

# Nytänk i räckesavsnittet

Regelverk för skyddsanordningar har på senare år blivit alltmer komplexa. Högre krav på det färdiga produktionsresultatet ställer högre krav på beskrivningen av detsamma. AMA, RA och MER Anläggning 23 har genom en helt omarbetad BSAB-struktur anpassats för att underlätta för detta.

text & foto Göran Fredriksson

**E**tt för AMA-systemet stort steg till förändring har tagits i 2023 års utgåva av AMA Anläggning. Detta med avseende på kodstrukturen i avsnitt DEG, som behandlar olika typer av skyddsanordningar. Ett exempel på en ändrad rubrik på en hög nivå är DEG.1, som numera heter *Vägskyddsanordningar för fordonstrafik i stället för Räckan för väg, plan o d samt bro*. Rubrikändringarna innebär en anpassning till den nomenklatur som används i den harmoniserade standarden SS-EN 1317-5 och i Transportstyrelsens föreskrifter. Behovet av en uppdatering av avsnittet har vuxit fram under en längre tid. Allt sedan början av 2000-talet har det som en gång var "Vägverkets standardräckan" utvecklats i rask takt till följd av krav på CE-märkning, utveckling av nya typer och varianter av skyddsanordningar, liksom ett alltmer komplext regelverk. Arbetet bakom de åtgärder som nu har gjorts i AMA-systemet initierades faktiskt redan inför AMA Anläggning 17.

## Kravställning

Nya definitioner och produkter är alltid en viktig del av arbetet med nya AMA-texter men för räckan handlade det även om att skapa en kodstruktur som överensstämmer med ett modernt arbetssätt vid projektering av räckan på väg och bro. Under DEG.1 i RA Anläggning 23 får användaren ta del av definitioner och de frågeställningar som kan behöva hanteras för att välja och specificera räckessystemet från inledning till avslut. Den omarbetade kodstrukturen i avsnitt DEG har som syfte att vara bättre anpassad till de olika stegen vid projektering.

Det första som fastställs är ju behovet av ett räcke och placeringen på den aktuella platsen. Enkelsidigt, dubbelsidigt eller kanske placerat i slänten? Val av kapacitetsklass och övriga deklarerade egenskaper ska göras. Ska räckesståndarna placeras i slagna hål, i fundament eller i stålhylsa?

Eller ska det rent av ställas direkt på underlaget, som exempelvis betongräckan?

Finns estetiska krav eller krav med hänsyn till siktförhållanden? Är det ett snörikt område där val av snöplogsklass är viktigt med tanke på vintertvåghållningen?

Det är några av alla frågor som projektören måste ställa sig. Råden i RA Anläggning 23 ska förhoppningsvis ge ett bra stöd för besvarande av dessa frågor, och för att på så sätt underlätta för kravställningen på hela räckessystemet.

DEG.111 hanterar enkelsidiga räckan, DEG.112 dubbelsidiga och DEG.113 räckesavslut som inte är energiupptagande. På samma sätt delas räckan på bro upp i DEG.121 enkelsidiga och DEG.122 dubbelsidiga, men här avslutas inte räckat utan övergår i stället till ett räcke med andra egenskaper.

Behovet av öppningsbara räckessektioner i ett sammanhängande system glöms ofta bort. Tillverkarna har uppmärksammat att efterfrågan ökar ju fler mitträcken som sätts på våra vägar, och fler öppningsbara anordningar är på gång. Dessa har en egen kod DEG.13. Förhoppningsvis kan det leda till att man oftare projekterar in dessa, som resulterar i en säkrare trafikmiljö än räckesöppningar. Övergångar enligt DEG.14 är vanliga i räckessystem, där vägräcke i kapacitetsklass N2 som övergår till ett H2-räcke på bro är den mest vanligt förekommande. Under DEG.15 återfinns de energiupptagande räckesavslutningarna.

## Räckeskompletteringar

Slutligen ska vårt "nakna" räcke förses med någon tillsats, om behov finns. Tänkbara kompletteringar till ett räcke med fordonsåterhållande egenskaper finns nu samlade som egna produktionsresultat under DEG.16 Räckeskompletteringar. De mer ovanliga och sådana som kanske inte finns på marknaden just nu hittar man sist i raden som DEG.168 Diverse räckeskompletteringar. ►►

