

Förord

I vår bransch som består av beställare, utförare, konsulter, leverantörer av trafik- och skyddsanordningar, utbildningsföretag etc. och som hanterar frågor som berör området arbete på väg (APV) förekommer en rad myter om vad bestämmelser i författningar och regelverk innebär och hur de ska tolkas. När både författningarna och regelverken har förändrats ett antal gånger under årens lopp av både myndigheter och beställare, är det inte underligt om delar av branschen inte observerar alla förändringar och vilka konsekvenser det medför.

SBSV, har gett Gunnar Vikström, som har varit verksam inom APV området sedan 1976 både som utförare och beställare, i uppdrag att gå igenom aktuella författningar från 1987, Vägverkets nationella regelverk från starten 1995 till Trafikverkets TRVK Apv, Sveriges Kommuner och Landstings Handbok Arbete på väg och Väghållningens juridik, samt Göteborgs Stads Tekniska handbok och Blå boken för att belysa vilka förändringar som har skett, vad de innebär och hur de kan tolkas.

Till redovisade utdrag från författningar och regelverk ges kommentarer i kursiv stil och avvikande färg.

De dokument som vi publicerar nu är två serier enligt nedan.

Dokumentet är reviderade 2020-02-01 på grund av version 4.0 TRVK Apv TDOK2012:86 och Sveriges kommuner och regioner handbok Gatuarbeten i tätort.

Serie 1 Trafikanordningar

- 1.1 Vad är trafikanordningar (TA)?
- 1.2 Vad är trafikanordningsplan (TA-plan)?
- 1.3 Hur ska en trafikanordningsplan (TA-plan) utformas?
- 1.4 Vem ansvarar för trafikanordningar på vägarbetsplatser?
- 1.5 Förbättringsmöjlighet, TA-plan bör ersättas med Arbetsberedning!

Serie 2 Olika typer av arbeten

- 2.1 Vad är rörligt arbete?
- 2.2 Vad är Intermittent arbete?
- 2.3 Vad är Fast arbete?
- 2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fast arbetsplats?
- 2.5 Vad är Fast arbete med intermittent utmärkning?
- 2.6 Förbättringsmöjligheter inom området vägarbeten!

Om intresse finns kan fler olika serier publiceras framöver.

SBSV reserverar sig för eventuella skriv- eller tolkningsfel eftersom frågorna kan tänga juridiska expertområden där kommande domar (entreprenad- eller förvaltningsjuridiskt) kan innebära att de tolkningar som är gjorda måste ändras. SBSV har försökt att säkerställa kvalitén så lång som möjligt, men det går inte att garantera till 100%.

Dokumentens innehåll får kopieras och användas av branschen om det framgår att de har kopierats från SBSV hemsida.

Frågor om dokumentens innehåll kan skickas till info@sbsv.se

1.1 Vad är Trafikanordningar (TA)?

I serien:

- 1.1 Vad är trafikanordningar (TA)?
- 1.2 Vad är trafikanordningsplan (TA-plan)?
- 1.3 Hur ska en trafikanordningsplan (TA-plan) utformas?
- 1.4 Vem ansvarar för trafikanordningar på vägarbetsplatser?
- 1.5 Förbättringsmöjlighet, TA-plan bör ersättas med Arbetsberedning!

Sammanfattning

Trafikanordningar är de anordningar som framgår i Vägmärkesförordningen och föreskrifter utfärdade med stöd av Vägmärkesförordningen. Skyddsanordningar är inte Trafikanordningar, det är andra typer av anordningar som behövs för att säkra god trafiksäkerhet och arbetsmiljö.

Bakgrund Trafikanordningar, TA

Trafikanordningar används som övergripande begrepp i Trafikförordningen (1998:1276) och Arbetsmiljöverkets föreskrift 1999:3 för att beskriva anordningar som framgår i Vägmärkesförordningen. I Trafikförordningen behandlas inte skyddsanordningar och i Arbetsmiljöverkets AFS 1999:3 framgår skillnaden mellan trafikanordning och skyddsanordning.

Trafikförordningens 2 kap

"Rubbande av trafikanordning och hinder på väg

9 § Vägmarken, vägmarkeringar, trafiksignaler och andra anordningar för trafiken får inte rubbas eller ändras."

AFS 1999:3 Byggnads- och Anläggningsarbeten 81 § c)

"Trafiken skiljs från arbetsplatsen med trafikanordningar. I den utsträckning som behövs skall det dessutom finnas skyddsanordningar som effektivt hindrar eller avleder trafiken från att komma in på arbetsplatsen."

AMA

AMA är ett beskrivningsverktyg för förfrågningsunderlag som hela branschen står bakom, både beställare och utförare.

I Totalentreprenader anger beställaren troligtvis både de administrativa och tekniska kraven som ställs för APV under koden AFD.142 i de Administrativa föreskrifterna.

Vid utförandeentreprenader anger beställaren de tekniska kraven i Tekniska Beskrivningar. Kraven på tillfälliga trafikanordningar anges i koden BCB.713 och kraven för skyddsanordningar anges i kod BCB.717.

Under respektive kod anges råd till den som utformar upphandlingsdokumenten i både de Administrativa föreskrifterna och Tekniska Beskrivningar.

Gunnar Vikström Svartöns Infrakonsult 2019-11-20

1.2 Vad är Trafikanordningsplan (TA-plan)?

I serien:

- 1.1 Vad är trafikanordningar (TA)?
- 1.2 Vad är trafikanordningsplan (TA-plan)?
- 1.3 Hur ska en trafikanordningsplan (TA-plan) utformas?
- 1.4 Vem ansvarar för trafikanordningar på vägarbetsplatser?
- 1.5 Förbättringsmöjlighet, TA-plan bör ersättas med Arbetsberedning!

Sammanfattning

Det finns inga krav på TA-plan i någon författning. När TA-plan krävs bygger det enbart på överenskommelser i kontrakt eller avtal mellan beställare/tillståndsgivare och utförare. Det är oklart vad en Trafikanordningsplan innebär när det förekommer en rad olika krav på vad en TA-plan är och ska bestå av. Det finns ingen klarlagd definition vad en TA-plan innebär. Någon branschgemensam praxis existerar inte. Grunden är dock att det är ett redskap för arbetsgivare och beställare att se till att utmärkningen med trafikanordningar (vägmärken etc.) utförs på rätt sätt.

Författningar om Trafikanordningsplan, TA-plan,

Trafiksäkerhetsverkets* föreskrifter som behandlade trafikanordningar vid vägarbeten, TSVFS 1987:17, gällde fram till 2007 när den nya Vägmärkesförordningen trädde i kraft.

I föreskriften framgick inga bestämmelser om TA-plan, TSV gav egna kommentarer (råd) till föreskriften och angav följande: "Vid större ingrepp i flerfältiga vägar är det lämpligt att trafikanordningsplaner upprättas. Trafikanordningsplaner kan även upprättas vid större ingrepp i tvåfältiga vägar med stor trafik eller i övrigt då det bedöms lämpligt."

Kommentar

Med andra ord uppmanade TSV arbetsgivaren (i stort sett utfördes alla vägarbeten under 1980-talet i egen regi av väghållaren) att ta fram en plan för hur utmärkningen av trafikanordningar skulle utföras vid vägarbeten.

Motsvarande kommentar (råd) ger Arbetsmiljöverket i sin AFS 1999:3 Byggnads- och Anläggningsarbeten i 81 §: "Det faller sig ofta naturligt att trafikanordningsplanen, när sådan finns, blir en del av arbetsmiljöplanen."

Regelverk om Trafikanordningsplan, TA-plan, VV och TRV

Vägverkets beskrivning vad en TA-plan är för någonting, utvecklades och förändrades för varje regelverksutgåva fram till 2009, då det beskrivs vara ett samlingsdokument. Men inte i något av regelverken (IFS) framgick tydliga krav på att TA-plan skulle innehålla skyddsanordning.

Kommentar

Till de olika regelverken hörde ett antal skisser över olika arbetssituationer som entreprenören kunde använda sig av. Ett av problemen med skisserna vara att det ofta beskrev ett utförande som inte framgick som krav i regelverken, att skisserna angav strängare krav än vad texterna i regelverket angav.

Med införande av Trafikverkets tekniska krav och råd för arbete på väg anges i råden att en TA-plan är en samlingsbenämning på de krav som gäller för hur trafik- och skyddsanordningar ska anordnas och placeras på ett vägarbete. I kravdokumentet anges att det ska framgå i kontraktshandlingarna om utföraren ska upprätta en TA-plan.

Regelverks krav och tillåtelse av TA-plan, VV och TRV

När Vägverket beslutade att ställa krav på TA-plan i deras första regelverk IFS 1995:4 framgick att trafikanordningsplan alltid ska upprättas och godkännas innan arbetet får påbörjas, samt att den skulle förvaras hos väghållaren (beställaren/projektledare). Senare ändrades det till att de skulle godkännas av väghållningsmyndighetens (trafikingenjör)

När Trafikverket införde regelverket TRVK Apv 2012 infördes krav på att beställaren skulle ange i handlingarna (förfrågningsunderlag) om leverantören skulle ansöka om TA-plan eller erhålla en så kallad tilldelad TA-plan.

I den nya TRVK Apv version 4.0 anges i kap. 2 under term Trafikanordningsplan anges bara att trafikanordningsplaner hanteras i FIFA och under kap. 7.2 anges tre nivåer av bilagor till TA-plan och vad de ska innehålla.

Kommentar

FIFA är inte något regelverk. Krav på hur leverantör ska hantera TA-plan måste framgå i förfrågningsunderlaget (kontraktet) antingen genom hänvisning till kravdokument eller som kravtext under angiven AMA kod.

Regelverk om Trafikanordningsplan, TA-plan, SKL och Göteborgs Stad

I Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) Handbok Arbete på väg framgår att TA-planen är ett hjälpmedel för utmärkningsansvarig och övrig personal som hjälper till med utmärkningen. I den nyligen publicerade, 2019, Handboken Gatuarbete i tätort framgår att "I en trafikanordningsplan (TA-plan) visas de åtgärder som krävs för att arbetet ska kunna utföras, t.ex. omledning av trafik, trafikanordningar, hastighetssänkningar och trafiksignaler/signalvakt."

I Göteborg stads Tekniska Handbok anges att syftet med Ta-planen är att beskriva vilka vägmärken och anordningar som krävs för att hög säkerhet ska uppnås för såväl de som utför arbetet som för alla trafikantgrupper.

Regelverks krav och tillåtelse av TA-plan, SKL och Göteborgs Stad

I Sveriges kommuner och Landstings (SKL) Handbok Arbete på väg framgår att TA-plan är benämning på den ansökan som utföraren måste göra för att få utföra vägarbetet samt att en godkänd TA-plan innebär att en utförare får sätta upp och ta ner trafikanordningar.

