



Oslo kommune
Bymiljøetaten



Veileder for arbeidsvarsling i Oslo

Sykkel og gange

Forsideillustrasjon: Hovedprinsipp 4 er visualisert.

Fotografier: Oslo kommune

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	6
2	Lover og regelverk.....	7
2.1	Overordnet lovverk og Statens vegvesens håndbøker.....	7
2.2	Håndbok N301 Arbeid på og ved veg	7
2.3	Graveinstruks for Oslo kommune	7
3	Forutsetninger og premisser	8
3.1	Generelt.....	8
3.2	Trafikanter framkommelighet	8
3.3	Fotgjengere og syklistar	9
3.4	Sykkelfelt og sykkelvei	9
3.5	Siktforhold	9
3.6	Faseplaner.....	9
4	Krav til arbeidsvarslingsplan.....	10
4.1	Generelt.....	10
4.2	Ansvar for planlegging og utførelse	10
4.3	Risikovurdering.....	10
4.4	Utarbeidelse av arbeidsvarslingsplan.....	11
5	Tiltak for trygghet og framkommelighet	12
5.1	Generelt.....	12
5.2	Fartsnivå	12
5.3	Feltbredder.....	12
5.4	Varslings- og sikringsutstyr	13
5.5	Skilt.....	14
5.6	Veioppmerking	14
5.7	Skyttelsignalanlegg.....	15
5.8	Rigg og lager	15
5.9	Universell utforming.....	16
5.10	Veibelysning	16
6	Drift og vedlikehold	17
6.1	Generelt	17
6.2	Krav til utforming av omlagt trasé	17
6.3	Drift og vedlikehold av omlagt trasé	17
7	Oppfølging, kontroll og sanksjoner	18
8	Informasjon til trafikanter	19
8.1	Informasjon om arbeidsområdet	19
8.2	Informasjon om omlagt trasé.....	19
	Vedlegg 1: Hovedprinsipper	21
	Vedlegg 2: Sjekkliste.....	34

Forord

Det er et overordnet mål for Oslo kommune at alle veier og gater skal være trafikksikre. Et annet overordnet mål er å få flere til å sykle ved å gjøre det tryggere og mer framkommelig. I tillegg er det en politisk målsetning at all vekst i persontransport i byområder skal tas med gange, sykkel og kollektiv.

Det er stor aktivitet med byggeplasser og gravearbeid som påvirker trafikk og framkommelighet i Oslo. Det er viktig at varsling og sikring relatert til arbeidsområder utføres på en måte som ivaretar trafikksikkerhet og framkommelighet for alle trafikantgrupper, og med et spesielt fokus på tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtrafikk.

Ved planlegging og gjennomføring av arbeidsvarsling skal det tenkes helhetlig, og alle skal til en hver tid tilstrebe å finne gode og optimale løsninger som minimerer de trafikale og sikkerhetsmessige konsekvensene.

Henvendelser om forhold som ikke er tilfredsstillende kan rettes til BYMelding (i app eller på nettsidene), som epost til postmottak@bym.oslo.kommune.no eller på telefon 02180.

Sykkelprosjektet i Oslo kommune har ledet arbeidet med veilederen, og har sammen med Bymiljøetaten bidratt med det faglige innholdet. I tillegg har andre aktører, offentlige etater, entreprenører og interesseorganisasjoner deltatt gjennom medvirkningsmøter.

Veilederen vil bli jevnlig revidert for å samsvare med overordnede dokumenter og andre føringer. Gjeldende versjon av veilederen vil alltid være tilgjengelig på www.oslo.kommune.no.



1 Innledning

Veileder for arbeidsvarsling i Oslo skal anvendes av byggherrer, tiltakshavere og entreprenører som skal utføre arbeid på eller ved kommunal vei i Oslo, og som må utarbeide en skilt- og arbeidsvarslingsplan.

Veilederen skal bidra til:

- redusert antall stengninger av gatene i Oslo for fotgjengere og syklist
- bedre trafiksikkerhet, tilgjengelighet og framkommelighet for myke trafikanter
- å sørge for at konsekvens av planlagte tiltak og reguleringer blir grundig vurdert
- at det etableres mest mulig optimale løsninger innenfor tilgjengelig veiarbeid
- å minimere de samlede konsekvenser av byggeplasser og veiarbeid for alle trafikanter
- økt forståelse blant publikum for nødvendigheten av å gjennomføre trafikreguleringer

Statens vegvesens håndbok N301 Arbeid på og ved veg inngår i skilt- og signalnormalene som gjelder for både riksvei, fylkesvei og kommunal vei. Veileder for arbeidsvarsling i Oslo supplerer håndboken på spesifikke tema om tilrettelegging for gående og syklende forbi byggeplasser og veiarbeid på kommunal vei i Oslo.



2 Lover og regelverk

2.1 Overordnet lovverk og Statens vegvesens håndbøker

Arbeidsområder som berører veier og gater omfattes av en rekke lover og forskrifter. Statens vegvesens håndbok N301 Arbeid på og ved veg beskriver lover og forskrifter som anses som mest sentrale:

- Vegtrafikkloven, med trafikkreglene og skiltforskriften
- Vegloven
- Arbeidsmiljøloven (Lov om arbeidervern og arbeidsmiljø), med internkontrollforskriften og byggherreforskriften

Følgende lover kan også komme til anvendelse:

- Forvaltningsloven
- Skadeerstatningsloven
- Straffeloven
- Lokale politivedtekter

I tillegg er det regelverk i mange andre håndbøker og standarder som må følges. Noen av de viktigste er:

- Utstyr for varsling og sikring skal være i samsvar med krav i håndbok R310 Trafikksikkerhetsutstyr.
- Hvis rekkverk benyttes som sikring, skal bestemmelsene i håndbok N101 Rekkverk følges.
- Risikovurderinger bør gjøres i henhold til håndbok V721 Risikovurdering i vegtrafikken.
- Midlertidige områder for myke trafikanter beskrives nærmere i håndbok V129 Veileder i universell utforming.

2.2 Håndbok N301 Arbeid på og ved veg

Statens vegvesens håndbok N301 Arbeid på og ved veg beskriver saksgangen som skal følges for søknad, godkjenning og gjennomføring av arbeidsvarsling på kommunal vei i Oslo.

Håndbok N301 skal bidra til å ivareta sikkerhet for arbeidere og alle trafikanter.

Normalbestemmelsene i håndbok N301 gjelder for all varsling og sikring på offentlige veier og gater.

2.3 Graveinstruks for Oslo kommune

Instruks for gravearbeider på det kommunale veinettet i Oslo (Graveinstruksen) skal bidra til at ulemper som følge av gravearbeider minimeres og klargjøre hvilke krav som settes til både byggherre og entreprenør som skal gjennomføre arbeidet. Bestemmelser og krav i Graveinstruksen skal bidra til en effektiv og hensynsfull gjennomføring av gravearbeider og en fullgod istandsetting etter graving.

Veileder for arbeidsvarsling i Oslo henviser til Graveinstruksen for tema som er omfattet av denne.

3 Forutsetninger og premisser

3.1 Generelt

Bymiljøetaten gjør en helhetsvurdering av områder der flere aktører er involvert, og kan pålegge entreprenørene å gjennomføre tiltak for sikkerhet og framkommelighet som ikke er direkte relatert til gravearbeidet eller byggeplassen.

Fartsnivå i gater med bygge- eller gravearbeid skal ikke overstige 30 km/t. Dette skal overholdes både av hensyn til arbeidere og trafikanter. Det skal om nødvendig gjennomføres tiltak for å holde fartsnivået lavt.

3.2 Trafikanter framkommelighet

Dersom det ikke er plass til alle trafikantergrupper innenfor tilgjengelig veiareal i en midlertidig situasjon, skal det vurderes hvilke konsekvenser det vil ha å prioritere enkelte trafikantergrupper på bekostning av andre. Dette gjøres sammen med Bymiljøetaten og eventuelt andre berørte etater og kollektivselskaper, som f.eks. Ruter. Sammen med risikovurderingen skal dette danne grunnlag for arbeidsvarslingsplanen.

Utrykningskjøretøy skal alltid sikres tilgang og tilstrekkelig framkommelighet. For utrykningskjøretøy skal bredden på langsgående areal uten faste hindringer være 3,5 meter.

Følgende trafikantergrupper skal vurderes ved utarbeidelse av arbeidsvarslingsplan:

- Gående
- Syklende
- Buss og trikk (kollektivtrafikk)
- Varelevering
- Biltrafikk (persontrafikk)
- Gateparkering

Ved for liten bredde skal gående, syklende og kollektivtrafikk prioriteres ved at gateparkering fjernes og biltrafikk (persontrafikk) nedprioriteres eller henvises til andre gater.

Konsekvensene ved å legge om en kollektivtrasé må vurderes opp mot konsekvensene ved å legge om ruter for gående og syklende. Dette skal gjøres i samarbeid med saksbehandler i Bymiljøetaten. Tiltakets varighet og omfang må tas med i vurderingen. Entreprenør har ansvar for å kontakte berørte kollektivselskaper. Den mest optimale løsning totalt sett skal velges og inngå i arbeidsvarslingsplanen.

Hensynet til varelevering skal ivaretas i arbeidsvarslingsplanene. Det skal vurderes hvilken konsekvens det har å endre tilgjengeligheten for varelevering og å stenge laste-/lossesoner innenfor området som påvirkes av trafikkreguleringen.

3.3 Fotgjengere og syklistar

For fotgjengere og syklistar skal det som hovedregel tilrettelegges med hver sin separate trasé forbi arbeidsområdet. Traséene skal merkes tydelig med skilt og avgrensas med ledeskinne. Det skal vere langsgående sikring mot arbeidsområder og mot kjørefelt.

Ved omlegging av sykkeltrafikk skal syklistar ikkje ledes til fortau eller gågater. Sykling på gangvei, fortau eller i gangfelt er bare tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikkje medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart.

Faste installasjonar som er til hinder bør i samarbeid med Bymiljøetaten vurderas midlertidig flyttet eller fjernet for å øke framkommelighet og sikkerhet. Det påligger utførendes virksomhet å reetablere slike installasjonar når arbeidet avsluttes.

