



# ÅRETS RÄCKESPROFIL

2024

Jan  
Wenäll

VTI - Statens Väg-och Transportforskningsinstitut

## SVBRFs motivering till utmärkelsen

*Jan har ägnat hela sitt yrkesliv åt trafiksäkerhet inom ramen för VTI:s verksamhet. Kollisionsprov av väg- och broräcken enligt Europastandarden EN 1317 har då utgjort en betydande del. Det är ingen i Sverige som krockat så många vägräck- en.*

*Många är de företag och personer som arbetat med Jan då deras produkter har testats och som fått uppleva hans kunskande och integritet. Från myndighetshåll har Jan åtnjutit samma förtroende som granskare av tekniska dokument och som sakkunnig.*

*Ett personligt engagemang för vägskyddsanordningar som sträcker sig utanför yrkesrollen visar på ett genuint levande intresse för en säker trafikmiljö för alla trafikanter.*

*Jan är därför ett självklart val som SVBRFs första Räckesprofil.*

## Ett samtal med årets Räckesprofil

### Hur skulle du beskriva ditt arbete?

Väldigt kul och inspirerande, men samtidigt både utmanande och besvärligt. Det får inte bli fel. De flesta projekt och de flesta nya kunder innebär också nya utmaningar. Ofta handlar det om att guida kunden rätt. Det sker så oerhört mycket arbete före och efter ett krockprov som de flesta kunder aldrig ser eller tänker på. Eftersom vi har en formell ackreditering enligt ISO 17025 för

Forts nästa sida

### Född 1959 i

Linköping, upp-  
vuxen och bor i  
Linköping, bara  
1,5 kilometer från VTI.



Nyligen fyllt 65 år, men tänker nog jobba ett eller två år till givet att hälsan står mig bi.

### Bakgrund – utbildning/arbetsplatser:

Maskinteknik/produktutveckling på civilingenjörsprogrammet på det som då hette Linköpings tekniska högskola (nu Universitetet i Linköping).

Provat på att vara musiklärare, musiker, brevbärare samt kamerareparatör innan jag som sommarjobbare av en slump hamnade på VTI sommaren 1981. Sökte egentligen jobb på SKL, Statens kriminaltekniska laboratorium, men hittade en statlig myndighet till, VTI, som jag inte visste något om. VTI fick också ett ansökningsbrev. Två veckor senare var jag anställd.

Våren 1983 blev det exjobb på VTI. Byggde en mätbil för macrotexturmätning av asfalt. Exjobbet blev lyckat och resulterade i en fast anställning. Inledningsvis blev det mätningar ute på vägen, trafikbuller, friktion, spår djup, sprickbildning.

1987 började jag på krockbanan på VTI. Skulle hjälpa krockbanan med deras datorer och kameror. Men chefen Thomas Turbell var alltid på någon tjänsteresa, så jag fick förtroendet att "sköta allt" på hemmafronten och på den vägen är det.

### Fritidsintressen:

Fritidsmusiker, spelar trumpet i Linköpings storband. Har sysslat med släkttforskning.

Fotograferar mycket, smyger ibland i buskarna med långa teleobjektiv och fotograferar fåglar. *"Min fru tycker jag är tråkig som tar foton på räcken under vår semester"*. Sedan finns det ju givetvis ett hus, en sommarstuga och tre bilar, varav en har hunnit bli veteranbil. De senaste åren har berikats med ett antal barnbarn också. Så numera lyssnar jag även till tillropet "morfar".

de flesta prov som vi gör, så handlar mycket om att uppfylla de kvalitetskraven. Många projekt löper parallellt, det kan vara lite besvärligt att hålla isär så att olika kunder inte får insyn i andra kunders projekt. Vi får också många frågor från allmänheten, vilket är kul men tar ganska mycket tid i anspråk. I kontakt med nya kunder blir det ofta nästan som en slags utbildning. Kunden vet att de behöver ett krockprov, men kanske inte exakt vilket prov eller varför de ska prova. Vår uppgift är att guida kunden genom regelverket så att de får med sig precis rätt mängd dokumentation för sina behov.