I Sveriges kommuner och Landstings (SKL) Publikation Väghållningens juridik anges följande: "TA-plan är inte något begrepp som idag finns i lagstiftningen. I samband med uppgrävning av gator måste det dock sörjas för att trafiken kan ordnas på ett ändamålsenligt och trafiksäkert sätt." Många kommuner kräver att en TA-plan ska bifogas ansökningar om grävningstillstånd, och att sådana upprättas blir därigenom en förutsättning för att ledningsarbetena ska få utföras.

I handboken Gatuarbeten i tätort framgår att respektive kommun kan ange i sina egna regler vad en ansökan ska innehålla. I reglerna kan ingå krav på TA-plan och hur den ska se ut.

I Göteborgs Stad Tekniska Handbok framgår att Det är bara väghållaren eller den hen utser som får sätta ut vägmärke och anordningar. En granskad Ta-plan är en principiell överenskommelse mellan trafikkontoret och utföraren av ett vägarbete.

Kommentar

Som regel nämns inte skyddsanordningar som ett eget begrepp i samband med TA-plan i kommunernas regelverk.

AMA

Är ett branschgement regelverk om hur krav ska framgå och ställas i förfrågningsunderlag för upphandlingar. Till den som utför underlagen till upphandlingsdokument finns råd om var krav ska framgå och hur de ska beskrivas. Kommuner och Trafikverket tillämpar AMA i upphandlingar.

Begreppet Trafikanordningsplan är bara nämnd som ett råd till den som upprättar förfrågningsunderlag under en kod i de administrativa föreskrifterna. Rådet som ges är "om krav på trafikanordningsplan ställs ska det framgå under koden."

* Trafiksäkerhetsverket, TSV, existerade under 1960 talet och in i 1990 talet när deras verksamhet övertogs av dåvarande Vägverket. TSV uppdrag om vägtrafik motsvarar till viss del som nuvarande Transportstyrelsen har inom vägområdet. Vissa av deras föreskrifter lever kvar än i dag men många har upphört och ersatts av föreskrifter från Vägverket och Transportstyrelsen. TSV hade en omfattande verksamhet, som till stor del riktade sig till väghållarna som på den tiden utförde i stort sett allt i egen regi som drift och underhåll och ny- och ombyggnationer av vägar.

1.3 Hur ska Trafikanordningsplan (TA-plan) utformas?

I serien:

- 1.1 Vad är trafikanordningar (TA)?
- 1.2 Vad är trafikanordningsplan (TA-plan)?
- 1.3 Hur ska en trafikanordningsplan (TA-plan) utformas?
- 1.4 Vem ansvarar för trafikanordningar på vägarbetsplatser?
- 1.5 Förbättringsmöjlighet, TA-plan bör ersättas med Arbetsberedning!

Sammanfattning

Det är oklart vad en Trafikanordningsplan innebär och hur den ska utformas. Det finns en rad uppfattningar vad en TA-plan är och hur den ska utformas. Det finns dock ingen branschgemensam överenskommelse om hur en TA-plan ska vara utformad. Grunden är dock att TA-plan är ett redskap för arbetsgivaren att ge tydliga instruktioner till den som utför utmärkningen och utplaceringen av trafik- och skyddsanordningar. För att utmärkningen och utplaceringen ska bli rätt krävs att mottagaren av TA-planen kan förstå och tolka den, samt har den kompetens och de resurser som krävs.

Hur ska Trafikanordningsplan (TA-plan) utformas

Eftersom krav på trafikanordningsplan inte anges i någon författning framgår bara kravet på TA-plan i olika kravdokument. Ingen gemensam standard finns för hur de ska utformas.

Till de olika kravdokumenten från beställare tillhör ofta ett antal TA-plansskisser över arbetssituationer, som har sin grund från f d Trafiksäkerhetsverket. Entreprenören kunde använda sig av dem eller rita egna skisser vid tillåtelseansökningar. Problemen med beställarens skisser är som regel att:

- De utformas som ögonblickssituationer för en typ av arbete på en raksträcka.
- Hur etablering, ometablering och avetablering ska utföras framgår som regel inte
- De är ej skal enligt utformade och saknar måttkala.
- De visar ett begränsat antal arbetssituationer
- De visar inte yttre förhållanden som befintlig vägutrustning, plan eller profilstandard etc.
- Kopplingar till aktuellt kontrakts- eller regelverk saknas.
- Entreprenören avgör själv vilka av skisserna denna vill använda sig av och skicka in för godkännande, varvid den som granskade handlingarna hos beställaren ofta gör egna tillägg.
- Med att använda generella skisser behöver utföraren inte ta eget ansvar över vilka kontrakts-, regelverks- och författningskrav som gäller vid utformningen.

Trafikverkets krav på TA-plan

Ovanstående problem var en del av anledningarna att Trafikverket i sitt nya regelverk TRVK Apv tog bort de generella kraven på TA-plan med skisser som ställdes i Vägverkets regelverk. I TRVK Apv avsnitt 5.5 anges att det i handlingarna (förfrågningsunderlaget) ska framgå hur leverantören (entreprenören/konsulten) ska hantera trafikanordningar (tilldelad eller ansöka om TA-plan). I råden till regelverket TRVR Apv avsnitt 5.5 framgår följande: "Det är entreprenörens eget ansvar att själva tolka och omsätta krav i författningar och det som framgår i handlingar (kontrakt) till god utmärkning med trafikanordningar och utplacering av skyddsanordningar. För att underlätta för de personer som utför utmärkningen av trafikanordningar och utplaceringen av skyddsanordningar, bör lämpliga objektspecifika anvisningar för hur detta ska ske finnas på arbetsplatsen."

Kommentar

Avsikten med de nya reglerna var att leverantören själv skulle ta ansvar för att ge väl anpassade skisser med villkor från arbetsmiljöplan, arbetsberedning, författningskrav och kontraktskrav till de personer som utför utmärkningen.

Grundregeln i alla publicerade regelverk från Vägverket/Trafikverket är att använda så få vägmärken som möjligt, men så många som nödvändigt.

I nya TRVK Apv version 4.0 framgår att när Trafikverket kräver i kontraktet att leverantören ska komplettera TA-plan med en eller flera bilagor ska beställaren ange någon av följande nivåer som ska utföras. (OBS kortfattad beskrivning)

- Nivå 1, trafik- och skyddsanordningar beskrivna i text.

- Nivå 2, principskiss som visar trafik- och skyddsanordningar mm.
- Nivå 3, skalenlig ritning som visar trafik- och skyddsanordningar mm.

Kommentar

Hur de nya kraven kommer att ställas i upphandlingar framgår inte. För att kravtexten innebär att det ska framgå i respektive upphandling om leverantören ska utföra någon TA-plan och om den ska innehålla bilagor.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och Göteborgs Stads krav på TA-plan

I SKL Handbok Arbete på väg, framgår att TA-plan ska bestå av en ritning. Den ska innehålla ett faktablad med uppgifter om bland annat utföraren, plats för arbetet, datum och tider för arbetets start och slut samt namn på ansvariga personer.

I handboken, Gatuarbeten i tätort är beskrivningarna på vad en TA-plan är och ska innehålla, mer diffus. I skriftens löptext anges att: I en trafikanordningsplan (TA-plan) visas de åtgärder som krävs för att arbetet ska kunna utföras, t.ex. omledning av trafik, trafikanordningar, hastighetssänkningar och trafiksignaler/signalvakt.

Men i handbokens begreppsförklaring anges TA-plan som. Ritning som tillsammans med faktablad redovisar vilka vägmärken och anordningar som behövs för arbetsplatsens och trafikantens säkerhet.

Kommentar

SKL, numera SKR, Sveriges Kommuner och Regioner, nya handbok är skriven och avsedd för kommunerna, deras politiker, chefer och handläggare för att skapa effektiva rutiner för hantering av gatuarbeten. När SKR är kommunernas och regionernas intresseorganisation, innebär det att respektive kommun är suverän att självständigt fatta egna beslut om handbokens råd ska följas. Det innebär att vissa av texterna i handboken är mångordiga, återkommande, övertydliga och resonerande för att kommunerna ska komma fram till likvärdiga rutiner och regelverk.

Göteborgs Stad Teknisk Handbok anger att Ta-planen är en ritning som ska:

1. Visa alla nödvändiga trafikanordningar och dess placeringar både vid arbete och icke aktivt arbete
2. Visa hur tillräcklig säkerhet för alla typer av passerande trafikanter erhålls
3. Adress på platsen för arbetet
4. Ta-plansnummer/namn
5. Entreprenör
6. Byggherre
7. Ha norrpil
8. Vara skalenlig och/eller med de måttangivelser som behövs (mått ex körfältsbredd)
9. Visa skallinjal
10. Vara gjord på ett för platsen tydligt kartunderlag
11. Visa hur arbetsfordon ska användas, deras tänkta placering, skalenligt och/eller med de måttangivelser som behövs framgå.
12. Vilken avstängning som används för att ställa ut anordningar och vägmärken enligt TA-planen, skyddsfordon
13. Var materialupplag och bodar är placerade
14. Vilka vägmärken som kräver lokal föreskrift
15. Hur tillfällig vägbelysning anordnas under byggtiden
16. Visa placering av bygg- och/eller informationsskyltar
17. Eventuell information/samråd som ska hållas med berörda som Räddningstjänst, Västtrafik, näringsidkare, allmänhet med flera före och under arbetet
18. Förslag på arbetstid utifrån arbetets omfattning och störningsgrad
19. Plats för att stämpla/signera
20. Om det är en Ta-plan för en markupplåtelse så ska även byggherre stå angiven med kontaktuppgifter.

Vidare framgår det att det ska finnas en Ta-plan som fungerar för varje del av arbetet t ex schakt, fräsning, beläggning eller målning. Det ska även upprättas Ta-planer för hur det ser ut då icke aktivt arbete pågår

och att. Ta-planen kan även vid behov innehålla information om typ av arbete, schakt djup, dagöppning, hur lång tid ska just denna Ta-plan användas.

Kommentar

Kraven som Göteborg Stad ställer är mycket detaljerade och tydliga. Om krav även hade ställts på förberedande och avslutande arbeten hade kraven motsvarat de krav som ställs på arbetsberedning.

Observera att det inte framgår krav på att skyddsanordningar ska anges i TA-plan.

Bygghandlingar 90

Bygghandlingar 90 utgör byggsektorns rekommendationer för utformning av enhetliga och ändamålsenliga bygghandlingar. Trafikverket och kommunerna via Byggherreföreningen ingår i byggsektorn.

Kortfattat innebär det att:

- På ritningar redovisas sådant som behöver illustreras grafiskt.
- I beskrivningar (AF, TB) redovisas krav i text, på bland annat kvalitet och utförande som tillsammans med ritningarna bestämmer produkten.