3.4 Sykkelfelt og sykkelvei

I gater som er tilrettelagt med sykkelfelt skal enten sykkelfeltet opprettholdes eller det skal legges til rette for alternativ rute for sykkel. Vurderingar som beskrevet i kapittel 3.2 skal legges til grunn.

I gater som er tilrettelagt med toveis sykkelfelt skal motstrøms sykkelfelt beholdes i en midlertidig enveisregulert situasjon. Det kan aksepteres medstrøms sykling i blandet trafikk i lavtrafikkerte gater og hvor hastigheten ikkje overstiger 30 km/t. Konsekvenser skal vurderas nærmere i risikovurderingen.

Hvis sykkelvei stenges må det tilrettelegges for alternativ sykkelvei så nær den opprinnelige traséen som mulig.

3.5 Siktforhold

Dersom det etableres byggegjerder eller andre faste installasjonar nær kryssområder, skal det brukas materialar som gjør det mulig å opprettholde tilfredsstillende siktforhold i krysset.

3.6 Faseplanar

Instruks for gravearbeider på det kommunale veinettet i Oslo omhandler planlegging og utførelse av gravearbeid, og stiller krav til at ulemper for trafikanter, næringsdrivende og øvrige omgivelser skal minimeras gjennom hele anleggsperioden.

Kravene som er beskrevet i denne veilederen kommer til anvendelse i alle faser av et anlegg. Utførendes virksomhet skal til en hver tid søke å minimere sitt behov for bruk av veiareal og opprettholde tilfredsstillende framkommelighet og sikkerhet for alle trafikkantgrupper. Dette skal synliggjørast i søknad om skiltplan som godkjennas av Bymiljøetaten.

4 Krav til arbeidsvarslingsplan

4.1 Generelt

Det er håndbok N301 med tilhørende risikovurdering av trafikk- og anleggssituasjonen samt Graveinstruksen som legger premissene for fastlegging av arbeidsvarslingsplan for anlegget.

4.2 Ansvar for planlegging og utførelse

Nedenfor gjengis kortfattet deler av innholdet i kapittel 2 i håndbok N301 Arbeid på og ved veg. For øvrige detaljer henvises det til håndboken. Teksten er tilpasset saksgangen for søknad, godkjenning og gjennomføring av arbeidsvarsling i Oslo kommune.

Byggherre skal utarbeide en risikovurdering som ligger til grunn for arbeidet (se kapittel 4.3). Byggherre eller utførende virksomhet skal utarbeide, eller skal få utarbeidet, forslag til arbeidsvarslingsplan basert på risikovurderingen og andre relevante forhold.

Den som skal ha ansvar for arbeidsvarslingen sender forslag til arbeidsvarslingsplan til Bymiljøetaten i Oslo kommune. Bymiljøetaten godkjenner arbeidsvarslingsplanen når den er tilfredsstillende og fatter vedtak om trafikkreguleringer.

Utførende virksomhet har ansvar for at den godkjente arbeidsvarslingsplanen følges. Bymiljøetaten kan gjennomføre kontroller, revisjoner eller inspeksjoner av arbeidsvarslingsplaner og oppfølgingen av disse.

Utførende virksomhet skal føre daglig tilsyn med at varsling og sikring er i henhold til vedtatt arbeidsvarslingsplan. Det skal føres logg over vedlikehold av skilt som dokumentasjon.

Når arbeidet er avsluttet skal alt utstyr som er benyttet til varsling og sikring fjernes, og utførende virksomhet og byggherre skal kontrollere at all permanent skilting, veioppmerking og eventuelle signaler er på plass og fungerer som de skal.

4.3 Risikovurdering

For å få godkjent søknad om arbeidsvarslingsplan skal det utarbeides en risikovurdering for alle trafikanter som skal vedlegges søknaden. Risikovurderingen skal avdekke faremomenter, vurdere risiko og være et grunnlag for nødvendige varslings- og sikringstiltak.

I forbindelse med utarbeidelse av arbeidsvarslingsplan, skal det utføres en risikovurdering. Risikovurderingen gjøres for å avdekke faremomenter i forhold til trafikken forbi arbeidsområdet. Denne risikovurderingen skal supplere den risikovurderingen som skal gjøres for forholdene internt på arbeidsområdet.

Risikovurderingen for arbeidsvarslingsplanen skal både vurdere risiko for arbeiderne som følge av trafikkomlegging og fare for trafikantene som følge av veiarbeidet. Risikovurderingen skal være et grunnlag for å foreslå nødvendige varslings- og sikringstiltak i forhold til trafikantene.

Risikovurderingen skal vedlegges søknaden om godkjenning av arbeidsvarslingsplan, slik at skiltmyndigheten kan se hvilke vurderinger som ligger til grunn for de foreslåtte tiltak. Søknader uten tilfredsstillende risikovurderinger skal sendes tilbake til ansvarshavende med krav om utarbeidelse av ny risikovurdering.

(Utdrag fra N301)

Risikovurderinger er avgjørende for valg av riktige tiltak i arbeidsvarslingsplanen. Følgende vurderinger skal som minimum inngå:

- Type vei/gate og trafikk (hastighetsnivå, trafikkmengde, trafikksammensetning)
- Hvor skal arbeidet utføres (på veien, like inntil veien)?
- Hvilken type arbeid skal utføres, hvilke faremomenter medfører det?
- Hva kreves av varsling for å ivareta sikkerheten for arbeidere og trafikanter, hvilke faremomenter skal varsles, hvilket hastighetsnivå bør det være, hvordan oppnå dette fartsnivået?
- Hva kreves av sikring? Hva er det plass til?
- Framkommelighet for trafikantene

Risikovurderinger bør gjøres i henhold til Statens vegvesens håndbok V721 Risikovurdering i veitrafikken.

4.4 Utarbeidelse av arbeidsvarslingsplan

Risikovurderingen ligger til grunn for å velge tiltak for varsling og sikring som skal vises i arbeidsvarslingsplanen. Alle kravene innarbeides i en samlet arbeidsvarslingsplan som skal omfatte:

- Skiltplan med tilhørende skiltvedtak
- Sikringsplan for tiltak for å opprettholde tilfredsstillende trafiksikkerhet og framkommelighet for alle trafikantgrupper forbi arbeidsområdet
- Eventuelle andre bestemmelser

Håndbok N301 inneholder normalbestemmelser for hva som skal vises og beskrives i arbeidsvarslingsplanen.

Arbeidsvarslingsplanen skal vise og beskrive alle:

- trafikkskilt, veioppmerking og trafikkløssignaler som skal benyttes eller endres i forbindelse med veiarbeidet,
- veistengninger, eventuell bruk av manuell trafikkdirigering og ledebil,
- andre tiltak, for eksempel sikring og belysning,
- relevante avstander,
- tiltak som er nødvendig for å sikre framkommelighet for alle trafikantgrupper,
- eventuelle krav forbundet med gjennomføring av arbeidet, som tidspunkter for når det kan arbeides, rekkefølge for gjennomføring av tiltak, når det skal føres tilsyn med varslingen m.m.

Dersom arbeidet er av en slik karakter at det innebærer større endringer over tid og at det dermed blir nødvendig med større endringer i varsling og sikring, kan det utarbeides planer for de ulike fasene.

Ved innsending av arbeidsvarslingsplanen til godkjenning skal det framgå hvem som skal være ansvarshavende.

(Utdrag fra N301)

Disse kravene fra håndbok N301 gjelder også for arbeidsvarslingsplaner som skal behandles av Bymiljøetaten.

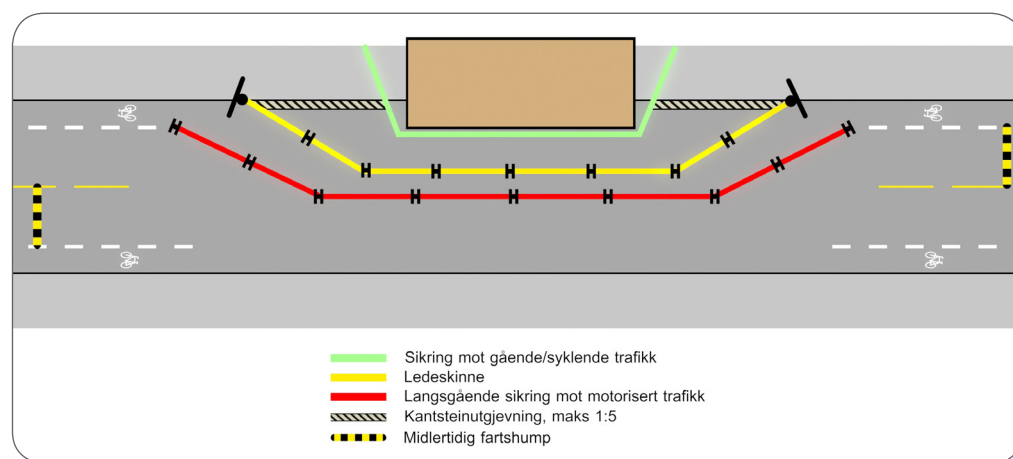
5 Tiltak for trygghet og framkommelighet

5.1 Generelt

Utførelse av varsling og sikring skal bidra til høy trafikksikkerhet, god framkommelighet og trygghetsfølelse for alle trafikantgrupper.

5.2 Fartsnivå

Utførende virksomhet skal om nødvendig gjennomføre tiltak slik at fartsnivået forbi byggeplasser og veiarbeid er 30 km/t eller lavere. Et forenklet prinsipp med midlertidige fartshumper er vist i figur 1.



Figur 1: Eksempel med fartshumper.

I figuren er det vist et eksempel med en fartsdamp i hver retning. Antall fartshumper, avstander, etc må vurderes av utførende virksomhet.

