



En rekordkall maj och en juni månad som inte står långt efter, samt illavarslande prognoser om ett likande juli-väder sätter säker fart på reseindustrin. För vår egen del kan vi väl sammanfatta att det inte är några större förändringar för branschen. Vi har dock några ljuspunkter. Vi ser ett ökat medlemsantal i föreningen vilket är mycket glädjande. Positivt är också en ökning av antalet SVBRF- auktoriserade montörer, något som resulterar i bättre kvalitet vid såväl nyuppsättning som vid reparationer av räcken mm. Annat som verkar i samma riktning är kommande utgåva av VGU. Där har gjorts en hel del för att bättre möta dagens behov, men det finns nog en del ytterligare att önska. VGU är ju ett "levande dokument", vilket gör att synpunkter och kommentarer bör lämnas till Trafikverket. Det har bildats en "Räckesgrupp" inom TRV för att om möjligt hitta vägar att komma tillrätta med olika brister avseende räcken som bidrar till allvarlig skadeföljd vid olyckor. Beträffande TRV måste man ta krafttag för att komma tillrätta med de brister som visas i förfrågningsunderlagen. Det är inte acceptabelt att man inte lyckats bättre med att implementera en standard som varit gällande så länge som EN 1317. Problemen vad avser CE-märkning av 1317-produkter har nu påpekats av ERF, (European Union Road Federation). I ett s.k. Position Paper tar man upp problemet med att det finns CE-certifikat som utfärdats på mer eller mindre riktiga grunder av nationella Notified Bodies (anmälda organ, AO). I 7 punkter redovisas olika fall samt förslag till åtgärd. Problemet bottnar bl.a. stora skillnader i kvalitet och kunskap hos de anmälda organen. ERF har även ett flertal rekommendationer för att förbättra kunskapen hos AO samt stärka marknadsövervakningen. Personligen anser jag att det även borde vara ett krav att AO är närvarande vid kollisionsprov som utförs som en del av CE-märkningen. Även det ett sätt att bättra på kunskapen hos AO. "Fusk" med utrustning som har till uppgift att minska skadeföljden vid olyckor mm är inte acceptabelt. Med vänlig hälsning
Lennart Wahlund, Ordfr.



Räckesmontaget som genomfördes "live" på eftermiddagen intresserade många.

Räckes- och APV-dagen

ett samarrangemang med
Sveriges Branschorganisation för
Säkrare Vägarbetsplatser, SBSV.



För första gången arrangerades Räckesdagen tillsammans med en annan branschorganisation, SBSV, därmed utökades dagen till att även omfatta utrustning, tjänster och utbildningar kopplade till Arbete På Väg, APV.

En annars kall och blöt vår hade godheten att göra ett uppehåll och ge sol till arrangemanget den 27 maj. Med över 100 besökare, intressanta föredrag, många utställare och räckesmontage live som en extra attraktion, blev det en lyckad dag och vi ser fram emot utmaningen att göra den ännu bättre 2016.





E18 mellan Västerås och Köping. Vagräcket utbytt men det undermåliga broräcket sparat och dessutom med en övergång som inte håller måttet. Helhetssyn vid utbyte och räckesåtgärder behövs!

Räckesgrupp bildad till följd av dödsolyckor

Räcken ska rädda liv och INTE tvärt om!

Efter några otäcka olyckor med dödlig utgång under våren där räckena inte fungerat som de ska på grund av föråldrad räckesutformning, efter ett underhåll och/eller brister vid utbyte och reparation var måttet rågat och SVBRF uppmanade ånyo Trafikverket att göra något åt situationen.

Denna gång resulterade det faktiskt i att man från Trafikverket tog tag i frågan och bildade en "Räckesgrupp" där SVBRF är representerade. Gruppen ska titta på konkreta åtgärder både på kort och lång sikt för att säkerställa kompetens och börja beta av den växande "underhållsskulden" vad gäller statusen för väg- och broräcken längs våra vägar.

De äldsta räckena (som hade en bristfällig funktion redan som nya) har sedan länge passerat 50-årsgränsen och antalet meter nya räcken liksom räckes påkörningarna ökar för varje år, ett faktum som måste bemötas för att få stopp på allvarliga räckesolyckor.

En skarv på navföljaren med stora brister intill en bro på Rv 70 söder om Borlänge. Genomkörning och/eller att räcknet penetrerar påkörande fordon att vänta.

Några speciellt viktiga åtgärder som SVBRF pekar på är:

- Prioriterat utbyte av föråldrade räcken.
- Utbyte istället för reparation av dåliga räckeslösningar.
- Helhetssyn vid utbyte av bro- och vägräcken så att en säker räckeslösning skapas hela vägen.
- Kompetenskrav på personal och kontroll av räckesreparationer.
- Klara direktiv för underhållsåtgärder vid avvikande räckesposition och mekaniska skador.



