



# EN NY FORM FÖR SAMARBETE –



# för Skyddsanordningar som inte finns



Elmia, Jönköping  
13 mars, 2019



# Kommunala väghållare och branschorganisationer tar initiativet!



Testade barriärer med specificerade egenskaper finns för sådana här förhållanden

**I stadsmiljö blir situationen en helt annan!  
Vilka krav ska ställas?  
Testade produkter saknas..**



# Unikt samarbete – Unik skyddsanordning!

## INTRESSENTERNA

- Stöd från flera kommuner finansiellt och med tydlig avsiktsförklaring.
- Stockholm, Göteborg, Malmö, Linköping, Västerås, m fl
- Branschföretag inom SBSV
- Samordning och information via SAK.
- Gemensam projektorganisation

## MÅLSÄTTNINGARNA

- Lägre hastigheter vid test
- Nya geometriska former
- Kompakt uppställning
- Utformningskrav för oskyddade trafikanter
- Tydliga egenskapskrav att använda vid upphandling
- ..och inget liknande finns i Världen?!



# Samarbete mellan kommunala vägghållare och branschföreningen för säkrare vägarbetsplatser. SKÄLEN..



- Vägghållaren vill kunna föreskriva säkra skyddsanordningar
- Leverantörer vill leverera säkra produkter under samma förutsättningar
- Utföraren vill ha en säker arbetsmiljö
- Vägtrafikanter ska erbjudas fungerande barriärer
- Oskyddade trafikanter, som cyklister, ska erbjudas trafikantordningar utformade även för dem
- Det måste finnas fungerande skydd även för andra geometriska former än raka linjer.
- Bred erfarenhet av att utveckla och använda skyddsanordningar

# Varför har det blivit så här?



- Räcken/barriärer testats enligt SS-EN 1317-2
- Kollisionsproven är utformade för högre hastigheter som tillsammans med påkörningsvinkeln ger högre rörelseenergi → Barriärerna blir längre och/eller tyngre för att klara kraven. 90-100 m är inte ovanligt.
- Barriärerna är uppställda rakt vid påkörningen.
- Trånga trafikmiljöer och oskyddade trafikanter "glömdes" bort när standarden togs fram.



# En metodbeskrivningen för test finns!

- Metodbeskrivningen är framtagen genom finansiering via Trafikverket och sammanställd av SBSV, MEN...
- ..den är inte verifierad mot verkliga kollisionsprov, eller..
- ..avstämd med slutanvändarna, och..
- ..det måste finnas en efterfrågan!



# PRELIMINÄR TIDPLAN

## 2019

- April, bilda projektgrupp
- April/maj, upprätta kostnads kalkyl och tidplan
- September, Genomföra kollisionsprov
- December, Metodbeskrivningen reviderad och fastställd

## 2020

- Januari, information till leverantörer och slutanvändare
- Revisioner och införande i aktuella regelverk för Arbete På Väg, APV
- Jan – dec, Utveckling av skyddsanordningar

## 2021

**En ny era med säkra testade skyddsanordningar i stadsmiljö inleds!**



# NU KÖR VI IGÅNG!

Datum 2019-03-13

## Avsiktsförklaring för skärpta krav på korta temporära barriärer

### Bakgrund:

Det finns en kunskapsbrist och en avsaknad av testade skyddsanordningar när det kommer till användningen av korta temporära barriärer (också kallat tunga skydd eller energiupptagande skydd). Orsaken är den EU standard (EN 1317) som legat till grund för testförfarandet och klassningen av barriärer. Denna standard har utformats med landsväg och motorväg i fokus, vilket medfört att tester utförts i höga hastigheter med kraftiga kollisionsvinklar. Resultatet blir hög energiöverföring i samband med kollisionen.

För att klara dessa tester har produkterna testats i långa monteringslängder, sällan kortare än 40 meter men oftast upp mot 100 meter. Till följd av hur EN 1317 utformats så testas barriärens också i raka monteringslängder.

I stadsmiljö är det sällsynt att de fysiska förutsättningarna vid tillfälliga arbetsplatser möjliggör montering av raka barriärer med en monteringslängd på mellan 50–100 meter. Som regel används barriärer som är mellan 12–25 meter. Ofta placerade i L-formation eller ibland som hagar, där varje sida är 3–6 meter. När den faktiska monteringen skiljer sig så kraftigt från vad som testats blir det svårt för väghållare och entreprenörer att beräkna barriärens faktiska egenskaper och funktion.

### Åtgärd:

Sveriges branschförening för säkrare vägarbetsplatser (SBSV) har tillsammans med Trafikverket (som ursprunglig uppdragsgivare) arbetat fram en ny metodbeskrivning. Metodbeskrivningen standardiserar testförfarandet av kortare barriärlängder vid lägre hastigheter. Detta överensstämmer bättre med hur de monteras i stadsmiljö. Här finns exempelvis standarder för hur man testar en "hage" eller "L-formation". Kortaste möjliga testlängd enligt denna metodbeskrivning är 2 meter.

### Avsiktsförklaringen:

Göteborgs Stad, Malmö Stad, Stockholms Stad tillsammans med SAK (Säkerhet vid arbete på kommunala vägar) ställer sig bakom ovan angivna metodbeskrivning. Vi meddelar härmed gemensamt vår avsikt att ställa krav på korta barriärer som baseras på den av oss, tillsammans med SBSV, fastställda metodbeskrivningen. Detta förutsätter att branschens produkter framöver testats i enlighet med denna metodbeskrivning.

Vi kommer i samband med våra kommande uppdateringar av relevanta krav-/upphandlings-/styrdokument införa dessa krav, preliminärt startdatum för implementering är hösten 2020.

Kraven kommer omfatta samtliga tillfälliga barriärer, som vid montering understiger den monteringslängd som använts i samband med kapacitetsklassning enligt EN 1317.

Varje kommun förbehåller sig rätten att ange specifika krav. Gemensamt är att kraven baseras på testmetoden och resultaten från testerna. Således är grundförutsättningen för att kunna använda en kortare barriär att den testats med godkänt resultat i enlighet med metodbeskrivningen.

Avsiktsförklaring mellan nedan angivna parter

Göteborg Stad

\_\_\_\_\_

Stockholm Stad

\_\_\_\_\_

Malmö Stad

\_\_\_\_\_

Linköpings kommun

\_\_\_\_\_

Örebro kommun

\_\_\_\_\_

Säkerhet vid arbete på kommunala vägar (SAK)

\_\_\_\_\_

Sveriges branschförening för säkrare vägarbetsplatser (SBSV)

\_\_\_\_\_





Stockholms  
stad

# EN NY FORM FÖR SAMARBETE –

# för Skyddsanordningar som inte finns



Malmö stad



ÖREBRO



Linköping  
Där idéer blir verklighet



Göteborgs  
Stad



VÄSTERÅS STAD

**SAK**

SÄKERHET VID ARBETE PÅ KOMMUNALA VÄGAR

**TACK från oss som ska ta  
projektet i mål!**



SVERIGES BRANSCHFÖRENING  
FÖR SÄKRARE VÄGARBETSPLATSER