Smale kjørefelt og fartsreduserende tiltak bidrar til å oppnå ønsket fartsnivå. Fartsreduserende tiltak skal utformes i henhold til Statens vegvesens håndbok

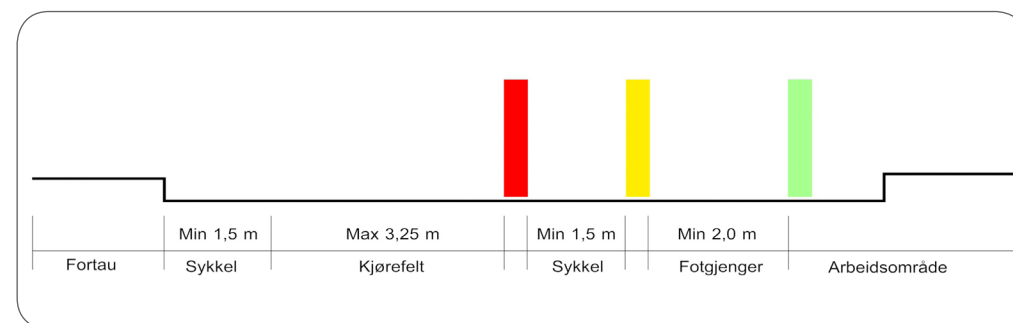
V128 Fartsdempende tiltak. Fartsreduserende tiltak skal vises i arbeidsvarslingssplanen.

5.3 Feltbredder

Smale kjørefelt er et effektivt fartsreduserende tiltak. For å sikre tilstrekkelig areal til fortau og sykkel felt, samt redusere fartsnivået, kan kjørefeltbredder reduseres forbi byggeplasser og veiarbeid.

Kjørefeltbredde på veier hvor det bare går biltrafikk bør ikke være over 2,75 meter. På veier med kollektivtrafikk bør kjørefeltbredden ikke være over 3,25 m. For å gjøre veibanen smalere kan det brukes hindermarkering som gjør det mulig for utrykningskjøretøy å komme forbi.

Sykkelfelt skal ha fri bredde på minimum 1,5 meter. Midlertidig areal for fotgjengere (omlagt fortau) skal ha fri bredde som er minimum 2,0 meter.



Figur 2: Eksempel på gatesnitt med minimusbredder.

I figur 2 er det vist et eksempel hvor ett kjørefelt er fjernet for å opprettholde framkommelighet for fotgjengere og syklist. Minimumsbredder er angitt for omlagt fortau og sykkel felt. Ved ekstra tilgjengelig areal skal dette benyttes til bredere sykkel felt.

Kantlinje 10 cm H

Min 2,0 m

Kjørefelt Sykkel Fotgjenger

Det skal gjøres trafikale vurderinger om stedlige forhold, blant annet horisontal- og vertikalkurvatur, type trafikk, trafikkmengde m.m., for å etablere gode løsninger for alle trafikantgrupper. Dette skal inngå i risikovurderingen. Ved avvik fra anbefalte minimumsbredder skal dette vurderes i samråd med Bymiljøetaten.

5.4 Varslings- og sikringsutstyr

Knekkpunkter for indre og ytre avsperring, for eksempel mellom langsgående sikring og ledeskinne og mellom ledeskinne og bygggegjerde, skal parallellforskyves 2 meter i lengderetning som vist i figur 4.

[illegible]

Side 13

Byggegjerdinger skal være stabile og utformet slik at de ikke kan skape farlige situasjoner for fotgjengere og syklister.

Utstyr til varsling og sikring av arbeidssteder skal være i henhold til krav i Statens vegvesens håndbok R310 Trafikksikkerhetsutstyr. Langsgående sikring er som oftest rekkverk og er nærmere omtalt i håndbok N101 Rekkverk.

Behov for sikringsutstyr skal inngå i risikovurderingen. Alt sikringsutstyr skal være refleksmerket.

5.5 Skilt

Skilting skal utføres i henhold til Statens vegvesens håndbok N300 Trafikkskilt.

Skilt skal ikke plasseres i sykkelfelt eller slik at de står unødig i veien for fotgjengere. Fri fortausbredde forbi skilt og skiltfundament skal være minimum 1,7 meter.

Skiltutstyr med skarpe kanter skal ikke plasseres slik at det medfører fare for myke trafikanter. Skilt skal enten plasseres høyere enn 2,2 meter eller slik at skiltekanten er beskyttet.

Skilt som benyttes til arbeidsvarsling skal tåle belastninger fra passerende trafikk og normale vær- og vindforhold uten å velte, bli snudd eller flyttet sidelengs.

Dersom arbeidsområdet berører fortau skal fotgjengere ledes forbi stedet langs omlagt fortau. Dersom fortau må stenges skal skilt «Vennligst benytt fortau på andre siden» benyttes. Skiltet skal plasseres nær fotgjengerfelt.

Skilt med «Sykkelfelt opphører» bør ikke benyttes. Sykkelfelt skal som hovedprinsipp føres forbi veiarbeid og byggeplass. Dersom sykkelfelt opphører ved et

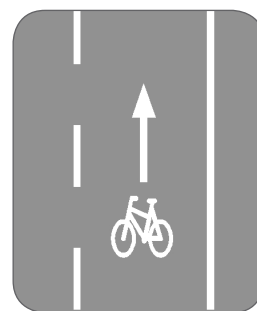
abeisområde, f.eks at veien stenges, skal det etableres midlertidig omlagt sykkeltrasé som medfører minst mulig ulempe for syklister. Ved omlegging av sykkelfelt til annen gate skal dette skiltes, for eksempel ved å vise sykkeltraseer i nærliggende gater (se kapittel 8.2). Fotgjengere og syklister skal som hovedregel prioriteres på de mest direkte rutene og sikres tilstrekkelig areal forbi arbeidsområder (se kapittel 3.2).

Eksisterende skilt i området skal vurderes spesielt, og eventuelt tildekkes eller suppleres.

5.6 Veioppmerking

Eksisterende veioppmerking skal vurderes spesielt, og eventuelt fjernes (svertes) for å samsvare med midlertidig trafikkregulering. Endring av veioppmerking i forbindelse med veiarbeid, skal alltid være godkjent av skiltmyndigheten. Dette gjelder også midlertidig fjerning av eksisterende oppmerking.

Det skal merkes sykkelsymbol og pil i midlertidig omlagte sykkelfelt (se figur 5).



Figur 5: Oppmerking av midlertidig sykkelfelt.

Når arbeidet er avsluttet skal all veioppmerking tilbakeføres til opprinnelig situasjon i området.

5.7 Skyttelsignalanlegg

Midlertidige skyttelsignalanlegg kan anvendes for regulering av trafikk på steder utenfor veikryss, og hvor bare en kjøreretning kan avvikles av gangen. Bruk av skyttelsignalanlegg vedtas av skiltmyndigheten som del av arbeidsvarslingsplanen.

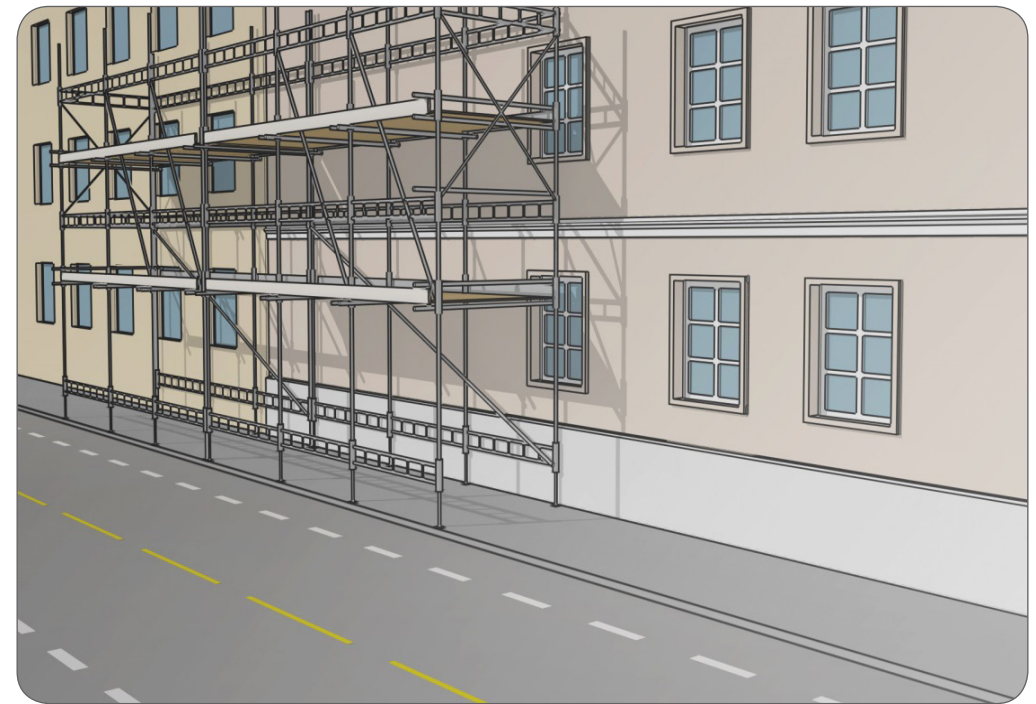
Skyttelsignalanlegg skal forvarsles med skilt 132 Trafikklyssignal. Ved signalenhetene benyttes skilt 560 med tekst «Ved rødt lys stopp her» og nedadrettet pil.

For oppsetting og bruk av skyttelsignalanlegg skal Statens vegvesens håndbøker N303 og V322 Trafikksignalanlegg benyttes.

5.8 Rigg og lager

Fortau og sykkelfelt skal ikke benyttes til parkering. Lagerplass kan tillates i del av kjørebanelen eller utenfor veiarealet.

Ved fasadearbeider, for eksempel byggearbeid eller rehabilitering av bygg, skal fortau og sykkelfelt holdes åpent til enhver tid. Ved langvarige arbeider kan Bymiljøetaten stille krav om at det etableres stillaser for å løfte opp rigg og lager, og med fri passasje for fotgjengere i gangtunnel under stillaset (se figur 6).



Figur 6: Forenklet prinsipp med stillas over fortau.

Det kan etableres midlertidige laste-/lossesoner i veiarealet innenfor tidsrom som på forhånd er tildelt fra Bymiljøetaten.

Private kjøretøy skal ikke parkeres inne på arbeidsområdet, slik at arbeidsområdets utstrekning blir større enn nødvendig. Slike kjøretøy skal heller ikke hensettes slik at de skaper trafikkmessige problemer.

5.9 Universell utforming

Varslings- og sikringsutstyr skal være utformet og plassert slik at de ikke medfører fare for synshemmede. Dersom en eksisterende ledelinje for blinde og svaksynte brytes for en lengre periode bør det etableres midlertidige ledelinjer forbi arbeidssområdet.

