

Till

Margareta.ahlvik@trafikverket.se

Synpunkter på Trafikverkets förslag till nya vägutformningsregler

Sammanfattning

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har läst Trafikverkets förslag till nya vägutformningsregler. SMC har också varit delaktiga i ett samarbete under 2011 då bland annat VGU genomlystes för att införliva motorcyklar i alla sammanhang, utom vägräcken och sidoområden. SMC ingick också i en referensgrupp avseende nationell räckesstrategi där motorcyklisternas specifika situation avseende räcken och sidoområden skulle utredas för att beaktas i kommande regelverk. Enligt ansvarig för räckesstrategin ingår Trafikverkets syn på räckesfrågan ur ett MC-perspektiv i förslaget till vägutformning.

Positivt i de kommande vägutformningsreglerna är att motorcyklar nämns och specifika problem lyfts i några olika sammanhang. Att motorcyklister och mopedister inryms i begreppet oskyddade trafikanter är positivt. Tyvärr verkar "oskyddade" endast ingå under begrepp och grundvärden, inte i andra sammanhang i dokumentet. Negativt är att ett antal problemställningar kvarstår i de kommande vägutformningsreglerna och att "biltrafiken" eller "personbil" fortfarande är det fordon som vägar, friktion, sidoområden etcetera är avsett och dimensionerat för. Synnerligen besvikna blir SMC över konstaterandet att sidoräcken alltid ger den högsta trafiksäkerhetsstandarden och att Trafikverket i det första övergripande kapitlet anger att "vägars sidoområden ska utformas så att personskador minskas för dem som kör av med en personbil". Det betyder att MC-problematiken kvarstår även i det kommande regelverket för vägutformning.

Begrepp och grundvärden

Biltrafik är en måttenhet som anger bilar på väg. Någon motsvarande mått för fordonstrafik finns inte.

Cykelbana eller gång- och cykelbana används som begrepp för körfält där även moped klass II får framföras. Inom Gemensam strategi för ökad MC- och mopedsäkerhet har alltid begreppet GCM-banor använts vilket ju är vad som anges i förklaring till GC-bana. Moped klass II nämns nästan aldrig i dokumentet.

Eftergivliga föremål är fasta föremål som vid påkörning med bil inte ger allvarliga personskador, till exempel räcken och belyningsstolpar. Under rubrik "oeftergivligt föremål" utökas begreppet till att vara vägmärkesstolpar med diameter 63 mm och godstjocklek 3 mm. Problematiken för oskyddade trafikanter som motorcyklister och mopedister tas överhuvudtaget inte upp.

Det finns olika varianter på stolpar som används i andra länder och böjer sig vid påkörning. De är med andra ord eftergivliga, även för en oskyddad trafikant. De nämns överhuvudtaget inte i förslaget.

Sidoområdestyp anges i tre olika varianter men definitionen avslutas med ett konstaterande att sidoräcken alltid antas ge högsta trafiksäkerhetsstandard. Det är uppenbart att texten handlar om en personbil eftersom olycksstatistik och all tillgänglig forskning avseende motorcyklister visar på motsatsen. Tyvärr betyder detta konstaterande i kombination med kapitlen om räcken och sidoområden att ingen hänsyn ska tas till oskyddade trafikanter, inte heller på TERN-nätet, trots lagkrav.

Sidoräcke: Inga räcken bör placeras längs vägbanans kant vilket står i förslaget.

Siktkrav: innehåller siktkrav för i stort sett alla andra fordon, utom motorcyklar och mopeder.



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

Skyddsavstånd: är inte angivet vad detta avser.

Stödremsa: bra att den finns med och att det står att den ska vara på sidan av vägen och inte på vägen.

Säkerhetszon: eftersom räcken och stolpar, anpassade för personbil, ses som eftergivliga föremål, är säkerhetszonen anpassad för personbil – inte för oskyddade trafikanter.

TERN-vägnätet: Angivelse saknas att Vägsäkerhetslagen och TSFS 2010:183 gäller på dessa vägar med särskilda krav på vägutformning, t ex avseende räcken och korsningar kopplade till oskyddade trafikanter som t ex motorcyklister.

Trafikflöde: här finns i stort sett alla trafikanter angivna utom motorcykel och moped.

