelverk.



8. MULIGHED FOR SAMMENLIGNING AF NORDISKE KRAV TIL ARBEJDE PÅ VÅG

For lettere at kunne sammenligne kursusbeviser bør det overvejes at opstille et skema, der viser de enkelte nordiske landes kurser og omtrentligt indhold. Måske der herved kan ske en tilkendegivelse om, hvilke kurser der vil være gyldige og for hvilke niveauer i de enkelte lande.

UB forsøger at komme med bud på et sådant skema og med de danske kurser indført. Herefter kan skemaet rundsendes til de andre lande for supplerende med deres kurser.

9. REFERAT FRA EN-MØDET

PE fortalte om de mange holdninger, der findes til TMA.

I Europa vil man gerne teste alle TMA'er igen, selvom de er testet i henhold til amerikanske regler. I Sverige finder man, at det er de tunge biler, som er problematiske.

Flere kande i Europa vil gerne teste med nye hastigheder og vægtkrav. Sverige vil dog ikke være med til at lempe kravene i forhold til i dag og vil beholde den nuværende amerikanske standard. TMA'er, som er godkendt i dag, vil fortsat være godkendt og kunne anvendes.

Der er ca. 30 deltagere i gruppen. Kun 4 af disse er fra myndigheder – resten er fra testinstitutter eller producenter.

PE sender dokument til UB.

10. HVORDAN HÅNTERES 2 FORSKELLIGE PRODUKTER UD FRA KRAVET OM CE-MÆRKNING

Det aftales, at dette punkt behandles af NMF-gruppen.

11. HVAD GØR VI MED DEN NEDSTEMTE EN STANDARD PÅ REFLEKSFOLIE

Det aftales, at dette punkt behandles af NMF-gruppen.

12. INFORMATION OM SKANDINAVISK INFRASTRUKTURKOMPETENS

UD berettede om samarbejdet mellem Norge og Sverige.

Der er sket et perspektiv skifte. Kompetence krav kan erhverves gennem uddannelse, erfaring eller certificering. Hvem og hvordan man har tilegnet sig kompetencerne er ligegyldigt, bare man er i besiddelse af kompetencerne.

Der er 4 niveauer til at beskrive kompetencerne. Niveau 1 er så grundlæggende, at alle skal bestå dette. Niveau 2 og 3 testes.

MH fortalte, at hvis man kan bestå en test, behøver man ikke taget et genopfriskningskursus. Det sparer tid og penge.

MH fortalte endvidere, at evalueringen af testene ligeledes giver nyttig information om uklarheder i regelværket.

Kompetenceuddannelsen er ikke en del af Trafikverket.



13. TRAFIKLODS VED VEJARBEJDER

Punktet blev ikke nået. Kenneth Kjemtrup hører nærmere fra svenskerne, idet Vejdirektoratet i Danmark har ønsket mere viden om de svenske erfaringer.

14. EVT

Intet.

15. NÆSTE MØDE

Næste møde holdes i Norge. MH kommer med forslag til mulige datoer.

