

”Vi måste se över vårt regelverk så att det blir tydligare för våra entreprenörer hur det ska följas.”

JÖRGEN NIKLASSON, PRODUKTIONSCHEF, TRAFIK JÄRNVÄG



En kvinna omkom ombord på tåget omkom vid kollisionen med grävaren. FOTO: KASPER DUDZIK

Höjda krav på utbildning efter olycka i Kimstad

• Trafikverkets utredning efter olyckan i Kimstad i september förra året är klar. När ett arbetsfordon kolliderade med ett X2000-tåg vid ett banarbete förolyckades en person och 17 skadades. Trafikverket vill nu införa krav på körkort eller förarbevis för tunga arbetsredskap i spår.

Arbetsfordonet kanade av rälsen där arbetet pågick mot det intilliggande trafikerade järnvägsspåret. När föraren försökte få upp fordonet på spåret körde tåget in i arbetsfordonets grävskopa. Enligt gällande regler ska avstängning av trafiken begäras om ett arbete riskerar att komma för nära trafikerade järnvägsspår. Någon sådan begäran hade inte gjorts.



Jörgen Niklasson

– Utredningen har visat att vi måste se över vårt regelverk så att det blir tydligare för våra entreprenörer hur det ska följas. Trafikverket måste samtidigt bli bättre på att kontrollera att reglerna följs, säger Jörgen Niklasson, produktionschef på Trafik Järnväg.

En åtgärd som nu kommer att utredas vidare är att höja kraven på utbildning för förare av tunga arbetsredskap i spår och införa någon form av förarbevis.

– Det finns aspekter både när det gäller säkerhet och handhavande som är specifikt för arbetet i spårmiljö och det är därför viktigt att var en som arbetar i spåren också har rätt utbildning, säger Jörgen Niklasson.

Nätverk för små vägar

• Mil efter mil i glest befolkade landskap. Lite trafik men stor andel tunga transporter. En krävande natur och ett tufft klimat.

Så ser villkoren ut för väghållarna som ingår i Roadex, nätverket där grönländare byter kunskap och erfarenheter med skottar och svenskar.

Trafikverket i Luleå är navet i Roadex centrum sedan 2006 då Sverige tog över ansvaret för projektet. Det började 1998 som ett pilotprojekt inom EU. Medverkande länder är norra Sverige, Norge, Finland, Island och Grönland samt delar av Irland och Skottland.

– Gemensamt för deltagande länder är att det finns ett långt vägnät med liten trafik som underhålls med begränsade resurser, berättar Krister Palo, projektsamordnare.

Med lågtrafikerat menas vägar med 350 fordon om dygnet eller mindre. Det gäller 95 procent av det statliga vägnätet i Norrbotten.

Utbytet går ut på att stötta och stärka varandra genom att systematisera arbetet samt utveckla befintlig kunskap och ta fram nya metoder. Dränering är centralt – vägkroppen är ju en förutsättning för att vägen ska hålla. Dimensionering är en annan viktig fråga liksom hur man bygger väg över myrar.

Johan Ullberg, specialist på vägteknik, sammanfattar Roadex-filosofin när han säger:

– Att ge lastrestriktioner är inget bra sätt att lösa proble-

men på en liten väg med tung trafik. Det är bättre att fokusera på enkla lösningar, som att laga de sämsta sektionerna i stället för hela sträckan.

Eller en lösning som att tillåta full last med lägre däcktryck under tjällossning. Det har prövats med framgång på olika ställen och används i dag av några skogsbolag.

Nya arbetssätt tar tid att införa. De gamla är ju kända och invanda. Det gäller till exempel ett nytt sätt att dimensionera lågtrafikerade vägar som tagits fram inom Roadex.

– Vi försöker få in metoden i regelverket. Det har tagit tid, men vi har goda förhoppningar att lyckas, säger Johan Ullberg.

Roadex har en egen webbplats som fungerar som kunskapsbank och kunskapsförmedlare. Krister Palo visar stolt webbplatsen, där studier via datorn har vidareutvecklats. Seminarier internt i Trafikverket är ett annat sätt att sprida kunskap.

Projektet Roadex avslutas 2012. Nu handlar det om att testa och implementera det man lärt sig i tidigare projekt. Trafikverket har till exempel byggt en väg i Dikanäs i Västerbotten med Roadexmetoder. Ett fullskaleförsök från 2009 som ännu är för tidigt att utvärdera.

MONICA NÄSLUND



Här är grabbarna bakom Roadex i Sverige. Johan Ullberg, tekniskt sakkunnig, och Krister Palo, projektsamordnare. Från Trafikverket medverkar även Per Mats Öberg, styrgruppsordförande, och Maria Sundin, projektekonom.

Läs mer om Roadex på deras webbplats: www.roadex.org