### **Vad är det bästa med att krocktesta räcken och andra produkter?**

Det här kan låta underligt, men de mest intressanta proven är de prov som inte går helt bra. Det finns mycket mera teknisk information i ett "misslyckat" krockprov än i ett lyckat krockprov. Om vi nu glömmer att det kostar en del att återupprepa krockprov, så lär både jag och kunden sig mycket mera om produkten när man får se svagheter. Min erfarenhet efter cirka 1100 krockprov på diverse vägräcken sedan jag började på krockbanan är att de kunder som förstår att ta hand om informationen från ett så kallat "misslyckat" krockprov också är den tillverkare som i slutändan når fram till den bästa produkten. En svårighet för oss på VTI är att vi nogsamt får se till att hålla vattentäta skott mellan olika kunders produkter och projekt. Det har hänt, mer än en gång, att jag vet hur konkurrenter löst ett specifikt problem men jag kan inte säga något till kunden med en krånglande produkt för då skulle jag bryta förtroendet som jag fått när jag provade en annan kunds produkt.

Men det bästa är ändå att se att produkterna gör skillnad ute på vägen. Varje gång som jag ser en kollision med mitträcke så tänker jag att där förhindrade vi en svår frontalkollision med mötande fordon. För bara 2-3 veckor sedan passerade jag en olycksplats på Rv 55 mellan Norrköping och Katrineholm. En bil stod mot mitträcket och tre till synes ganska oskadda människor satt på huk i dikeskanten. De var säkert ledsna och besvikna på skadan på bilen. Räddningstjänsten var redan där. Men jag tänkte att "vilken tur ni har" att ni kan sitta där i stället för att ha kolliderat med mötande fordon. Att sätta upp vägräcken betyder att man väljer bort en svårare olyckssituation men skapar en annan typ av olycka, fast med ett mera kontrollerat slutresultat. Med färre personskador.

### **Vad är det svåraste eller mest spännande uppdraget du haft?**

Det svåraste uppdraget har inte alls med vägräcken att göra. Åren 1992 till 1997 utredde jag samtliga dödsolyckor med barn under 15 års ålder i personbilsregistrerat fordon. Intervjuade poliser, räddningstjänst, ambulanspersonal, överlevande föräldrar etc. Fick ta del av sekretessbelagda obduktionsprotokoll och fick via polisen foton från olycksplatser, där offren ofta var kvar i fordonen. Det var extremt jobbig läsning och många gånger fick jag lägga ifrån mig materialet och ta en paus på ett par dagar. Jag utredde 70 olyckor med 79 omkomna barn. Det är både det svåraste uppdrag jag haft, och samtidigt ett av de mest lärorika. (Se till att använda godkänd bilbarnstol, och på korrekt sätt, är väl den viktigaste slutsatsen av det projektet. Många barn var inte alls fastspända.) När det gäller



spännande uppdrag så finns det ganska många att välja utifrån. Vi har krockat polisbilar med all utrustning intakt. Vi har krockprovat delar till JAS 39 Gripen. Tåginredning och båtineredning har vi också krockat. Jag fick åka till Kolmårdens djurpark och gå in i Safariparken med veterinären och mäta älgar med måttband, när vi skulle tillverka en gummiälg. Att montera 44 ton stål i marken och krockprova nya guldbron för Slussen Stockholm redan år 2017 var ju också spännande. Det som är spännande är nog att man aldrig upphör att förvånas över vad för nya projekt som ramlar in.