Vägmarkeringsstandard: friktionskoefficient saknas. Statistik ur STRADA visar att i ett antal MC-olyckor nämns markering som en bidragande faktor till att olyckan skett vilket inte drabbar bilister.

Årsdygnstrafik: även här nämns alla trafikanter utom MC och moped.

Grundvärden för trafikmiljön

Tyvär är grundvärden för friktion gjord för att bestämma bilars bromsning och start i backe, skevning i kurvor för att minska risken att bilar glider i sidled och erforderlig sikt för att bilar ska kunna stanna för hinder på vägbanan. Som exempel på funktionskrav anges att "sikten längs en väg ska medge att en personbil som färdas i laglig hastighet ska kunna bromsa med viss säkerhetsmarginal inför ett föremål på vägbanan".

Läser man vidare i kapitlet handlar allt om personbil, till exempel hastighet i kurva, retardation, acceleration, strålkastare och bromsljus. Eftersom vi vet att de flesta MC-olyckor sker just i kurvor vore detta ett lämpligt område att införliva begreppet motorcykel inom.

Enligt statistik från STRADA nämns friktionsförlust som en faktor i 10 % av alla MC-olyckor. Det är långt mer än motsvarande siffror för bil. Eftersom en motorcykel bara har två hjul är friktionen mycket viktig.

Mycket positivt är att motorcyklister finns med och att det finns mått för motorcykel och moped angivna, till exempel ögonhöjd. Tyvärr finns inte den ögonhöjden med i övriga avsnitt i till exempel i avsnitt 2.3.8 Ögonhöjd och synbarhetsvinkel eller i de övriga dokumenten som till exempel beskriver utformning av korsningar.

Rubriken i avsnitt 2.4 bör vara "Grundvärden för gående, cyklister och moped klass II.

Trafikverkets övergripande krav för vägutformning

SMC konstaterar att Trafikverket i förslag till vägutformning redan slopat 50 km/h och 90 km/h som referenshastigheter. SMC anser att dessa hastigheter bör finnas kvar på det svenska vägnätet.

Under avsnitt 1.5 om tillgänglighet sägs att "vägar ska utformas så att de är tillgängliga för de trafikanter och fordon vägen är avsedd för". Sedan sägs att funktionella förbindelser ska dimensioneras efter vissa fordon, dock inte motorcykel. Samma förhållande gäller avsnitt korsningar i landsbygd och tätort. SMC påpekar att om motorcykel är tillåten ska vägen dimensioneras utifrån även den fordonsgruppen. I avsnittet tätort sägs att "stora fordons krav på framkomlighet ska vägas mot oskyddade trafikanters (där även MC och moped ingår) och särskilt funktionshindrades krav på säkerhet och framkomlighet."

I kapitel 2.2.2 sidoområde och skyddsanordningar säger Trafikverket att "sidoområden ska utformas så att personskador vid en avkörning med **personbil** ska begränsas".



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

Denna mening bör ändras till följande: ”**sidoområden ska utformas så att personsador vid en avkörning ska begränsas**”. Motorcyklister är överrepresenterade i räckesolyckor och räckan är det vanligaste krockvåldet i singelolyckor med motorcykel. Trots detta nämns inte ens problematiken i detta avsnitt under övergripande krav, däremot bussar och tunga fordon. Om viljan finns hos Trafikverket att satsa på ökad säkerhet för motorcyklister i räckesfrågan ska det givetvis stå i avsnittet om övergripande krav som en tydlig markering.

Sektion 1 landsbygd

SMC vill än en gång framhålla räckan är **en** möjlig åtgärd för att lösa en brist i vägmiljön som inte går att lösa på något annat sätt. För en motorcyklist är alltid ett förlåtande sidoområde att föredra framför ett sidoräcke. Väljer man trots detta mitt- och sidoräckan ska de placeras så långt som möjligt från vägbanan.

På mötesfria vägar anges måtten mellan mitt- och sidoräckan till minst 5,1 meter. Ur ett MC-perspektiv, om något händer, ger det inte motorcyklisten ett särskilt stort utrymme. Sidoräckan kan, enligt förslaget placeras så nära som 0,6 meter från vägbanan. Eftersom ett räcke inte är eftergivligt för en motorcyklist bör avstånd till sidoräckan utökas. Ju längre från körbanan räckan är placerat, desto lägre är hastigheten vid en kollision vilket bör ge ett lägre krockvåld.

