



## Statens vegvesen

### Referat

Dato: 11.-12.11.2013  
Tid:  
Referent: Statens vegvesen

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Buran&Hafting  
Vår dato: 15.01.2014  
Vår referanse:

### NORTEK

**Møte nr:** 2-2013  
**Sted:** Göteborg  
**Møteleder:** Statens vegvesen Vegdirektoratet (NO)  
**Til stede:** Morten Hafting (NO), Øystein Buran (NO), Ulf Danielsson (SE), Risto Lappalainen (FI) (til 1500 første dag), Tapio Syrjänen (FI), Ulrik Schack Sillesen (DK), Ulrik Winther Blindum (DK)  
**Forfall:** Per Olof Linsen (FI), Jan «Janne» Backmann (SE), Pär Englund (SE), Gunnar Vikstrøm (SE)  
**Kopi til:**

*Side med linker – siste side.*

	Ansvar / frist
<p><b><u>1. Velkommen og presentasjon</u></b> Ett nytt medlem fra Finland, Risto Lappalainen. Vi ønsker velkommen!</p>	
<p><b><u>2. Godkjennelse av referat</u></b> Pkt. 8: Skjema for sammenligning av kurs, Ulrik B. kommer tilbake til dette. De har vært opptatt med organisasjonsendringer. Pkt. 9: Trafikverket sendte ut et brev til et EN-møte (?) i forbindelse med senkning av kravene til TMA-testing. Dette var ikke ønsket, og noen av Trafikverkets NORTEK-medlemmer deltar i dag i møte i Brussel om dette.</p>	
<p><b><u>3. Godkjennelse av dagsorden</u></b> Godkjent.</p>	

#### 4. Nytt fra de enkelte land

**Sverige:** startet i vår med en revidering av regelverk. Refleksfolie og skyddsanordninger er et tilbakevendende tema. Det har også vært mye jobb med VMS-tavler: hvilket nivå skal de ligge på ved bruk på fordon (ikke krav til CE merking fordi det er på fordon, og ikke er permanent). Har arbeidet med regelverk knyttet til dette.

**Finland:** Endrer kursopplegget sitt, kurs 1 og kurs 2. (vegskydd). Ca. 370 kursarrangører. (Risto gir også (interne) kurs). Kurser for Vegskydd. Jobber med nye krav til lykter.

**Danmark:** 1. jan 2014 omorganiseres Vejdirektoratet. Drift og bygging slås sammen. De får en ny avdeling, Trafik, som skal jobbe for å bedre fremkommeligheten ved vegarbeid. Bli med dette mer trafikantorientert. Arbeider også med balansen hva angår sikkerhet for vegarbeider og vegfarende. Vejdirektoratet krever en avviklingsanalyse ved større arbeider, for å sikre god fremkommelighet.

**Norge:** Arbeider med kvalitetssystemet med prosessbeskrivelser. Og rutiner ved TS-inspeksjoner i forbindelse med arbeidsvarsling. Jobber for å få PhD-studie om arbeidsvarsling: "The main objective of the research is to investigate the effects of traffic management countermeasures on expectations, information needs and road user behaviour."

.....

#### 5. Status for regelarbeid

**Sverige:** har kravdokument og rådsdokument (hhv. 20 og 45 sider) oppdatert 2013, versjon 2.0 (parallelt til Norge *normal* og *veileder*). Har krympet kravdokumentet. Deler av disse dokumentene klippes direkte inn i kontrakter, f.eks. ved bruk av VMS, så klipper man ut kravene fra råds- eller kravdokumentet inn i kontrakten. Skal ikke lenger tilby eksempelsamlinger fra nyåret.

**Finland:** Femten forskjellige dokumenter som omhandler vegarbeid. I tillegg en eksempelsamling. I ulik grad oppdatert. Finland holder også på å lage en «lommebok»-utgave av sine regelverk som er litt mer tilgjengelige for arbeiderne.

**Danmark:** Deler ut og presenterer nylig oppdatert regelverk (per oktober 2013). Veileder (best practice) og normalstoff også her. Oppheving av gjeldende hastighet/ny midlertidig hastighet, må alltid ut på høring/godkjenning til politiet. Slik er det ikke i de øvrige landene.

Danmark har laget en rekke standardtegninger for å standardisere varsling og sikring ved vegarbeid. De opplevde at skilting ved vegarbeid ble for ulik fra sted til sted, standardtegninger gir mer enhetlig utførelse. Knytter det også i stor grad opp til det juridiske ved fartsovertredelser o.l. (dokumentasjon, korrekt

lengde mellom skilt osv.).

Danmark har sluttet med å lede trafikanter ut i motgående kjørefelt med (blinkende) pil.

