

Till
Länsstyrelsen i Stockholms län

Yttrande på ärende 2581-28325-2012

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC och distriktsorganisationen SMC Stockholm lämnar följande yttrande över de angivna skrivelserna enligt nedan.

Inledningsvis lämnar vi yttrande av övergripande karaktär och i bilaga detaljyttrande berörande respektive myndighet/organisation.

Övergripande yttrande

SMC representerar en legal trafikantgrupp som bör behandlas som en sådan.

SMC håller med samtliga parter att motorcyklar inte är fordon i linjetrafik, vilket aldrig varit ett argument för SMC för att tillåta motorcyklar i kollektivtrafikkörfält.

Ingen part har sagt något om att framkomligheten försämrats för oskyddade trafikanter på en väg som omfattas av Vägsäkerhetslagen, SFS 2010:1362. Europaväg E18.20 omfattas av lagen och Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2010:183. På den aktuella vägen ses motorcyklister som oskyddade trafikanter. Att separera oskyddade trafikanter anges i § 14 i TSFS 2010:183: "Åtgärder ska om det inte finns särskilda skäl för det i första hand göras enligt 15 §, samt att oskyddade trafikanter separeras från trafikanter som inte är oskyddade på vägsträckor som med hänsyn till trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna har en hög hastighet." Det borde vara en väsentlig uppgift för alla parter att medverka till att olycksrisker minskar för MC-trafikanter oavsett hur stor andel av trafikarbetet som denna grupp representerar.

Då myndigheterna inte tar egna initiativ till egna undersökningar, mätningar eller bedriver forskning på området för att få fram relevant statistik så det framkommer sakliga underlag till ett utvecklande trafiksäkerhetsarbete, är det SMC:s uppfattning att det arbete som andra länder och SMC bedriver för att minska olycksriskerna måste tillmätas ett större värde än vad som framkommer av remissyttrandena.

Ingen part har svarat på frågan om man kan utestänga en trafikantgrupp utan att det föregås av information eller remissförfarande. Det är anmärkningsvärt att en myndighet helt bortser från det faktum att MC-trafikanter är en av flera trafikantgrupper som funnits i trafik sedan mer än 100 år. SMC ser ett demokratiproblem som berörda parter väljer att bortse från. Detta bör förklaras av den part som berett ärendet innan ett slutgiltigt beslut fattas.

Utvecklingen i Storstockholm med ökad trafik och utökning av kollektivtrafikkörfält medför ökade möjligheter till att minska olycksriskerna för motorcyklister som oskyddade trafikanter – om de kan färdas i kollektivtrafikkörfälten.

Den ökade risken för kollisioner vid av – och påfarter som korsar kollektivtrafikkörfälten som nämns av Trafikverket och Stockholms stad finns inte i



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

praktiken eftersom kollektivtrafikkörfälten upphör strax före av- och påfarter för att sedan påbörjas efter dessa.

Ingen har berört risken för kollisioner mellan motorcyklar och andra trafikanter vid plötsliga filbyten i trafiken i övriga körfält. Detta är en väsentlig orsak till att SMC arbetar för ökad säkerhet för motorcyklister genom att få färdas i kollektivkörfält.

SMC har vid två tillfällen deltagit i såväl styr- som arbetsgrupp då Trafikverket arbetat fram strategier för ökad säkerhet på motorcykel och moped. En av fem prioriterade åtgärder för att halvera antalet dödade och reducera svårt skadade med 40 % till 2020 är ökat fokus på synbarhet och uppmärksamhet. Att tillåta motorcyklar i kollektivtrafikkörfält är en åtgärd som skulle medföra ökad synbarhet av motorcyklister för andra trafikanter.

Inom ramen för strategiarbetet har undersökningar gjorts som visar att SMC är den främsta informationskanalen för att nå ut med säkerhetsbudskap till motorcyklister. SMC har förklarat sig villig att ta fram en "uppförandekod" för MC-körning i kollektivtrafikkörfält på samma sätt som skett i London och sprida den bland motorcyklister, utan kostnad för annan part.