Mitträcken placeras ännu närmre vägbanan. Idén med mötesfria vägar är att minska kollisioner vilket Trafikverket också lyckats med. Samtidigt sker varje år ett antal olyckor där motorcyklister dödas eller skadas allvarligt, även med mitträcken. Hastigheterna är förhållandevis höga på 2+1-vägarna och krockvåldet blir därför mycket allvarligt vid en krock med ett räcke. Vägarna är endast 13 meter breda och mittremsan där mitträcket ska placeras smalt. Mittremsans bredd bör ses över om den inte medger utrymme till räckan som kan förses med underglidningsskydd.

I avsnitt 1.1.2.3 beskrivs sidoområden på nationella stamvägar och i kapitel 1.1.4.3 sidoområden på tvåfältsväg VR 100/80. Även här sägs att säkerhetszonen ska vara fri från fasta oeftergivliga föremål eller andra föremål som stup och djupt vatten. Vägutrustningen får inte vara penetrerande och ska vara placerad och utformad så att skaderisken vid påkörning begränsas. Detta är mycket bra, om Trafikverket i detta avsnitt menar alla trafikanter. Menar man att detta enbart gäller dem som åker i personbil är det inte tillräckligt bra. Eftersom både oskyddade räckan och stolpar ses som eftergivliga föremål är det viktigt att förklara om Trafikverket avser **alla** trafikanter eller dem som färdas i personbil i detta kapitel.

I kapitlet ”Ombyggnad/förbättring av tvåfältsväg VR 70” sägs att säkerhetszonen i sidoområden får minskas. För SMC:s del borde detta gälla alla vägar. Det finns ju ingen säkerhetszon för en motorcyklist om zonen består av ett oskyddat räcke. SMC ser mycket hellre en begränsning av säkerhetszonen istället för ett sidoräcke. Tyvärr sägs det i nästa avsnitt att räckan kan användas för att minska säkerhetszonen för att spara värdefull natur.

I kapitel 1.1.9 sägs ”generellt gäller att enskilda körfält för biltrafik ska vara minst 3,0 och högst 4,0 meter breda.” Det bör stå fordonstrafik.

I kapitel 1.3 sägs allmänt om skyddsanordningar att de ska mildra skadeföljderna för åkande i **avkörande fordon**. Det talar emot skrivningen om att mildra personsador vid avkörning i personbil som anges i det inledande kapitlet med övergripande krav. Därefter sägs att skyddsanordningar ska fånga upp fordon vid ”dimensionerande påkörning” på sådant sätt att skador på personer och egendom begränsas. Frågan är här om



Trafikverket avser personbil som dimensionerande fordon eller andra fordon. Det finns nu dimensioner för motorcykel.

När man läser vidare om räckens placering i 1.3.3 konstaterar SMC att det troligen handlar om bilar eftersom ett avkörande fordon ska ha alla sina fyra hjul i marken vid räckesträff.

SMC föreslår att Trafikverket förtydligar detta avsnitt. Och att rådet om korsningar bör göras tydligare genom att ändra "kan vara fördelaktigare" till "det är fördelaktigare"

I avsnittet om räckeslängd anges att fordonet ska fångas av räckets och inte träffa den fara räckets ska skydda ifrån. Det stämmer väl för personbil men är samtidigt ett problem för en oskyddad trafikant. Svensk räckesstandard betyder dessutom lägre räckes än övriga EU varför trafikanter riskerar att flyga över räckets vid en kollision. SMC ser därför gärna att högre räckes tillåts i Sverige.

I kapitel 1.3.5 skriver Trafikverket om kapacitetsklasser för räckes. I kurvor där det är stor risk för räckespåkörningar, bland annat kurvor med små radier, föreslås en högre kapacitetsklass. Däremot föreslås inga underglidningsskydd för motorcyklister. Eftersom de flesta dödsolyckor sker i kurvor, oftast ytterkurvor, föreslår SMC att texten utökas till "räckes med högre kapacitetsklass kombinerade med underglidningsskydd enligt CEN/TS 1317-8.

Räckesreflexer kan ibland utgöras av metallföremål monterade på räckets ovansida. Dessa kan utgöra en risk för en oskyddad trafikant som kör in i det. Räckestillverkare kan förse räckes med reflekterande färg istället vilket dock är förbjudet i Sverige. Denna möjlighet bör därför undersökas ytterligare. Särskilt viktigt är detta på vägar med mycket smal mittremsa.

