

# Mötesnoteringar Oskyddade trafikanter och APV – jämställd TA-plan

2016-12-06, 10.00-13.00

Trafikkontoret/stadsmiljö Stockholm, Fleminggatan 4

Närvarande:

Jones Karlström, *JKa* (Stockholms stad)

Pye Seaton (Stockholms stad)

Göran Fredriksson (SBSV)

Thomas Wuopio (ATA)

Hanna Sunnerheim (Safety Solutions Jonsereds/Ramirent)

Lennart Wahlund (RSSE, ordf SvBrf)

Ulrika Bygren (RSSE)

Johan Bergendahl (Berlex)

Tommy Köhler (Berlex)

Shamil Matourin (Nacka kommun)

Hans Nilsson (Polismyndigheten)

Jeanette Falk (Sollentuna kommun)

Niklas Olsson (Sollentuna kommun)

Johan Kvarnbergs, *JKv* (Stockholms stad)

Nina Åström (Stockholms stad)

Mats Theander (Malmö)

Marianne Blom (SAK)

Mattias Tjeder (Lidingö)

Markus Johansson (Malmö)

Joakim Jäderås (SafeRoad)

Johan Nordh (Blinkfyrar)

## 1-3. Inledning

Presentation av deltagarna på mötet och en genomgång av föregående mötesnoteringar.

## 4. Mål och syfte för arbetet

GF och JKa presenterade förslag på mål och syfte. Förslaget mottogs positivt.

### ***Mål:***

***En tydlig och levande rekommendation för ökad säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter vid vägarbetsområden,***

***Samt***

***Ett nätverk för spridning av information till statliga verk, kommuner, företag, organisationer och enskilda.***

### ***Syfte:***

***Att nationellt förbättra kravställningen på både "mjukvara och hårdvara". Exempelvis kravställning i regelverk, utbildning, tillsyn, krav på produkter (prestanda, utformning, synbarhet etc.). Erbjuda ett forum för olika intressenter där nya idéer, produkter och lösningar kan diskuteras, provas och utvärderas för snabb acceptans och spridning.***

### **Diskussioner:**

Denna grupp har en bra bas för att kunna få genomslag på resultaten som kommer fram av arbetet i och med representanter från många olika områden (beställare och leverantörer av produkter/tjänster). SAK kan sprida information bland kommuner inom sammanslutningen. Kan cykelkansliet nå ut på bred front? Utnyttja lämpliga konferenser för spridning? Då SKL varit svåra att engegera är det bra om kommuner kan ligga på SKL och informera om arbetet inom denna grupp.

Tillsyn och uppföljning kommer vara en viktig del – hur förbättra egenkontroll hos entreprenörer? Saknas möjligheter att följa upp pga få som arbetar med tillsyn på Trafikverket – man tar därför ingen stor risk när man gör fel.

Hur få till ett likartat regelverk över hela landet? Stora skillnader mellan kommuner i landet – vissa har egna regelverk, vissa har inga alls.

EU-projektet Eccentric har speciellt fokus på Sthlm, men resultatet av projektet ska ses som en rekommendation för hela EU. Resultatet kan bli en bra grund för nationell samsyn mellan olika instanser i Sverige.

Ang. produkter: Hur stort är spannet mellan vad som finns och vad man vill ha som kravställare? Som kommersiell aktör måste det finnas efterfrågan för att kunna ta fram nya produkter. Nya krav = nya produkter. Skulle underlätta med en ny standard för funktionskrav på produkter och tydlighet att denna ska tillämpas vid upphandling av entreprenader.

### **5. Mock-up TA-plan**

Trafikkontoret Sthlm har sedan förra mötet skickat ut ett scenario på Hornsgatan i Sthlm där medlemmar fick möjligheten att ta fram en fiktiv TA-plan, med särskilt fokus på oskyddade trafikanter. ATA och Berlex förevisade varsitt förslag. Presentationer läggs upp på sbsv.se.

Bland förslagen fanns:

- Separering av gång- och cykeltrafikanter
- Utmärkning med VMS-skyltar med t ex "Du kör för fort" eller förändrade restider
- Belysning
- Skyltar i understorlekar
- Budskap på marken för att markera gång- resp. cykelbana.
- Cykelchikan
- Fångsnät på fordonsbarriär
- Utspetsning vid nivåskillnader
- Bullerskydd för en tryggare och lugnare miljö vid GC-banor
- Körplåtar med förbättrade halkegenskaper
- Mjuka påkörningskydd för fordonsbarriärer

Utmaningen fortsätter, och nya förslag kan presenteras vid nästa möte.

### **Diskussion:**

Möjlighet att förankra produkter i underlaget ökar säkerheten, då utmärkningar/skyddsanordningar ofta blir stulna/flyttas omkring. Man möter dock ofta motstånd från väghållaren.

Snöröjning: minsta mått för snöröjningsfordon ca 2,5 m. Chikan/separerade smalare GC-banor gör att man inte får plats - då måste snöröjningskrav ställas på entreprenören.

Förslag: under första dagarna ha personal på plats vid arbetsplatsen, som kan vägleda och informera GC-trafikanter om omledningar/förhållningsregler etc.

## **6. Hårdvara för TA-planer mht oskyddade trafikanter – inkomna exempel**

GF visade presentation av exempel på hårdvara från leverantörer.

SSJ: SafePass GC-räcke LED. Räcke utvecklat för oskyddade trafikanter med integrerad LED-belysning för batteri-/nätdrift. Presenterade också produktstandarden som definierar funktionskrav på skyddsanordningar för oskyddade trafikanter.