Vi är positiva till fortsatta diskussioner mellan SMC och myndigheter, organisationer och kommuner för att vi gemensamt ska kunna utforma ett utvecklande trafiksäkerhetsarbete för motorcyklister som oskyddade trafikanter.

Som stöd för vår tidigare argumentation avseende lämpligheten av utnyttjande av kollektivkörfälten bifogas särskilda yttranden från Näringsdepartementet och från det norska Det konglige Samferdseldepartement. En namninsamling som genomfördes 2011-2012 för rätten att få köra motorcykel i kollektivkörfält bifogas också.

Detaljyttrande

SMC lämnar yttrande över berörda yttranden från Trafikverket, Polismyndigheten i Stockholms län, Stockholms stad, AB Storstockholms lokaltrafik, Näringsdepartementet och Det konglige Samferdseldepartement.

För Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC och distriktsorganisationen SMC Stockholm.

Maria Nordqvist
SMC

Hans-Ove Görtz
Vice Ordförande SMC Stockholm

Bilaga 1: Detaljyttrande

Bilaga 2: Yttrande från Näringsdepartementet

Bilaga 3: Yttrande från Det konglige Samferdseldepartement

Bilaga 4: Namninsamling



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

BILAGA 1.

Detaljyttrande

Stockholms lokaltrafik

De som främst vistas ute på vägarna och i det aktuella körfältet, Stockholms Lokaltrafik, är positiva till att tillåta motorcyklar i det aktuella körfältet. SL ser inga framkomlighetsproblem för busstrafiken, vilket är positivt eftersom det är främst SL:s fordon som ska dela kollektivtrafikkörfälten med andra trafikanter. Störningen ses som liten. Det kan finnas andra skäl att överväga lämpligheten, främst kopplat till trafiksäkerhet säger SL och överlämnar beslutet till den som äger vägen.

SMC tolkar detta som att SL under 30 år inte störts av motorcyklar på den aktuella sträckan och inte heller på övriga. Det finns inget i SL:s svar som pekar på bristande säkerhet för busstrafiken i kollektivtrafikkörfälten. SMC ser inga problem med att tillmötesgå SL:s önskemål om framkomlighet i kollektivtrafikkörfält där motorcyklar är tillåtna även i framtiden, liksom under de 30 år som gått.

Polisen

Polisen som är ansvarig för trafikövervakning är positiva till att motorcyklar får köra i det aktuella kollektivtrafikkörfältet. Man påpekar under vilka förhållanden detta inte ska vara tillåtet. Dessa gäller inte på den aktuella vägen.

SMC ser Polismyndighetens svar som en utvärdering av de 30 gångna åren och en möjlig väg framåt. Att motorcyklar varit tillåtna i det aktuella körfältet har inte varit något problem. Att tillåta motorcyklar i de kollektivtrafikkörfält som uppfyller de krav Polisen uppger ser SMC inte som ett problem.

Stockholms stad

Stockholms stad har yttrat sig eftersom beslutet kan påverka användningen av stadens gat- och vägnät även om Trafikverket är väghållare. Staden åberopar Framkomlighetsstrategin som handlar om att prioritera kapacitetsstarka färdmedel utifrån mängden resenärer. Någon mätning av MC-trafiken har aldrig genomförts i Stockholm men man åberopar en enkät som gjorts bland invånarna i Stockholms stad, där MC skulle kunna jämföras med "annat" och då endast utgörs av 1 procent av alla pendlingsresor. Stockholms stad anser att om trafiksituationen endast förbättras för motorcyklister, som t ex i London, är vinsten för liten. Stockholms stad grundar sitt yttrande på utvärderingar i London.