I Kapitel 1.3.8.2 nämner Trafikverket underglidningsskydd för MC. **Dock sägs inte ett ord om de ska användas, var de ska användas eller i vilka sammanhang.** Det är en stor brist. Trafikverket har ett 10 sidor långt kapitel om uttrar, grodor och andra djur som på ett säkert sätt ska passera vägarna. Trots att Trafikverket är väl medvetna om räckesproblematiken för motorcyklar väljer man att inte ta ställning i kommande vägutformningsregler vilket SMC beklagar. Dessutom säger Vägsäkerhetslagen och TSFS 2010:183 att mitt- och sidoräckes ska anpassas efter oskyddade trafikanter. Kapitel 1.3.8.2 bör därför ange vilken räckesstandard som ska gälla på TERN-vägnätet. För SMC är det självklart att man på detta vägnät ska ställa krav på räckes med underglidningsskydd enligt CEN/TS 1317-8.

I avsnitt 2, sektion tätort-gaturum nämns hela tiden fotgängare och cyklister, inte de som färdas på moped klass I som också får använda GCM-vägarna. Även här sägs i kapitel 2.5.1 att räckes är ett säkert sidoområde eftersom det skyddar mot oeftergivliga föremål. Det finns ingenting i tätortsavsnittet om att mopedister och motorcyklister ses som oskyddade trafikanter.

Kapitel 2.9.7 rör brunnslock vars lock även kan medföra friktionsförlust för en motorcyklist och mopedist. Brunnslock bör inte heller placeras i kurvor. Det finns brunnslock med friktion som motsvarar övriga körbanan och används i UK. Trafikverket bör därför ställa ett friktionskrav på brunnslock i det nya regelverket för vägutformning.

Cykelparkeringar som behandlas i 2.9.9 får även användas av moped klass II vilket bör framgå av texten.

Det är viktigt att de varningsytor som beskrivs i figur 2.9-5 har friktion som motsvarar resten av vägbanan.



Då det gäller val av material i 2.10.4 är det även här mycket viktigt att underlaget ger friktion som gör det möjligt för motorcyklister och mopedister att färdas säkert. Regn på kullersten är exempel på ett vackert men inte optimalt underlag för den som kör på ett tvåhjuligt motorfordon.

Lokalisering av gatuutrustning är viktigt, särskilt i kurvor. Det finns exempel ur Trafikverkets djupstudier där motorcyklister krockat med belysningsstolpar och avlidit. Stolparna hade kunnat placeras på andra sidan av körbanan och därmed utgjort mindre risk.

Hastighetshinder bör användas i så liten utsträckning som möjligt och alltid placeras så att olyckor kan undvikas. SMC har sett exempel på skyltar som sitter mitt i en körbana. Väljs gupp av ett annat material ska detta ha samma friktion som vägbanan i övrigt. SMC har fått kännedom om försök med aktiva farthinder, finansierat genom Skyltfonden: <http://www.trafikverket.se/PageFiles/55963/a11031700040001.pdf> Här är det uppenbart att friktionen i farthindret kan utgöra en fara, även när en trafikant håller hastigheten. Hindret ser ut att vara tillverkat i ett material som blir mycket halt vid väta. Hinder som utlöses vid en viss hastighet kan för en person som kör på två hjul medföra omkullkörning. Aktiva farthinder bör undvikas. SMC tackar för att Trafikverket angett ett maximalt mått, fem centimeter, för höjd på buss- och bilgupp utifrån hänsyn till motorcyklister.

Kapitel 3 Linjeföring

Att kunna se vart vägen tar vägen är viktigt för en motorcyklist då det är betydligt fler moment att ta hänsyn till då man svänger en motorcykel jämfört med en bil. I avsnitt 3.1.6.1 talas om stoppsikt. Här är utgångspunkten personbil eller buss. Det finns säkert någon mening med detta men avsikten med att inkludera motorcyklister som trafikantgrupp var väl att använda uppgifterna. Ögonhöjd för motorcykel är betydligt högre än för bil men lägre än i buss. Bristande uppmärksamhet gentemot motorcyklister är ett problem som varje år medför ett antal dödsolyckor. Även då det gäller omkörningssikt används ögonhöjd i personbil, inget annat mått.