Rekord- många nya montörer!

Förra året startade utbildningen "APV-praktik, tung avstängning" och i år fick den en uppföljare i södra Sverige då SVBRF i samarbete med Lambertssons genomförde utbildningen i Ängelholm.

Det blev en fulltecknad kurs som genomfördes i strålande aprilväder. Under 2016 siktar vi på att genomföra kursen igen och även etablera en plats i norra Sverige där utbildningen kan hållas. Det behövs, exempel på brister att iaktta i verkligheten saknas tyvärr inte! I Trafikverkets föreskrifter står det idag i rådsdelen av APV att kursen är exempel på kunskap och kompetens personal som hanterar tung avstängning ska ha. Vid nästa utgåva blir det sannolikt en kravutbildning.

Under säsongen har totalt 92 montörer auktoriserats, varav det för 5 st var dags att förnya sin auktorisation från 2010 då utbildningarna startade. Nytt rekord och ännu ett stort steg mot att kvalitetssäkra räckesmontage.



Lin- och slänträckesutbildningen i Skövde. Att pressa hylsor på vajerändarna på rätt sätt är mycket viktigt.



APV-praktiken i Ängelholm genomfördes i vackert vårväder och det fanns många olika barriärer och trafikordningar att känna på.



SVBRF på Nordic Road
Elmia 6-8 oktober



SVBRF är med som partner i seminariedelen under Nordic Road den 6-8 oktober och kommer även att ha en gemensam monter tillsammans med SBSV. Både mässan och seminariedelen har alla möjligheter att bli riktigt bra arrangemang så passa på att besöka oss och ELMIA-mässan då. Se www.elmia.se/nordicroad/

Bristfälliga upphandlingsunderlag – en trist följetong.

En uppgift som SVBRF har är att bevaka upphandlingsunderlag från Trafikverket och kommuner så att de är utformade enligt gällande föreskrifter, tydligt formulerade och skrivna på ett sätt som öppnar för fri konkurrens.

Varje år kommer dock underlag som brister på ett eller flera av de ovan nämnda områdena. Tyvärr är det svårt att se någon påtaglig förbättring av kvalitén på innehåll och beskrivande texter. Speciellt allvarligt är det när vi kan se hur föråldrade utformningsregler och egendomliga beskrivningar återfinns i upphandlingen av skyddsanordningar för ett objekt som E4 förbifart Stockholm. En väg som troligen blir den mest trafikerade

i Sverige och i det mest tätbefolkade området!

Gestaltning ska givetvis beaktas MEN det får inte ske på bekostnad av trafiksäkerheten vilket det tyvärr finns åtskilliga exempel på. I fallet förbifart Stockholm har man t ex valt "mitträcken" i form av oefftergivliga granitmurar som ska hålla kapacitetsklass N2 (= vanlig 1500 kg personbil) när det bör vara en betydligt högre kapacitetsklass som klarar både lastbilar och begränsar krockvåldet för småbilar på en sådan väg. Beslutande myndigheter måste ta detta på allvar och utforma skyddsanordningarna enligt moderna krav och kunskaper innan trafikstörningar, och än värre, dödsolyckor inträffar!



Granitmur är en typ av "räcke" ingen vill köra in i. Ett exempel på när gestaltning prioriteras före trafiksäkerhet.



Den nu föreslagna utformningen på "mitträcket" för E4 förbifart Stockholm.



Ny VGU

Publicerades 26 juni

Redan i februari var det känt att en ny utgåva av VGU var på väg och SVBRF hade fått ta del av remissutgåvan.

Då var antagandet att vi skulle få se den utgiven i april/maj men i skrivande stund väntar vi fortfarande och nu förväntas den utkomma i månadsskiftet juni/juli. Det blir mycket nytt och många förbättringar jämfört med den VGU som branschen har levt med några år nu.

Några trender som det förvarnats om är högre kapacitetsklasser på ställen där detta borde ha införts långt tidigare. Det blir även ett annat sätt att bestämma förlängningen av högkapacitetsräcket på bron ut på vägen både före och efter själva bron. Kraven för att sätta tillsatser på räcken ser ut att skärpas. Ökad tydlighet vad gäller krav på räckesutförande vid rörbroar, branter och vertikalt fall är exempel på andra förbättringar av innehållet. Ett problem tidigare har varit att få ut informationen så att en ny VGU-utgåva inom rimlig tid får genomslag vid projektering. Tyvärr har det sedan även brustit i praktisk efterlevnad på många håll vilket vi hoppas får en ändring denna gång.

Håll ögonen öppna på Trafikverkets hemsida framöver och se till att ta del av den nya VGU utgåvan med andra ord.