I påvente av asfaltering skal høydeforskjeller utjevnes. Alle kanter, som asfaltkanter, kjøreplater o.l., skal utformes slik at de ikke medfører fare for fotgjengere og syklister. Kanter skal kunne passeres uten at man må stige av sykkelen og skal vedlikeholdes for å redusere faren for punktering.

Ved passering av kantstein skal høydeforskjell utjevnes med midlertidige asfalttramper, og stigning skal være maksimalt 1:5. Rampen skal følge hele kantsteinens lengde mellom indre og ytre avsperring. I tilfeller uten avsperring bør bredden på rampen være minimum 4 meter.

5.10 Veibelysning

Veibelysning bidrar til økt trafiksikkerhet og framkommelighet, og skal vurderes som tiltak ved arbeider i områder både med og uten permanent belysning. Behov for veibelysning skal inngå i risikovurderingen.

På belyste veier med gang- og sykkeltrafikk skal det være belysning også i anleggsperioden.

Dersom det anlegges interimsvei med merkbart dårligere standard enn den veien den erstatter, skal dette varsles og det bør settes opp midlertidig belysning for å unngå ulykker og sikre en akseptabel trafikkavvikling.

(Utdrag fra N301)



6 Drift og vedlikehold

6.1 Generelt

For å sikre at myke trafikanter benytter omlagt trasé, er det viktig at driftsstandarden opprettholdes eller forsterkes på den omlagte traséen. Dersom standarden blir for lav, er det fare for at de myke trafikantene velger andre løsninger, som for eksempel å benytte kjørebanen.

Ansvar for drift og vedlikehold av midlertidig eller omlagt vei, sykkelfelt og fortau ligger hos byggherre. Som byggherre regnes enhver fysisk eller juridisk person som får utført et bygge- eller anleggsarbeid.

Arbeidsvarslingsplanen skal beskrive hvordan driftsanvaret ivaretas mens arbeidet pågår. Krav som er definert i driftskontrakt for gjeldende vei skal også gjelde for omlagt trasé.

6.2 Krav til utforming av omlagt trasé

Omlagt trasé forbi arbeidsområdet skal utformes slik at konsekvensene for drift og vedlikehold minimeres.

Den omlagt traséen skal ha kurvatur som sikrer at driftskjøretøy kommer gjennom anlegget. Omlagt trasé skal ikke ha høydeforskjeller eller kanter som hindrer gjennomkjøring med driftskjøretøy.

6.3 Drift og vedlikehold av omlagt trasé

Krav til renhold, feiing og vinterdrift av omlagt trasé bør være som for ordinær trasé.

Ved behov må det sikres plass til snø og snøopplag i tilknytning til omlagt trasé, slik at behov for bortkjøring minimeres og det ikke er til hinder for trafikkavviklingen.

For langvarige anlegg skal gjennomføring av renhold, feiing og vinterdrift vurderes spesielt for å sikre framkommelighet for gående og syklende. I perioder (vårrengjøring, vinterdrift m.m.) kan ledeskiner mellom gående og syklende på omlagt trasé fjernes midlertidig (ref kap 5.4) for å sikre nødvendig bredde til driftskjøretøy for effektiv gjennomføring.



7 Oppfølging, kontroll og sanksjoner

Skiltforskriften gir hjemmel for tre typer sanksjoner. Hvordan disse skal håndheves er ytterligere beskrevet i håndbok N301.

Bymiljøetaten kan som skiltmyndighet gjennomføre kontroller med at virksomhetene følger arbeidsvarslingsplanen med hjemmel i skiltforskriftens kapittel 14. I tillegg kan politi eller arbeidstilsyn gjennomføre kontroller med hjemmel i andre lovbestemmelser.

Kontroll og sanksjonsmuligheter er beskrevet i håndbok N301 og i Instruks for gravearbeider på det kommunale veinettet i Oslo.

Kontroller gjennomføres for å kvalitetssikre utførende virksomhet og skiltmyndighetens arbeid. Følgende områder relatert til varsling og sikring kontrolleres:

- Utførende virksomhet kan fremvise godkjent arbeidsvarslingsplan
- Alle tiltak som er vist i arbeidsvarslingsplanen er iverksatt og i henhold til planen
- Arbeidsvarslingsplanen er tilgjengelig og kjent for de som arbeider på stedet
- Logg over daglig tilsyn med varsling og sikring, samt eventuell feilretting
- Interne rutiner som sikrer at tilsyn og feilretting blir gjennomført som forutsatt
- Ansvarshavende har kurs 2 og alle andre kurs 1

Eventuelle avvik som avdekkes i kontroll skal sendes til ansvarshavende med frist for feilretting. Ethvert arbeid kan stanses av skiltmyndigheten eller politiet inntil de nødvendige sikringstiltak er iverksatt, dersom forholdet kan utgjøre en fare. Ved meget alvorlige mangler kan retten til å ha ansvar for å gjennomføre arbeidsvarslingsplanen trekkes tilbake.



Referanseliste

Oslo Kommune Bymiljøetaten. Instruks for gravearbeider på det kommunale veinettet i Oslo. 2012.

Statens vegvesen. Håndbok N101 Rekkverk. 2013.

Statens vegvesen. Håndbok V128 Fartsdempende tiltak. 2006.

Statens vegvesen. Håndbok V129 Veileder i universell utforming. 2011.

Statens vegvesen. Håndbok N300 Trafikkskilt. 2012.

Statens vegvesen. Håndbok N301 Arbeid på og ved veg. 2012.

Statens vegvesen. Håndbok N302 Vegoppmerking. 2015.

Statens vegvesen. Håndbok N303 Trafikksignalanlegg. 2012.

Statens vegvesen. Håndbok R310 Trafikksikkerhetsutstyr. 2011.

Statens vegvesen. Håndbok V322 Trafikksignalanlegg. 2007.

Statens vegvesen. Håndbok V721 Risikovurdering i vegtrafikken. 2007.

Vedlegg 1: Hovedprinsipper

I vedlegget vises hovedprinsipper for varsling og sikring ved byggeplasser og veiarbeid. Eksempelene gjelder noen utvalgte situasjoner i ulike gatesnitt, og med prinsipper for hvordan det skal tilrettelegges, varsles og sikres for å ivareta trafiksikkerhet og framkommelighet.

Krav i denne veilederen og andre overordnede dokumenter skal følges. Risikovurderingen skal ligge til grunn for utarbeidelse av arbeidsvarslingsplanen.

Tabell 1 viser oversikt over hvilke gatesnitt og situasjoner som er vist i vedlegg. Hovedprinsippene skal danne grunnlag for utarbeidelse av arbeidsvarslingsplan.

Det vil være behov for å tilpasse hovedprinsippene som er vist i veilederen til de faktiske forhold for hver enkelt arbeidsvarslingsplan.

Hovedprinsipp nr. 2, 3 og 4 beskriver like situasjoner med tanke på type gatesnitt og arbeidsområde, men med forskjellig type tiltak. Forutsetningene i det aktuelle området, blant annet trafikkvolum, trafikksammensetning, lengde på arbeidsstedet m.m., vil avgjøre hvilket hovedprinsipp som skal danne grunnlag for arbeidsvarslingsplanen. Tilsvarende gjelder for hovedprinsipp nr. 8 og 9.

Tabell 1: Hovedprinsipper for varsling og sikring

Nr	Type gate	Type arbeid	Regulering
1	Ett kjørefelt og to sykkelfelt	Arbeid på fortau og i sykkelfelt	Midlertidig stengt for motorisert trafikk
2	To kjørefelt og to sykkelfelt	Arbeid på fortau og i sykkelfelt	Midlertidig enveisregulert for motorisert trafikk
3	To kjørefelt og to sykkelfelt	Arbeid på fortau og i sykkelfelt	Midlertidig signalregulert for mototisert trafikk
4	To kjørefelt og to sykkelfelt	Arbeid på fortau og i sykkelfelt	Midlertidig vikeplikt for motorisert trafikk
5	To kjørefelt, to sykkelfelt og langsgående parkering	Arbeid på fortau og i sykkelfelt	Midlertidig fjerne langs-gående gateparkering
6	To kjørefelt, to sykkelfelt og langsgående parkering	Arbeid på fortau	Midlertidig fjerne langs-gående gateparkering
7	To kjørefelt og langs-gående parkering	Arbeid på fortau	Midlertidig fjerne langs-gående gateparkering
8	To kjørefelt og to sykkelfelt	Arbeid i kjørebane	Midlertidig enveisregulert for motorisert trafikk
9	To kjørefelt og to sykkelfelt	Arbeid i kjørebane	Midlertidig vikeplikt for motorisert trafikk
10	To kjørefelt og to sykkelfelt	Arbeid på fortau	Heve rigg og lager med stillas og gangtunnel
11	Bevegelig arbeid (f.eks. liftarbeid)	Arbeid på fortau	

Tegnforklaring



Trafikkjegle



Trafikkskilt (hindermarkering/tosidig)



Trafikkskilt (ensidig)



Trafikkskilt (buet)