I avsnittet som handlar om linjeföring för gång-, cykel och mopedvägar nämns inte mopedister överhuvudtaget vilket är en brist.

Kapitel 4 Korsningspunkter

Ett antal olika korsningar beskrivs baserat på trafikflöde. I avsnittet som beskriver sikt i korsning (4.1.3.6.1) är ögonhöjd som anges baserat på personbil. SMC anser inte att hinder med en höjd som motsvarar bilisternas ögonhöjd ska tillåtas på mötesfria vägar. Varje år sker olyckor mellan motorcyklister och bilister i korsningar på 2+1-vägar, en orsak kan vara synbarhetsproblematik.

I avsnittet 4.1.3.6.2 Sikt i korsning på mötesfri väg sägs att den ska utformas så att den kan passeras av en personbil i två steg. Givetvis bör utformningen anpassas så att en motorcykel eller moped kan göra detsamma. Förslaget säger att mitträcken bör vara



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

högst 0,7 meter och genomsiktligt. För SMC:s del bör korsningsplatserna göras större, just för att öka möjligheterna att se och lämna företräde för tvåhjuliga motorfordon. Uppstickande reflexer monterade på räcknet bör ersättas med reflexfärg.

Avsnitt 4.1.3.11 handlar om korsningskurvor och Trafikverket föreslår att dessa ska få förses med kantsten om hastigheten är under 80 km/h och det finns belysning. Refuger bör aldrig få placeras i kurvor där olycksrisken är högst för en motorcyklist. Även här finns exempel på minst en dödsolycka i Trafikverkets djupstudier. SMC anser att kantsten ska undvikas så långt som möjligt utanför tätorter. Begreppet kantsten finns inte heller förtydligt i kapitlet Begrepp och grundvärden.

Under avsnitt 4.1.3.14 Vänstersvängkörväg säger förslaget att i ytterkurvor med små radiestorlekar kan det vara lämpligt att ha dubbla räcken längs körvägen. Här förstår inte SMC avsikten eftersom djupstudierna tydligt visar att ytterkurvor med små radier är olycksdrabbade platser för MC-förare. Det sägs ingenting i avsnittet om att använda räcken med underglidningsskydd vilket istället bör vara kravet, om räcke används. Det sägs ingenting i texten om att sidoräcken bör undvikas på avsvängningskörväg för att minska skaderisken för motorcyklister. SMC anser att detta bör tilläggas.

Avsnitt 4.1.4 handlar om cirkulationsplatser. Här anges mått på biltrafik liksom bilisternas ögonhöjd som utgångspunkt för utformningen om vad som inte får vara siktskymmande. SMC vill betona att om det finns två filer in i en cirkulationsplats för att köra rakt fram, bör det finnas två filer ut. Detta upplevs som ett problem av motorcyklister som trängs av andra trafikanter när två inkörningsfiler blir en vid utfart från cirkulationsplatsen. Det är mycket bra att Trafikverket anger ett mått på kantstödet liksom att det ska vara fasat för att minska risken för omkullkörning. Det är mycket positivt att Trafikverket anger vilket område där konstnärliga installationer kan sättas upp. Den bilden är mycket långt från verkligheten. Sommaren 2011 dog en motorcyklist i en rondellutsmückning i Norrköping.

Avsnittet Korsningspunkter GC-korsning handlar överhuvudtaget inte om mopedister. Eftersom mopeder och motorcyklister också anges som oskyddade trafikanter i kapitlet Begrepp och grundvärden hade det varit rimligt att också tänka på mopeder klass II som enligt lag ska använda GCM-banorna.

Kapitel 4, korsningspunkter – plankorsningar använder återigen bilförarens ögonhöjd som mått för fjärr- och närsikt.

Kapitel 4, korsningspunkter trafikplatser beskriver av- och påfarter. Eftersom det handlar om av- och påfarter från vägar med höga hastigheter är sidoområdena av stort intresse. I avsnittet 4.3.12 sidoområden säger förslaget att flacka slänter i ytterkurvor och undvikande av stolpar är exempel på bra utformning med hänsyn till motorcyklister. Om räcken används hänvisas till kapitel Sektion/skyddsanordningar. Något sådant kapitel har SMC inte hittat, däremot fyra rader i 1.3.8.2 som beskriver underglidningsskydd för MC men inget om när, var och om dessa ska användas. SMC förutsätter att Trafikverket på vägavsnitt med påtaglig risk för avkörning skärper



texten så att det framgår att räcken ska undvikas så långt det är möjligt och förtydligar att om räcken måste användas ska de förses med underglidningsskydd.