SMC beklagar att Sveriges största stad, Stockholm, inte vill se vad resten av Europa ser, nämligen att motoriserade tvåhjulingar är en del av lösningen på trängselproblematiken. Skillnaden är ofantlig mot London där borgmästaren Boris Johnson uttalat: "One of the ways we can ease congestion is by encouraging more people to get on their bike, whether pedal or powered, and I believe they should be able to share our bus lanes successfully and safely."

Det satsas varje år stora summor på att skilja andra oskyddade trafikanter från övrig trafik. I detta fall skulle Stockholms stad på ett enkelt sätt kunna öka säkerheten även för motorcyklister, utan några större kostnader för staden eller på bekostnad av framkomligheten för bussar i linjetrafik.

Självklart måste Stockholm och alla andra svenska kommuner värna om säkerheten och framkomligheten för alla trafikanter som färdas där. Även om säkerhets- och framkomlighetsvinsten är liten måste den räknas. SMC har konstaterat att det inte skett några olyckor i det aktuella kollektivtrafikkörfältet vilket



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

Stockholms stad inte beaktat, inte heller om det skett olyckor i andra kollektivtrafikkörfält där MC är tillåtna.

Motorcyklar och mopeder nämns inte i Framkomlighetsstrategin som åberopas. Inga mätningar har gjorts av hur många som kör motorcykel i Stockholm. Det framgår inte om den undersökning som åberopas genomfördes mitt i vintern eller annan tidpunkt vilket kan ha betydelse för utfallet. Undersökningen behandlar dessutom bara personer bosatta i Stockholms stad, inte de trafikanter som pendlar in och ut ur city. Stockholms stad har under de 30 år motorcyklar varit tillåtna i kollektivtrafikkörfält i Stockholm inte gjort någon utvärdering av detta. Därför anser SMC att svaret saknar saklig grund, baserat på fakta, statistik och erfarenheter från användarna. Istället är troligen svaret baserat på icke officiell bakgrundsinformation.

Trafikverket

Trafikverket, som initierade MC-förbudet i det aktuella kollektivtrafikkörfält, föreslår att motorcyklar inte ska få framföras i kollektivtrafikkörfält eller någon annat kollektivtrafikkörfält. Trafikverket nämner inte varför förbudet inte föregicks av remissomgång eller information till berörda trafikanter. Trafikverket åberopar minnesanteckningar från ett möte som initierades av SMC samt att SMC missförstått Trafikverkets syn på motorcyklar i kollektivtrafikkörfält vid mötet. Trafikverket anser att Londonförsöket som utvärderas i tre olika omgångar innan det permanentades inte var positivt. Marginella vinster avseende miljö och framkomlighet kan uppnås men de är obetydliga.

SMC konstaterar att Trafikverket, till skillnad mot Londonförsöket som pågick och utvärderas i olika tillfällen under tre år, aldrig utvärderat motorcyklisternas närvaro i vissa kollektivtrafikkörfält i drygt 30 år. Man har inte samlat in statistik, fakta eller frågat användarna. Istället för att konstatera att det har fungerat smärtfritt under 30 år med motorcyklar i det aktuella kollektivtrafikkörfältet söker man argument för varför man införde ett förbud. SMC anser att det saknas saklig grund för beslutet som istället troligen är fattat på icke officiell bakgrundsinformation.

Eftersom Trafikverket inte gjort någon statistisk analys, gjorde SMC en sökning i STRADA. Det fanns inga MC-olyckor på sträckan rapporterade under den tid STRADA funnits, vare sig i kollektivtrafikkörfält eller i de övriga filerna. Trafikverket bemöter detta med att statistiken i STRADA är ofullständig och att motorcyklar är tillåtna på få sträckor och därmed ej statistiskt representativa. SMC finner detta resonemang märkligt, eftersom statistiken från STRADA ligger till grund för Sveriges officiella statistik över dödade och skadade i trafiken. En orsak till varför ingen utvärdering genomförts kan i detta fall vara att utfallet kan vara till fördel för motorcyklisterna.

