



Årets vår blev nog en av de kortare många varit med om. Vinter höll sig kvar ovanligt länge vilket givetvis påverkat igångsättning av flera räckesinstallationer. Efter kanske 2 – 3 veckor "vår" var sedan den efterlängtnade sommaren här.

Fortsatt satsning på utbildning för föreningens del. Dock har några planerade kurser för montörer fått ställas in p.g.a. för få anmälda. Det är många gånger svårt att "komma loss" när säsongens installationer väl kommit igång. Vi har också kunnat se ett ökat intresse för föreningens kursverksamhet bland projektörer och projektledare vilket är mycket glädjande.

Det skall bli intressant att följa vad som kommer att ske när nu byggproduktdirektivet går i graven och ersätts av byggproduktförordningen. Allt är inte riktigt på plats ännu och en del förväntade beslut och besked från Trafikverket borde komma inom kort. Samtidigt har vi Boverket som tillsynsmyndighet.

De oskyddade trafikanternas situation har fått ett större fokus även från politiskt håll. Det gäller även internationellt. Även om vi ser ett sjunkande tal för svåra skador för de som färdas i bil så finns inte samma trend bland de oskyddade trafikanterna. Här kommer säkert många nya förslag till åtgärder.

Ett mycket viktigt dokument för alla byggprojekt är AMA. Den revidering som nu är ute på remiss, AMA 13, borde vara av stort intresse även för räckesbranschen. Jag kan bara rekommendera genomläsning och sedan en skyndsam kommentar till föreningen fvb. Föreningen behöver medlemsföretagens synpunkter. Framför allt anser jag att man bör fundera över onödiga och kostnadsdrivande kravförslag i remissutgåvan.

Nya räckesprojekt ser nog till att hålla oss sysselsatta resten av detta år.

Önskar alla en riktigt skön sommar.

Med vänlig hälsning  
Lennart Wahlund



Montage av energiabsorberande vägräckesände under årets praktikutbildning.

## Kompetensbevis för räckesmontörer

Ytterligare 38 montörer har i år fått sin auktorisation av SVBRF och uppfyller därmed Trafikverkets krav på kompetensbevis. Totalt finns nu nära 120 st montörer med olika typ av auktorisation att tillgå.

**SVBRF gratulerar årets "kull"!**



# Abu Dhabi Road Safety Forum

**IRF och Förenta Nationerna anordnade ett forum om trafiksäkerhet i Abu Dhabi. Forumet var inspirerat av det globala programmet UN Road Safety Collaboration som spänner över ett decennium.**

Bland de många föredragshållare som var inbjudna från olika håll i världen fanns även SVBRF, representerat av Göran Fredriksson. Intresset var riktat mot nollvisionen och de svenska erfarenheterna man nu fått samt de resultat som uppnåtts under de ca 16 år som gått sedan Riksdagen fattade sitt beslut 1997.

Att Sverige har bland de absolut lägsta dödstaten i världen per 100.000 innevånare (3,3 st 2011) bidrar givetvis till den globala uppmärksamheten. Det var stort intresse, både från media och deltagarna med många intressanta föredrag där talare från hela världen bidrog med sitt kunnande och erfarenheter. Speciellt noterbart var att många berörde behovet av att förbättra säkerheten för oskyddade trafikantgrupper, se separat artikel.



# Oskyddade trafikanter – allt mer i fokus

Antalet döda och allvarligt skadade fortsätter att sjunka trots en ökande trafikvolym vilket naturligtvis är mycket glädjande. Trenden är liknande över i stort sett hela världen. En sideeffekt av detta är dock att andelen som dödas eller skadas i gruppen oskyddade trafikanter blir proportionellt större och dessutom inte uppvisar samma goda sjunkande trend. I Sverige, liksom på många andra håll, blir det nu uppenbart att det är här som åtgärder måste sättas in om nollvisionens anda ska fortsätta ge resultat.

De standarder i 1317-serien som hanterar skyddsanordningar för fordon har hittills varit koncentrerade på bilar, lastbilar och bussar. Gångtrafikanter, cyklister, mopedister och MC-förare har inte haft mycket att hämta. Visserligen finns nu en teknisk specifikation och en dito rapport som hanterar räckan för motorcyklister och GC-trafik men konkret har inte mycket skett.

