



Det blir inte alltid som man hoppas eller tänkt sig. När vi startade upp samarbetsprojektet med Force Technology för att Force skulle kunna

verka som anmänt organ för CE-märkning var vi förhoppningsfulla. Dessa planer grusades efter lång tid av administrativa krav vars kostnader inte bedömdes som rimliga för att gå vidare. Men det är bara att ta nya tag. Det finns annat och kanske mer väsentligt för oss att fundera på och jobba vidare med. Många delar i standardiseringsarbetet t.ex., men även att försöka få fram branschgemensamma anvisningar för drift och underhåll av barriärsystem. Inte minst när det gäller vajerräcken, som inte bara skall hanteras vid skador utan också vid planerade arbeten, t.ex. beläggning eller att systemet tillfälligt "plockats ner" för att leda trafik förbi en olycksplats.

Vårt branschindex har nu varit ute under ett år och har fått en god acceptans från såväl Vägverket som de entreprenörer som har att hantera kostnadsregleringar. Arbetet med indexreglering kommer att fortsätta och föreningen kommer att arbeta för att sprida informationen till berörda.

Skador som uppstår på vägutrustning kostar årligen stora pengar. Något som försäkringsbolagen i stor utsträckning hittills stått för, men i år har saken tagit en intressant vändning, se artikeln "Vem ska ersätta skadan?" på nästa sida.

Efter vintersolståndet den 21 december närmar oss snart ljusare tider och som det verkar ljusnar det även vad gäller den allmänna ekonomiska situationen, även om det kommer att ta mycket lång tid innan allt har återhämtat sig. Hur förändringen blir när Vägverket "går i graven" under den kommande våren får vi väl se. En sak är säker, det kommer alltid upp en massa nytt under våren. Att 2010 blir ytterligare ett spännande år känns ganska givet.

Med vänlig hälsning
Lennart Wahlund, ordf.

Arbetsplatsolycka med vajerräcke

Den 4 augusti i år inträffade en otäck olycka i samband med nedläggning av vajer på Rv 26 utanför Skövde. En person skadades allvarligt och detta fick till följd att en grupp sattes samman för att utreda varför det hände och framförallt att förhindra att något liknande sker igen.

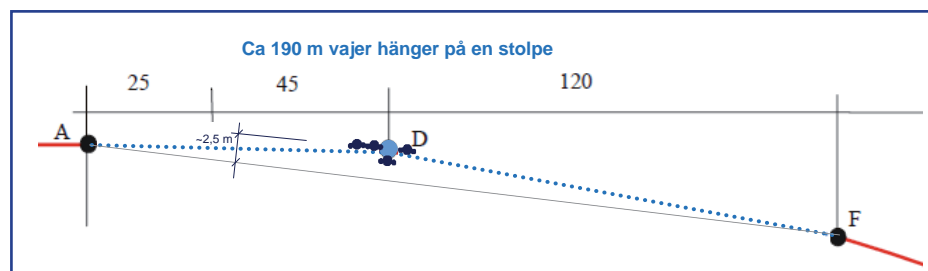
SVBRF ingår som representant för vajerräckesleverantörerna tillsammans med Skanska, Vägverket, MSB-myndigheten och Arbetsmiljöverket.

Olyckan har belyst en aktivitet som egentligen inte är tänkt för räckesprodukter, nämligen demontering och återmontering. Uppsättning, underhåll och reparation är vanliga arbeten på en skyddsanordning för fordon och utgör en del av leverantörens dokumentation runt produkten. Demontering har tillkommit som ett behov,

framför allt vid beläggningsarbete på mötesfri väg.

Konsekvensen av olyckan blir att man från beställaren/Vägverket kommer att utforma tydligare rekommendationer och krav för denna typ av arbete och från vajerleverantörerna att man gör en riskanalys för denna typ av arbete och kompletterar med instruktioner.

Att det finns ett behov av att utbildna montagepersonal framgår än en gång med all önskvärd tydlighet.



Varför inträffade olyckan?

De konkreta orsakerna i just detta fall var att man demonterade vajern från två håll, mot mitten tills den spända vajern satt i endast en stolpe, se schematisk bild ovan. Arbetet skedde i en långsträckt kurva och man hade inte observerat hur pass långt vajern skulle komma att fara iväg då den lossades.