Trafikverket säger att framkomlighetsproblem kommer att uppstå i kollektivtrafikkörfältet om den upplåts av motorcyklar. Man säger t o m att framkomligheten kan bli lika dålig i kollektivtrafikkörfältet som de övriga om motorcyklar tillåts. Denna farhåga delas inte av SL som trafikerar den aktuella sträckan och som delat kollektivtrafikkörfälten med motorcyklar i 30 år.

SMC anser att även om miljö – och trafiksäkerhetsvinster är liten och endast gäller motorcyklisterna ska den beaktas av Trafikverket. Trafikverket är väghållare på det vägnät där de flesta motorcyklisterna dödas och skadas allvarligt. Trafikverket är den myndighet som ansvarar för etappmålsarbetet inom ramen för Nollvisionen. Trafikverket har lett arbetet "Ökad säkerhet för 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

gemensam version 2.0" där prioriterade åtgärder för hur etappmålet avseende dödade och skadade motorcyklister ska uppnås 2020. Varje olycka som kan undvikas bidrar till att uppnå det målet.

Mårten Edenroth

En privatperson, Mårten Edenroth, har skickat in statistik från olika försäkringsbolag som beskriver problematiken med att andra trafikanter inte ser motorcyklister. Detta är väl känt bland alla motorcyklister och är ju den huvudsakliga orsaken till att SMC driver frågan om att öppna kollektivkörfält för motorcyklar i Sverige och varför städer i andra länder tillåter detta i allt större omfattning.

Näringsdepartementet

SMC träffade 22 oktober infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd och Catrin Tidström, Näringsdepartementet för att lyfta frågan om motorcyklar i kollektivtrafikkörfält. Ministern konstaterade att det finns möjligheter att genom lokala trafikföreskrifter tillåta motorcyklar och andra fordon i kollektivtrafikkörfält. Det är inte en fråga som beslutas av regeringen utan bör beslutas av regionala eller lokala myndigheter, efter hörande av berörda parter. SMC har för avsikt att ta upp frågan med berörda parter i de regioner där det blir aktuellt.

SMC konstaterar att regeringen inte har något emot att lokala trafikföreskrifter tillåter motorcyklar i kollektivtrafikkörfält, där det är lämpligt. I det aktuella körfältet ser varken SL eller Polismyndigheten några problem, vilket däremot Trafikverket och Stockholms kommun gör. (se bilaga 1)

Det norska exemplet

I Norge är det sedan 1980 tillåtet att enligt nationell lag köra tvåhjulig motorcykel och moped i kollektivtrafikkörfält. Beslutet fattades på två grunder, dels fanns det plats i dessa körfält, dels ansågs det säkrare för motorcyklister och mopedister att färdas i dessa körfält. Gruppen var, och är, lättare att upptäcka om de framförs i kollektivtrafikkörfält. Samferdseldepartementet har inga planer på att förändra denna regel, även om det nu blivit mer trafik i kollektivtrafikkörfälten på grund av att elfordon också får färdas där. Norge har olycksstatistik från dessa körfält och under 2011 skedde totalt åtta olyckor med personskada där motorcykel och moped var inblandade, av dessa var sex olyckor mellan motorcykel och moped som körde i samma färdriktning. Det har inte skett någon dödsolycka under 2011. Norge har inga undersökningar om ökad framkomlighet för motorcyklar och mopeder.

SMC konstaterar att Norge genom lag tillåtit motorcyklar i kollektivtrafikkörfält i 32 år och grunden är ökad säkerhet för dem som färdas på två hjul. De olycksrisker som anförts av Trafikverket och Stockholms stad händer inte i Norge där detta är en lag i hela landet. Kollisionerna sker mellan motorcyklar och mopeder som färdas i samma riktning. Mopeder är inte tillåtna i svenska kollektivtrafikkörfält och särskilt inte i det aktuella körfältet. (se bilaga 2)



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