Kantsteinutjevning, maks 1:5



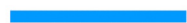
Sikring mot gående/syklende trafikk



Ledeskinne



Langsgående sikring mot motorisert trafikk

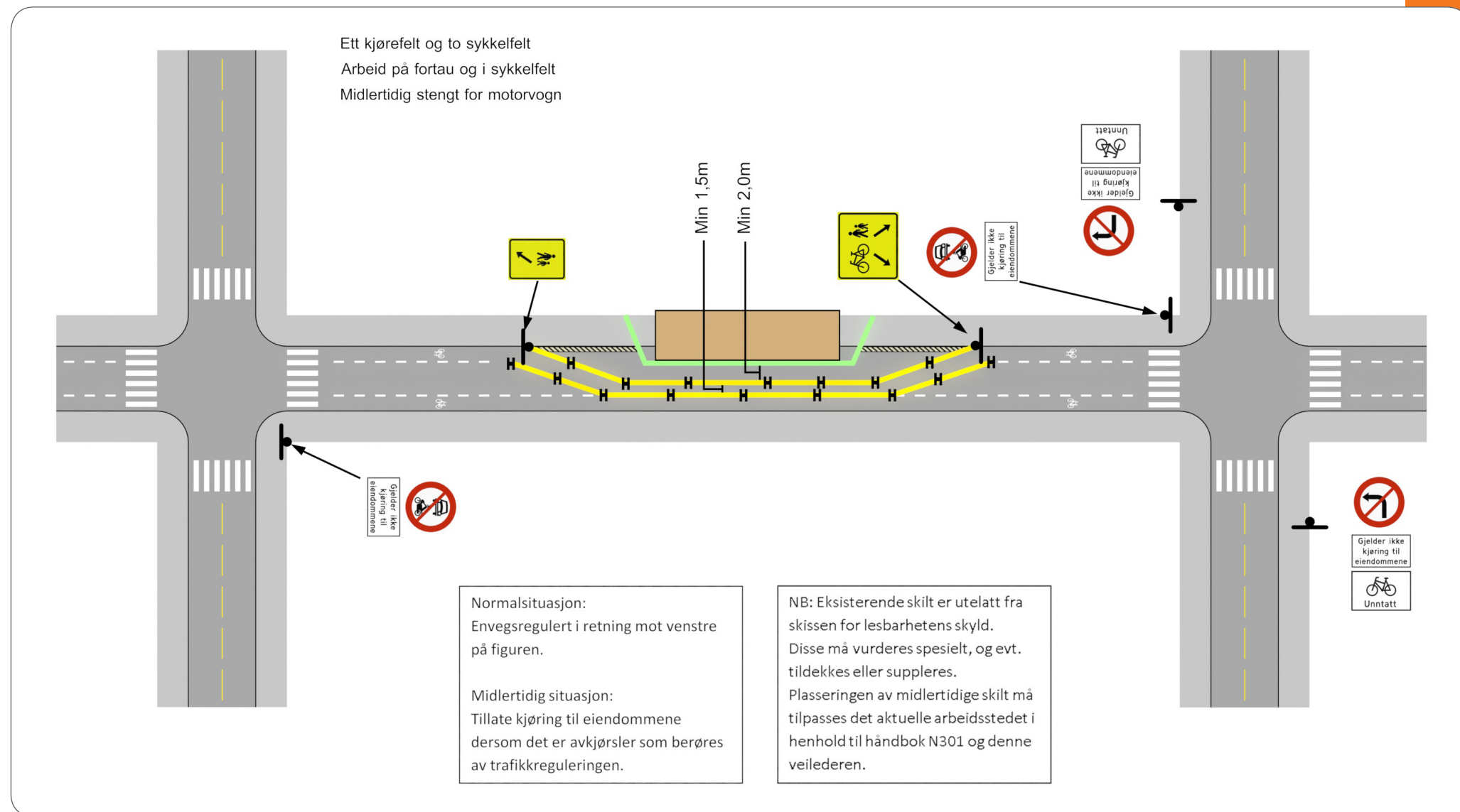


Enkel avsperring for laste-/lossesone



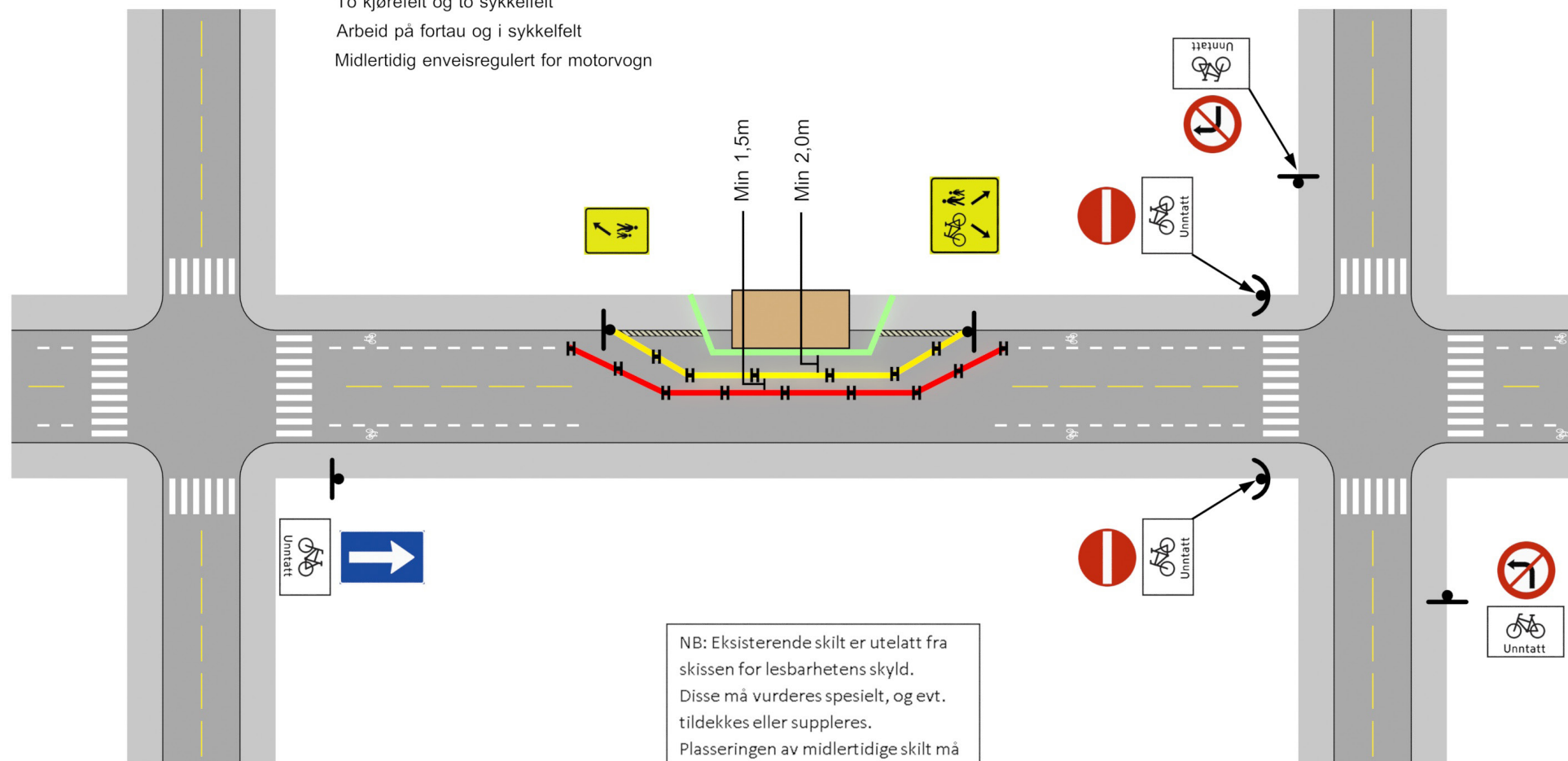
Arbeidsområde

Hovedprinsipp 1



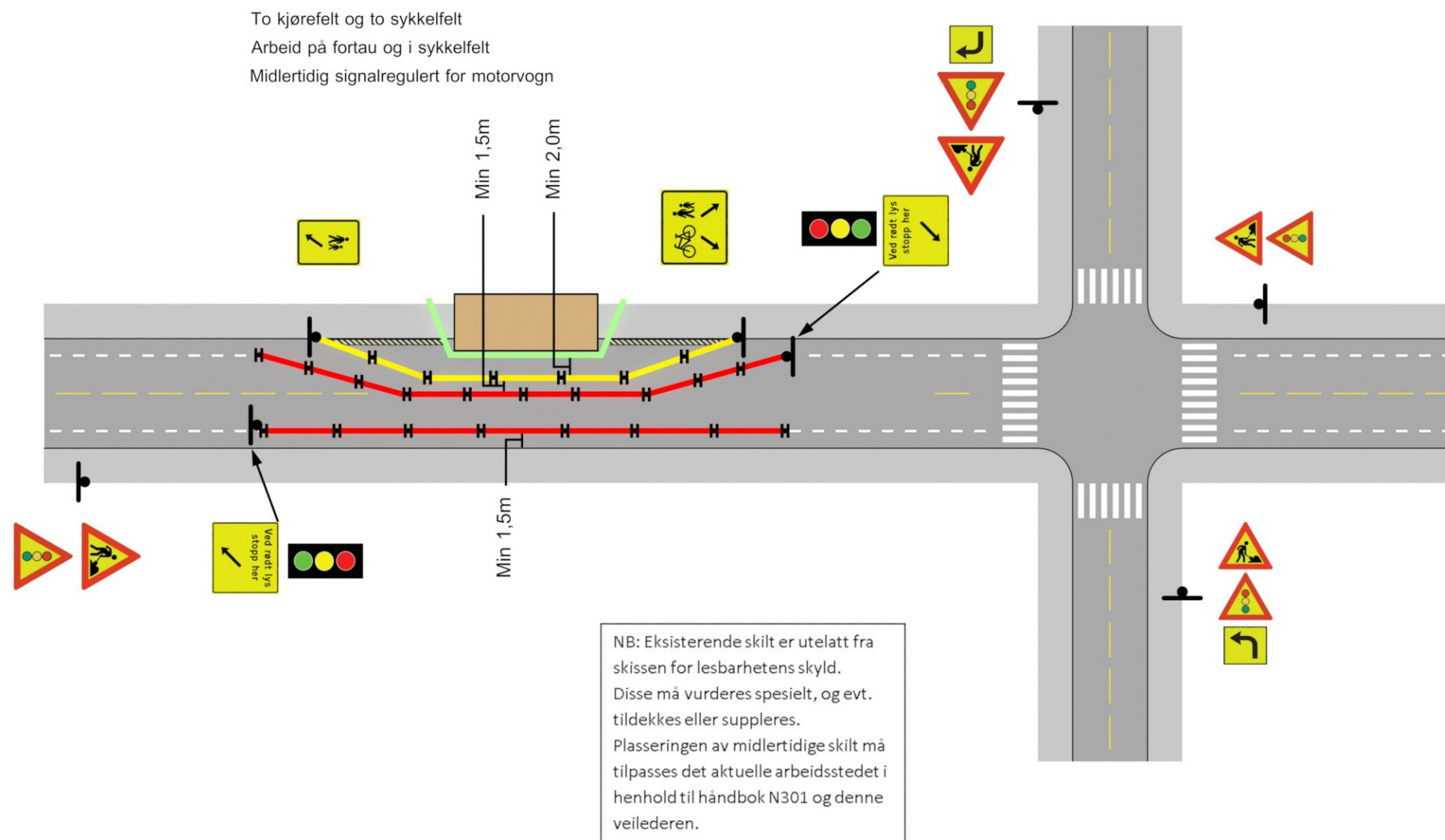
Hovedprinsipp 2

To kjørefelt og to sykkelfelt
Arbeid på fortau og i sykkelfelt
Midlertidig enveisregulert for motorvogn



NB: Eksisterende skilt er utelatt fra skissen for lesbarhetens skyld. Disse må vurderes spesielt, og evt. tildekkes eller suppleres. Plasseringen av midlertidige skilt må tilpasses det aktuelle arbeidsstedet i henhold til håndbok N301 og denne veilederen.

