

Ärendenummer
TRV 2017/30601
Ert ärendenummer
[Motpartens ärendelD NY]
Sidor
1(2)

BESLUT

Beslutat av
Lovisa Moritz cIvta
Dokumentdatum
2017-12-18



RSSE Roadside Safety Engineering AB
Box 46
S-182 11 Danderyd

Kopia till:
Trafikverket Investering Distrikten
Nordiska Vägmyndigheter
RISE, Research Institutes of Sweden AB
IVta

Beslut om att tillåta användning av Roadside Safety Engineering AB:s energiabsorberande vägräckesände OBEX P2

Beslut

Trafikverket beslutar att den energiupptagande vägräckesändan OBEX P2 från Roadside Safety Engineering AB utförd enligt nedan angivna ritningar får användas på det statliga vägnätet i hastighetsklass P2 med skaderiskklass B, fordonsrörelseklass Z2 (6m), utböjningsklass X1 (0,5) och Y1 (0,5) enligt SS-ENV 1317-4:2001. Ingen granskning av använda material, korrosionsskydd eller monteringsinstruktion har gjorts.

Beslutet gäller tills vidare, men då energiupptagande vägräckesändor kommer att omfattas av harmoniserade produktstandarder med krav på verifiering av notifierade organ kommer vårt beslut om att tillåta användning att dras in senast ENV 1317-4:2001 övergår i harmoniserade produktstandard.

Beslutet kan dock upphävas med omedelbar verkan om erfarenhet av användning visar att produkten inte fungerar på avsett sätt eller om brister upptäcks i tillämpningen av produktkraven.

Ritning	Datum	Ritning	Datum
59	2014-03-31	52	2014-03-29
59	2014-04-01	89	2014-10-26
48	2014-03-29	53	2014-03-29
49	2014-03-29	54	2014-03-29
50	2014-03-29	55	2014-03-29
51	2014-03-29	58	2014-04-07

Bakgrund

Roadside Safety Engineering AB har 2017-02-20 ansökt om att Trafikverket ska tillåta användning av den energiupptagande vägräckesändan OBEX P2 på det statliga vägnätet.

Den energiupptagande vägräckesändan OBEX P2 består av 10 energiupptagande konstruktioner tillverkad i galvaniserat stål, två H-sektionsstolpar, en glidprofil och en förankringsvajer. Den totala längden är ca 3,09 m och höjden är 0,75 m. Vid den energiupptagande vägräckesändans slut så monteras ett kopplingselement, 0,72 m lång, som vid provningstillfället var en övergång till ett enkelsidigt W-profilräcke med tre vågor.

Tillsammans med ansökan fick vi tre stycken testrapporter (inkl. ritningar och arbetsbeskrivning för montage och reparation) avseende två krockprover för OBEX P2 samt ett krockprov för OBEX P1 utförda av AISICO enligt EN 1317-1:2010 och ENV 1317-4:2001.

Ärendenummer
TRV 2017/30601
Ert ärendenummer
[Motpartens ärendelD NY]
Sidor
2(2)

BESLUT

Beslutat av
Lovisa Moritz cIVta
Dokumentdatum
2017-12-18



TRAFIKVERKET

- AISICO Test rapport 1141, daterad 2014-10-28 avseende krockprov TT 4.2.80 för OBEX P2
- AISICO Test rapport 1142, daterad 2014-10-28 avseende krockprov TT 5.1.80 för OBEX P2
- AISICO Test rapport 1059, daterad 2014-05-22 avseende krockprov TT 2.1.80 för OBEX P1

Vi har även fått filmer från krockproven.

Krav för vägars och gators utformning, Trafikverket publikation 2015:086, anger att en energiupptagande vägräckesände ska uppfylla krav enligt SS-ENV 1317-4:2001. Enligt tabell 1 i kapitel 5.1 i SS-ENV 1317-4:2001 utförs tre prov, TT 2.1.80, TT 4.2.80 och TT 5.1.80 för vägräckesändan för att erhålla klassificering klass P2.

Ansökan utgår från en jämförelse med likartade produkter och stöder sig dels på två testrapporter avseende OBEX P2, test rapporter 1141 och 1142, dels en testrapport avseende OBEX P1, test rapport 1059.

Den energiupptagande vägräckesändan OBEX P1, som har testats för prov TT 2.1.80 enligt EN 1317-1:2010 och ENV 1317-4:2001, är snarlik Roadside Safety Engineering AB:s vägräckesände OBEX P2. Skillnaderna mellan OBEX P1 och OBEX P2 är att OBEX P2 har ett hål på baksidan av den sista energiupptagande konstruktionen och två bultar som förbinder den övre delen av de två sista energiupptagande konstruktionerna. De energiupptagande konstruktionerna är 3 mm bredare i OBEX 2 jämfört med OBEX P1. De tre skillnaderna, mellan OBEX P1 och OBEX P2, bedöms inte ha någon inverkan på testresultaten och prov TT2.1.80 för OBEX P1 kan användas för bedömning av OBEX P2.

Under krockprovet för OBEX P1 användes ett annat kopplingselement. Kopplingselementet påverkar inte krockprovning med riktningsreferens 2, prov TT 2.1.80, då fordonet i detta prov inte kommer träffa det förändrade kopplingselementet.

I avsnitt 5.5.4 i ENV 1317-4:2001 anges att ASI, THIV och PHD ska bestämmas enligt EN 1317-1:1998 för att sedan ligga till grund för klassificering av skaderisken. ENV1317-4:2001 pekar på 1998 års version av provningsstandarden och i denna version bestäms PHD. EN 1317-1:1998 har ersatts av EN 1317-1:2010 den 29 juli 2010.

PHD beräknas och rapporteras inte enligt EN 1317-1:2010. Dessutom beräknas ASI med annan metod (filter) i 2010 års version av provningsstandarden än i 1998 års version av provningsstandarden.

Samtliga provningsrapporter för OBEX P2 och OBEX P1 är utförda enligt EN 1317-1:2010. Klassificering av skaderisken utförs utan PHD och ASI värde beräknas enligt metoden i EN 1317-1:2010.

Trafikverket bedömning är att den energiupptagande vägräckesändan OBEX P2, utförd enligt ovan nämnda ritningar uppfyller trafiksäkerhetskraven i hastighetsklass P2 med skaderiskklass B, fordonsrörelseklass Z2 (6 m), utböjningsklass X1 (0,5) och Y1 (0,5) enligt SS-ENV 1317-4:2001.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Vi har låtit RISE, Research Institutes of Sweden AB, granska handlingarna och yttra sig i ärendet. Handläggare och granskare har varit Roxan Saleh, Trafikverket.

Lovisa Moritz cIVta