

Vägbanan samt drift och underhåll

Fakta

Enligt djupstudierna omkom tio motorcyklister 2000-2003 på grund av brister i vägbanan.

Spårbildning 5, grop 2, rullgrus 1, annat 1, okänt 1.

Friktion är A och O för en motorcyklist och mopedist som bara har två hjul. Därför är vägbanans beskaffenhet förmodligen viktigare för MC- och mopedförare än alla andra trafikanter.

Många MC-förare kontaktar SMC på grund av att man kör omkull på grus som ligger på vägbanan.

Resultat är oftast lättare personskador men dyra reparationskostnader och långa tider på verkstad under den korta MC-säsongen. Även svårt skadade och dödsfall förekommer i samband med vägarbeten (Eva Liljekvist Vägverket).

I samband med vägarbeten kontaktas också SMC av MC-förare som skadat sig själv, sin MC eller kört fast i beläggningen. Många kontaktar SMC i samband med snabellagning på vägnätet. Lagningsmedel är halt eller det finns grus på vägen men inga varningsskyltar.

Räfflor mitt i vägen och på vägens sidor görs allt oftare som ett alternativ till räcken. Försök pågår med räfflor mitt i körfältet på flera platser i Sverige.

VTI har gjort en studie om hur motorcyklister upplever räfflor mitt i vägen. Motorcyklister var positiva. Mitt i körfält – har ej testats ännu av motorcyklister. Inga tester har skett med MC i verkligheten.

Vad pågår nationellt?

1000 mil MC-väg finns på SMCs hemsida. Där presenteras Sveriges viktigaste MC-vägnätet tillsammans med MC-olyckor från STRADA.

I Säkrare MC på väg finns avsnitt om spårbildning, 4.7.1, lösgrus och lagningsarbeten 4.7.2, stödremor, 4.7.3. Projekt ska pågå till 09.06.30. *"Fältförsök med såväl plattor som olika typer av material bör göras under våren 2009. Vidare ska det pedagogiska problemet med att förstärkt stödremor uppfattas som en breddning av vägen studeras och en lösning hittas"*.

Det pågår projekt som testar förstärkta stödremor som ska göra att gruset ligger kvar utanför vägbanan.

Ett projekt med nya rutiner för snabellagning pågår inom VV (Jan-Erik Elgh). Ska utvärderas i slutet av 2009. Vecka 19 ska SMC vara med på tester inom projektet.

Arbete på Väg – det kommer att ta ett år innan det kommer en något nytt. Den senaste "Arbete på Väg" som gavs ut 2008 nämner inte motorcyklar eller om MC har några specifika behov.

VGU och övriga regelverk ska ses över inom VV enligt 9-punktsprogrammet. Idag saknas motorcyklister samt trafikantgrupp. ATB-Väg, VV-AMA, Teknisk beskrivning Väg samt Funktions- och standardbeskrivning för driftåtgärder.

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

En vägansvarslag är på gång.

Ska räfflorna provköras av motorcyklar inom ramen för "Säker framkomlighet"? Fråga Per Strömgren!

Förlåtande sidoområden – händer något här?

Vad händer i Norden?

Norska MC-Sikkerhet har avsnitt som dels behandlar vägarbete på befintlig väg, dels drift och underhåll av det befintliga vägnätet. Det handlar om sopning, friktion, lagningsarbete, asfaltering samt vägmarkering.

Nollvisionsvägen i Norge: Asfalterat fem meter in på anslutande vägar för att undvika att grus följer med bilar ut på den asfalterade vägen.

Skyltar som varnar motorcyklister för faror som är specifika för MC.

Vad händer i Europa?

ETSC Vulnerable Riders; 5.4. Road building and maintenance

It is important for PTWs to have a good and constant surface grip. Therefore consideration needs to be given to surface skid resistance of road surfaces, including surfaces of a different colour. This

is especially important in bends, since the motorcyclist needs to vary his position across the lane for both maximum safety and forward visibility. Special attention must be given to surface grip and consistency in places where tram rails are imbedded in the roadway.

It is clear that policy changes and innovative design can make a big difference to PTWs safety and their promotion as an alternative mode of travelling. The degree of maintenance, however, is critical to this. Sufficient maintenance should ensure:

- a consistent road surface with proper skid-resistance
- that the roads are kept clear of refuse and rubbish
- that visibility is maintained, especially at curves and junctions
- that the road signs, studs and markings are maintained
- that roadway defects are noticed and repaired quickly.

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.

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.

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.

Tyskland: ADAC har tagit fram en skrift som heter: ”Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken”. Här skrivs mycket om drift och underhåll av väg: http://www.svmc.se/upload/SMC%20central/Dokument/rapporter/FGSV_314_MVMot.pdf

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 Travel Plans, drawing on relevant and cost effective good practice from experience so far.

IHIE: Motorcycle Guidelines: Har ett helt kapitel enbart om vägunderhåll där en del beskriver vägarbete. Har ett kapitel om road safety audits. <http://www.motorcycleguidelines.org.uk/home.htm>

Globalt

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

Australien: Motorcycle Safety Reserch program: 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%! Beskriver både statistik och faktiska åtgärder samma problematik som vi har i Sverige då det gäller grus och annat.

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".

Viktigt ur MC-perspektiv och underlag som saknas.

Vägarbeten: Vid större vägarbeten där hela vägbanan rivs upp bör motorcyklister hänvisas till alternativt väg. Vid mindre vägarbeten; sopsäkerhetsalternativt skylta tills allt grus är borta från vägen. Använd lagningsmedel med maximal friktion. Kontrollera att allt grus är borta innan skyltar tas bort. Övrigt drift och underhållsarbete: förstärkta stödremor, särskilt i kurvor där bilar och tung trafik genar.

Asfaltera på anslutande grusvägar.

Använd asfalt med bra friktion.

Använd vägmarkeringar med bra friktion.

Använd brunnslock och andra metaller i vägbanan med bra friktion.

Använd skyltar som särskilt varnar motorcyklister.

Innan fler räfflor fräses mitt i körfält bör man testa dem ur säkerhetssynpunkt på ett vetenskapligt sätt med MC. De bör testas på olika underlag, olika typer av räfflor (djup och bredd) och olika typer av motorcyklar med vana/oerfarna förare.

Förlåtande sidoområden.

Underlag som saknas:

Motorcyklister saknas som trafikantgrupp i Vägverkets styrdokument.

Klara riktlinjer istället för rekommendationer till regioner och väghållare.

Tillsyn utifrån FSB?