

## Vägars och gators utformning

### Fakta

70 % av motorcyklisterna som omkommer gör det i ytterkurva enligt djupstudierna.

Korsningar är en annan kritisk punkt (se korsningar och cirkulationsplatser).

Johan Granlund, Vectura: 75 % av olyckor sker på landsbygd. 6 gånger fler i ytterkurvor jämfört med innerkurvor. Säger också att många kurvor är feldoserade här:

<http://www.vti.se/epibrowser/Webbdokument/Transportforum/Referat%20TP-forum2009/65%20Granlund%20Nya%20tillst%C3%A5ndm%C3%A5tt.pdf>

Motorcyklister saknas som trafikantgrupp i VGU. Det skapar konflikter mellan motorcyklister och vägplanerare. T ex föreslår VGU räckan i ytterkurvor istället för förlåtande sidoområden.

Cirkulationsplatser byggs med murar och plåtkonstruktioner, med hänvisning till VGU.

När man diskuterar transportpolitik talas inte om möjligheterna med att köra motorcykel och moped.

### Vad pågår nationellt?

Motorcyklar saknas som trafikantgrupp i VGU. Arbeta ska inledas för att ändra detta (9-punktsprogrammet). En genomgång av övriga regelverk inom Vägverket ska också ske.

Säkrare MC på Väg handlar om MC-perspektiv på våra vägar.

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

En vägsvarsplan är på gång.

### Vad pågår i Norden?

En Nollvisionsväg för motorcyklister öppnade 2008 med bland annat mc-vänliga räckan. Målet är en väg i varje region (det finns fem regioner). Resultat saknas.

Statens Vegvesen har gett ut en handbok i MC-Sikkerhet; en vägledning för utformning och drift av väg- och trafiksystem.

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

### Vad pågår i Europa?

**ETSC Vulnerable Riders:** har ett långt avsnitt om MC, moped och infrastruktur som avslutas med fyra rekommendationer inom detta område.

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.

**Tyskland:** ADAC har tagit fram en skrift som heter: "Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken". Här skrivs mycket om vägutformning:

[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)

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

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.

**Spanien:** Executive summary: Measure 10: Evaluating measures to change conditions at intersections.

Measure 11: Improving adherence to the road. Measure 12: Improving preservation and condition of the road network. Measure 13: Road Safety Audits. Measure 14: Specific actions on Black Spots and on point of risk.

**UK: Government Motorcycle Strategy:** Om design: 1: The Highway Agency will be including motorcycle as a mode to be addressed in its Safety Action Plan; and will ensure that the particular needs of motorcyclists are taken into account, where appropriate, in the design, maintenance and management of the motorway and trunk road network.

2: We are supporting the development of engineering guidelines by the Institute of Highway Incorporated Engineers (IHIE) and will work with the institute to raise awareness of good practise amongst local highway authorities and the Highway Agency; and we will keep under review the case for developing further guidance to supplement the IHIE document in the light of emerging experience and research.

3. We will revise the Code of Practise on Maintenance Management in such a way that it specifically takes account of the needs of motorcyclists.

**Om Planning Policy Guidance and Local Transport Plans:**

1. WE will insure that motorcycles continue to receive appropriate attention in future reviews of planning guidance documents.

2. Without being prescriptive, we will continue to encourage local authorities to give proper consideration in their LTPs to appropriate provision for motorcyclists.

3. We will review the general guidance on Travel Plans and Government guidance to Departments, to check that it adequately reflects the role that motorcycles can play in Trafvel Plans, drawing on relevant and cost effective good practice from experience so far.

**IHIE Motorcycle guidelines:** Ett kapitel om road design, ett om vägunderhåll samt ett om road safety audits. <http://www.motorcycleguidelines.org.uk/home.htm>

Om hastighetsdämpande åtgärder och deras utformning finns också ett kapitel:

<http://www.motorcycleguidelines.org.uk/furniture/documents/guidelines/live/MG%20Chapter%208%20Traffic%20Calming%20v1.0.pdf>

**Globalt**

**Malaysia: Motorcycle Safety programme:** start 1998. En av sex delar är: Road Engineering programme. Säkerhetsprogrammet har som helhet minskat olyckor med MC inblandande med 25 %, skadade i MC-olyckor med 27% samt dödsfall med 38%.

**Australien: Motorcycle Safety research program:** start 1998. En av sex delar är: Road Engineering programme. Säkerhetsprogrammet har som helhet minskat olyckor med MC inblandande med 25 %, skadade i MC-olyckor med 27% samt dödsfall med 38%.

**Australien:** tre punkter i rekommendationen som rör infrastruktur. 17. Caution in use of raised pavement markers within intersections. 18: treatment of manhole covers and steel plates used to cover roadworks with an abrasive coating. 19: Avoidance of use of materials with low friction coefficients in areas where traffic might travel at roadway speed.

tre punkter i rekommendationen som rör infrastruktur. 17. Caution in use of raised pavement markers within intersections. 18: treatment of manhole covers and steel plates used to cover roadworks with an abrasive coating. 19: Avoidance of use of materials with low friction coefficients in areas where traffic might travel at roadway speed.

**Australien:** Positioned for Safety: Ett helt kapitel om Safer roads samt ett helt kapitel om vikten att inkludera MC i transportplanering. 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 ett MC-perspektiv och vilka underlag saknas?**

Att motorcyklisterna finns med i VGU och att särskild hänsyn tas till MC i utformning av vägar, från projektering till slutförande.

Att man gör rätt från början även ur ett MC- och mopedperspektiv. Val av asfalt, lagningsmedel och lagningsmetod, vägmarkeringsfärg, linjeföring, val av räcke eller förlåtande sidoområde, placering av stolpar, räcken och så vidare.

Att SKL följer VGU och tar hänsyn till motorcyklister.

Att det finns människor inom Vägverket och SKL som är experter på MC eller får utbildning.

De platser som är kritiska för MC-förare är kurvor och korsningar. Detta bör prioriteras.

Så lite hinder som möjligt i vägmiljön på de kritiska punkterna: kurvor och korsningar. Alla hinder som används bör placeras ur ett mc-perspektiv.

Platser där olyckor skett eller sker bör undersökas om de kan utformas annorlunda.