**Behovet av öppningsbara räckessektioner i ett sammanhängande system glöms ofta bort.**

Göran Fredriksson  
Barrier Tech AB

1



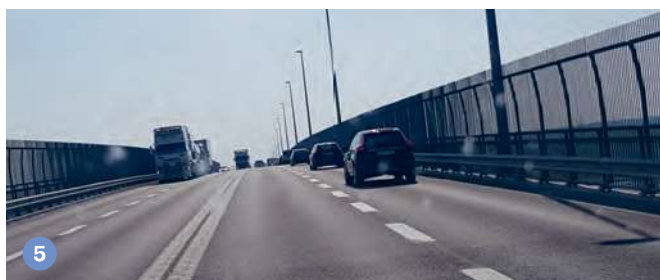
2



3



4



5



6



7



8

1 Räckesavslut med stor utvinkling är inte energiuptagande. Ett vanligt sätt att inleda räcken på vägar med hastigheter från 80 km/h och högre. Avsluten måste alltid förankras, så förankringsspiken längst ut ingår i konstruktionen. 2 En nyinstallerad konisk krockdämpare, enligt DEG.151, vid en avfart på E4. 3 Vägäckesändar enligt DEG.152 är energiuptagande och ett alternativ som kan användas för att inleda

ett vägräcke. 4 Ett påkört vägräcke av W-profil som kompletterats med både bländskydd, DEG.163 och ett underglidningsskydd, DEG.161. De deklarerade egenskaperna enligt CE-märkningen ska framgå även med kompletteringar monterade, då den fordonsåterhållande funktionen påverkas av kompletteringarna. 5 Broräcke med suicidskydd som räckeskomplettering, enligt DEG.164

6 Broräcke med räckesfyllnad som räckeskomplettering, enligt DEG.165, i form av nätgrindar 7 Broräcke som har kompletterats med bullerskyddsskärm, DEG.162 och ett dragstag, DEG.167. Vanligaste användningen för dragstag är anmars på ömse sidor om radier på vägräckten. 8 Rörelsefogar, DEG.166, i räcken kan kräva komplicerade lösningar som här för ett H4 broräcke.

# ANLÄGGNING

## Skyddsanordningar

### Fortsatt utveckling

Vi som har arbetat med texterna i denna utgåva hoppas att resultatet ska upplevas som en förbättring och ett förtydligande mot tidigare utgåvor. Men det finns väl inget som inte kan göras bättre, så förslag och synpunkter på innehållet tas gärna emot. Branschens synpunkter är en förutsättning för AMAs fortsatta utveckling. Kontakta Svensk Byggtjänst om du har synpunkter på innehållet.

Suicidskydd, DEG.164, blir allt vanligare till följd av de krav som ställs i VGU. Sitter suicidskyddet ihop med räcket ska det ha deklarerade fordonsåterhållande egenskaper och fungerar då som en räckeskomplettering.

Räckena utvecklas och nya innovativa skyddsanordningar ser dagens ljus, vanligen som ett svar på ett uttalat behov där testade produkter saknats. För att ge utrymme åt dessa i beskrivande text finns *Diverse räckestyper* att tillgå under DEG.1. Ett sådant exempel kan vara räckan utförda i radie med testade deklarerade egenskaper, som kan ses nedan.

### Räckan för andra trafikslag

Räckan som inte är fordonsåterhållande finns under tre koder och huvudrubriker:

- ▶ DEG.2 Räckan för gång- och cykeltrafik på väg, plan o d samt bro
- ▶ DEG.3 Räckan vid järn- och spårväg
- ▶ DEG.4 Pollare, farthinderelement, barriärelement, parkeringsräckan m m.

Noterbart för DEG.2 är att räckan för gång- och cykeltrafik deklarerade enligt SIS-CEN/TR 16949 nu är ett förstahandsval.

- ▶ DEG.5 Stängsel, staket, plank o d  
Här hittas till exempel viltstängsel.
- ▶ DEG.6 Bländskydd, raster o d

9 Eller enklare utföranden som för en klassisk W-profil. 10 Krocktestat räcke i radie. 11 En barriär i stål med deklarerade egenskaper används som tillfällig långsgående skyddsanordning. 12 Vid detta vägarbete används både däckbuffert, tillfällig krockdämpare (den gula lådan till vänster) och betongräckan som långsgående skyddsanordning. Samtliga testade och med deklarerade egenskaper vid påkörning av fordon.

Något att tänka på gällande bländskydd är att om det ska monteras på ett fordonsåterhållande räcke ska den kombinerade anordningen deklarerade enligt SS-EN 1317-2 och beskrivas under DEG.163.

### Tillfälliga skyddsanordningar

Avslutningsvis kan det vara på sin plats att lyfta fram de tillfälliga fordonsåterhållande anordningarna som till exempel används vid vägarbete. Dessa anordningar har tidigare både hamnat lite i skymundan och även ibland beskrivits under fel kod och rubrik av användaren.

De tillfälliga skyddsanordningarna återfinns under BCB.7 Åtgärd för allmän trafik och mer specifikt under BCB.717 Tillfällig skyddsanordning. Tillfälliga vägskyddsanordningar, som ju inte bara är barriärer i stål eller betong, utan även krockdämpare och räckesändrar för tillfälligt bruk omfattas av BCB.717, liksom energiupptagande skydd av typ TMA eller däckbuffertar.

För vägarbetarnas och trafikanternas säkerhet är det centralt att ett väl genomtänkt val av egenskaper hos de tillfälliga vägskyddsanordningarna görs och specificeras. Det framgår nu tydligt i RA Anläggning 23. ✕