RSSE: Mjuka tillbehör till WALT och OBEX (energiabsorberande ändear för fordonsbarriärer) som fästs över vassa kanter/räckesståndare minskar skaderisk för oskyddade trafikanter.

## **7. EU-projekt, Eccentric.**

Trafikkontoret Sthlm (JKv, NÅ, JKa) berättade om EU-projektet Eccentric. En policy för hantering av oskyddade trafikanter vid APV ska tas fram, och kommer att vara vägledande för EU. Inom projektet är det bara Sthlm som fått tilldelning på området oskyddade trafikanter vid APV.

Man arbetar tätt med det befintliga projektet Jämställda TA-planer (Tk Sthlm).

För tillfället håller man på att sammanställa vilken kunskap ang. oskyddade trafikanter som finns inom hela Eccentricprojektets medlemmar.

TA-planer ska testas på 2-3 olika platser kring Årsta.

Mer information om Eccentric och det aktuella projektet:

<http://www.civitas.eu/eccentric>

<http://www.civitas.eu/content/policy-re-routing-cyclists-during-construction-work>

### ***Diskussion:***

Hur ska man få till attitydförändring hos cyklister som inte följer trafikregler? Trafikkontoret Sthlm och Polismyndigheten försökte få till en kampanj för några år sen, men det föll på att Tk ej är en tillsynsmyndighet och det blev en politisk fråga – kan Tk komma med pekpinna? Kampanjen drogs tillbaka.

Skulle behövas bättre inrapportering till Strada vid olyckor i samband med APV.

Hur ska alternativa transportmedel för oskyddade trafikanter hanteras? T ex segway/hoverboard. Transportstyrelsen gör klassning (Segway = cykel, t ex). Förslag: lägg upp information på sbsv.se om vilka transportmedel som hör till vilket vägområde.

## **8. Work shop**

### **Regelverk:**

Johan Kvarnbergs, Nina Åström, Thomas Wuopio, Mats Theander, Hans Nilsson

### ***Sammanfattning från gruppen:***

Finns i dagsläget väldigt lite regler som styr hur TA-planer ska utformas med hänsyn till oskyddade trafikanter. De regler som finns är ej samlade, finns fläckvisa regler på många olika ställen. Saknas helhetsgrepp och att någon ansvarar för detta. Ett problemområde är alla mindre/kortare arbeten som utförs utan att TA-plan finns. Saknas tydlighet i lagen. Viktigt med hänsyn både till arbetande och tredje person. Riktlinjer från Arbetsmiljöverket? Facken?

*Nästa steg:* Ta kontakt med Jonas Eliasson, förvaltningschef Trafikkontoret Sthlm för fortsatt diskussion.

#### **Utbildning:**

Tommy Köhler, Marianne Blom, Pye Seaton

#### *Sammanfattning från gruppen:*

Behövs utbildningar både för trafikanter och för entreprenörer. I dagsläget finns krav på att man som arbetande måste ha vissa utbildningar, t ex APV och kommunspecifika utbildningar. I befintliga utbildningar saknas frågan om oskyddade trafikanter – dels pga av tidsbrist, men framför allt för att det inte finns något grundmaterial/regelverk att utgå ifrån. Trafikkontoren och Trafikverket måste ställa krav så att det finns ett skelett att utgå ifrån. Kan man utöka utbildningar med praktiska inslag (provcykla, testa på funktionsnedsättning etc)?

Nästa steg: Arbetet i hela gruppen ger förhoppningsvis resultat som kan användas till bättre utbildning. I utbildningar borde det finnas rekommendationer om att "så här bör det se ut".

#### **Tillsyn:**

Niklas Olsson, Mattias Tjeder, Markus Johannesson, Johan Bergendahl, Shamil Matourin

#### *Sammanfattning:*

- Tillsyn: att komma ut på vägen är nyckeln. En del jobbar inte ens med viten. Är man ute mycketså skärper entreprenörerna till sig. Kan man använda sig av p-vakter som meddelar när något pågår som saknar tillstånd eller verkar farligt/fel?
- Svårt att komma åt korta jobb, när någon t ex är ute med en skylift över dagen. Hur sköter man tillsyn där?
- Utbildning och kompetens: Vissa gör arbeten utan att veta vad en TA-plan är. Går det att förbättra? Hur hantera lokala anpassningar – kan man ha ett gemensamt grundmaterial från SKL/SBSV?
- Tydlig information och bättre samarbeten, speciellt vid större projekt. Ta in entreprenören på möte tidigt i planering och förmedla "så här vill vi ha det, och vi förväntar oss att det följs".

#### **Krav på produkter**

Jones Karlström, Göran Fredriksson, Lennart Wahlund, Ulrika Bygren, Johan Nordh, Joakim Jäderås, Hanna Sunnerheim

*Sammanfattning:* Finns knappt krav alls i dagsläget. Krav på prestanda, dämpning, eftergivlighet och utformning. Diskussioner kring hur man hanterar personer med funktionsnedsättning. Ljudsignaler t ex?

*Nästa steg:* SSJ delar gärna med sig av den produktstandard man tagit fram där produktkrav finns på utformning, synlighet och prestanda. Denna kan användas som grund till kravställning på produkter. Standarden läggs upp på sbsv.se och alla kan komma med förbättringsförslag.

#### **9. Övriga frågor**

#### **10. Nästa möte**

Förslagsvis i maj. GF skickar ut förslag.

## Aktiviteter

Skicka presentationer och material från dagens möte till GF	ATA/Berlex/SSJ
Fiktiv TA-plan till nästa möte	Alla intresserade
Se över produktstandard och lämna förbättringsförslag	Alla intresserade