I Bygghandlingar 90 är inte trafikanordningsplan omnämnt och inga rekommendationer finns på hur en TA-plan ska utformas.

Kommentar

Vi kan konstatera att de krav som i regel ställs på hur en TA-plan ska vara utformade inte följer svenska och internationella normer för hur bygghandlingar ska vara utformade.

AMA

I det branschgemensamma regelverket AMA framgår under koden AFC/D.242 följande upplysning. "Om krav på trafikanordningsplan ställs ska det framgå under koden."

1.4 Vem ansvarar för trafik- och skyddsanordningar?

I serien:

- 1.1 Vad är trafikanordningar (TA)?
- 1.2 Vad är trafikanordningsplan (TA-plan)?
- 1.3 Hur ska en trafikanordningsplan (TA-plan) utformas?
- 1.4 Vem ansvarar för trafikanordningar på vägarbetsplatser?
- 1.5 Förbättringsmöjlighet, TA-plan bör ersättas med Arbetsberedning!

Sammanfattning

Väghållaren och entreprenören har ett delat ansvar för att utföra väghållningen. Endast i undantagsfall kan enskilda personer i sin yrkesutövning bli dömd som ansvarig för en olycka. Det är av stor vikt att beställaren är tydlig i sina kontraktshandlingar och dialoger om vilka krav som entreprenören ska uppfylla för att säkerställa att trafikanter har en god trafiksäkerhet.

Vem ansvarar för trafik- och skyddsanordningar?

Ofta anges begreppet väghållaransvar, vilket vanligen likställs med den som är utsedd att svara för att väghållning blir utförd. I förlängningen avser det att Trafikverket, den enskilde kommunen eller den enskilde vägens ägare är ansvarig för allt som sker på den väg eller gata som förvaltas av väghållaren. Detta synsätt är inte korrekt, varken Väglagen, Plan- och Bygglagen eller Lagen om förvaltning av samfälligheter innehåller bestämmelser som ger väghållaren hela ansvaret. Väghållning är inte heller myndighetsutövning, däremot är vissa åtgärder enligt trafikförordningen som utfärdande av föreskrifter, till exempel hastighetsbegränsning, stopplikt är myndighetsutövning, vilket kan leda till att tjänstemän kan göra sig skyldig till tjänstefel. Personer som utför eller ansvarar för väghållning kan dömas till böter eller fängelse om dennes vårdslöshet har föranlett en olycka där en person kommit till skada eller förolyckats. Här nedan följer en genomgång av författningar och vilket ansvar som ställs på beställare och utförare.

Författningskrav

Väglagen (1971:948) och Vägförordningen (2012:707) innehåller bestämmelser för allmän väg. Varken i lagen eller förordningen framgår begreppet väghållaransvar. I lagen anges att väghållning omfattar byggande och drift av väg och tillbörlig hänsyn ska tas till enskilda intressen och allmänna intressen. Bland de intressen som tillbörlig hänsyn ska tas till är bland annat trafiksäkerhet. Vidare kan väghållningsmyndigheten (Trv:s region) ge tillstånd till ledningsägare att få dra ledningar och utföra arbeten på redan dragen ledning.

I vägförordningen beskrivs de arbeten (utförandet) som drift av väg innefattar, exempelvis servicearbeten, förbättringsarbeten etc. Dessutom anges att väg- och ledningsarbeten inom vägområdet ska utföras så skyndsamt som möjligt och så att fara inte uppstår för trafiken på vägen.

I Plan- och Bygglagen (2010:900) (PBL) som hanterar kommunala gator framgår inga krav på hur drift av gata ska utföras.

Kommentar

För allmänna vägar med vägnummer som förvaltas av en kommun gäller Väglagen och vägförordningen, inte PBL.

Lagen (1998:814) och förordningen (1998:929) om gatuhållning (renhållning, vinterväghållning) och skyltning, anger bestämmelser för gatuhållning och skyltar. Där beskrivs kommunens, länsstyrelsens, fastighetsinnehavarens skyldigheter, ansvar och befogenheter.

Väghållning av enskilda vägar (byggande, drift) styrs av Anläggningslagen eller lagen om förvaltning av samfälligheter. Det innebär att för en enskild väg gäller vad som anges i respektive anläggningsbeslut eller stadgar.

Kommentar

Både beställare av väghållningsåtgärder och de som utför själva åtgärderna (entreprenörer, konsulter) har ansvar för att utförandet av väghållningsarbetet blir utfört enligt bestämmelser i författningar.

Om utförande av väg- eller ledningsarbete orsakar skada för trafikant, exempelvis fallolycka, skador på fordon, kan trafikant ställa skadeståndskrav på bristfällande väghållning enligt skadeståndslagen

(1972:207). Det gäller för alla allmänna vägar, kommunala gator och enskilda vägar. För att någon ska få skadestånd gäller att väghållaren har brustit i sin väghållning och bedöms som vållande av skadan. Vållandet kan ligga hos väghållaren själv, anställd eller någon som väghållaren anlitar t ex entreprenör.

Kommentar

Rättsfall visar att vid utmärkning av vägarbeten med brister där de skadelidande har riktat skadestånd till utförare av vägarbetet eller väghållaren, får utgången antas blivit densamma oberoende om det är utföraren (entreprenören) eller väghållaren som blivit stämd.

I vägmärkesförordningen (2007:90) (VMF) framgår i 8 kap 4 § att "trafikanordningar inte får sättas upp, underhållas eller tas bort av någon annan än den som enligt 1 kap. 6 § ansvarar för åtgärden eller av den som han eller hon anlitar. Sådana åtgärder får inte heller utföras på något annat sätt än som anges i denna förordning eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den. Inte heller får någon sätta upp en anordning som kan förväxlas med eller har samma innebörd som en anordning enligt denna förordning."

Kommentar

I 1 kap. 6 § framgår även att Kommunen respektive den statliga väghållningsmyndigheten kan utfärda föreskrifter enligt Trafikförordningens 10 kap. 14 § på alla vägar. (Det innebär exempelvis att om Trafikverket utför arbeten på en kommunal gata kan Trafikverkets väghållningsmyndighet utfärda föreskrifter på den kommunala gatan, motsvarande möjlighet gäller för kommunen också.)

Vidare framgår i 8 kap 5 § att "Kostnader för att tillverka, sätta upp, underhålla och ta bort anordningar enligt denna förordning ska betalas av den som enligt 1 kap. 6 § ansvarar för åtgärderna. Detta gäller dock inte i följande fall:

3. Kostnader för anordningar i samband med ledningsdragning eller för annat intrång i vägen betalas av den som svarar för intrånget."

Kommentar

Det innebär att ledningsägaren själv ska bekosta nödvändiga trafikanordningar vid ledningsarbeten (skyddsanordningar är arbetsgivarens huvudansvar). Under lång tid har Trafikverket och många kommuner överlåtit till ledningsägarna att själva utföra uppsättning, underhåll och nedtagning av de trafikanordningar som är nödvändiga för arbetet. Ledningsägare måste då följa de bestämmelser som författningarna ställer och eventuella högre krav som väghållaren ställer i tillstånd eller avtal. Observera att väghållaren inte kan ställa lägre krav än vad som framgår som författningskrav, eller ställa krav som innebär att utföraren inte kan verkställa författningskrav. Exempelvis krav på varningslykta synbarhet får inte skymmas av annan utrustning.

I vägmärkesförordningens 1 kap 6 § framgår: "Den som anges nedan ansvarar för att sådana anordningar och tecken för anvisning för trafiken som avses i 1 § (trafikanordningar) sätts upp, tas bort, underhålls och utförs i den omfattning som anges för respektive plats." Exempel på de som ansvarar är Kommun, Den statliga väghållnings-myndigheten, markägare etc.

Kommentar

Det är väghållaren (kommun, staten eller deras entreprenör etc.) som ansvarar för att sätta upp, underhålla och ta bort trafikanordningar t ex verkställa beslut som fattas av myndighet som länsstyrelse, transportstyrelsen, väghållningsmyndighet etc. Bestämmelserna innebär inte att väghållaren har ett övergripande ansvar över hur trafikanordningar handhas, det ansvaret har polisen och domstolsväsendet. Vid behov av rättelse av felaktigheter ska det utföras av kronofogden.

Som fördjupningslektyr rekommenderas SKL:s skrift Väghållningens juridik.

<https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7585-700-8.pdf?issuosl=ignore>

Standardkontrakt (Allmänna Bestämmelser)

Vid entreprenader anges i standardkontrakt (AB) att entreprenören är ansvarig för beställarens skadeståndsskyldighet till tredje man.

Ingen beställare av entreprenader kan ställa personligt ansvar eller beordra någon av entreprenörens personal, till exempel hur en utmärkningsansvarig utför arbetet med trafikanordningar. Enligt standardkontrakt (AB) är entreprenören ensam behörig att leda entreprenörens utförande.

Kommentar

Beställaren kan ställa kompetenskrav i kontrakten på den eller de som utför och svarar för arbetet med trafik- och skyddsanordningar, exempelvis den hos entreprenören som ansvarar för författnings- och kontraktskraven på trafik- och skyddsanordningar, liksom på dem eller de som utför det praktiska arbetet med att sätta ut trafik- och skyddsanordningar.

Beställaren ska inte ställa personligt ansvar på personal som utför det praktiska arbetet med utmärkning eller utplacering av trafik och skyddsanordningar. Förmodligen har en och annan som utfört detta arbete utan skriftlig delegering från entreprenören blivit granskad av beställarens personal och känt ett personligt ansvar för eventuella felaktigheter. Beställaren ska vid felaktigheter kontakta entreprenören för rättelse.

Det har funnits en del tvivelaktiga skrivningar och benämningar (t ex utmärkningsansvarig) i regelverken under årens lopp som kan tolkas som ett personligt ansvar.

Regelverk Trafikverket

Dåvarande Vägverkets första gemensamma regelverk för arbete på väg, IFS 1995:4 angav tydligt att det var ansvarig arbetsledare (delegerad av entreprenören) som hade ansvaret. I IFS 2003:1 och 2009:4 fanns följande tveksamma skrivningar som kan vara grunden till feluppfattningar:

- "Ansvarig arbetsledare ska se till att det på en aktiv arbetsplats alltid finns en person som ansvarar för vägarbetsutmärkningen"
- "på varje arbetsplats ska det finnas en person som är utsedd av ansvarig arbetsledare och som är ansvarig inför Vägverkets region för utmärkningen av vägarbetsplatsen"

I Trafikverkets regelverk TRVK Apv TDOK 2012:86 Version 3.0 är skrivningarna tydligare, det är leverantören (entreprenören) som ansvarar för utmärkningen.