Kapitel 6 Rast, parkering, information och vändning

För första gången finns mått för MC-parkering angivet i en svensk officiell text vilket är mycket positivt. Saknas gör dock förhållandet att detta mått även gäller moped klass I. Inom tätort säger Trafikverket i sitt råd att "det ska vara en restriktiv hållning till parkering på gata". Det finns betydligt bättre möjligheter att skapa parkeringar för motorcyklar och mopeder på gata, jämfört med bil. Ändå handlar resten av rådet endast om uppställning av bilar liksom vid tväreställd parkering på gator. Eftersom det råder brist på MC- och mopedparkeringar i en del svenska städer är denna text av betydelse för cirka en halv miljon fordonsägare och deras möjlighet att parkera sitt fordon på ett säkert och lagligt sätt.

Kapitel 7 Ledning, styrning och reglering

Kapitlet beskriver i en lång rad avsnitt olika vägmarkeringar. Inget sägs om markeringarnas friktion. Statistik ur STRADA visar att det sker ett antal MC-olyckor på just vägmarkeringar som har sämre friktion än vägbanan i övrigt.

Då det gäller räfflor är motorcyklister positivare till denna typ av åtgärd som ses som ett bättre alternativ än mitt- och sidoräcken. Dock är det viktigt att rätt räffla används på rätt väg och rätt plats. Det anges ingen längd för Sinusräfflan vilket bör finnas med i denna text. För SMC:s del är underhållssidan viktigt så att det inte finns vatten och smuts i räfflorna vilket kan medföra friktionsförlust.

Placering av vägbanereflektorer ska göras innanför linjen i körfältet säger förslaget. För SMC:s del är det troligen bättre på linjen som redan har sämre friktion än resten av körfältet. Det minimerar risken för friktionsförlust.

Att mitträcken är väl synliga under alla omständigheter är mycket viktigt. En motorcykel har bara ett lyse som oftast inte är lika effektivt som på en bil. Då räcken är smutsiga och vägarna våta är det ibland mycket svårt att se var räckena börjar. Räckesreflektorer på befintliga räcken uppfyller inte alltid de krav som ställs av Trafikverket. Det gör att skaderisken kan öka. Det finns, som tidigare framförts, reflekterande färg som kan användas på mitträcken enligt räckestillverkarna.

Kapitel 8 Vägbelysning

Det finns olika varianter på stolpar som används i andra länder och böjer sig vid påkörning. De är med andra ord eftergivliga, även för en oskyddad trafikant. Denna typ av stolpar bör kunna användas i Sverige på utsatta platser.

Det finns inget i avsnitt 8.5.2 som säger något om placering av stolpar i kurvor. Det bör framgå att stolpar ska undvikas i ytterkurvor.

Kapitel 9 Miljöåtgärder

Bullerskydd är viktiga. Självklart ska de placeras för att inte utsätta dem som färdas på vägen för fara. Men, att sätta upp ett räcke framför ett bullerskydd betyder att säkerheten för en bilist ökat, inte nödvändigtvis för en motorcyklist.



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

Motorcyklister drabbas av vilt, kanske ännu mer än en person som färdas i personbil. Viltstängsel är därför viktigt för oss. Men, avsnittet om faunapassager är elva sidor långt. Det kan jämföras med avsnittet om underglidningsskydd avseende motorcyklister som består av fyra rader. Passager för grodor och uttrar är betydligt mer detaljerade än hur och var underglidningsskydd för MC ska användas. SMC efterlyser motsvarande detaljangivelser för räckens underglidningsskydd.

Kapitel 10 Kontroll, skötsel och räddning

SMC föreslår att utformning av driftvändplats ändras då det gäller hur lång yta som ska vara belagd. Trafikverket föreslår 5 meter, SMC ser gärna att detta förlängs. Orsaken är att det annars finns en risk att grus från driftvändplatsen dras med ut på vägbanan vilket kan medföra friktionsförlust för en motorcyklist.

