

## **Beträffande TMA-skydd.**

### **Allmänt**

Enligt skrivelse har Statlig väghållning angett att TMA-skydd skall införas successivt under 1999 och gälla fullt ut från och med år 2000. Kraven avser A-vägar om inget annat sägs i speciellt fall.

Grundtanken är att TMA-skydd införs först i de situationer där olycksrisken är störst eller ger svåra följder typ motorväg => hög tillåten hastighet => hög risk för svåra skador om det händer något. Nästa steg är där väghållningsfordon inkräktar på körbana eftersom olycksrisken bedöms som högre i sådant fall än när väghållningsfordon befinner sig tillfullo på vägren.

Hittills finns det ingen olycks- eller incident -statistik som visar på något arbete eller vägtyp som talar mot ovanstående gradering.

### **TMA-skydd vid rörligt eller intermittent vägarbete, allmänt.**

I första hand skall krav på TMA-skydd krävas på motorvägar och på motortrafikleder samt andra tre- eller flerfältiga vägar i situationer där vägarbetsfordon inkräktar på körbana. Nästa steg blir när intermittenta arbeten utförs på 13 metersväg med breda körfält och 13 metersvägar där vägarbetsfordon inkräktar på körbana. Härtill kan komma vissa andra vägar där arbetet eller vägens trafikmängd eller utformning etc. kan vara av sådan art att TMA-skydd är påkallat.

### **TMA-skydd vid vägmarkeringsarbete.**

Många av de fordon som för närvarande används till vägmarkeringsarbete på vägsträckor där inte fast arbetsplats etableras omfattas av krav på TMA-skydd. På grund av nuvarande fordons utformning kan vissa av dessa inte på ett enkelt sätt vara bärare av TMA-skydd. Dessa fordon som i nuvarande utformning kräver större ombyggnad för att vara bärare av TMA-skydd bör undantas under 1999. Inför nästa säsong skall erforderliga åtgärder vara vidtagna för att TMA-skydd skall kunna användas där så krävs m h t vägens karaktär.

I exempelsamlingen finns flera exempel på utmärkning som visar fordon med TMA-skydd i markeringsverksamhet där exemplen 98:49, 98:50, 98:52 och 98:54 visar principen på aktuella fall.

### **Bärare av TMA-skydd.**

Fordon med fordonsvikter rekommenderade vid test enligt NCHRPR 230 respektive NCHRPR 350. Likaså fordon rekommenderade enligt tillverkare för respektive TMA skydd. Så även jämförbara fordon som finns på svenska marknaden. Beträffande släpvagn som bärare finns inte detta beskrivet i testmetod eller rekommenderat av tillverkare. Används släpvagn som självständig bärare av TMA skall vagnen ha minst två axlar varav den ena styrbar. Vidare att det finns parkeringsbroms som verkar på alla hjulen att kraven vad gäller vikt för bärare av TMA-skydd är uppfyllda. Styrordningen skall vara läsbar i varierande lägen.

### **Begrepp i publikation 1998:106.**

Under punkt 3.2 "Färd", andra stycket finns krav på att lastbil / arbetsfordon skall vara utrustade med särskilda lyktor som automatiskt tänds vid backning med fordonet. Krav på dessa lyktor finns angivna i en skrivning daterad 1991-12-10 vari sägs följande:

*Teknisk specifikation för backvarnare till lastbil. Funktion. Backvarnaren skall bestå av två lyktor med riktat orangegult ljus som avges växelvis enligt nedanstående specifikation.*

*Backvarnaren skall vara så ansluten till fordonets elektriska system att den tänds endast när backväxel är ilagd och under förutsättning att den typgodkända (T- eller E-märkta) varningslyktan med det roterande orangegult ljus är tillkopplad.*

*Placering. Lyktorna monteras baktill på fordonet (bil, släp eller annan påhängsutrustning). Placeringen skall vara symmetrisk, en på vardera sidan om fordonets mittlinje.*

*Lyktorna skall vara så placerade att de är synöliga minst 25 m bakom fordonet. Lyktorna bör inte placeras högre än 1,5 m och inte lägre än 0,5 m över markplanet.*

*Specifikation: Lykta.*

*Ljusöppning: Rektangulär, riktat ljus, typ "dim- eller kurvljus"  $h = \text{min } 60 \text{ mm}$ ,  $b = \text{min } 130 \text{ mm}$*

*Färg: Orangegult (koordinater enligt TSVFS 1985:60, bilaga 13)*

*Lamptyp: Urladdningsrör (Xenonlampa)*

*Blinkfrekvens: Vardera lampan skall avge 60 +/- dubbelblink/min.*

*Paustid i dubbelblink: 0,10 +/- 0,02 s*

*Specifikation: Kraftaggregat.*

*Energi lykta: Min 15Ws*

*Inspänning: 12 alt 24 volt*

*Utspänning: < 500 volt*

*Märkning skall ange: Energi/lamputgång, nominell inspänning, utspänning, frekvens/lampa. Paustid mellan blink och dubbelblink.*

Under punkt 3.3 Motorfordon och arbetsmaskiner - sista stycket - anges vilka fordon som i första hand skall vara utrustade med TMA-skydd. TMA-skydd skall användas m h t vägens karaktär på varnings-, skydds-, arbetsfordon eller kombination av dessa. Med det menas att det är de fordon som framförs i körfält eller markant inkräktar på detta och som en upphinnande trafikant når först. Detta innebär att ett varningsfordon som framförs helt på vägen inte behöver ha TMA-skydd medan ett framför varningsfordonet varande skydds- eller arbetsfordon, som genom sin uppgift framförs i icke obetydlig grad inom körfält, skall vara utrustat med TMA-skydd.

-----0-----