Har innført beskyttelsesnivåer (1-8) som sier noe om hvilke forhold en vegarbeider jobber under, f.eks. «på stengt vei, nivå 8», «folk på vegen, nivå 1», «personell i bil, nivå 5», osv.

Danmark overlater ansvaret for bruken av sikringsutstyr til entreprenør. De må sørge for at man bruker riktig styrkeklasse, at buffersonen er lang nok, osv.

Det er Arbeidsmiljøverket som har påvirket Vejdirektoratet til å arbeide frem beskyttelsesnivåene.

Danmark holder også på å lage en «lommebok»-utgave av sine regelverk som er litt mer tilgjengelige for arbeiderne.

**Norge:** Håndboken (HB051) er fra 2012. Jobber nå med å dele opp denne til en normal og en veileder. Vurderer om normalen kun skal inneholde bestemmelser hjemlet i Skiltforskriften. Veileder er snart ferdig (i første versjon).

Norge har ikke bestemt seg for om de skal bruke eksempelsamlinger.

## **6. Status opplæring og kompetanse**

**Sverige:** innførte kompetansekrav 2012 (startet arbeidet mot å gå fra kurskrav mot kompetansekrav i 2010). Arbeidsgiveransvar: personellet må ha riktig kompetanse. Implementerer under 2014 kompetansekrav.

Ønsker å få kontrollørene til å vurdere kompetansen til de ansatte på arbeidsstedet de kontrollerer, etter hvordan det er varslet og sikret.

Behov for spesialkompetanse, f.eks. en egen sikringsmontør, er gitt av Trafikverket som et råd. Har utførende en egen (sertifisert) sikringsmontør som kan sørge for riktig bruk av sikring? Det finnes i dag egen utdanning for permanent (SVBRF (Svenska Väg- och Broräckesföreningen)) sikringsutstyr. Denne foreningen er også villig til å tilby slik utdanning for midlertidig sikring.

Fra nyåret tar svenske byggeorganisasjonen over webkurset som i dag ligger hos Trafikverket.

Trafikverket innfører felles ID-kort for alle som arbeider på veg (bæres av ID06), og webkurset nevnt over skal inn her.

Ønsker å teste nye kompetansekrav på 250 personer.

**Finland:** små foretak er ofte manglende kunnskap om arbeidsvarsling.

**Danmark:** småjusteringer. Kommet nytt kurs «Pass på på vegen», ganske generelt kurs om sikkerhet ved arbeid på veg.

Workshop om trafikkavvikling ved vegarbeid, internasjonal konferanse med bl.a. Tyskland (som er dyktige på området).

I Danmark er det politiet som er ansvarlige for å regulere trafikk.

### Norge:

SIK, kort orientering.

Dusinopplæring, kontra ønske om mer kompetanse.

Manuelle dirigenter er spesielt utsatt. Jobber med å sikre disse bedre kompetanse og opplæring.

Greit å beskrive kompetanse men vanskeligere å måle kompetanse.

Vurderer ulike typer modeller for sertifisering og oppfølging av så vell kursdeltakere som kursholdere.

Heler kursopplegget er under revisjon.

## DAG 2

### **7. NVF, kun en oversikt over den nordiske aktiviteten.**

Listen som ble sendt til NVF er på bakgrunn av at NVF skal ha oversikt over «den nordiske møteaktiviteten».

### **8. Neste møte arrangeres av Sverige uke 21 (tirs,ons el ons, tors 2014)**

Møteform – struktur og lengde ble diskutert.

Det er flere måter å gjennomføre Nortekmøtene på og dette vil variere med dagsorden.

Her er tre alternativ av alternativene som ble diskutert:

Alt 1

1 full dag.

(de fleste må komme kvelden før)

Alt 2

1,5 dag (fra lunsj dag1 full dag2)

(de fleste kan komme dag1)

Alt 3

To fulle dager.

(de fleste må komme kvelden før)

Det vil være litt opp til vertslandet og tema/dagsorden, hvilket alternativ som benyttes.

Fokusmøte neste gang. Spesialtema på neste møte er TMA og kurs og kompetanse.

I tillegg ble enkelte andre moment mht møteformen diskutert. Konklusjon er (som tidligere) at møtespåret er skandinavisk, faste personer møter (eksperter eller andre kan tas med ved behov) og vertslandet skriver referat.

### **9. Nordisk vegoppmerkingskonferanse**

Nordiske vegmyndigheter (Nortek/NMF) arrangerer nordisk vegoppmerkingskonferanse i mars.

Nortek arbeidsvarsling er bedt om å holde et innlegg som representant for skiltmyndighet og en rapport fra SIK prosjektet. I tillegg vil en representant for entreprenørene holde et innlegg.

