

## **STOLPAR OCH ANDRA INSTALLATIONER I VÄGMILJÖN**

### **Fakta**

22 motorcyklister har omkommit i kollisioner med stolpar 2000-2008.

Enligt Vägverkets djupstudier sker 70 % av dödsolyckorna sker i ytterkurvor. (djupstudier)

Vanligaste krockvåldet i singelolyckor är räcken. Näst vanligast är stolpar (djupstudier).

Risken att dödas vid en kollision med en stolpe är mycket högre för en motorcyklist jämfört med andra trafikanter.

På samma sätt som för räcken har stolparnas placering och utformning betydelse för motorcyklstens chans att överleva vid en olycka av något slag.

SMC har på senare tid uppmärksammat på ett antal nya cirkulationsplatser där trafiksäkerheten äventyras på bekostnad av utsmyckningar. Kommunerna hänvisar till att man följer riktlinjer i VGU (Sundsvall, Falköping och Botkyrka). Nya cirkulationsplatser med stålkonstruktioner i mitten är under planering.

### **Vad pågår nationellt?**

Sveriges viktigaste MC-vägnät finns på SMCs hemsida, i samma karta som olyckor från STRADA.

Motorcyklister som trafikantgrupp saknas i VGU.

Regelverket VGU ska omarbetas och inkludera motorcyklister.

Motorcyklister ingår inte i standarden för stolpar.

I Säkrare MC på väg finns ett avsnitt om stolpar, inget om utsmyckning i cirkulationsplatser.

Anders Håkansson om stolpar: "Med undantag av kantstolpar, som i sig själva är en markering, så är alla stolpars uppgift att bära något, det kan vara ett vägmärke, en signal eller en armatur. Dominerande laster är vind och egentygnd samt i vissa fall last av plogsnö. Det som stolpen bär ska sitta rimligt fast och inte flaxa i vinden. Detta leder till att stolparna måste ha en viss bärförmåga och stadga och det innebär en viss mängd material som väger något, det kommer nog aldrig att gå att åstadkomma stolpar som är eftergivliga för motorcyklister. De prov som används för att verifiera eftergivlighet träffar relativt lågt ner på stolpen (front på liten bil), vissa eftergivliga stolpar kan fungera även när de träffas högt (tunnplåt, plast, vissa fackverk) men stolpar med slibbase riskerar att låsas vid hög träff, därav råden att undvika sådana i branta innerslänter. Det finns en klass 4 i standarden för provning av väldigt mjuka saker typ kantstolpar men där klarar sig inte mycket annat."

Ett EG-direktiv som säger att motorcyklister är oskyddade trafikanter som kräver särskild hänsyn ska implementeras senast i december 2010. Gäller TERN-vägnätet. Det säger bl a:

e) Ett paket av möjliga åtgärder för genomförande med olika tidsramar med beaktande av exempelvis följande åtgärder:

- Avlägsnande av hinder vid vägkanten eller uppförande av skyddsanordningar".

En vägansvarslag är på gång.

### **Vad pågår i Norden?**

I Norge pågår ett arbete inom Statens Vegvesen /Vegdirektoriatet för att ta fram riktlinjer för var mc-vänliga räcken/räckesskydd ska sättas upp. Klart mars/april 2009. Kan man tänka i dessa banor för placering av stolpar ?

En Nollvisionsväg för motorcyklister har öppnat med bland annat mc-vänliga räcken. Målet är en väg i varje region (det finns fem regioner). En del av arbetet som gjorts är bland annat att man tagit bort skyltar som skytt sikten i korsningar och bytt ut stolpar.

Statens Vegvesen har gett ut en handbok i MC-Sikkerhet; en vägledning för utformning och drift av väg- och trafiksystem. Där finns en del som berör detta.

Norge har ett system där motorcyklister ingår i arbetet med vägars utformning, redan från planeringsstarten.

### **Vad pågår i Europa?**

**EU-parlamentet sade 2005** I sin rapport om trafiksäkerhet; The European Parliament's 2005 'Infrastructure in particular, must be thought and developed considering the needs of all road users including the more vulnerable ones namely motorcyclists, cyclists and pedestrians. Roads should be upgraded to accommodate the current traffic levels. Driver errors can be avoided and their

*consequences mitigated by means of a systematic inclusion of road safety issues at any stage of the design, construction and operation of roads.*”

**UK Government Strategy:** motorcyklister ska omfattas i Safety Action Plan. Motorcyklister ska tas med, där det behövs, i design, drift och underhåll av vägar.

Stödjer utvecklande av riktlinjer för lokala väghållare.