I TRVK Apv TDOK 2012:86 version 4.0 framgår inte vem som är ansvarig för utmärkning eller utplacering av trafik- och skyddsanordningar. Det som anges är "På en arbetsplats ska det finnas minst en person tillgänglig som ansvarar för trafik- och skyddsanordningar enligt TDOK 2018:0371." I TDOK 2018:0371 finns ingen skrivning som anger vem som ansvarar för trafik- och skyddsanordningar.

I Trafikverkets kravdokument om kompetens, TDOK 2018:0371 ställs krav på den som "Utför det praktiska arbetet med att sätta ut, underhålla och ta in markplacerade trafik- och skyddsanordningar". Det avser person, som tidigare ofta benämndes "utmärkningsansvarig", men denne har inte ansvaret. Den som är utsedd (delegerad) av leverantören (entreprenören) att vara ansvarig benämns "personal som entreprenör eller konsult har utsett för att; styra och leda personalgrupp som utför det praktiska arbetet; utföra arbetsberedningar (TA-plan) etc."

Kommentar

När TRVK Apv version 4.0 innehåller krav på att en person som ansvarar för trafik- och skyddsanordning ska finnas tillgänglig och hänvisar till TRVK Kompetens TDOK 2018:0371, innebär det i praktiken platschefen.

Regelverk kommun

I Sveriges Kommuner och Landstings Handbok Arbete på väg anges att "Arbetsledningen eller utförarens representant ansvarar mot väghållningsmyndigheten för trafikanternas säkerhet direkt på arbetsplatsen." Arbetsledningen eller arbetsgivarens representant ansvarar för att den godkända TA-planen följs och för att personalen på arbetsplatsen har nödvändig kompetens.

I handboken, Gatuarbeten i tätort anges följande. Oavsett vilken typ av arbete som utförs ska det alltid finnas en person som är ansvarig för arbetsplatsens utmärkning och kallas Utmärkningsansvarig. Denne utses av ansvarig arbetsledare och ska inför väghållningsmyndigheten vara ansvarig för utmärkningen av vägarbetsplatsen.

Kommentar

Den nya skrivningen i handboken, Gatuarbeten i tätort, är tveksam när kommunen upphandlar egna arbeten. Vid tillståndsgivna arbeten kan texten gälla om den framgår i avtalet.

Göteborgs Stads Bestämmelser för arbeten inom gatu- och spårområden i Göteborg (Blå Boken) anger att. "På varje arbetsplats ska det finnas en av arbetsledaren utsedd person som ansvarar för att Ta-planen efterlevs. Vid spårarbeten utses skyltansvarig av säkerhetsledaren. Personen ska ha dokumenterad utbildning eller erfarenhet och kompetens som anses likvärdig samt:

- Ansvara för att både tillfälliga och permanenta trafikordningar utförs på ett riktigt sätt och hålls i gott skick.
- Se till att utmärkning har avsedd funktion även utanför ordinarie arbetstid, mörker och dimma.
- Vid behov förstärka eller rätta till brister i utmärkning."

Skyddsanordningar

När det gäller skyddsanordningar är författningskraven helt inriktade på arbetsmiljö för personalen som utför arbeten. Förutom det övergripande kravet på att arbeten ska göras trafiksäkert för trafikanter, finns inga författningskrav som behandlar skyddsanordningar för trafikanter. Arbetsmiljöansvaret som ställs på beställare, utförare etc. och som framgår i arbetsmiljöförfattningar behandlas inte i detta dokument.

Gunnar Vikström Svartöns Infrakonsult 2019-12-20. Reviderad 2020-02-01

1.5 Förbättringsmöjlighet, TA-plan bör ersättas med Arbetsberedning!

I serien:

- 1.1 Vad är trafikanordningar (TA)?
- 1.2 Vad är trafikanordningsplan (TA-plan)?
- 1.3 Hur ska en trafikanordningsplan (TA-plan) utformas?
- 1.4 Vem ansvarar för trafikanordningar på vägarbetsplatser?
- 1.5 Förbättringsmöjlighet, TA-plan bör ersättas med Arbetsberedning!

Sammanfattning

Branschen bör frånga det otydliga svenska begreppet TA-plan och övergå till det internationella begreppet Arbetsberedning. Vid särskilt kritiska (riskabla) arbetsmoment bör även skalenliga ritningar som visar trafik- och skyddsanordningar utföras.

Arbetsberedning

Vi har tidigare konstaterat vad trafikanordningar består av, samt att begreppet TA-plan inte är definierat eller branschgemensamt fastställt. Hela byggnads- och anläggningsbranschen, både beställare och utförare, bör helhjärtat frånga begreppet TA-plan och sluta upp bakom begreppet Arbetsberedning. Samtliga beställare och entreprenörer som är verksamma i Sverige och som tillämpar standardkontrakt för byggsektorn och AMA vid upphandlingar kommer i kontakt med arbetsberedningar då det är branschgemensamt krav.

Arbetsberedningar är definierat och accepterat av branschen både nationellt och internationellt genom att underlaget ska dokumenteras i enlighet med SS-EN 1997-1:2005 samt riktlinjerna i IEG Rapport 4:2008, inklusive erforderliga ritningar och skisser. Krav på arbetsberedningar framgår i AMA:s standardmallar för upphandlingar och kan sägas ingå som ett delkrav i den Kvalitetsplan enligt Allmänna Bestämmelser som leverantören ska utföra om inget annat har överenskommit.

Arbetsberedning ska:

- vara baserade på beräkningar eller bedömningar och ska omfatta arbetenas samtliga skeden/etapper, samt ska vara dokumenterade och biläggas underlaget.
- delges beställaren.

Arbetsberedning ska utföras skriftligt och upprättas för arbeten som kan påverka:

- Arbetsmiljön och säkerheten.
- Omgivning såsom byggnader, anläggningar, mark, vatten och luft.
- Tredje man.

Trafikverket har ett kvalitetsstyrningsdokument (TRVK TDOK 2016:0032) som ingår som krav i alla konsult- och entreprenadupphandlingar och som bygger på ovanstående krav. Där framgår att Arbetsberedning ska beskriva förberedelser, utförande och uppföljning vid arbetsmoment som beställaren eller leverantören ansett som kritiska, där hänsyn tagits till:

- | | |
|------------|-----------------------------|
| • Metod | • Kompetens |
| • Material | • Säkerhet för arbetstagare |
| • Maskiner | • Säkerhet för tredje man |
| • Miljö | |

Framtagna arbetsberedningar ska förtecknas av leverantören och redovisas till beställaren löpande. Arbetsberedning blir då en del av kvalitetsplanen som entreprenören ska utföra vilket framgår av Standardkontrakten (AB04, ABT06).

Kontraktskrav

I varje upphandling bör beställaren ange vilka arbetsmoment som man ansett som kritiska där arbetsberedning och ritning är nödvändig för att åskådliggöra vilka trafik- och skyddsanordningar som leverantören ska nyttja.

Exempel på kravställning i en beställares förfrågningsunderlag i de administrativa föreskrifter under kod AFC/D.224 eller motsvarande, på vilka kritiska arbeten som kräver arbetsberedningar med ritningar och som leverantören ska redovisa:

- //Etablering, om-etablering// //trafikomläggningar// //omledning// //överledning//, av-etablering//
- //Stoppande av trafik vid sprängning// //Trafikdirigering// //Montering/rivning/reparation av mitträcke//

Krav bör även ställas vid ovanstående valbara krav i AFC/D.242 på //Till arbetsberedning ska biläggas skalenliga ritningar som visar alla nödvändiga trafik- och skyddsanordningar//

Kommentar

Observera att krav på att trafikanter ska ha framkomlighet, inte anges som krav i arbetsberedning eller i någon författning eller branschgemensamt upphandlingsdokument. Det är alltid säkerheten för trafikanten eller vägarbetaren som ska säkerställas. Krav på framkomlighet kan dock finnas som krav i beställarens regelverk eller som kontraktsskrav.

Med krav på arbetsberedningar i stället för krav på TA-plan ställs krav på att utföraren löpande ska förteckna och redovisa aktuell arbetsberedning till beställaren. Det innebär att utförandet alltid är aktuellt och anpassas till rådande yttre förhållanden.

2.1 Vad är rörligt arbete?

I serien:

- 2.1 Vad är rörligt arbete?
- 2.2 Vad är Intermittent arbete?
- 2.3 Vad är Fast arbete?
- 2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fasta arbetsplats?
- 2.5 Vad är Fast arbete med intermittent utmärkning?
- 2.6 Förbättringsmöjligheter inom området arbete!

Sammanfattning

Med rörligt arbete menas arbete som utförs med eller från motordrivet fordon i kontinuerlig rörelse längs vägen i en hastighet som inte markant avviker från den normala trafikrytmen.

Alla fordon som utför väghållningsarbete kan försämra trafiksäkerheten och ska därför vara försedda med varningslykta. Varningslyktan får endast användas om det behövs för att varna för att fordonet måste ställas upp eller föras så att det kan utgöra hinder eller fara för övrig trafik. Det är särskilt viktigt i mörker att varningslykta inte används fel eftersom den då har en starkt distraherande effekt (ska vara släckt när den inte behövs).

Författning om Rörligt Arbete

Grunden för de olika arbetslagen, rörligt, intermittent och fast arbetet har sitt ursprung i Trafiksäkerhetsverket föreskrifter om trafikanordningar vid vägarbete (TSVFS 1987:17) med stöd av dåvarande vägmärkeskungörelse som var gällande fram till 2007 tills den nuvarande vägmärkesförordning (2007:90) infördes. Det finns dock inte någon enhetlig definition av dessa arbeten.

I TSVFS 1987:17 angavs att Med rörligt arbete avses i dessa föreskrifter arbete som utförs med eller från motordrivet fordon i kontinuerlig rörelse längs vägen.

TSV:s egen förklaring till vad rörligt arbete innebär; sandning, saltning, snöplogning, hyvling och längsgående vägmarkering.

Regelverk om Rörligt Arbete

Vägverket och Trafikverket har under årens lopp haft lite olika tolkningar på vad rörligt arbete innebär. I regelverket TRVR Apv, TDOK 2012:88 version 3 anges i kap 3 Definitioner, i den nya version 4 framgår samma krav i TRVK Apv, TDOK 2012:86 kap 2 Termer och definitioner. Skillnaden mellan den gamla föreskriften och regelverken innebär att:

- Hastigheten på fordonen får inte markant avvika från den normala trafikrytmen.
- Utförande av längsgående vägmarkering räknas inte längre som rörligt arbete.

I Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) Handbok Arbete på väg framgår exakta samma krav som i TSVFS från 1987.

I handboken, Gatuarbeten i tätort anges två olika beskrivningar på rörligt arbete. Dels exakt samma beskrivning som angavs i TSVFS 1987:17 och följande text i ett annat stycke. Rörligt arbete är ett arbete som rör sig kontinuerligt utefter vägen i en hastighet som inte mycket avviker från trafikrytmen.

