

Servicefönster

- Som metod vid drift- och underhållsåtgärder

Bakgrund

Varje dag utförs drift- och underhållsarbeten på Sveriges högtrafikerade vägar. Det kan handla om allt från lagning av räcken och vägbanor till slätter, sopning och skyltarbeten. Många av dessa arbeten sker samtidigt som trafiken fortsätter att passera arbetsplatsen i hög hastighet. Trots olika skyddsanordningar, exempelvis TMA-fordon och tillfälliga trafiklösningar, är arbetet fortfarande förknippat med stora risker för vägarbetare. Tidigare forskning visar att passerande trafik är den största riskfaktorn vid arbete på väg. Många vägarbetare upplever dessutom arbetssituationen som stressig och otrygg eftersom trafiken hela tiden finns nära arbetsområdet. Samtidigt behöver vägnätet hållas öppet för trafikanter, vilket skapar en svår balans mellan arbetsmiljö, trafiksäkerhet och framkomlighet. Ett arbetssätt som under senare år börjat användas är så kallade servicefönster. Metoden innebär att en vägsträcka stängs av under en begränsad tid och att trafiken leds om via alternativa vägar. Under avstängningen kan flera arbeten utföras samtidigt inom samma område och metoden testas i några av Trafikverkets driftområden idag.

Metod

Studien genomfördes som en kvalitativ fallstudie med fokus på servicefönster inom drift och underhåll av väg. Tre personer med erfarenhet av metoden intervjuades – både från entreprenörssidan och från Trafikverket. Intervjuerna handlade bland annat om arbetsmiljö, trafiksäkerhet, ekonomi samt vilka förutsättningar som krävs för att servicefönster ska fungera i praktiken. Utöver intervjuerna genomfördes även litteraturstudier kring arbete på väg, trafikanters beteende och olika säkerhetsåtgärder vid vägarbeten. För att undersöka trafikpåverkan gjordes dessutom förenklade beräkningar baserade på tidigare analyser av omledningsvägnät längs E6 och E22. Där jämfördes traditionella vägarbeten med servicefönster utifrån restidsförluster och påverkan på trafiken.

Resultat

Det tydligaste resultatet i studien är att servicefönster verkar ge stora förbättringar inom arbetsmiljö och säkerhet. Samtliga intervjuade beskrev den passerande trafiken som den största risken vid arbete på väg. När trafiken leds bort från arbetsområdet förändras arbetssituationen i grunden. Vägarbetarna slipper arbeta med trafiken tätt intill sig och kan istället fokusera på själva arbetsuppgiften. Flera respondenter beskrev också att arbetsmiljön upplevs betydligt lugnare och tryggare vid servicefönster. Även om TMA-fordon och andra skydd används vid traditionella arbeten eliminerar de inte själva exponeringen mot trafiken. Servicefönster skiljer istället helt på arbete och trafik, vilket minskar både olycksrisker och psykisk stress. Studien visar samtidigt att servicefönster kan innebära större påverkan på trafiken eftersom fordon behöver ledas om via alternativa vägar. Resultatet visar dock att påverkan varierar kraftigt beroende på hur bra omledningsvägnätet är. På vissa vägsträckor blev påverkan relativt liten medan andra gav betydligt längre restider för trafikanterna.

Slutsats

Resultatet visar att servicefönster inte är en lösning som passar överallt. För att metoden ska fungera krävs framför allt ett väl fungerande omledningsvägnät med tillräcklig kapacitet och få känsliga punkter. Även tidpunkten för arbetet är viktig. Nattetid fungerar servicefönster ofta bättre eftersom trafikmängderna då är lägre och påverkan på framkomligheten minskar. Studien visar också att servicefönster blir mest effektiva när flera arbeten kan samordnas inom samma avstängning. Då kan både kostnader och trafikpåverkan minska jämfört med många mindre arbeten utspridda över året. Sammantaget visar studien att servicefönster kan vara ett effektivt arbetssätt på högtrafikerade vägar när rätt förutsättningar finns på plats. Den största vinsten verkar framför allt vara en tryggare och säkrare arbetsmiljö för de personer som varje dag arbetar ute på vägarna för att hålla infrastrukturen fungerande.