Bland de internationella talare som hördes i Abu Dhabi fanns flera exempel på olika åtgärder som vidtagits för dessa grupper. Att 30 km/h är en gräns mellan liv och död för en påkörd fotgängare har fått stor uppmärksamhet. Övriga åtgärder är också kända som cykelhjälm, speciella GC-vägar och underglidningsskydd, sk MPS-skydd. De sistnämnda testas just nu på några platser i Sverige för att se hur de fungerar i samband med snöröjning.

Mer visionära åtgärder som nämnts är automatisk avkännare som stoppar ett fordon då en person befinner sig framför eller mjuka frontpartier liksom stötdämpande vägbeläggning. Får man tro signalerna så kommer vi att se betydligt mer av insatser och produkter längs våra vägar för dessa grupper framöver.



*Motorcyklister är en grupp som aktivt arbetar för att det ska användas mer MC-vänliga räckan och underglidningsskydd.*

*Under vintern har tester av sådana skydd gjorts på 5 platser i Sverige för att se hur de klarar snöröjning.*

## AMA 13 på remiss

AMA är "rättesnöret" för de som skriver underlag till anbudsfrågningar och har stor betydelse vid en upphandling. Trafikverket använder sedan AMA och anpassar den ytterligare till sitt behov i en TRV AMA. Senaste versionen av AMA Anläggning är från 2010 och den är nu på väg att ersättas med en reviderad upplaga, AMA 13 som är ute på remiss. SVBRF är remissistans och deadline för svar är i mitten på augusti. För er som är medlemmar finns möjlighet att inkomma med synpunkter, något som alltid är välkommet då ett bra underlag i AMA gynnar alla parter i en entreprenad – liksom i slutänden trafiksäkerheten.

## CE-märkning, nu även ett lagkrav att hantera

Trafikverket ska redan enligt tidigare beslut köpa CE-märkta skyddsanordningar där sådana finns att tillgå. Fr o m 1 jul i år är detta även ett lagkrav då byggproduktdirektivet, där räckan mm ingår, blir en förordning istället. Återstå att se om det får effekt på de avsteg som fortfarande görs och vilka konsekvenser ett eventuellt brott mot förordningen får för myndigheter och andra inblandade.

En annan förändring som detta medför är att den tidigare "Declaration of Conformity" (intyg om överensstämmelse) som gjordes för CE-märkta skyddsanordningar nu ska ersättas med en "Declaration of Performance" från tillverkaren.

# TRAFFIC EXPO 2013

*Pylonen på San Fransisco  
– Oakland Bay Bridge framträder  
ur dimman.*



*Deltagarna från SVBRF under studiebesöket till Presidio Parkway project vid tillfarten till Golden Gate.*

Årets mässa genomfördes i San Diego och flera deltagare från SVBRF företag deltog. Mässbesöket kombinerades med intressanta studiebesök. Både det komplicerade bygget av ny tillfart till Golden Gatebron liksom bygget av San Fransisco - Oakland Bay Bridge var mycket givande och spektakulära projekt som besöktes av gruppen. Att se den imponerade bropylonen sakta bli synlig när dimman lättade var en mäktig upplevelse. Den nya bron är konstruerad för att motstå även de kraftigaste jordbävningar och har en konstruktion med bl a stora rör som deformeras om detta inträffar för att på ett relativt enkelt och kontrollerat sätt kunna återställas efteråt.

## Förlängning av broräcken

I senaste versionen av VGU tydliggörs att broräcken ska förlängas ut i mark utanför brons kantbalk, både före bron och efter, om det inte är enkelriktad trafik. Minst 10 meter handlar det om. Ju högre referenshastighet på vägen desto längre blir förlängningen, upp till 60 + 30 meter vid 120 km/h. Detta benämns "broräcke i mark" vilket är lite olyckligt då det egentligen handlar om ett vägräcke i kapacitetsklass H2 (eller samma som på bron) dock med kravet att det ska se likadant ut som själva broräcket. Detta har gjort att denna typ av räcke "missats" i kravställningen på CE-märkta produkter, något som nu måste rättas till. Alternativet är att använda de CE-märkta skyddsanordningar som redan finns på marknaden men inte har samma design som broräcket, knappast vad Trafikverket tänkt sig.



*Vi önskar alla  
en skön och  
varm sommar!*

**SVBRF**