Kommentar

Vad som menas med att hastigheten inte får markant avvika eller som inte mycket avviker från den normala trafikrytmen anges inte. Självklart måste väghållningsfordon som utför rörligt arbete anpassa sin hastighet till de yttre förhållanden som råder, exempelvis svår halka, och inte till någon oklar beskrivning.

Författningar om fordon som används vid väghållningsarbete etc.

I trafikförordningens 12 kap framgår att när omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iakttas, får vid väghållningsarbete etc. fordon föras, stannas, parkeras mm i strid mot vissa bestämmelser i trafikförordningen.

I föreskrift TSFS 2009:83 framgår hur lyktor som avger orangegult ljus, som varningsanordning (varningslyktor), ska användas. Exempelvis får varningslykta endast användas om det behövs för att varna för att fordonet på grund av verksamheten eller förhållandena måste ställas upp eller föras så det kan utgöra hinder eller fara för övrig trafik.

Hur lyktorna ska monteras på bilar respektive traktorer framgår i föreskrifterna TSFS 2016:22 och TSFS 2012:97. Varningsanordningen ska alltid vara monterat så att det kan ses runt hela fordonet, 20 meter från fordonet och 1,2 meter över marken.

Trafikverket anger i TRVK Apv avsnitt 8.5.4 version 3.0 att varningslykta ska vara monterat på väghållningsfordon, samt att varningslykta ska användas (vara tänd) när fordonet utgör hinder eller fara för trafikant. I version 4.0 anges kraven i kap. 5.3.4:

- Varningslykta ska finnas på fordon i väghållningsarbete eller liknande arbete.
- Varningslykta ska användas när fordonet utgör hinder eller fara för trafikanter.

Kommentar

Varningslyktan får inte skymmas av trafikantordningar eller utrustning som är monterade på fordonet. Något undantag anges inte i föreskriften och generellt kan bara Transportstyrelsen ge undantag från krav som anges i en föreskrift utfärdad av dem själva.

Rättspraxis visar att användandet av varningslykta skyddar förare av väghållningsfordon från fällande dom vid trafikolyckor med andra trafikanter.

Tyvärr kan vi ofta se att vissa väghållningsfordon är försett med ett flertal varningslykter, som används för mycket, och i strid mot författningarna, på så sätt att de kan medföra fara övriga trafikanter. Våra ögon är konstruerade så att de drar sig mot det blinkande ljuset, vilket kan medföra att vi inte upptäcker eventuell vägarbetare på vägbanan eller oskyddade trafikanter. Det är särskilt viktigt i mörker att varningslyktan inte används fel.

Författningar om trafikantordningar uppsatta på fordon vid vägarbete

Utmärkning av fordon med trafikantordningar som används för väghållningsarbetet etc. framgår i TSFS 2019:74 1 kap. 16 §. Där framgår att i samband med vägarbete eller liknande arbete eller andra förhållanden av tillfällig natur får vissa vägmärken eller anordningar vara uppsatta på fordon i rörelse.

Kommentarer

Läs närmare i föreskriften vilka vägmärken och anordningar som får användas och under vilka förutsättningar. Observera att i föreskriften ingår inte bestämmelser för exempelvis signaler för påkallande av särskild försiktighet.

När fordonet är uppställt (stillastående) kan alla typer av trafikantordningar monteras eller sitta på fordonet. Men observera att i många fall krävs giltig föreskrift utfärdad enligt 10 kap. 14 § TrF.

I övriga Europa används alltid märket D2 Påbjuden körbana även när anordningen X5 gul ljuspil eller ljuspilar är monterat och används på vägar. Gul ljuspil har i de flesta länderna inte den juridiska innebörden som i Sverige, därför används Påbjuden körbana som juridisk säkerhet om någon olycka skulle ske. I Sverige är det inte vanligt att fordon som utför rörligt väghållningsarbete har trafikantordningar monterade på fordonen.

Trafikverket har i några upphandlingar och efter vissa vägar krävt att fordon som utför rörligt vinterväghållningsarbete ska vara försedd med X5 gul ljuspil eller ljuspilar. Mer om X5 gul ljuspil eller ljuspilar i ett speciellt dokument.

Lästips <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:995458/FULLTEXT01.pdf>

Skyddsanordningar vid rörligt arbete.

I denna serie ingår inte någon fördjupad genomgång av de bestämmelser och regelverk som gäller för skyddsanordningar. Men normalt används inga skyddsanordningar på fordon som utför rörligt arbete när det förutsätts att fordonen färdas i kontinuerlig rörelse. Men observera att det är tillåtet att använda TMA.

2.2 Vad är Intermittent arbete?

I serien:

- 2.1 Vad är rörligt arbete?
- 2.2 Vad är Intermittent arbete?
- 2.3 Vad är Fast arbete?
- 2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fasta arbetsplats?
- 2.5 Vad är Fast arbete med intermittent utmärkning?
- 2.6 Förbättringsmöjligheter inom området arbete!

Sammanfattning

Med intermittent arbete menas arbeten som utförs med fordon som ryckvis fortskrider, eller kortvariga arbeten med personal på vägen. Normalt är samtliga trafik- och skyddsanordningar monterade på fordon.

Författningar om Intermittent Arbete

I Trafiksäkerhetsverket föreskrifter om trafikanordningar vid vägarbete (TSVFS 1987:17) som var gällande fram till 2007 angavs en definition på intermittent arbete. Efter 2007 finns inte några föreskrifter som definierar skillnaderna mellan rörliga-, intermittenta- och fasta arbeten.

Föreskriften TSVFS 1987:17 angav att "Med intermittent arbete avses i dessa föreskrifter arbeten som ryckvis fortskrider eller enstaka arbeten av kortvarig natur."

TSV:s förklaring vad intermittent arbete är, angavs som exempel, tvätt av vägmärken och kantstolpar, byte av lampor i vägbelysning, slamsugning av brunnar.

Vidare beskrevs även begreppet varningsfordon, vilket avsåg fordon som förs före eller efter arbetsfordon och som är försett med vägmärke eller skylt som anger farans art, typ av arbete som utförs eller som ger anvisningar till övriga trafikanter.

Kommentar

- *Någon tidsrymd för vad som avser arbeten som ryckvis fortskrider eller av kortvarig natur avser angavs inte i föreskriften.*
- *Några anvisningar om när varningsfordon ska användas framgick inte heller.*
- *Det framgick inte heller vad ett arbetsfordon var för någonting.*

I föreskriften TSVFS 1987:17 angavs en rad bestämmelser och tillämpningar om hur trafikanordningar ska utmärkas vid intermittenta arbeten. Här följer några av de bestämmelser från föreskriften som gällde för intermittenta arbeten:

- Vid intermittenta arbeten behöver inte tilläggstavla med avstånd eller upprepningsskylt vara uppsatt om avståndet från varningsmärke Vägarbete, till arbetsplatsen understiger 1 km.
- Om vägmärke är anbringat på fordon skall fordonet även vara försett med markeringsskärmar om fordonet på grund av sin storlek eller placering utgör fara för trafiken.
- När varningsmärke placeras på fordon vid intermittent arbete där sikten inte är skyddad behöver inte bestämmelserna i 11 § VMF (1978:1001) angående vägmärkens placering följas.
VMF från 1978 angav i 11 § "Utanför tätbebyggt område sätts ett varningsmärke upp 150--250 meter före den plats där faran kan finnas, om förhållandena inte motiverar en annan placering. Sätts märket upp på annat avstånd skall avståndet anges på en tilläggstavla. Uppgår avståndet till 500 meter eller mera skall märket upprepas."

Till bestämmelserna i föreskriften har TSV gett egna kommentarer om *Utmärkning av fordon som används som avstängningsanordning (skyddsfordon)*:

- Är siktförhållanden goda kan varningsmärke Vägarbete placeras på fordon som används som avstängningsanordning (skyddsfordon).
- Gällande föreskrifter ger också möjlighet till att övriga vägmärken får användas på motsvarande sätt (monterat på skyddsfordonet).

Kommentar

Observera att det innebär att trafikanordningar kan sättas upp på fordonet och behöver inte vara markplacerade på de avstånd som framgår i bestämmelser. Praktiskt innebär det med stöd av bestämmelser om högsta tillåtna hastigheten är 60 eller 70 km/tim och siktsträckan är minst 50 meter behöver inga markplacerade trafikanordningar sättas ut. Om högsta tillåtna hastigheten är 80-90 km/tim och siktsträckan är minst 150 meter behöver inga markplacerade trafikanordningar sättas ut och motsvarande siktsträcka för högre hastigheter än 90 km/tim är minst 200 meter. Märken behöver inte heller placeras dubbelsidigt.

Det innebär att märket Körfält upphör får sättas upp på fordon som används som avstängningsanordning (skyddsfordon) om sikten är god. Alltså behövdes inte F25 körfält upphör sättas upp på vägen som förberedande upplysning. I dagens författningar finns inte rörligt-, intermittent- och fast arbeten nämnda. Därför bör vid tolkningar av kontraktshandlingar ursprungsbestämmelserna väga tungt.

Vid samtal mellan Vägverket/Trafikverket och Transportstyrelsen som undertecknad i sin tidigare yrkesroll förde med personal som skrev VMF och bestämmelserna i FS framkom:

- X5 gul ljuspil eller ljuspilar fördes in VMF för att de hade mycket god upptäckbarhet och att de syntes på flera hundra meter, samt att de kunde ersätta märke F25 körfält upphör.*
- De ifrågasatte även hur förvarningsfordon strikt kunde framföras med det avstånd som anges på tilläggstavlan till arbetsplatsen och om ett förvarningsfordon inkräktar på körbanan, hur varnas trafikanterna för att förvarningsfordonet kan innebära en trafikfara.*

I Arbetsmiljöverkets föreskrift, AFS 1999:3, § 81c står: "Trafiken skiljs från arbetsplatsen med trafikanordningar och skyddsanordningar." I deras egen kommentar anges att, i vissa fall kan omständigheterna vara så gynnsamma att trafik- och skyddsanordningar inte skulle medföra någon påtaglig riskminskning från arbetsmiljösynpunkt. Det behöver också beaktas att vissa arbeten har så kort varaktighet att det medför större risk för påkörning att sätta ut och ta bort trafik- och skyddsanordningar än att utföra arbetet.

Kommentar

Observera att utförare inte kan använda sig av ovanstående som argument för att slippa hantera trafik- och skyddsanordningar om det finns krav i kontraktet, tillståndet eller avtal att trafik- och skyddsanordningar ska utplaceras.

Författningar om fordon som används vid väghållningsarbete etc.

I trafikförordningens (TrF) 12 kap framgår att när omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iakttagas, får vid väghållningsarbete fordon föras, stannas, parkeras mm i strid mot vissa bestämmelser i trafikförordningen.