IHIE Motorcycle guidelines beskriver i ett kapitel vägutformning och bl a stolpar:

<http://www.motorcycleguidelines.org.uk/home.htm>

[www.esum.eu](http://www.esum.eu) en del av projektet handlar om att göra mer förlåtande infrastruktur. Här är exempel på mjuka stolpar: [http://www.local-transport-](http://www.local-transport-projects.co.uk/files/BP6%20001%20Softened%20Street%20Furniture%20(v2).pdf)

[projects.co.uk/files/BP6%20001%20Softened%20Street%20Furniture%20\(v2\).pdf](http://www.local-transport-projects.co.uk/files/BP6%20001%20Softened%20Street%20Furniture%20(v2).pdf)

Ett annat: Shared space, handlar om att ta bort det som inte behövs: [http://www.local-transport-projects.co.uk/files/BP6%20003%20Shared%20Space%20Schemes%20\(v1\).pdf](http://www.local-transport-projects.co.uk/files/BP6%20003%20Shared%20Space%20Schemes%20(v1).pdf)

**Spanska strategin:** 1. Analysera effekter av stolpar och skyltar i vägmiljön, både i städer och på landsväg. 2. Agera då det gäller utformning av nya vägar, introducera nya material. 3. Agera på det befintliga vägnätet med skydd.

**Spanien,** executive summary: Measure 31: Vertical Signposting. Samma som ovan.

**Tyskland:** ADAC har tagit fram en skrift som heter: ”Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken”. Här skrivs en del om stolpars utformning och placering:

[http://www.svmc.se/upload/SMC%20centralt/Dokument/rapporter/FGSV\\_314\\_MVMot.pdf](http://www.svmc.se/upload/SMC%20centralt/Dokument/rapporter/FGSV_314_MVMot.pdf)

**ETSC:** har flera delar och rekommendationer om stolpar och deras placering.

Recommendation 1: PTWs should be integrated in transport and safety plans with strategies recognising their specificities and needs.

Recommendation §14: Road design, particularly curves and intersections should be optimised for PTW safety, paying attention to forward visibility and signage.

Recommendation 15: RSA and RSI procedures should address the needs of PTW riders.

Recommendation 16: Excessive roadside objects should be minimised, and where necessary be PTW-friendly. Road surface should be well maintained and provided maximum and consistent skid resistance.

**EuroRAP föreslår i Barriers to change** ” Every road safety engineering department should have a motorcycle champion, as is the case in France. Such a measure would introduce a cultural change to the way in which risk is viewed from a road authority perspective and highlight issues facing motorcyclists and the road infrastructure that are currently not being addressed.

**EuropRAP:** ska ta fram en modell för säkrare vägar på samma sätt som man har för bilar (Örjan Ellström ingår i arbetsgruppen).

**Vad pågår globalt?**

**Australien:** [http://www.local-transport-](http://www.local-transport-projects.co.uk/files/BP6%20001%20Frangible%20Street%20Furniture%20_v1_.pdf)

[projects.co.uk/files/BP6%20001%20Frangible%20Street%20Furniture%20\\_v1\\_.pdf](http://www.local-transport-projects.co.uk/files/BP6%20001%20Frangible%20Street%20Furniture%20_v1_.pdf)

Olika tillverkare har tagit fram förlåtande utrustning för vägmiljön.

**Australien:** Positioned for Safety: Ett helt kapitel om Safer roads samt ett helt kapitel om vikten att inkludera MC i transportplanering. En del av Safer Roads beskriver statistik från krockvåld i olyckor samt vad som kan göras. Black spot programs i två delstater har minskat mc-olyckor med 24 % respektive 31%!

Från OECD-konferensen, numren anger prioriteringsgrad:

2. **Transport and infrastructure policy:** It is a fundamental motorcycle safety requirement that, by default, PTWs should have a place in overall transport policy and infrastructure policy/management.

8. **Guidelines for the development of road infrastructure:** Each level of government should include in their infrastructure guidelines, measures for accommodating PTWs, developed with input from relevant stakeholders. The guidelines should be relevant to the needs of the jurisdiction

concerned and coordinated with other jurisdictions and levels of government. An international transfer of best practices is also recommended.

11. **Training for road designers:** The needs of PTWs should be included in the basic training for road designers, highway and traffic engineers.

14. **Roadway design:** Identification and resolution of roadway design problems (e.g. accident black spots & “corridor” analysis of a sequence in the road structure) should include input from rider organizations & relevant experts.

Det finns ett förslag om att starta ”OECD Working group safer road infrastructure for motorcyclists”.

#### **Vad är viktigt ur motorcyklistens perspektiv?**

Utformning av fasta föremål som placeras i vägmiljön. Skarpa kanter och utstickande detaljer bör undvikas.

Undvik stolpar som inte behövs.

Stolpens placering: Största risken för motorcyklister är ytterkurvor och i avfarter samt i korsningar.

Ta detta i beaktande då stolpar placeras ut. Avstånd från vägbanan, ju närmre, desto sämre.

Stolpar bör placeras så att de inte medför en risk att motorcyklisten blir skymd i korsningar.

#### **Underlag som saknas**

Motorcyklister finns inte med som trafikantgrupp i VGU. Därför finns inga riktlinjer för val av stolpar eller deras placering utifrån MC-perspektiv. Inte heller då det gäller andra fasta installationer i vägmiljön.