

Skapat av (Efternamn Förnamn, org)  
Lunman Elisabeth, PLnptm

Dokumentdatum  
2019-09-13

Version  
0.1

Ärendenummer

## Nortek, Arbete på väg (APV)

Datum för mötet: Göteborg 11-12 september 2019

Nästa möte: 5-6 maj i Danmark. Senast 5 april ska deltagarländerna skicka önskemål på punkter till agendan.

11 september 2019

Närvarande:

Danmark	Kit Lærke Knudsen	klk@vd.dk
	Josephine Schøller Rasmussen	js@vd.dk
Norge	Morten Hafting	morten.hafting@vegvesen.no
	Hilde Mari Hvidsten	hilde.hvidsten@vegvesen.no
	Renata Steinbakk	renata.steinbakk@vegvesen.no
Finland	Jukka Hopeavuori	jukka.hopeavuori@liikennevirasto.fi
Sverige	Jan Backman	jan.backman@trafikverket.se
	Elisabeth Lunman	elisabeth.lunman@trafikverket.se

### Information och studiebesök, investeringsprojekt i Göteborg

13.15-13.30	Elisabeth hälsar alla välkomna
13.30-14.00	Helena Sjöstrand TPÅ samt Göteborg övergripande
14.00 – 14.30	Västlänken  Davor Senohradski, biträdande delprojektledare för deletapp Centralen.
14.30 – 16.00	E45 Lilla Bommen – Marieholm Information samt platsbesök.  Jenny Röström, projektledare Fanny Anderlund, Projektingenjör
16.00 – som längst 16.45	Lilla Bommen, Utkiken  Helena Sjöstrand följer med och ger ”information om vad vi ser”

12 september 2019

Närvarande:

Danmark	Kit Lærke Knudsen	klk@vd.dk
---------	-------------------	-----------

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)  
Lunman Elisabeth, PLnptm

Dokumentdatum  
2019-09-13

Version  
0.1

	Josephine Schøller Rasmussen	js@vd.dk
Norge	Morten Hafting	morten.hafting@vegvesen.no
	Hilde Mari Hvidsten	hilde.hvidsten@vegvesen.no
	Renata Steinbakk	renata.steinbakk@vegvesen.no
Finland	Risto Lappalainen	risto.lappalainen@liikennevirasto.fi
	Jukka Hopeavuori	jukka.hopeavuori@liikennevirasto.fi
Sverige	Jan Backman	jan.backman@trafikverket.se
	Fredrik Nilsson	fredrik.c.nilsson@trafikverket.se
	Joachim Kangevall	joachim.kangevall@trafikverket.se
	Elisabeth Lunman	elisabeth.lunman@trafikverket.se
	Tommy Andersson	tommy.f.andersson@trafikverket.se

## Välkomna

Presentation mötesdeltagarna.

Föregående minnesanteckningar godkändes.

Varför finns Nortek?

Startade för cirka 20 år sedan. Länderna möter samma frågor och har möjlighet att diskutera och utbyta erfarenheter. Har genom åren varit några gemensamma projekt.

## Vad är nytt sedan sist och vad är på gång?

Sverige:

- Transportstyrelsen tagit ny föreskrift om vägmärken och andra anordningar. En av nyheterna i föreskriften är att ett stillastående fordon kan bära vilket vägmärke eller annan anordning som helst.
- Transportstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att utreda säkerheten för personal som utför arbete inom eller i anslutning till vägområdet. De ska analysera möjliga åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och arbetsmiljön vid planerade vägarbeten och vid oförutsedda händelser i vägtrafiken såsom bärgning, arbete med fordonservice.
- Svenska Institutet för Standarder (SIS) arbetar med standard om räcken och staket samt gångbryggor för gående och cyklister. Arbetet ska vara klart till årsskiftet 19/20 men vi förväntar oss att arbetet pågår en bit in i 2020.
- Sveriges Branschförening för säkrare vägarbeten (SBSV) arbetar med en metodbeskrivning för att kunna använda kortare barriärlängder. Viktigt främst i tätortsmiljöer. Arbetet planeras vara klart under 2020.  
[www.sbsv.se](http://www.sbsv.se)
- Trafikverket har ett projekt att ställa krav på ITS vid vägarbeten på ett visst vägnät. Systemen vi kommer sätta krav på är beprövade såsom kövarning i realtid.
- Krav och råd för arbete på väg. Arbete med nytt regelverk pågår. Planeras börja gälla 1 januari 2020. Gjorda förändringar är strukturen i dokumenten, anpassa krav efter de arbetsmetoder som används, språkliga ändringar samt införande av krav för gående och cyklister.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)  
Lunman Elisabeth, PLnptm