Kommentar

Läs mer om de författningskrav som gäller för varningslyktor under 2.1 Rörligt Arbeta.

I Trafikverkets folder Arbete med Väghållningsfordon, numera borttagen från deras hemsida, framgår i klartext vilka bestämmelser i TrF som inte behöver följas vid väghållningsarbete och liknande arbete när omständigheterna kräver det.

Författningar om trafikanordningar uppsatta på fordon vid vägarbete

Utmärkning av fordon som används för väghållningsarbete framgår i TSFS 2019:74 1 kap 16 §:

"I samband med vägarbete eller liknande arbete eller andra tillfälliga förhållanden får följande vägmärken eller anordningar vara uppsatta på fordon i rörelse:

1. A11, varning för stenskott.
2. A20, varning för vägarbete.
3. A40, varning för annan fara.
4. A41, varning för olycka.
5. D2, påbjuden körbana.
6. E13, rekommenderad högsta hastighet.
7. E14, rekommenderad högsta hastighet upphör.
8. X2, markerings skärm för hinder.

9. X3, markeringsskärm för sidohinder, farthinder m.m. 1

10. X5, gul ljuspil eller ljuspilar.

Märke F25, körfält upphör, och F26, körfält avstängt, får vara uppsatt på fordon i rörelse om fordonet befinner sig på en plats utanför körbanan eller om det finns särskilda skäl för annat.

Märke J2, upplysningsmärke, får vara uppsatt på fordon i rörelse om det finns synnerliga skäl för det.”

Kommentarer

- *Fordon i rörelse innebär att när fordon rör sig framåt eller bakåt får bara angivna vägmärken eller anordningar visas för passerande fordonstrafik. När fordon är stillastående får alla andra vägmärken och anordningar som är aktuella visas om de är förenliga med andra bestämmelser, till exempel giltig föreskrift.*
- *Utanför körbanan, innebär att fordon som är i rörelse (även stillastående) exempelvis varningsfordon i vägren med märke F25 med avstånd eller andra märken, inte med någon del får inkräkta på närliggande körbanor. Om varningsfordonet inkräktar på körbanan ska som konsekvens även varning ges för att varningsfordonet inkräktar på körfältet.*
- *Särskilda skäl för annat kan avse en väg som är utformad med tre körfält i samma riktning då fordonet i körfältet längst till höger kan visa X5 gul ljuspil som visar vänster samt att F25 visar att det mittersta körfältet upphör om 400 m. (två av tre körfält upphör)*
- *Synnerliga skäl innebär att om J2 Upplysningsmärke med text ska visas får bara utföraren i undantagsfall nyttja möjligheten, t ex när inget annat vägmärke eller anordning finns som kan beskriva eller upplysa trafikanten om aktuell händelse. I VMF 2 kap 27 § framgår att upplysningen ska vara av väsentligt intresse för framkomlighet eller säkerhet som inte kan ges på annat sätt.*
- *Lyktor som ingår i gruppen trafiksignaler behandlas inte i TSFS 2019:74 utan i TSFS 2014:30. Det finns därför inga restriktioner om att lyktor, till exempel de som förstärker en anordning inte får användas på fordon. Men observera att trafikanordningar eller lyktor som förstärker en anordning inte kan ersätta, eller skymma varningslyktan. Hur varningslykta får användas framgår i TSFS 2009:83.*

Vid samtal mellan undertecknad i sin yrkesroll på Vägverket/Trafikverket och personal som ansvarade för regelskrivandet till VMF och bestämmelserna i föreskrifterna på Transportstyrelsen framkom att bestämmelserna i föreskrifterna är skrivna för permanent uppsättning av märken och anordningar. Detta torde även gälla TSFS 2019:74. Vilket medför till exempel att 1 kap. 8, 15-16 §§ avser tillfälligt bruk exempelvis vid vägarbeten och utmärkning av fordon i rörelse.

Vägmärkesvagn

Hur Vägmärkesvagnar får utmärkas framgår i den ännu gällande föreskriften från Trafiksäkerhetsverket, TSFS 1987:15, där framgår att: ”Med vägmärkesvagn avses i dessa föreskrifter fordon som är inrättat som bärare av och som stativ för vägmärken, markeringsskärmar, trafiksignal eller lyktor som behövs vid vägarbeten. Vägmärkesvagn skall hänföras till fordonsslaget efterfordon.”

Kommentarer

Observera att bestämmelserna innebär att när vägmärkesvagn är stillastående på en arbetsplats som bärare och stativ får alla typer av trafikanordningar monteras på vagnen. Det är en felaktig beskrivning av bestämmelserna i TRVR Apv TDOK 2012: 88 avsnitt 6.3.3 version 3.0 att bara de vägmärken som tillåts som fordonsburna får monteras på vagnen.

Regelverk om Intermittent Arbete

I Vägverkets regelverk från 1995 angavs följande förklaring om hur trafikanordningar hanterades vid intermittenta arbeten. ”Det intermittenta arbetet är en ryckvis framflyttande arbetsplats där varje uppehåll är så kortvarigt att det av praktiska orsaker är lämpligt att placera avstängningsanordningar m m på fordon.”

Trafikverket har i TRVR Apv, TDOK 2012:88 version 3.0 gjort en justerad tolkning av begreppet intermittent arbete i kap. 3 Definitioner: ”Intermittent arbete är planeringsbara arbeten som ryckvis fortskrider framåt, arbeten av kortvarig natur, arbeten som utförs med arbetsfordon som markant avviker i hastighet från trafikrytmen. Exempel är vägmarkering, slätter och snöröjning av bussfickor, korsningar

eller katastroföverfarter efter avslutad snöplogning.” Vidare framgår i avsnitt 8.3.2 följande: ”Vid intermittent arbete på en vägsträcka med låg profilstandard (kurvor och backkrön) bör utmärkning göras även med markplacerade vägmärken A20 *Varning för vägarbete* med tilläggstavla T1 *Vägsträckas längd* med sträckans längd angiven.” Samma text återfinns i version 4.0 under kap. 11.1.1.

I version 4.0 framgår förklaringen på intermittent arbete i TRVK Apv, TDOK 2012:86 kap. 2 Termer och definitioner, med den skillnaden att det oklara tillägget ”planeringsbara arbeten” har tagits bort. Observera att i kap. 11.1.1.3.1 har kraven höjts med att varningsfordon alltid ska användas vid intermittenta arbeten på vägar med två körfält i samma färdriktning.

I version 4.0 i TRVR Apv, TDOK 2012:88 finns två olika texter om markplacerade vägmärken, dels i kap. 11.1 ”Vid intermittent arbete kan, utöver fordonsburna, även markplacerade vägmärken med tilläggstavla som anger berörd vägsträcka behövas” och kap. 11.1.1 ”Vid intermittent arbete på vägsträcka med låg profilstandard (kurvor och backkrön) bör utmärkning utföras även med markplacerade vägmärken A20 *Varning för vägarbete* med tilläggstavla T1 *Vägsträckas längd* med sträckans längd angiven.”

Kommentar

- *Observera att arbeten av kortvarig natur anges i båda definitionerna. Mer om arbeten av kortvarig natur i dokumentet om kortvarigt arbete.*
- *Observera att någon tidsrymd för hur långa stoppen får vara vid ryckvis fortskridande eller kortvarig natur anges inte. Det innebär att det är de som ansvarar för och utför arbetet som själva bedömer vilken tidsrymd som ska tillämpas, lämpligtvis med en riskanalys.*
- *I Trafikverkets Tekniska Krav (TRVK) för Arbete på väg, version 3.0 eller 4.0 framgår inte krav på markplacerade trafikanordningar eller att varningsfordon ska användas vid intermittenta arbeten. Observera att det nya kravet i version 4.0 på varningsfordon inte anger något avstånd mellan arbetsplatsen och varningsfordonet!*
- *Om beställaren ställer krav på markplacerade vägmärken vid intermittenta arbeten ska kravet framgå i förfrågningsunderlaget.*

I Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) Handbok Arbete på väg framgår att: ”Intermittent arbete är arbeten som utförs från motordrivet fordon och fortskrider framåt ryckvis eller som utförs med arbetsfordon med markant lägre hastighet än trafikrytmen.” Vidare framgår att personal kan finnas på vägen, samt att markbundna vägmärken kan uteslutas.

I den nya handboken från SKL, Gatuarbeten i tätort har beskrivningen på intermittent arbete förändrats och olika beskrivningar anges på olika håll i handboken. Följande beskrivningar på intermittent arbete anges:

- Intermittent arbete, dvs. arbete som fortskrider ryckvis eller framförs i en hastighet som mycket avviker från den normala trafikrytmen, ska varnings- och skyddsanordningar vara fordonsbundna.
- Intermittent arbete är arbeten som utförs från fordon och fortskrider framåt ryckvis eller som utförs med arbetsfordon med markant lägre hastighet än trafikrytmen, exempelvis vägmarkering eller släntklippning.
- Intermittent arbete utförs normalt från fordon med en säker hytt och ingen personal på vägen. Om personal finns på vägen eller i vägområdet bör den förbipasserande trafikens verkliga hastighet inte överstiga 30 km i timmen.
- Markbundna utmärkningar och varningar kan utelämnas om siktförhållandena är goda.

Kommentar

Observera att i första punktsatsen anges att trafik- och skyddsanordningar ska vara fordonsburna, medan i sista punktsatsen anges att markbundna trafikanordningar kan utelämnas.

Skyddsanordningar.

I denna serie ingår inte någon fördjupad genomgång av författningskrav och regelverk som gäller för skyddsanordningar. Författningskraven framgår i Arbetsmiljöverkets föreskrift AFS 1999:3.

2.3 Vad är fast arbete?

I serien:

- 2.1 Vad är rörligt arbete?
- 2.2 Vad är Intermittent arbete?
- 2.3 Vad är Fast arbete?
- 2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fasta arbetsplats?
- 2.5 Vad är Fast arbete med intermittent utmärkning och slutord om Arbeten.
- 2.6 Förbättringsmöjligheter inom området arbete!

Sammanfattning

Med fast arbete menas vägarbete som bedrivs under en längre tid på en viss sträcka eller viss plats. Vid utmärkning av fasta arbeten ska markplacerade trafikordningar placeras enligt bestämmelserna i Vägmarkesförordningen, föreskrifter och kontrakts- eller tillståndskraven. Vid fasta arbeten kan även rörliga och intermittenta arbeten förekomma.

Författningar, Fast Arbete

I Trafiksäkerhetsverket föreskrifter vid vägarbete (TSVFS 1987:17) gällande fram till 2007 angavs ingen definition på fast arbete. I föreskrifter med stöd av nuvarande vägmärkesförordning (2007:90) finns inte heller några definitioner på fasta arbeten. Däremot framkommer i föreskriften 2019:74 1 kap. 1, §§ 15 och 16 att vägarbeten eller liknande arbeten likställs med andra tillfälliga förhållanden där vägmärken används tillfälligt.