I avsnitten om skyltar vill SMC bara framföra vad vi sagt ovan. Minimera antalet stolpar i korsningar för att öka möjligheten att se motorcyklister och mopedister som kommer på vägen. Varje år dödas och skadas ett antal människor på grund av att sikten varit skynd i korsningen.

Placera stolpar på ett sådant sätt att skaderisken för en motorcyklist och mopedist minimeras. Alla former av hinder bör undvikas i ytterkurvor. Om stolpar används i ytterkurvor finns en variant som böjer sig vid påkörning och används i andra länder, bild se nedan. Länk till avslutat projekt i UK: <http://www.local-transport-projects.co.uk/files/BP6%20001%20Softened%20Street%20Furniture%20%28v2%29.pdf> Det finns också krockkuddar som kan sättas på stolpar, Biker Mate: <http://www.local-transport-projects.co.uk/files/BP6%20005%20Biker%20Mate.pdf> SMC föreslår att skyltar tillåts och införs i Sverige som visar hur kurvan ser ut. Är det en kurva med snäv radie som nyper, bör skylten nedan användas och gärna i kombination med tillägsskylten "svår kurva". De flesta MC-olyckor sker i kurvor. En varningsskylt som tydligt visar kurvans radie kan hjälpa alla trafikanter.

SMC avslutar detta svar med ett antal bilder som dels refererar till text ovan, dels är tagna ur Trafikverkets djupstudier över dödade motorcyklister. SMC står som alltid till Trafikverkets tjänst i frågor som rör motorcyklar på landsväg.

För SMC

Maria Nordqvist
Tele: 0243-669 79
E-post: maria.nordqvist@svmc.se

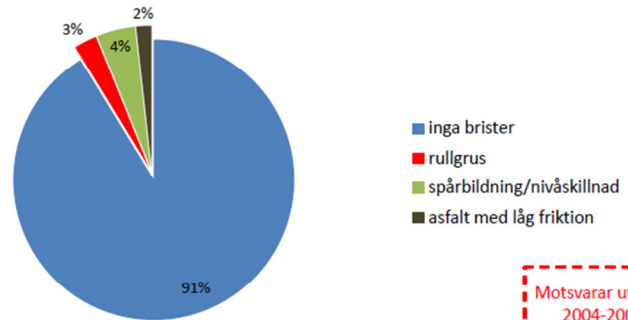


Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se



Brister i vägbanan i dödsolyckor med motorcyklar 2009-2011 (114 olyckor)



Motsvarar utfallet
2004-2007

I 1 av 10 olyckor har vägbanan bedömts haft brister av avgörande betydelse.

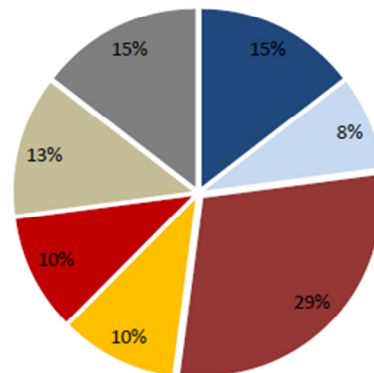
Källa: djupstudier av dödsolyckor

43 Utkast 2012-01-13

TRAFIKVERKET

Krockobjekt i dödliga singelolyckor med motorcyklar 2009-2011 (48 olyckor)

- träd
- sten
- räcke
- stolpe
- dike
- volt/vält
- annat



dike	5
sten	4
träd	7
räcke	14
stolpe	5
volt/vält	6
vägbom	1
metalldekoration	1
vägg	1
vägtrumma	1
parkerad bil	1
stubbe	1
trumma	1
Summa	48

Motsvarar utfallet
2005-2008

I 3 av 10 singelolyckor omkom motorcyklisten i kollision med räcke, vilket motsvarar 1 av 10 av totalt antal omkomna

Källa: djupstudier av dödsolyckor

35 Utkast 2012-01-13

TRAFIKVERKET

Ovan, en skylt SMC vill se i kurvor med snäv radie.



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

*Ovan till höger, vägbanans betydelse i dödsolyckor med MC.
Ovan, räckan och stolpar står för 40 % av krockvåldet i MC-olyckor med dödlig utgång.
Här kan väghållaren, genom det kommande regelverket, förändra utgången i en del
olyckor.*



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se