Hovedprinsipp 3

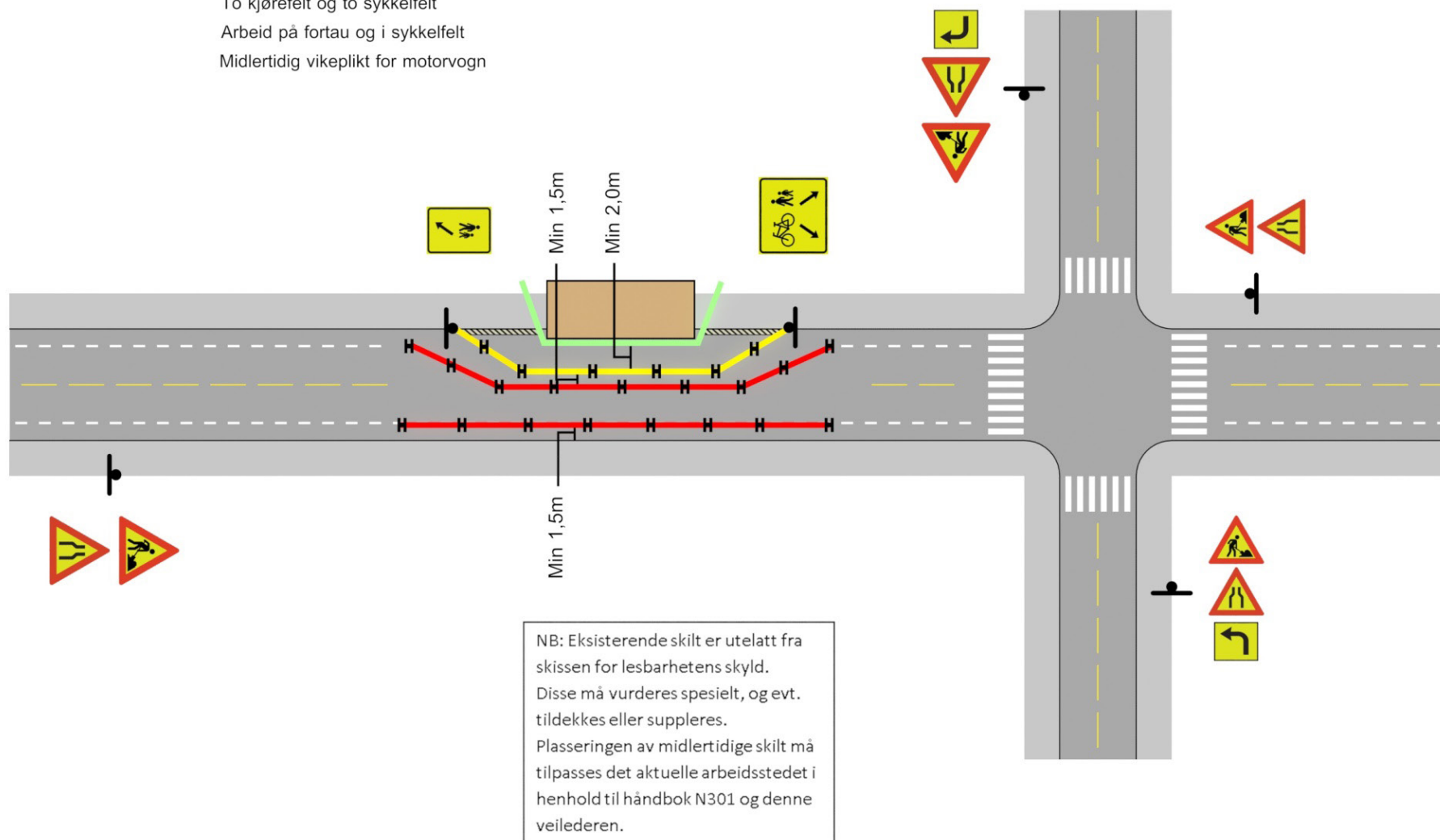


Hovedprinsipp 4

To kjørefelt og to sykkelfelt

Arbeid på fortau og i sykkelfelt

Midlertidig vikeplikt for motorvogn

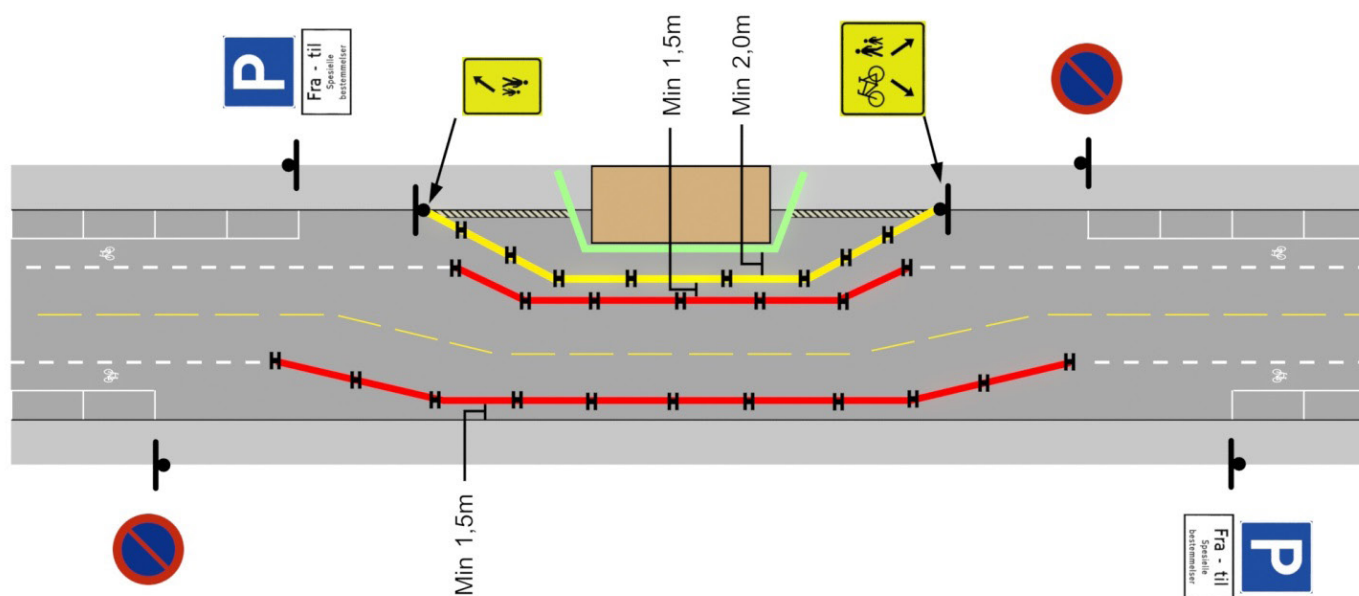


Hovedprinsipp 5

To kjørefelt, to sykkelfelt og langsgående parkering

Arbeid på fortau og i sykkelfelt

Midlertidig fjerne langsgående gateparkering



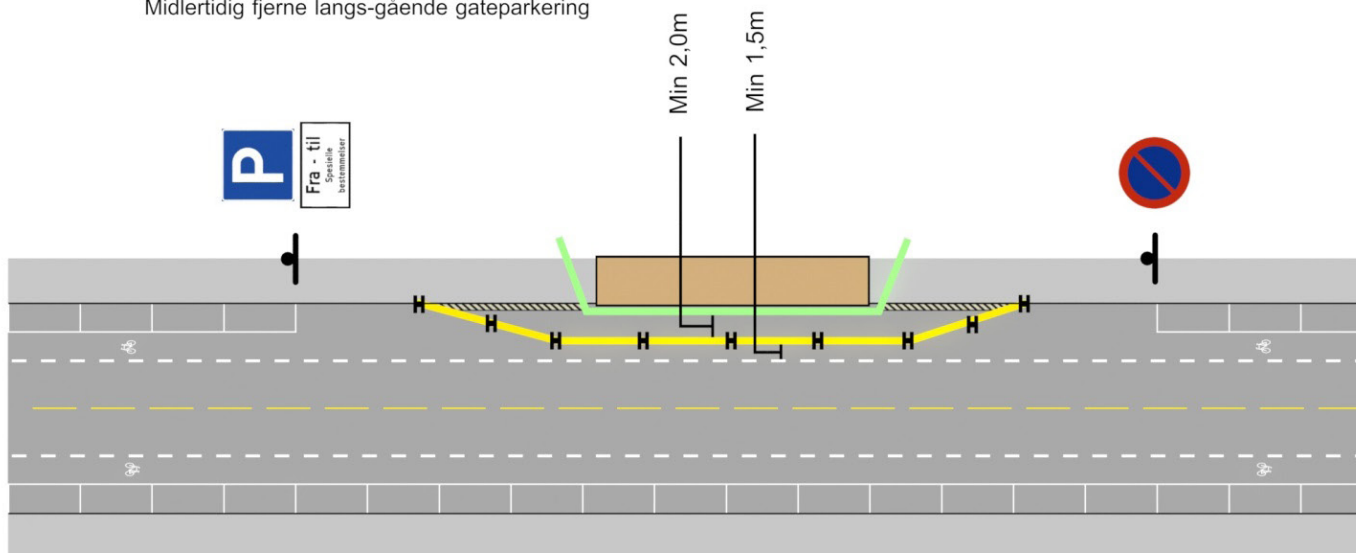
NB: Eksisterende skilt er utelatt fra skissen for lesbarhetens skyld. Disse må vurderes spesielt, og evt. tildekkes eller suppleres. Plasseringen av midlertidige skilt må tilpasses det aktuelle arbeidsstedet i henhold til håndbok N301 og denne veilederen.