Finland tar på seg å holde skiltmyndigheten innlegg.

Norge holder orienteringen om SIK-prosjektet.

Lillehammer 20-21 mars 2014 :

<https://www.viaregi.com/registration/?dw8628a47631>

### **10. Kontrollordningen**

Norge:

Har fått en regional kontrollør i alle regionene bortsett fra Region nord (Region nord får kontrollør 1/3-2014). Det er dannet et kontrollforum bestående av disse kontrollørene og Vegdirektoratet. Dette fora skal sikre at kontrollene blir enhetlige. I 2012 var det kun en kontrollør.

Sverige:

4 kontrollører pluss en som utdannes nå.

I overkant av 900 kontroller pr år.

Steder som kontrolleres trekkes ut slumpvis.

Bruker avgift som straff (avgiftslisten er snill).

Reviderer avgiftslisten, laveste avgift 25 000 pluss en viss promille av anbudssummen.

Egen kontrollmanual, hvor det nå er FEIL eller RIKTIG for å unngå personlige vurderinger. Enten rett eller avvik.

Danmark:

Kunne sammenstille hva er alvorlig, hva er mindre alvorlig. Hva må settes i stand i løpet av minutter, timer, dager, uker.

Anleggstilsyn

Driftstilsyn

Inntil for to år siden eget vegmannstilsyn.

Under siste organisasjonsendring er tilsyn med vegutstyr lagt til driftsentreprenør. Nå kun myndighetstilsyn – de som godkjenner søknad – utfører stikkprøvekontroll. «Maskene i nettet er noe større nå»...

På store prosjekter – bruker trafikktilsyn - kontroll av sperringer etc.

kontinuerlig – fungerer bra da det er et system for det.

Det er lagd en veiledning for å straffe entreprenør. Kan gi bøter. Veldig sjelden det kommer til anvendelse. Det er byggherren som kan gi denne «boten».

Diskusjon mht det juridiske grunnlaget for bøtene.

Ikke krav til antall kontroller.

Vegdirektoratet har 3 lokalkontorer. Disse har gjennomført kontroller sammen

	Ansvar / frist
for å etablere en likest mulig praksis.	
<p>Sverige «andre sjansen» E sender foto for å dokumentere at avvikene er lukket og slipper dermed avgift. Dersom avviket ikke blir lukket blir det dobbel avgift.</p>	
<p>Danmark Dilemma: i enkelte tilfeller ønsker ikke prosjektledelsen å kontrollere og de får medhold av ledelsen...</p>	
<p>Sverige Toner ned eksempelsamling, mer ansvar for Entreprenør og Leverandør. Det er fordeler og ulemper med en eksempelsamling. I Sverige har man opplevd at misforståelser rundt eksempler som viser sikring har gitt feil utførelse.</p>	
<p>Danmark Det kan være et problem å bruke sikring som ledning, et pedagogisk problem. Vil f.eks. vegarbeideren tro at utstyr kan brukes på denne måten – som sikring.</p>	
<p>Sverige Miniguard som trafikklist, færre småkrasj enn bare vegoppmerking.</p>	
<p>Danmark Noen egne refleks, (I Sverige kalt oksetunger)</p>	
<p>Finland Utfører stikkprøver, kvalitetskontrollører.</p>	
<p>Sverige Ulf tar med bruk av «høg midtlinje» til neste møte. Problem for lange og brede transporter ved bruk av høy midtlinje.</p>	
<p>Det kunne vært interessant med en felles kontroll/befaring med skjema med representanter fra alle de nordiske land. Evt kunne man gå gjennom en kontroll. Kunne legge befaringen til et sted hvor man kunne gjøre en kontroll/befaring i flere land. Workshop, Temadag om kontroll? Diskuterer nærmere på neste møte.</p>	
<p><b><u>11. Retningslinjer for valg av folie</u></b> Gjennomgang av referat fra NMF. Følger med og avventer arbeidet fra NMF.</p>	
<p><b><u>12. SIK prosjektet</u></b> Styrmøte 11.11.2013 og komme med føring på vegen videre i 2014. Sluttrapport er skrevet og sendes ut når den er ferdig behandlet. NVF får en orientering i dag klokken 12-14.</p>	

Nordiskt Forum starter klokken 15 i dag.

### **13. Alternativ bruk av sikring**

Norge

Vil se på om enkelte sikringsprodukter kan benyttes på en måte de ikke er testet og godkjent for – til nå. I dag gjøres det praktiske tilnærminger lokalt. Produkter brukes på en måte de ikke er testet og godkjent for. Noen av disse løsninger er det viktig å få stoppet men enkelte kan være interessant å se nærmere på. Enkelte forhold kan kanskje godkjennes basert på kunnskap og erfaring, mens for noen løsninger bør det utføres enkle tester.