Dokumentdatum  
2019-09-13

Version  
0.1

- Utredning arbete på väg – se särskild punkt.

#### Danmark:

- Under 2020 ska man se över regelverket för att få det mer användarvänligt.
- Arbetsmiljö är ett område som diskuteras mycket. Vejdirektoratet deltar i ett forum tillsammans med polis, entreprenörer och Arbejdstilsynet.
- Vejdirektoratet ska hålla en kampanj riktad mot förare med budskapet ”ta hand om dig”. Tidigare kampanjer som riktats mot förare har haft budskapet att uppmärksamma vägarbetarnas säkerhet.
- Det har startat en grupp för att se över utmärkning vid akuta situationer. Har varit flera incidenter.
- Under 2020 kommer man införa dubbla böter vid hastighetsöverträdelser vid vägarbeten. Det är problem med att säkerställa hur utmärkningen såg ut vid tillfället när föraren körde för fort.

#### Finland:

- 1 juni 2020 träder nya föreskrifter om vägmärken och andra anordningar i kraft. Stor del av vägmärkena är ändrade i utseende eller hur de ska användas. Nytt är bland annat att gul vägmarkering endast ska användas vid vägarbete (idag har man permanent gul vägmarkering där trafikriktningar separeras). Stora mängder av vägmärken måste bytas ut men det utförs succesivt över några år.
- Inom några år kommer man ställa krav på att vägmarkering ska utföras maskinellt (idag mycket manuell läggning).
- I arbetet med regelverket funderar man mycket på vad det ska vara för krav för arbeten som utförs utanför vägbanan.

#### Norge:

- Från och med 1 januari 2020 lämnas länsvägarna över till länen (fylke). Länen kommer finansiera, sköta drift och underhåll, planera och bygga men kommer inte kunna ta några beslut om vägarna.
- Man arbetar med ett webbaserat system för hantering av TA-planer. Ska vara i bruk i slutet av 2020.
- Entreprenörerna hanterar hastighetsbegränsningar fel. Föreskrift och utmärkning med 50 km/h men miljön är inte anpassad så trafikanterna kör i 70 km/h.
- Entreprenörerna använder drönare för att göra inspektioner.

### **Utredning inom Arbete På Väg**

#### *Föredragande Sverige.*

Sverige har påbörjat arbetet med en utredning inom APV. Vår organisation och arbetssätt har förändrats men utvecklingen inom området har inte hängt med. Vi brottas med flera frågor som exempelvis:

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)  
Lunman Elisabeth, PLnptm

Dokumentdatum  
2019-09-13

Version  
0.1

- Ansvar för bland annat APV är delat inom organisationen
- Trafikverket strävar efter att göra rollerna beställare och entreprenör tydligare och vilket ansvar som följer med det.
- Trafikverket ställer krav på kompetens, inte utbildning. Ansvar att personalen har rätt kompetens är arbetsgivarens.
- Vi arbetar olika i Sverige. Utan anledning ställs olika krav i olika delar av Sverige och uppföljning utförs olika.
- Trafikverket är inte tydligt med vilka effekter vi förväntar oss av krav inom APV.
- Olika delar inom Trafikverket kommunicerar med entreprenörerna och en "gemensam röst" saknas.
- Det behövs en gemensam verksamhetsövergripande strategi.