Kommentar

Vägarbeten eller liknande arbeten är alltså tillfälliga och kan inte jämföras helt med kraven på hur permanenta (ordinarie) trafikordningar ska sättas upp.

Författningar om utmärkning av fast arbete

I föreskriften TSFS 2019:74 avser bestämmelserna i huvudsak permanent utmärkning. Vid vägarbeten där det är mest lämpligt att utföra arbetet med markplacerade trafik- och skyddsanordningar ska bestämmelserna i föreskriften följas vid utplacering av trafikordningarna. I föreskriften anges att i samband med vägarbete eller liknande arbete eller andra tillfälliga förhållanden får ett vägmärke eller annan anordning för anvisningar av trafik sättas upp på vägen, om det är lämpligt och utan att det innebär fara för trafiksäkerheten. Märket eller anordningen får då sättas upp på lägre höjd.

Kommentar

Vägmärken får inte sättas på vägen om de kan innebära fara för trafikanten. Det innebär att märken och anordningar för vägarbetet inte ska sättas upp i körfält som är öppen för trafik, utan de ska placeras i vägren eller utanför vägren. Under vinterförhållanden är det inte lämpligt att placera trafikordningar på vägbanan, utan lämpligen sker uppsättningen enligt de permanenta kraven. Se exempelvis 1 kap. 13 § TSFS 2019:74 och bestämmelserna för respektive märke.

Vidare framgår i TSFS 2019:74 1 kap. § 5 att vägmärken får ha mindre storlek än vad som anges i föreskrifterna, om förhållandena på platsen kräver det och om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Kommentarer

Grundregeln i TRVK Apv TDOK 2012:86 version 3.0 är att storleken på vägmärken vid vägarbeten ska vara i storleken normal. Det har sin grund i att när de placeras på vägen och på lägre höjd är de lättare för trafikanten att upptäcka och skilja från permanent utmärkning och den mindre storleken utgör en lägre risk för trafikanten vid en eventuell kollision, eller att de blåser omkull. I version 4.0 anges inga krav på minsta storleken på vägmärken.

Det innebär exempelvis att vägmärken efter en motorväg ska enligt 2019:74 vägmärken vara i storlek stor. Enligt TSFS 2019:74 1 kap. § 5 kan utföraren välja storleken normal om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten och om de placeras på vägen och på lägre höjd enligt TSFS 2019:74 1 kap. 15 §. Inte någon instans torde kunna hävda att felaktig storlek har använts. För säkerhets skull bör utföraren anteckna anledningen till varför han eller hon har valt en mindre storlek på vägmärket i sin riskanalys.

Det finns heller inget absolut krav på att trafikordningar som framgår i författningarna alltid ska sättas upp. Anordningarna som ska sättas upp måste dock göras med stöd av de bestämmelser som anges i författningarna och ska tillsammans med väg- och gatuutformning anpassas för trafikantens vägledning,

styrning och information för en effektiv och säker trafik. Många av bestämmelserna innehåller ord som får, bör, bör inte, om särskilda skäl finns, om det finns omständigheter, etc. vilket innebär att utföraren måste jämföra texterna med kontraktskraven och värdera dem tillsammans med vad som framgår i AFS 1999:3 innan denne genomför sin tillfälliga utmärkning under exempelvis en kort tid.

Enligt TSFS 2019:74 2 kap. 1 § får bara varningsmärken sättas upp på vägar med bashastighet (70 km/tim) om det finns omständigheter som trafikanter inte kan förväntas förutse och på andra vägar bara när en fara är svår att upptäcka i tid. I Trafikförordningen anges även i 3 kap. 15 § att "särskilt skall förare hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet där vägarbete pågår."

Kommentar

Det innebär till exempel, Vid vägarbeten som är utmärkt med varningsmärke för vägarbete och hastighetsbegränsning 70 km i timmen eller lägre kan trafikanter förvänta sig och förutse att det förekommer en rad skilda åtgärder som det inte varnas för.

Beställare, väghållare, eller väghållningsmyndigheten har inte mandat att ge undantag från bestämmelserna i föreskriften TSFS 2019:74. Det framgår i 19 kap. 1 § Undantag från dessa föreskrifter prövas av Transportstyrelsen.

Kommentar

Arbetsgivare kan dock med stöd av AFS 1999:3, AMP och riskanalys göra vissa undantag vid arbeten med kort varaktighet.

Vissa arbetsmoment inom det fasta arbetets ram kan både utföras som rörligt eller intermittent arbete och då tillämpas de regler som gäller för respektive arbete. Exempel på rörligt arbete som kan utföras inom ramen för fast arbete är snöröjning, saltning och massförflyttning av urgrävningsmassor för flackare släntlutning. Exempel på intermittenta arbeten som kan utföras inom ramen för fast arbete; vägmärkning, beläggning, etablering, ometablering och avetablering.

Kommentar

Observera att Trafikförordningens 12 kap. innebär att tänd varningslykta kan vara en fullgod utmärkning.

Skyddsanordningar.

I denna serie ingår inte någon fördjupad genomgång av de bestämmelser och regelverk som gäller för skyddsanordningar. I AFS 1999:3 81 § framgår följande bestämmelser vad gäller skyddsanordningar:

- "I den utsträckning som behövs skall det dessutom finnas skyddsanordningar som effektivt hindrar eller avleder trafiken från att komma in på arbetsplatsen.
- Trafikanordningar och skyddsanordningar skall vara placerade samt belastade eller förankrade så att de normalt inte kan kastas in på arbetsplatsen av passerande fordon.
- Föreskriftens egna kommentarer (Råd) till 81 § c) Skyddsanordningarnas förmåga att hindra eller avleda trafiken från att komma in på arbetsplatsen är beroende av deras utformning och placering. Om de placeras nära arbetsplatsen krävs det större tyngd och effektivare förankring för att uppnå godtagbar säkerhet. Om ett fordon används som skyddsanordning bör det vara försett med energiupptagande utrustning."

Kommentar

Författningstexter som innehåller bör är rekommendationer som ska följas såvida inte tillämparen (utföraren) har tydliga skäl i det enskilda fallet att frånga rekommendationen. Det innebär i praktiken att vid alla vägarbeten där skyddsfordon används ska de vara försedda med TMA.

Regelverk, Fast Arbete

I Vägverkets regelverk från 1995 angavs att "Fasta arbetsplatser indelas i stationära och intermittenta arbeten." Vidare framkom att "skillnaden mellan stationära och intermittenta arbeten är den tid under vilket arbetet bedrivs under en viss punkt."

Kommentar

Någon tid angavs inte när det fasta arbetet räknades som stationärt.

I Trafikverkets TRVR Apv TDOK 2012:88 version 3.0 anges att: "Fast arbete är ett vägarbete som bedrivs på en viss plats eller vägsträcka. Markbundna och/eller fordonsburna vägmärken och skyddsanordningar kan användas."

I version 4.0 av TRVK Apv TDOK 2012:86 framgår följande beskrivning av fast arbete. Arbete som bedrivs på en viss plats eller vägsträcka med utplacerade trafik- och skyddsanordningar i vägområdet. Fast arbete kan utföras med intermittent utmärkning med endast fordonsburna trafik- och skyddsanordningar.

I Sveriges Kommuners och Landstings (SKL) Handbok Arbete på väg och den nya handboken Gatuarbeten i tätort framgår att: "Vid en fast arbetsplats ska det finnas såväl tvärgående som längsgående avstängningsanordningar mellan trafiken och arbetsplatsen."

Gunnar Vikström Svartöns Infrakonsult 2019-12-20. Reviderat 2020-02-01

2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fast arbetsplats?

I serien:

- 2.1 Vad är rörligt arbete?
- 2.2 Vad är Intermittent arbete?
- 2.3 Vad är Fast arbete?
- 2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fasta arbetsplats?
- 2.5 Vad är Fast arbete med intermittent utmärkning?
- 2.6 Förbättringsmöjligheter inom området arbete!

Sammanfattning

De arbeten som beskrivs i AFS 1999:3 som arbeten med kort varaktighet och liknande arbete som anges i regelverk, bör utföras som intermittent arbete.

Författning, Kortvarigt arbete och liten fast arbetsplats

I Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om trafikanordningar vid vägarbete (TSVFS 1987:17) med stöd av dåvarande vägmärkeskungörelsen, som var gällande fram till 2007, angavs ingen definition på kortvarigt arbete eller liten fast arbetsplats. Inte heller föreskrifter (TSFS 2019:74) med stöd av nuvarande vägmärkesförordning (2007:90) innehåller några definitioner på kortvarigt arbete eller liten fast arbetsplats.

Till föreskriften AFS 1999:3 § 81 egna kommentaren anges att: "Det behöver också beaktas att vissa arbeten är av så kort varaktighet att det medför större risk för påkörning att sätta ut och ta bort avstängnings- eller skyddsanordningen än att utföra arbetet."

Kommentar

Någon förklaring till hur "kort varaktighet" ska beräknas anges inte. Men rimligen är det inte tiden som åtgår för att sätta ut och ta bort trafik- och skyddsanordningar som ska räknas. Utan det är risken för att bli påkörd vid utsättning och borttagning, jämfört med säkerheten vid utförandet av arbetet med utplacerade trafik- och skyddsanordningar. Det vill säga det är arbetsgivaren som genom AMP och riskanalysen avgör behovet av markplacerade trafik- och skyddsanordningar, med beaktande av aktuella trafikmängder och hastigheter på aktuella sträckor där arbetet ska utföras.

Regelverk, Kortvarigt arbete och liten fast arbetsplats

I Vägverkets IFS 2003:1 anges följande begreppsförklaring om Fast arbete. "Fast arbete är ett arbete som bedrivs på en viss plats eller vägsträcka och som inte är kortvarigt." I regelverket framgår ingen beskrivning om en liten fast arbetsplats.

Handbok Arbete på Väg som arbetades fram 2008 gemensamt av Vägverket och Sveriges Kommuner och Landsting och i nära samarbete med Arbetsmiljöverket. Vägverket beslutade för sin del att dra tillbaka dess status omedelbart efter publiceringen. Följande definitioner angavs i den om kortvarigt arbete och liten fast arbetsplats, samma texter återfinns även i den av Sveriges Kommuner och Landsting reviderade handboken från 2014:

- Kortvarigt arbete är arbeten som är så kortvariga, högst 10 – 15 min, att arbete med att sätta upp och ta bort varningsmärken och anordningar innebär större risk för personalen. Därför kan arbetet utföras som intermittent.
- Liten fast arbetsplats är arbete som inte kräver mer än enstaka maskininsatser, skyddsanordningar, vägmärken och skyddsanordningar.
- Vid planeringen ska riskbedömning göras om arbetsplatsen kan utmärkas som liten fast arbetsplats. Arbetet pågår inte längre än totalt ca 8 tim inklusive etablering och avveckling per arbetsdag. På arbetsplatsen erfordras endast varnings- och påbudsmärken samt ett mindre antal avstängnings anordningar. Rekommenderad högsta hastighet kan också förekomma.

