

Begreppsterminologi för vägutrustning som vägräcken, krockdämpare, förankringar.

SS-EN 1317 standarden

- 1317-1 Terminologi och allmänna kriterier för provning av skyddsanordningar. (Krav på testmetoder och testinstitut.)
- 1317-2 Kollisionsprov / metoder, prestandakrav och klassificering av räcken.
- 1317-3 Prestandaklasser, acceptanskreterier och provningsmetoder för krockdämpare.
- 1317-4 Prestandakrav och provningsmetoder för räckesändrar och övergångar.
- 1317-5 Hållbarhet och kontroll av överensstämmelse. Behandlar i princip kraven på produkten och tillverkaren för att få CE-märka räcket.
- 1317-6 Skyddsanordningar för fotgängare. (Gång- och cykelbaneräcken.)

Krockvärden

ASI. Acceleration Severity Index, dimensionslöst mått beräknat utgående från testfordonets acceleration i x-, y- och z-led.

THIV. Theoretical Head Impact Velocity, den beräknade hastighet, uttryckt i km/h, vid vilken huvudet på en tänkt åkare slår i inredningen i en tänkt fordonskupé.

PHD. Post Impact Head Deceleration, resulterande största acceleration för testfordonets tyngdpunkt bestämd som RMS-värdet av rullande medelvärden under 10 ms för accelerationen i x- och y-led, uttrycks i g.

Skaderiskklass

Skaderiskklassen är ett mått på hur stor skadeföljden på föraren och passagerarna blir vid en kollision.

Finns i 3 klasser A, B och C där A (ASI max 1,0) anger lägst risk, B (ASI max 1,4) och C (ASI max 1,9) störst risk för personskada vid kollision.

Kapacitetsklass

Kapacitetsklassen anger räckets energiupptagande förmåga och är vägledande för dimensionering av räcke på bro och väg.

Räcken i kapacitetsklass T1 – T3 används endast för temporära räcken.

Kapacitetsklasser		Godkännandeprovning
Låg kapacitet	T1	TB 21
	T2	TB 22
	T3	TB 41, TB 21
Normal kapacitet	N1	TB 31
	N2	TB 32, TB 11
Hög kapacitet	H1	TB 42, TB 11
	H2	TB 51, TB 11
	H3	TB 61, TB 11
Mycket hög kapacitet	H4a	TB 71, TB 11
	H4b	TB 81, TB 11

Prov	Påkörnings- hastighet, km/tim	Påkörnings- vinkel, grader	Påkörnings- massa, kg	Typ av fordon
TB 11	100	20	900	personbil
TB 21	80	8	1300	personbil
TB 22	80	15	1300	personbil
TB 31	80	20	1500	personbil
TB 32	110	20	1500	personbil
TB 41	70	8	10000	tunga fordon
TB 42	70	15	10000	tunga fordon
TB 51	70	20	13000	buss
TB 61	80	20	16000	tunga fordon
TB 71	65	20	30000	tunga fordon
TB 81	65	20	38000	ledade tunga fordon

På det svenska vägnätet förekommer vanligtvis klass H2 för broräcke och N2 för vägräcke.

Arbetsbredder

Arbetsbreddsklasser	Arbetsbreddsnivåer (m)
W1	$W \leq 0,6$
W2	$W \leq 0,8$
W3	$W \leq 1,0$
W4	$W \leq 1,3$
W5	$W \leq 1,7$
W6	$W \leq 2,1$
W7	$W \leq 2,5$
W8	$W \leq 3,5$

Deformering av skyddsanordning

Deformeringen av skyddsräcken vid krockprovningar kännetecknas av den dynamiska deflektionen och arbetsbredden. Deformeringen bör överensstämma med tillgängligt utrymme eller avstånd bakom anordningen.

Arbetsbredden (W) är avståndet mellan trafiksida före påkörning av skyddsanordning och det maximala dynamiska sidoläget för alla väsentliga delar i anordningen. Vid kollision med bussar eller tunga fordon skall även testfordonets yttersta sidoläge inräknas i arbetsbredden, men noteras separat i testrapporten.

Den dynamiska deflektionen är den maximala sidodynamiska förskjutningen av skyddsanordningens trafiksida.

Förhållandet Dynamisk deflektion (D) och arbetsbredd (W) framgår av fig 1 och 2.

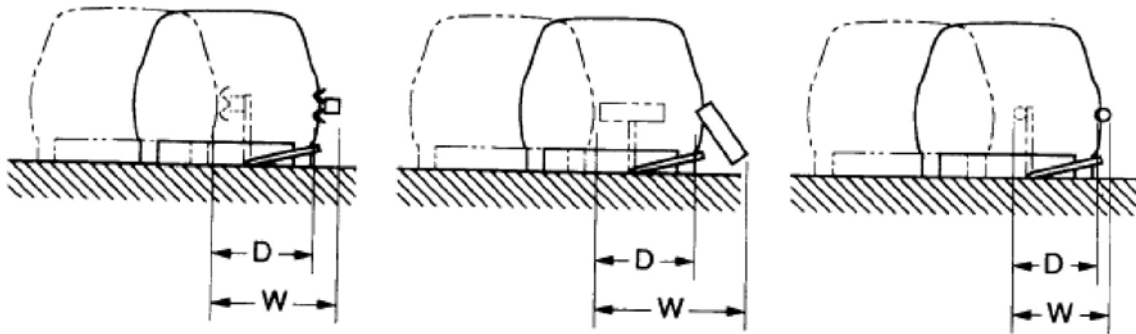


Fig 1

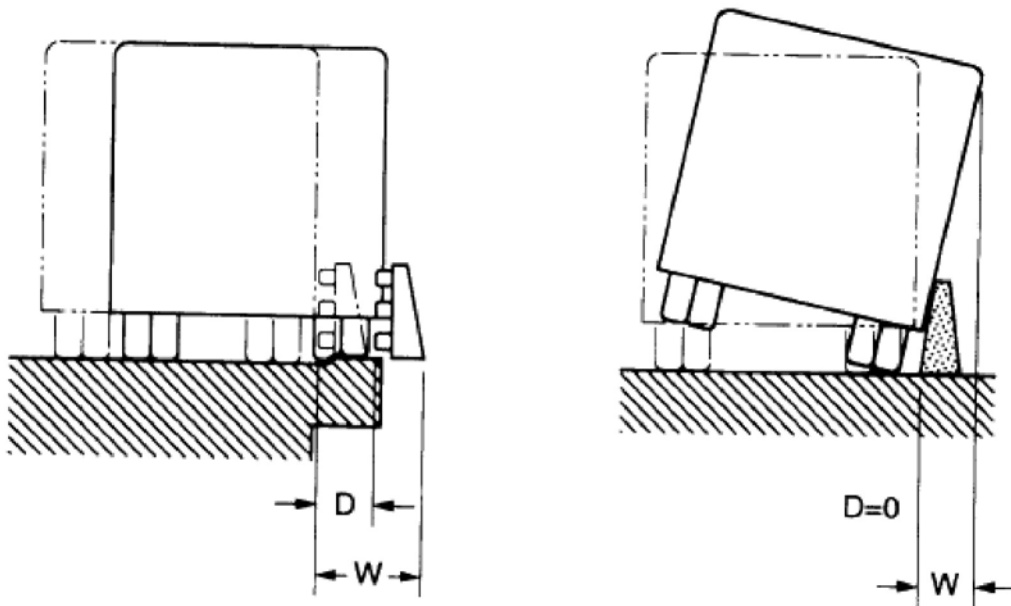


Fig 2