### **Är det någon händelse som du minns speciellt?**

Det är kanske de små detaljer som ändå spelar roll. Jag hade hållit en inspirationsdag eller kurs för brandmän från en räddningstjänst en bit upp i landet. Några månader senare ringde en av brandmännen och tackade mig. Jag hade väl tjatat om bälte i buss. Han hade tagit med sig det och påtalat detta för sin familj. Han ringde nu och berättade att dottern varit med om en ganska svår singelolycka med buss, men hon klev ur bussen oskadd just för att hon haft bälte på sig. En annan händelse är att alla vi på krockbanan hade varit i Göteborg på studiebesök hos Volvos krockbana. Jag körde den lilla transportbussen på väg hem till Linköping med hela krockgruppen som passagerare. Ute på E4 börjar det plötsligt regna räckesdetaljer runtomkring vår bil. Jag inser att en mötande bil just kört in i mitt-räcket (vajerräcke) och utan mitträcke så hade vi nog varit med om en frontal-kollision. Där fick jag svart på vitt på att mitträcke räddar liv, även för oss på krockbanan.

### **Om du skulle välja ut en åtgärd som skulle förbättra trafiksäkerheten kopplat till vägskyddsanordningar, vad skulle det vara?**

Trots att jag jobbar med vägutrustning, så ska jag börja med några andra saker. Att alltid använda bilbälte och bilbarnstol samt bekämpa trafikonykterhet (inklusive droger). Där kan vi spara många liv.

Men om vi ska prata om vägutrustning så finns det en övergripande åtgärd som jag



känner är viktigt. Det är vägutrustningens kompatibilitet med fordonen. Moderna fordon har blivit både större och tyngre och i många fall har de också större markfrigång. Samtidigt har vi en massa gamla vägar med installationer av vägutrustning som kanske har 40-50-60 år på nacken. Kohlswa på betong- eller granitplint t.ex. Vi skulle behöva göra en tillbakablick och en trafiksäkerhetsrevision på gamla vägsträckor och anpassa vägen efter modernare krav. Att bygga nya bra vägar är ingen konst, men att se till att gamla vägar håller tillräcklig standard är besvärligare och kostsamt.

### **Hur ser du på framtiden för vägskyddsanordningar och de europastandarder och liknande som finns?**

Jag tror att vi kommer att se flera vägräcken även i tätort, framför allt på genomfartsleder med lite högre hastigheter. Det finns många 70-sträckor där räcken skulle göra nytta. Men om vi ser till standarden så kanske jag förvånar någon om jag säger att jag vill se färre prov. Färre prov, men tuffare krav att uppfylla. Man diskuterar hur vägräckesändrar och övergångar mellan två vägräcken ska provas. Jag har sett förslag som kräver 6-7 krockprov av varje sådan installation. Det känns inte rimligt. Krockprovet är en stickprovskontroll av de mest väsentliga parametrarna. Allt går inte att prova. Jag ser hellre ett fåtal prov med tumskruvarna hårt åtdragna än en stor mängd prov med en hel massa chanser att misslyckas.

Har du några avslutande tankar kring det du arbetat med under åren?

Jag skulle kunna lägga till att mitt jobb ju också består i att försöka se helheten. Kunden ser sin produkt. Jag måste se och ta ställning till alla produkter. Om vi gör en bedömning av en produkt och säger godkänt eller icke-godkänt så måste det vara så att man kan göra samma bedömning och ta samma beslut för alla andra liknande produkter. Därför kan ibland bedömningen av en enskild produkt kännas väldigt stelbent. Men det är egentligen aldrig upp till vårt personliga tyckande, det finns tydliga och klara gränsvärden i provmetoden. Om jag ser tillbaka på 37 år i branschen så är min upplevelse att jag aldrig medverkat till att ställa något på vägen som jag inte själv tror på. I dialog med kunniga tillverkare och leverantörer så känns det som att vi tagit ansvar för en rimligt god trafikmiljö.

***Du har verkligen varit med på hela resan från Vägverkets gamla "standardrücken" till dagens CE-märkta rücken i mängder av olika utföranden. En unik erfarenhet utan tvekan.***

***Från SVBRF vill vi tacka dig för dina insatser för trafiksäkerheten och rücken.***

***Gratulerar till utmärkelsen***

***"Årets räckesprofil" som du är den första att tilldelas – Mycket välförtjänt och vi är glada att du fortsätter ditt viktiga arbete ett tag till!***