I Sveriges Kommuner och Landstings (SKL) handbok Gatuarbeten i tätort framgår numera endast följande: "Arbetet med att sätta upp och ta bort varningsmärken och avspärrningsanordningar innebär en stor risk för personalen. Därför kan utmärkningen av kortvariga arbetsplatser vara som vid intermittent arbete."

I Trafikverkets råd TRVR Apv TDOK 2012:88 version 3.0 och version 4.0 av TRVK Apv TDOK 2012:86 framgår att "intermittent arbete är planeringsbara arbeten som ryckvis fortskrider framåt, arbeten av kortvarig natur, arbeten som utförs med arbetsfordon som markant avviker i hastighet från trafikrytmen."

Kommentar

I och med Trafikverkets nya regelverk för Apv från 2012 och SKL Handbok Gatuarbeten i tätort upphör Kortvarigt arbete och liten fast arbetsplats som självständiga begrepp och därefter tillämpas regelverket för intermittenta arbeten även för dessa typer av arbeten.

Hur kort eller lång tid det tar att sätta ut och ta bort trafik- och skyddsanordningar är helt beroende av utförandet. Vid Intermittent utförande tar det betydligt kortare tid att etablera en arbetsplats med trafik- och skyddsanordning, än vid fast arbete med manuellt utplacerade trafik- och skyddsanordningar. Därför bör alla kortvariga arbeten planeras och utföras som intermittent arbete.

Gunnar Vikström Svartöns Infrakonsult 2019-12-20. Reviderat 2020-02-01

2.5 Vad är Fast arbete med intermittent utmärkning?

I serien:

- 2.1 Vad är rörligt arbete?
- 2.2 Vad är Intermittent arbete?
- 2.3 Vad är Fast arbete?
- 2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fasta arbetsplats?
- 2.5 Vad är Fast arbete med intermittent utmärkning?
- 2.6 Förbättringsmöjligheter inom området arbete!

Sammanfattning

Många arbeten som utförs inom ramen för ett fast arbete, utförs med fördel som intermittent.

Författning Fast arbete med intermittent utmärkning

I Trafiksäkerhetsverket föreskrifter vid vägarbete (TSVFS 1987:17) gällande fram till 2007 angavs ingen definition på fast arbete. I föreskrifter med stöd av nuvarande vägmärkesförordning (2007:90) finns inte heller några definitioner på fasta arbeten.

I AFS 1999:3 anges inga bestämmelser som gäller olika typer av arbeten eller hur de ska utföras.

Regelverk Fast arbete med intermittent utmärkning

I TRVK Apv TDOK 2012:86 version 3.0 avsnitt 8.3.3 anges att: "Riskanalys som visar att fast arbete kan utföras som intermittent utan lägre säkerhet, ska finnas och på begäran visas för Trafikverket innan arbetet påbörjas." I version 4.0 anges att: Riskanalys ska tas fram vid fast arbete som utförs med intermittent utmärkning.

Kommentar

Ett fast arbete kan inte påbörjas innan trafik- och skyddsanordningar har placerats ut, något som bara kan utföras som intermittent arbete. Många andra arbeten på en fast arbetsplats passar bättre att utföras som intermittent och har gjorts så under många år, t ex om-etableringar, väglinjemålningar etc.

I TRVR Apv TDOK 2012:88 version 3.0 avsnitt 8.3.3 Fast arbete med intermittent utmärkning framgår att. "Fast arbete får utföras med intermittent utmärkning när det är säkrare för personalen än fast utmärkning. Vid vägarbeten med fast utmärkning kan vissa arbetsmoment vara lämpliga att också utföras med intermittent utmärkning, t ex vägmärkning, maskinella beläggningsreparationer eller vägarbeten som berörs av tidsrestriktioner. Det ska föregås av och vara dokumenterad i en särskild riskanalys, vilken ska visa att det kan göras utan oacceptabel riskökning."

Kommentar

I rådet anges exempel på vilka fasta arbeten som kan utföras som intermittent. Rådet är inte komplett utan här har arbetsgivaren möjlighet att själv utreda om det är lämpligare med intermittent utmärkning än fast utmärkning. Även beställaren kan projektera arbetet för intermittent utförande i stället för fast utmärkning. Observera vem som är utsedd som BAS-P respektive BAS-U i det aktuella fallet och beställarens ansvar. Fast arbete i intermittent utförande föredras i många fall på grund av exempelvis:

- Inga trafik- eller skyddsanordningar är kvar på arbetsplatsen som påverkar trafiken när arbete inte utförs.*
- TMA uppfattas ge bättre säkerhet än trafikbuffert. Exempelvis vid påkörning av skyddet med tung lastbil, och att fordon kan flyttas kontinuerligt när arbetet fortskrider framåt.*
- TMA är ofta utrustad med lysande trafikplanering som tydligt vägleder trafikanter förbi arbetsplatsen.*
- Etablering, om-etablering och av-etablering kan bara utföras säkert som intermittent arbete.*

I Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) Handbok Arbete på väg framgår inga regler om fast arbete med intermittent arbete.

I Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) Handbok Gatuarbeten i tätort anges följande. På vissa arbeten kan man efter platsspecifik riskbedömning komma fram till att det är större risk för personalen att märka ut arbetsplatsen som vid ett fast arbete än att göra det som intermittent. I sådana fall ska varningen göras med fordonsutmärkning.

2.6 Förbättringsmöjligheter inom området arbete!

I serien:

- 2.1 Vad är rörligt arbete?
- 2.2 Vad är Intermittent arbete?
- 2.3 Vad är Fast arbete?
- 2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fasta arbetsplats?
- 2.5 Vad är Fast arbete med intermittent utmärkning?
- 2.6 Förbättringsmöjligheter inom området arbete!

Förbättringsmöjligheter

Grunderna i nuvarande regelverk för APV härstammar från 1980 - talet, med en helt annan trafiksituation än dagens. De flesta vägarbeten eller liknande arbeten görs numera inte i egen regi av respektive väghållare. Författningar inom området har under årens lopp förändrats en hel del, medan regelverkens grundprinciper följer gamla invanda mönster med små justeringar och egna tolkningar hos respektive väghållningsmyndighet utan krav på nationella och enhetliga regelverk. Här nedan följer en beskrivning på några förbättringsområden.

Väglklassning

Många situationer och moment i ett vägarbete kan utföras som rörligt, intermittent eller fast, men många olika typer av arbeten kan vara en kombination av de tre arbetstyperna, vilka har sitt ursprung från 1980 - talet.

I denna serie har vi inte behandlat Trafikverkets väglklasser, lågklassad, normalklassad, och skyddsklassad, eller tilläggsvarianterna till skyddsklassad väg, mötesseparerad och motorväg. De tre grundklasserna härstammar från år 2003 och de två tilläggsvarianterna från 2012.

I Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) Handböcker Arbete på väg och Gatuarbete i tätort anges trafikintensiva vägar och övriga gator.

Kommentar

Vad som klassar en gata som trafikintensiv väg eller övrig gata framgår inte.

Författningen AFS 1999:3 anger varken typ av vägarbeten eller väglklasser i sina bestämmelser eller kommentarer om när passerande fordonstrafik förekommer.

Någon klassning på vägnas säkerhetsstandard framkommer inte i regelverken, exempelvis där aktuella väglklasser, trafikmängder, hastighetsbegränsningar samverkar med andra yttre faktorer som plan- och profilstandard.

Kommentar

Varje förfrågningsunderlag borde utgå från den aktuella vägens säkerhetsstandard.

Planering och projektering

I Arbetsmiljölagen 3 kap. 6 § framgår bland annat följande: "Byggherren (Beställaren) ska under varje skede av planeringen och projekteringen se till att arbetsmiljösynpunkter beaktas när det gäller såväl byggskedet som det framtida brukandet (underhåll)." AFS 1999:3 anger i 81 § att arbetet ska planeras, ordnas och bedrivas så att det ger betryggande säkerhet mot ohälsa och olycksfall på grund av passerande fordonstrafik. Speciellt pekar bestämmelsen på att trafiken ska ledas om i första hand och i andra hand ska fordonen passera på ett betryggande avstånd. Beslut om omledning kan bara tas av respektive väghållningsmyndighet, därför borde Trafikverkets och kommunernas upphandlingar innehålla förutsättningar för omledning, förbiledning, överledning etc.

Tyvärr saknar många upphandlingar tecken på någon föregående planering eller projektering inom området passerande fordonstrafik (APV) förutom de generella hänvisningarna till regelverk. I de flesta förfrågningsunderlagen måste utföraren själv utföra och bekosta egna utredningar om passerande fordonstrafik som beställaren godtyckligt kan tillåta eller avslå.

Kommentar

De som ansvarar för förfrågningsunderlagen borde se till att intentionerna i arbetsmiljöförfattningarna följs genom att planera och projektera för riskerna med passerande fordonstrafik, samt ange i förfrågningsunderlagen hur riskerna ska förebyggas för respektive vägsträcka.

Skyddsfordon

Nuvarande regelverk från både Trafikverket och SKL innebär att när fordon används som skyddsanordning (skyddsfordon) vid intermittenta arbeten efter vissa vägar och gator krävs inte energiupptagande skydd. Det kan tyckas lite märkvärdigt när AFS 1999:3 anger att när fordon används som skyddsanordning bör det vara försedd med energiupptagande skydd.

Vid utförande av arbeten kan, trots planering, vissa situationer och platser vara svåra att utföra enligt nuvarande regelverk. Exempelvis otillräcklig längd för barriären eller energiupptagande skyddszonen, platsens fysiska utformning, etc. I sådana fall måste andra möjliga åtgärder prövas i en riskanalys, exempelvis kortvarigt stopp för passerande fordon, kortare barriärlängd, använda varningslykta, utföra arbetet under lågtrafik. Eller i sista hand genom att tillämpa AFS 1999:3 rådet. "I vissa fall kan omständigheterna vara så gynnsamma att en avstängnings- eller skyddsanordning inte skulle medföra någon påtaglig riskminskning från arbetsmiljösynpunkt."

Kommentar

De som ansvarar för regelverken Arbete på väg och även utförare borde fundera över nuvarande regler och hur arbeten ska utföras när skyddsfordon används med tanke på dagens trafiksituationer samt arbetsmiljökraven i AFS 1999:3 81 §.

Gunnar Vikström Svartöns Infrakonsult 2019-12-20. Reviderad 2010-02-01.