Hovedprinsipp 6

To kjørefelt, to sykkelfelt og langsgående parkering

Arbeid på fortau

Midlertidig fjerne langs-gående gateparkering



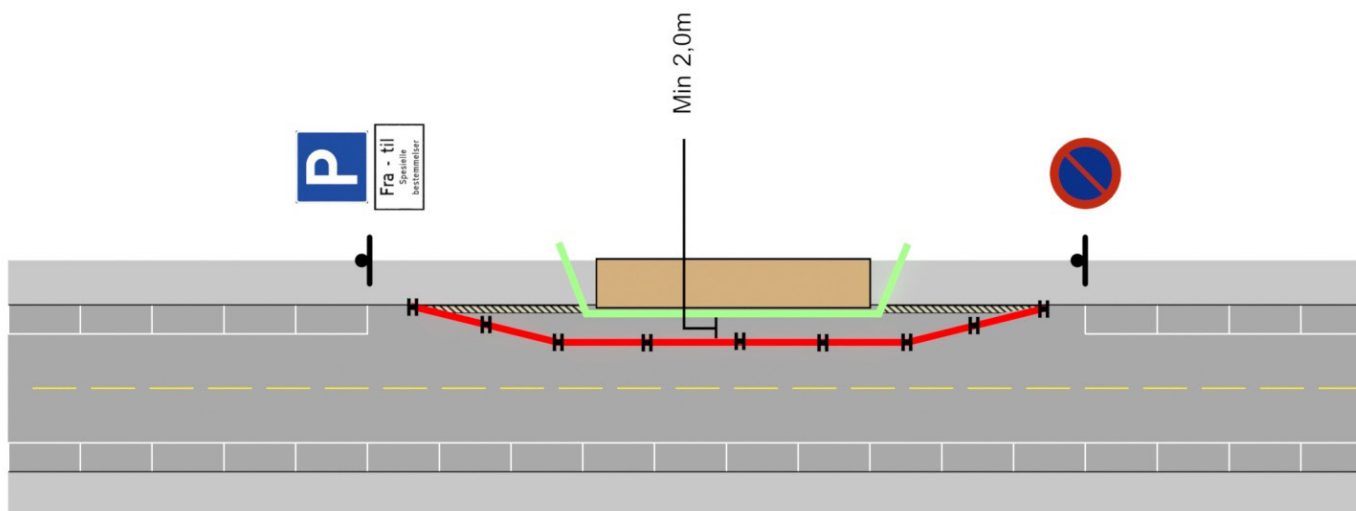
NB: Eksisterende skilt er utelatt fra skissen for lesbarhetens skyld. Disse må vurderes spesielt, og evt. tildekkes eller suppleres. Plasseringen av midlertidige skilt må tilpasses det aktuelle arbeidsstedet i henhold til håndbok N301 og denne veilederen.

Hovedprinsipp 7

To kjørefelt og langsgående parkering

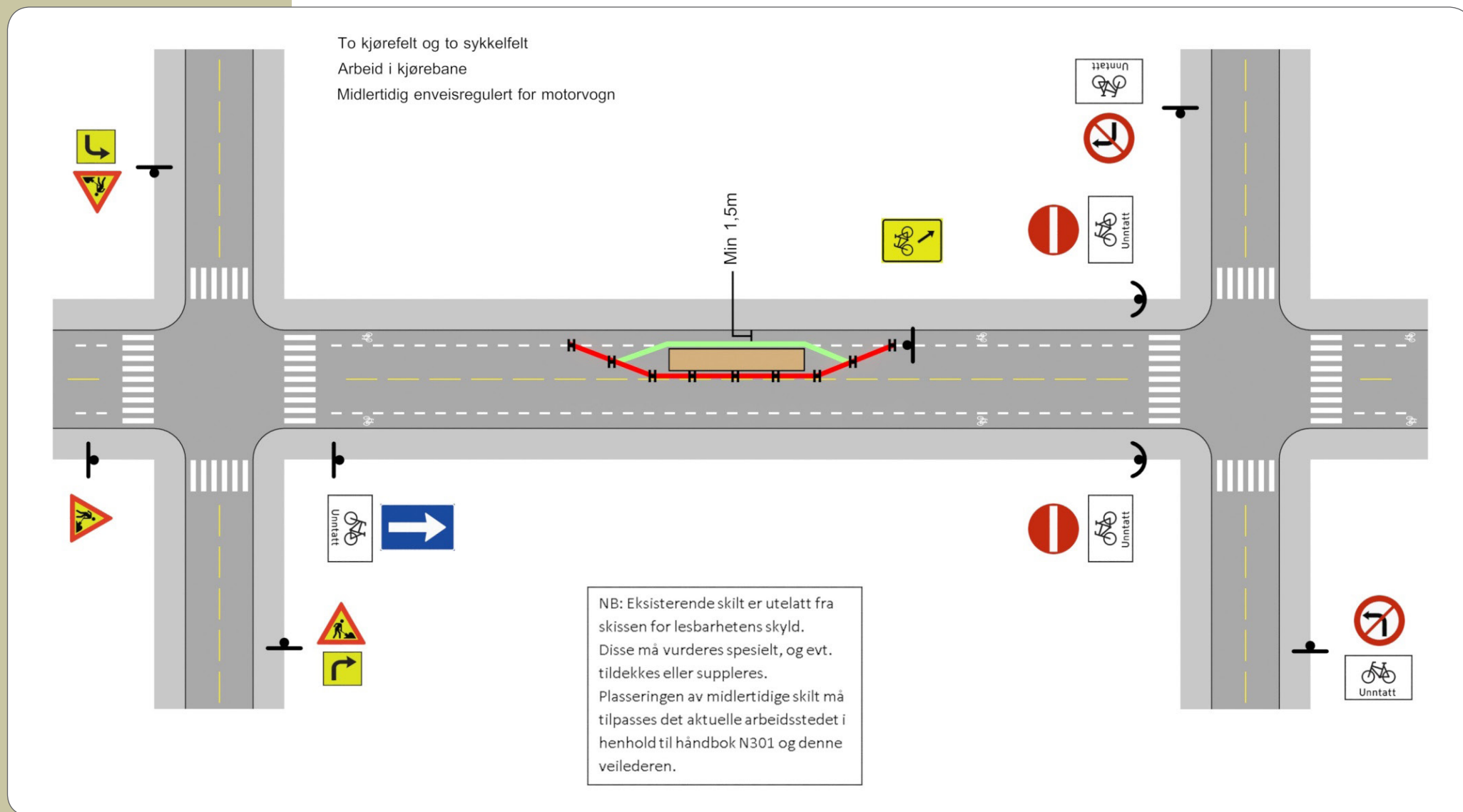
Arbeid på fortau

Midlertidig fjerne langsgående gateparkering

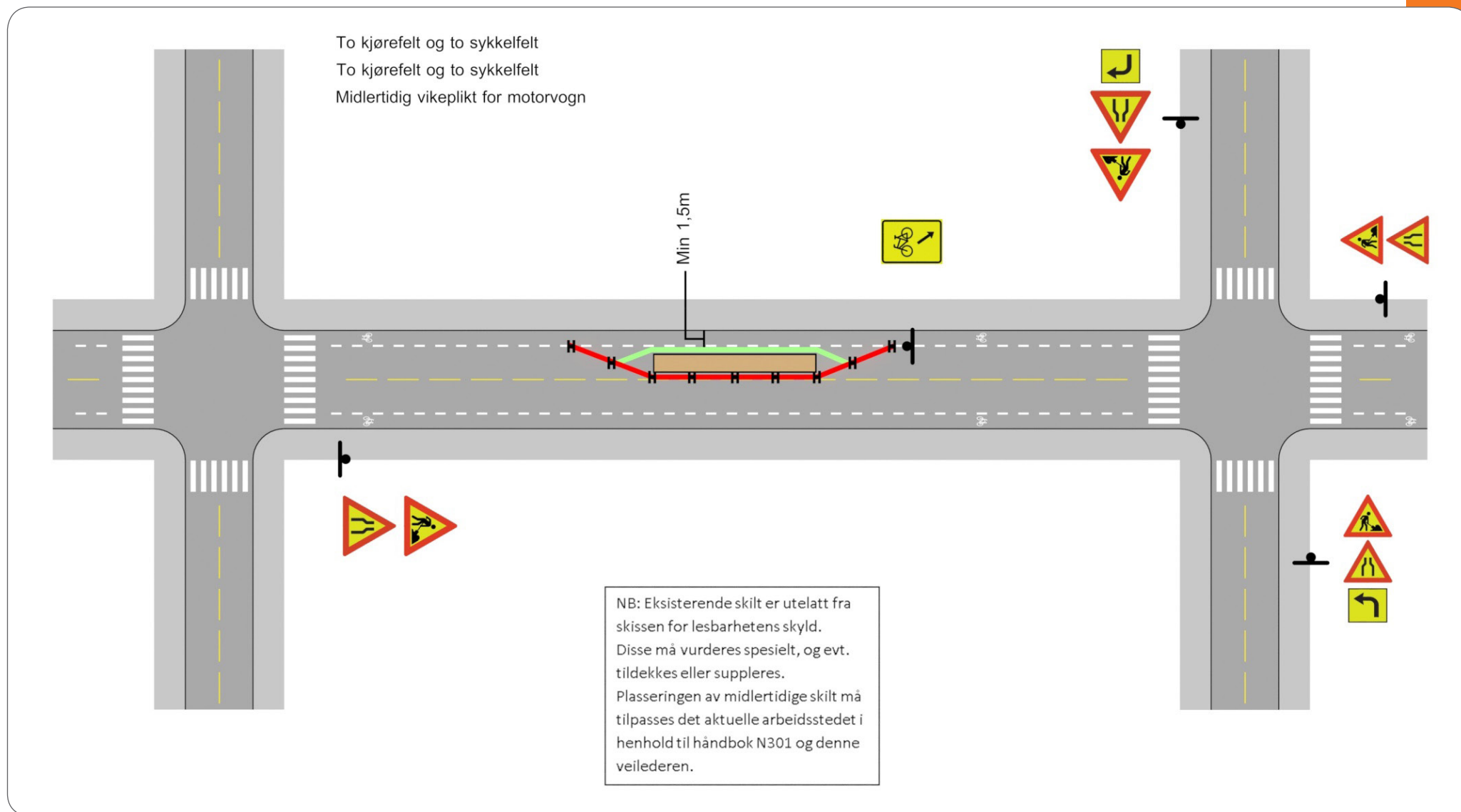


NB: Eksisterende skilt er utelatt fra skissen for lesbarhetens skyld. Disse må vurderes spesielt, og evt. tildekkes eller suppleres. Plasseringen av midlertidige skilt må tilpasses det aktuelle arbeidsstedet i henhold til håndbok N301 og denne veilederen.

