

Dubbel trafiklots vid beläggningsarbeten

Försök med dubbellots vid beläggningsarbeten har genomförts 2010 på olika platser och vägar i landet. Erfarenheterna är överlag goda och bör leda till att metoden utvecklas mer. Drygt 6 km är den längsta sträcka som provats och bedöms som maximal för vad som kan fungera i praktiken. Vår bedömning är att dubbellots kan användas 2011 om rekommendationerna nedan följs.

Rekommendationer efter försöken

- 6 km avstängd sträcka behövs om 2-skift tillämpas.
- Max 6 km avstängd sträcka vid högst 2000 ådt (fordon/ dygn i genomsnitt under året)
- Max 4 km vid högst 3000 ådt
- Max 3 km vid 5000 ådt på 2+1-vägar.

Fördelar

Det blir högre kvalitet på beläggningen till följd av mindre spårbildning (ingen trafik på nylagd varm massa, vare sig körande eller stillastående), färre tvärskarvar och ökad möjlighet till eftervältning. Det bör leda till längre beläggningsintervall vilket ger lägre sammanlagda kostnader på sikt. Med tillräckligt lång avstängd sträcka räcker skyltningen för ett arbetspass, vilket bör ge bättre kvalitet på utmärkningen. Riskmoment för oskyddad personal liksom trafikstörningar vid omflyttningar av skyltningen minskar och det blir lägre personalkostnader för omskyltning. Flera olika typer av arbeten kan pågå inom samma avstängda yta, exempelvis klistring eller läggning av armering. Det blir större möjligheter att varna arbetarna på och vid läggaren för rödljuskörare eftersom de nästan alltid upptäcks av den ena lotsbilen. Det blir mer fria mötesplatser för uttryckningsfordon inne på arbetsområdet. Totaltiden för beläggningsarbetet blir ca 10 % kortare, mer vid 2-skift, eftersom ingen återflyttning, stopp och omstart behöver göras på dagen. Kortare utförandetid ger billigare utförande och mindre påverkan för trafikanter.

Nackdelar

Väntetiden för den enskilde kan bli längre, speciellt vid långa sträckor, och asfaltbilarna kan fastna i köerna. Dubbellots ger dock oftast kortare väntetid än enkellots. Varannan natt och vid avbrott kan det bli en lång mittskarv. Trafiksignal med lång gröntid kan ge problem med många fordon bakom lotsbilen vilket kan innebära att kön kan passera arbetsplatsen i för hög fart. Det blir ökade kostnader för en extra lots.

Att tänka på

- Hastighetsgränsen på vägarbetet måste korrespondera med den hastighet som lotsbilen körs med. Ange inte lägre hastighet än 70 km/h.
- Lotsbilen bör ha högmonterade blinkers, varnings- och bromsljus samt vara tydligt utmärkt (typ Battenburg). Det är tillbehör som kan köpas i biltillbehörsbutiker.
- Den avstängda sträckan får inte vara längre än vad som behövs för en arbetsdag (max 24 timmar).
- Lotsbilen måste köra sakta förbi arbetsplatsen till sista bilen passerat.
- Lotsbilarna måste ha inbördes kommunikation och även kunna kommunicera med läggargänget så att man vet var man ska mötas.
- Planera jobbet så att arbete som kan medföra längre stopp inte utförs när det är högtrafik på platser där stopp är särskilt olämpligt.
- Använd ställbara trafiksignaler med variabla så kallade släpptider mellan 45 sek - 2 minuter.
- Ta hand om trafiken från anslutningsvägar så att de inte kommer i fel köriktning.

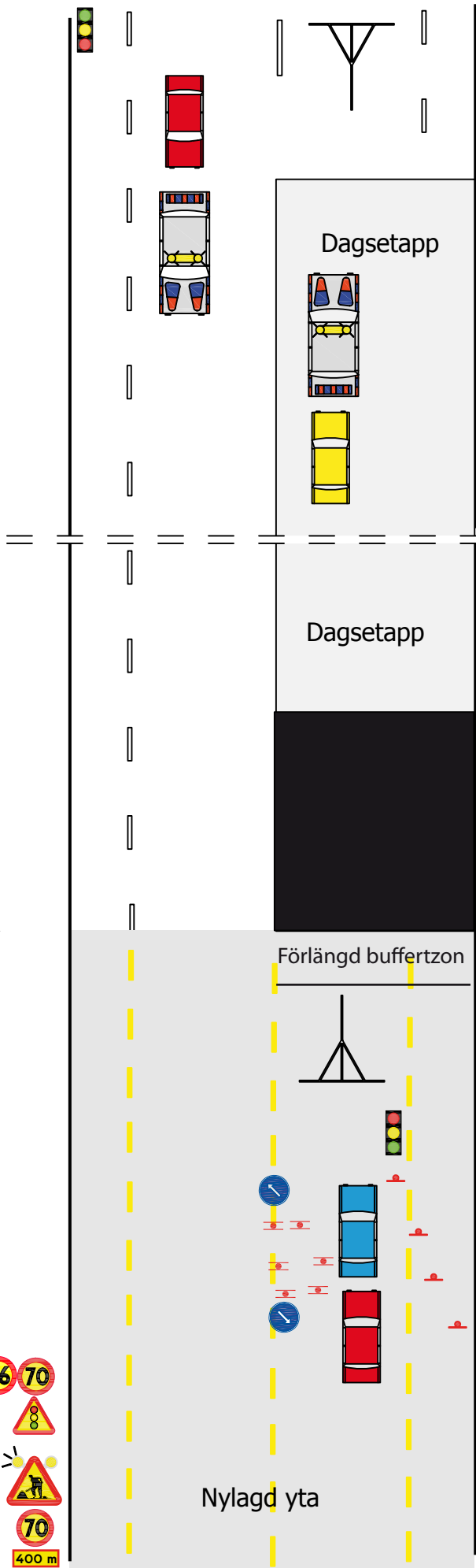
Sammanfattningsvis kan man konstatera att det både finns pengar att spara och bättre arbetsmiljö att vinna genom att använda dubbellots där det fungerar. Det har även varit oväntat mycket beröm och få klagomål från trafikanter.



Spegelvänd utmärkning

3-6 km beroende på trafikmängd

Trafikön anpassas till förhållanden på platsen, längden ska minst vara 25 m



Trafiklotsbilen utrustas med:

- Höj och sänkbara varningslykter
- Extra bromsljus
- Extra körriktningsvisare

Texthöjd ska vara 200 mm



Placeras 200 meter före nybelagd eller fräst yta och sitter uppe tills det att provisorisk eller permanent markering utförts

Framkomligheten begränsad mellan mellan A-by och B-by

Detta vägmärke sätts upp cirka 400 m före korsning med möjlig omlodningsväg



Utmärkning för vaktplats se Ex. 10:02

Återstående vägbredd anpassas så att låg hastighet uppnås