Vårt mål med projektet är att få fram:

- Vad är APV för Trafikverket?
- Vad styr Trafikverkets arbete inom APV?
- Vilka effekter förväntas internt och externt av Trafikverkets uppdrag inom Arbete på väg?
- Vilka aktiviteter krävs för att fullgöra uppdraget och vilken enhet ansvarar för vad?
- Var uppstår bristerna i dagens verksamhet?
- Hur ska Trafikverket fortsatt arbeta med APV?
- Hur säkerställer vi en intern samordning inom APV och att myndigheten agerar som en enad aktör externt?

I vårt arbete uppskattar vi om deltagarländerna kan delge goda exempel på framgångsfaktorer inom:

- Organisation
- Krav och kontroll
- Effekter
- Kvalitet

Vi tar gärna mot information och andra tips som ni tror kan vara oss till nytta.

Återkoppla till [joachim.kangevall@trafikverket.se](mailto:joachim.kangevall@trafikverket.se).

Under diskussionen kunde vi konstatera att många av Sveriges frågor och problemställningar diskuteras även hos de övriga deltagarländerna.

## **TMA – standarder och godkännande**

*Föredragande Danmark.*

Danmark har problem med hur man ska tillåta TMA framöver.

Definitionen för TMA i Danmark är fordon med energiabsorberande enhet. Enligt CEN är definitionen en energiabsorberande enhet anpassad för att sätta på mobil bärare för att minska påverkan av sammanstötning med en bil på den mobila bäraren.

Danmark tillåter TMA som är testade enligt:

- NCHRP 230 – denna är upphävd och kan endast användas ett år till. Efter det kan man inte godkänna nya TMA enligt denna standard.
- NCHRP 350 – kommer upphävas så den inte går att använda om 4 år.
- Manual for Assessing Safety Hardware (MASH), 2009
- UK TD49/07 – denna standard används inte.

Den nya europeiska standarden - Requirements for lorry mounted crash Cushions«, DS/CEN/TR 16786:2018. Road Restraint Systems – har inte samma hastigheter som de

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)  
Lunman Elisabeth, PLnptm

Dokumentdatum  
2019-09-13

Version  
0.1

övriga standarderna. Den är främst framtagen för att hindra USA att ta över den europeiska marknaden.

Standarden är inte tillåten i USA vilket gör att inga tillverkare testar enligt den för då kan inte skyddet säljas i USA. Det finns därför inga godkända TMA enligt standarden. Jan Backman deltog i standardiseringsarbetet och röstade nej till förslaget med anledning av ovanstående.

Diskussioner om när TMA ska användas vilket skiljer en del mellan länderna.

### **Hur man separerar gående och cyklister vid vägarbeten.**

*Föredragande Finland.*

Utmärkning och hänvisningar för gående och cyklister blir inte bra. Finns det några bra förslag?

Norge:

Ett projekt pågår inom området som ska vara klart i slutet av 2019. Man utför litteraturstudier som sedan ska användas för att komplettera regelverket med krav. Resultatet av studien kommer att skickas ut till deltagarländerna.

Danmark:

Det finns en del regler men inte mycket.

Sverige:

I nuvarande regelverk finns det en del regler men inte mycket. I det kommande regelverket har man arbetat in fler. Det är inte komplett men en bit på väg.

### **Kompetenskrav**

*Föredragande Sverige.*

Fredrik Nilsson håller en genomgång av hur vi hanterar kompetenskrav i Sverige. Kompetenskraven baseras på vilken uppgift personalen utför vid arbetsplatsen. En del nivåer kräver certifiering (ett prov som ska utföras hos Trafikverket Förarprov). En nivå kräver utbildning. Se bifogat bildspel.

Norge:

Krav på kompetens i olika nivåer:

- Grundkompetens för alla
- Kompetens för flaggvakter
- Kompetens för att ta fram TA-planer
- Kompetens för de som leder arbetet

Arbete pågår nu med tester inför att all personal enligt ovan ska göra ett prov som utförs på Förarprov (där man gör uppkörning för körkort). Utvärdering av testerna förväntas vara klara slutet 2019.