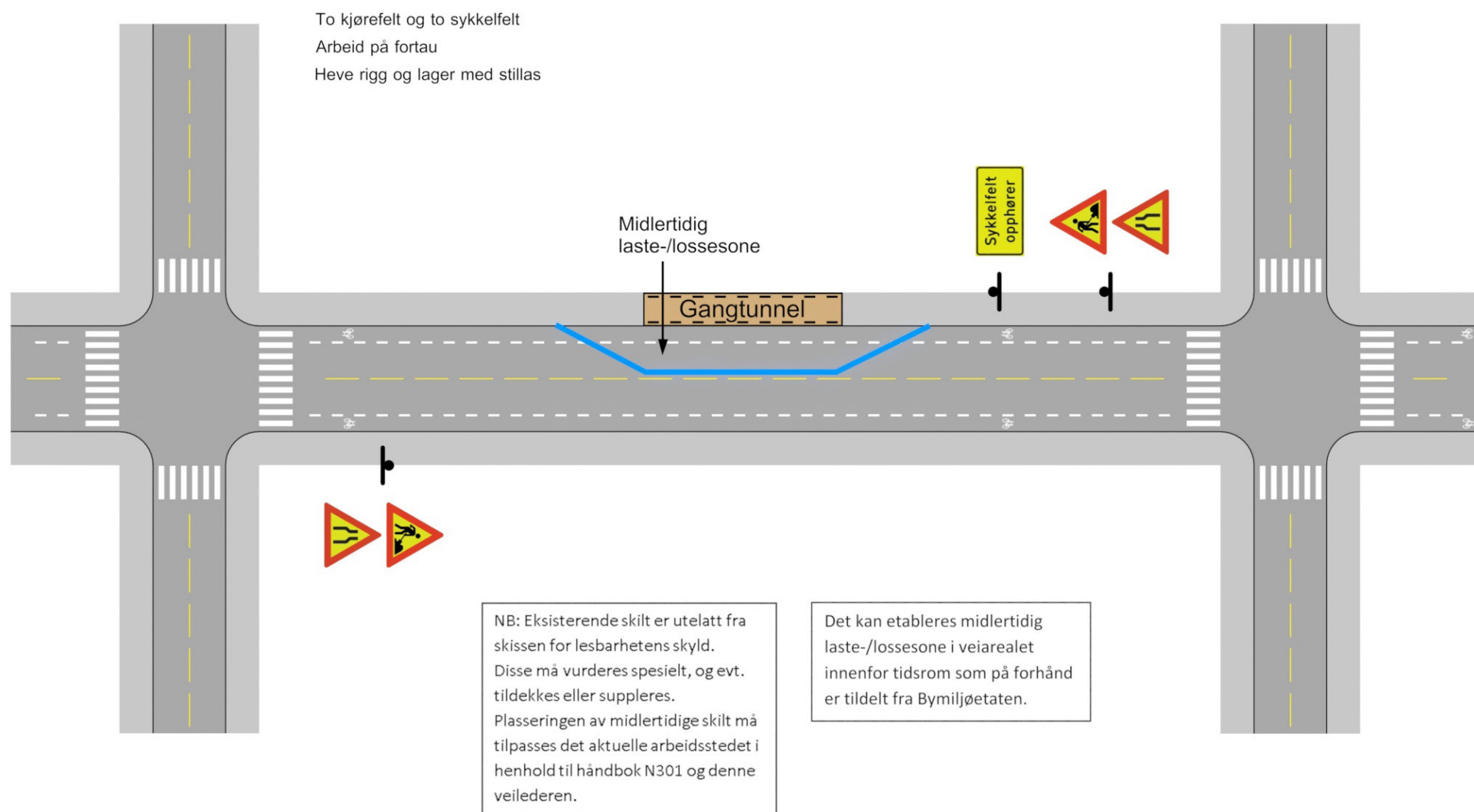
Hovedprinsipp 8



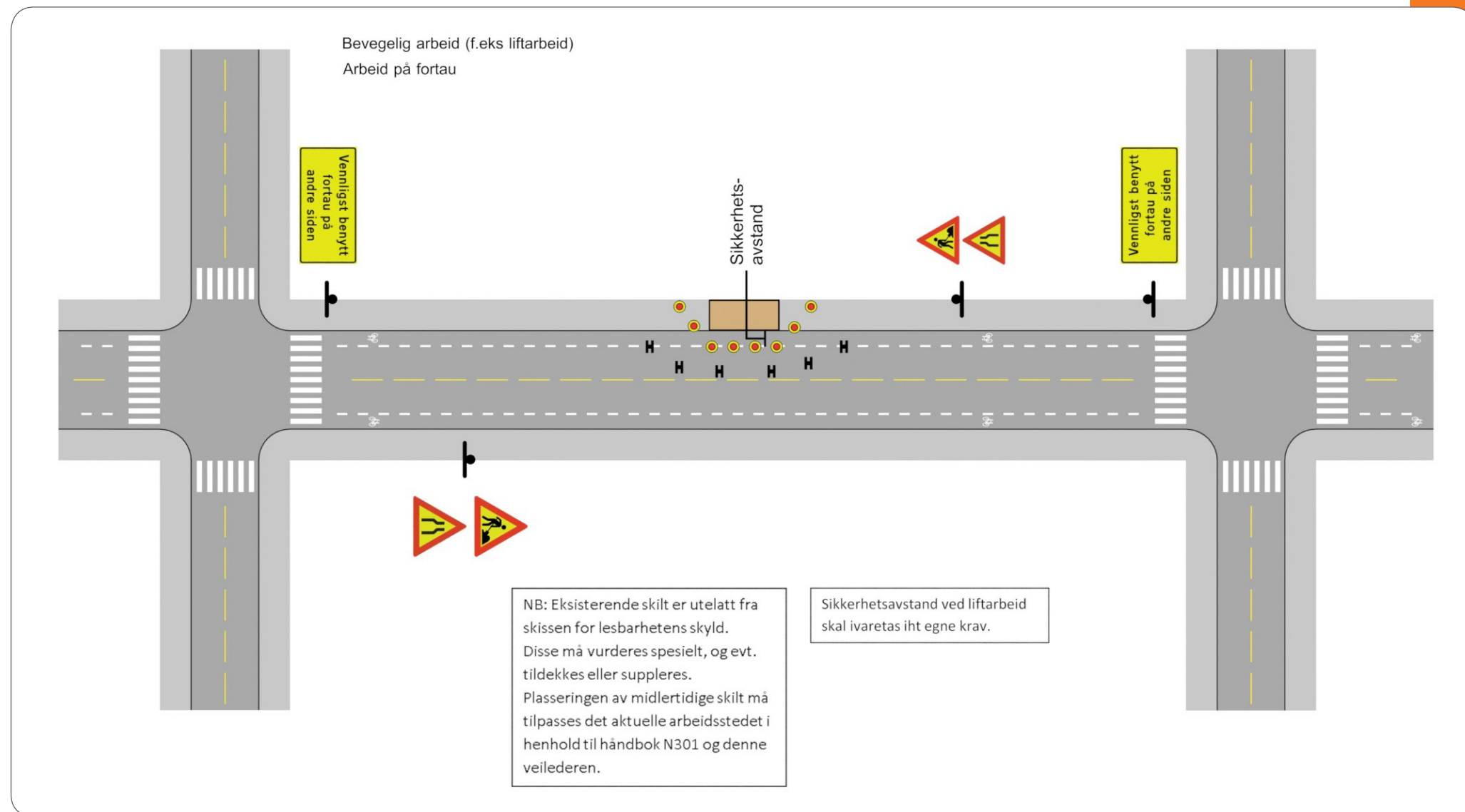
Hovedprinsipp 9



Hovedprinsipp 10



Hovedprinsipp 11



Vedlegg 2: Sjekkliste

Sjekkliste for å ivareta trafikksikkerhet og framkommelighet ved byggeplasser og veiarbeid.

Sjekkliste/huskeliste	Utført
Risikovurdering er utarbeidet og danner grunnlag for arbeidsvars- lingsplanen.	
Framkommelighet for, og eventuelt prioritering av, ulike trafikant- grupper er ivaretatt.	
Berørte parter, f.eks. kollektivselskaper, er kontaktet og informert.	
Lavt fartsnivå forbi arbeidsstedet er ivaretatt og tiltak er inkludert i planene.	
Framkommelighet for fotgjengere og syklist er ivaretatt.	
Eksisterende skilt i området er vurdert, og enten tildekket eller sup- plert.	
Omlagt trasé for sykkel er skiltet (gjelder ved stengt vei).	
Veioppmerking er vurdert og eventuelt svertet for å samsvare med øvrige regulering.	
Det merkes sykkelsymbol i midlertidige sykkelfelt.	
Siktforhold i kryss og avkjørsler er ivaretatt.	
Det er tilrettelagt framkommelighet for alle (bl.a. utjevnet høydefor- skjell mot kantstein) .	
Alt sikringsutstyr er refleksmerket.	
Krav til belysning er vurdert og ivaretatt.	
Det er tilrettelagt for nødvendig drift- og vedlikehold forbi arbeidsst- edet.	
Det er utarbeidet informasjonsplakat som skal henge synlig ved ar- beidsstedet.	

Oslo kommune
Bymiljøetaten

Postadresse
Postboks 636 Løren, 0507 OSLO

E-post: postmottak@bym.oslo.kommune.no

Telefon 23 48 20 30

www.oslo.kommune.no
[Facebook.com/bymiljoetaten](https://facebook.com/bymiljoetaten)