Sverige

Viktig å avdekke status først. Hvordan brukes det? F.eks. bruk av trafikkbuffert som brukes på feil måte.

I fjor ble f.eks. varioguard testet på litt forskjellige måter.

Diskusjon rundt bruk av forskjellige løsninger tas opp igjen på neste møte.

Diskusjon rundt kostnader mv.

Lastebiler kan kjøre rett over sikring f.eks. testet med 10 tonn, men store biler kan veie opp i 40 tonn. Flere ulykker hvor store tunge biler har kjørt over sikring og over i motgående trafikk.

### **12. Eventuelt**

#### **# Annet fra NMF**

Fikk en innledning om distraktorer. Får mer informasjon når prosjektet evt starter. (distraktorer som reklame mv)

#### **# Nøkkelpersoner**

Det var ønske om en liste over nøkkelpersoner innen forskjellige fagfelt. Det kan hende at det enkleste er å ta kontakt med representantene i gruppen vår og heller få navn på ressurspersoner ved anledning.

Dersom dere sender liste over personer til Morten kan han sette opp en sammenstilling til neste møte, denne kan så f.eks være siste side i referatet.

#### **# Linker**

Det var ønske om en list over linker som omhandler arbeidsvarsling i de enkelte land. Send linker til Morten så setter han opp liste til neste møte. Listen kan være fast på slutten av referatet. (vist bak)

#### **# Trafikkloids, ledebil**

Det er en prosess i gang mellom DK og SE - kunnskapsdeling.

DK, veldig lite bruk av los. Mulig det også er juridiske avklaringer som må gjøres for å benytte lods. DK ønsker å se på om dette kan være effektivt tiltak under enkelte forhold. I ny håndbok er det lagt inn som et hastighetsdempende tiltak.

SE har prøvd dobbel los på veg med 9-10 000 i ådt. Dette har gått veldig bra.

Den ene strømmen kjører forbi i 30km/t den andre kjører forbi i 50km/t. En del viktige forhold som lodsbilførerne må passe på.

### # Gule lamper

Diskuteres senere.

### # Elektronisk system for arbeidsvarsling

Vejman.dk, ble demonstrert.

WebGT – E sitt brukergrensesnitt.

E sender SMS når han starter, da skifter systemet status.

Tilsvarende når jobben er ferdig.

Politiet (apefunksjon) men veldig interessert i arkivfunksjonen.

Oppsett

Kan definere sitt eget brukergrensesnitt.

Strategisk vegnett

Samarbeid med politi og kommuner.

TIC må «kvitere» og dette gir en historikk.

VD har ti dager på å behandle, prøver å behandle ila 3 dager.

Politi prøver å behandle asap.

*Linker neste side*



## Linker

### *Danmark*

### *Finland*

### *Norge*

#### # [Arbeidsvarsling](#)

<http://www.vegvesen.no/Fag/Veg+og+gate/Drift+og+vedlikehold/Arbeidsvarsling>

#### # [Rekkverk og master](#)

<http://www.vegvesen.no/Fag/Teknologi/Rekkverk+og+master>

#### # [Søk etter godkjent sikring:](#)

<http://www.vegvesen.no/Fag/Teknologi/Rekkverk+og+master/Sok+etter+godkjent+produkt>

### *Sverige*

## Kontaktpersoner

### **Arbeidsvarsling, Sikkerhet ved arbeid på ved veg**

[Per-Olof.Linsen@liikennevirasto.fi](mailto:Per-Olof.Linsen@liikennevirasto.fi)

[Risto.Lappalainen@liikennevirasto.fi](mailto:Risto.Lappalainen@liikennevirasto.fi);

[Tapio.Syrjanen@ely-keskus.fi](mailto:Tapio.Syrjanen@ely-keskus.fi);

[ulf.e.danielsson@trafikverket.se](mailto:ulf.e.danielsson@trafikverket.se);

[jan.backman@trafikverket.se](mailto:jan.backman@trafikverket.se);

[par.englund@trafikverket.se](mailto:par.englund@trafikverket.se);

[gunnar.l.vikstrom@trafikverket.se](mailto:gunnar.l.vikstrom@trafikverket.se)

Ulrik Sillesen ([uls@vd.dk](mailto:uls@vd.dk))

Ulrik Winther Blindum ([ub@vd.dk](mailto:ub@vd.dk));

[Øystein.Buran@vegvesen.no](mailto:Øystein.Buran@vegvesen.no)

[Morten.Hafting@vegvesen.no](mailto:Morten.Hafting@vegvesen.no)