Danmark:

Har inga vakter som reglerar trafik, endast polisen får göra det. Man använder inte lots. Krav på utbildning. Grundutbildning som alla ska ha finns som e-learning. Utbildningarna efter det anpassas efter vilken uppgift man utför. Utbildningen gäller 5 år. Under 2019 tas nya utbildningar fram.

Finland:

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)  
Lunman Elisabeth, PLnptm

Dokumentdatum  
2019-09-13

Version  
0.1

Krav på utbildning. Från och med 2020 ska alla vägarbetare gå igenom en e-learning och klara frågorna. I utbildningen är det ca 60 frågor. Om man inte klarar ett område måste man läsa mer inom området och svara på nya frågor.

Fredrik Nilsson kommer att kalla till skype-möte om kompetens under början av nästa år. Syftet är att översiktligt sammanställa hur kraven ser ut i respektive land samt kontaktpersoner.

## Kontroller

### *Föredragande Sverige.*

Tommy Andersson har genomgång om hur kontroller utförs. Det ska vara 5 personer i landet som utför kontroller. För tillfället är de 3 i tjänst. Målet är att 750 kontroller ska utföras. En kontrollant kan inte stoppa ett arbete utan måste kontakta projektledaren för ett beslut.

Tillvägagångsätt:

- Som grund för kontrollen har man TA-plan och projektets handlingar.
- Kontroll utförs och dokumenteras i webbaserat system.
- Preliminärrapport tas fram och skickas till entreprenör och Trafikverkets projektledare.
- Efter eventuella revideringar skapas en slutrapport.
- Slutrapporten kan användas som underlag för att ta ut vite.

Norge:

Det är 3 kontroller i landet. Varje region ska utföra 100 kontroller per år. Man har ca 25000 TA-planer per år. TA-planerna ser bra ut men det är brister i kompetensen så de fel som entreprenören gör på arbetsplatsen vet man inte hur man ska rätta till. 30-40% av de arbetsplatser som kontrolleras stoppar Vegvesendet arbetet på. Motiv till att arbetet stoppas är oftast:

- Arbetsplatsen gör att situationen är farligare än vad som framgår i TA-planen
- Man hindrar trafiken för mycket
- Finns ingen TA-plan.

Alla kontroller följs upp.

Danmark:

Entreprenörerna gör egenkontroller som ingår i deras kvalitetsarbete. Vejdirektoratet gör stickprov.

Finland:

Varje år ska 100 arbetsplatser kontrolleras i varje region. Det är 5 kontrollanter per region. Varje vecka har man genomgång på arbetsplatserna. Det finns ingen statistik och regionerna har ingen gemensam lista över vad som ska kontrolleras. Man arbetar med att ta fram en gemensam lista.

## Övriga frågor

Riskanalyser

### *Föredragande Norge.*

I varje TA-plan ska det bifogas en riskanalys. Man anser att dessa inte uppfyller vad som förväntas och det är ofta samma generella analys som bifogas. De åtgärder entreprenören vidtar räcker inte för situationen.

I TA-plan ingår bland annat:

- Arbetsbeskrivning

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)  
Lunman Elisabeth, PLnptm

Dokumentdatum  
2019-09-13

Version  
0.1

- Riskanalys
- Vagarbetsplan
- Upplysningar
- Särskilda åtgärder
- Loggbok
- Kontroller
- Checklista

I generella TA-planer loggas varje arbete som utförs och riskanalys bifogas. För att entreprenören ska få betalt för sitt uppdrag fotograferas varje arbete och stämplas med när/var/hur.

Övriga deltagarländer:

Inga riskanalyser i samma utsträckning som Norge har. Det hade varit mycket önskvärt då vi är överens om att det brister ute på vägen.

Norge bifogar hur deras riskanalys ser ut.

Elisabeth Lunman  
Trafikverket