En person befann sig på insidan av kurvan och slogs omkull då vajern lossnade. Skadorna uppstod vid fallet mot vägbanan.

Vi är övertygade om att denna olycka kommer att leda till förbättringar både vad gäller instruktioner, rutiner och utbildning till gagn för de som arbetar med räcken på olika sätt.

TK Bro ersätter Bro 2004

Fr o m 1 juli 2009 har TK Bro ersatt ATB Bro 2004. Efter årsskiftet 2009 får Bro 2004 inte användas alls för upphandling. Under perioden 1/7 till 31/12 i år har man endast fått återopa Bro 2004 för upphandling av redan projekterade projekt.





Tidiga krockprov med docka som MC-förare.

Skyddsanordningar för oskyddade trafikanter

För en tid sedan beslutades att man inom CEN ska ta fram en ny del (nr 8) i 1317-serien, den ska behandla skyddsanordningar för motorcyklister och hur dessa ska testas. Norge är som bekant utanför EU och har (kanske därför?) varit snabbt framme denna gång. Under året publicerades text i en handbok som beskriver grundläggande krav och användning av underkörningsskydd på räcken.

Vi får se när det dyker upp något konkret från EU eller svenska vägmyndigheter vad gäller specialutformade skyddsanordningar.

Kurskalendern 2010

Notera att vissa datum är preliminära, kontrollera på SVBRFs hemsida för besked.

Datum	Kurs	Ort
21 jan	Broräckeskurs (fullt)	Kungälv
2 februari	Broräckeskurs, prel	Kungälv
16-17 febr.	Montageutbildning, teori	Rosersberg
10-11 mars	Montageutbildning, teori	Rosersberg
16 mars	Broräckeskurs	Kungälv
14-15 april	Montageutbildning, teori	Rosersberg

PREMIÄR!

22 april	Montageutbildning, prel praktik linräcke	Skövde
----------	------------------------------------------	--------

PREMIÄR!

27-28 april	Montageutbildning, prel praktik balkräcken	Rosersberg
4-5 maj	Montageutbildning, prel praktik balkräcken	Rosersberg

Räcke 07 reviderad

I september utgavs en reviderad utgåva av Räcke 07. De huvudsakliga förändringarna gjordes i checklistan med förtydliganden och tillägg, som vanligt baserade på "verkligheten" och det som där uppstår och behöver regleras. Den nya utgåvan har **Tryckår 2009-09** skrivet nere i vänstra hörnet. Finns att ladda ner från vår hemsida www.svbrf.se.

Projekt snöplogslast

Projektet har rullat på under året och vi räknar med att förstudien ska vara klar till årsskiftet. Förhoppningsvis blir resultatet av denna att vi får fortsätta anslag så att projektet kan drivas vidare i full skala. Målet är att skapa förutsättningar för att testa och att ta fram produkter med optimala prestanda i snörika områden, som kombinerar god säkerhet med lägre driftskostnader.

Vem ska ersätta skadan?

Under 2008 har ett antal ärenden som avser skador på vägutrustning prövats av domstol. Det har varit skador bl.a. på räcken som försäkringsbolagen inte ansett att de skall svara för. Försäkringsbolagen har menat att det är skyldigheter som Vägverket enligt 26 § väglagen har att utföra, som ersättning yrkats för. Såväl Tingsrätt som Hovrätt har gått på försäkringsgivarnas linje. Efter att ärendet på senhösten 2008 överklagats till Högsta Domstolen, har HD i juli 2009 beslutat att inte meddela prövnings-tillstånd. Hovrättens dom står därmed fast. Vad detta kommer att medföra är för tidigt att säga, men det är rimligt att anta att Vägverket försöker få ett bättre grepp om drift- och underhållskostnader, och då inte minst det som är relaterat till vägtrafikskador. Skall Vägverket stå för hela kostnaden själv borde det på sikt komma att avspeglas i någon form av kravspecifikation från väghållarna, i första hand en tydlig redovisning av drift- reparations- och underhållsåtgärder med åtföljande kostnader.



Svenska Väg- och Broräcksföreningen