

Till
Transportstyrelsen genom Länsstyrelsen i Stockholm läns försorg
stockholm@lansstyrelsen.se
Box 22067
104 22 STOCKHOLM

Kopia: Transportstyrelsen och Trafikverket

Överklagande av Länsstyrelsen i Stockholm läns beslut 2581-28325-2012, 2013-04-10.

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister och distriktsorganisationen SMC Stockholm överklagar Länsstyrelsens beslut om att inte tillåta motorcykel att trafikera kollektivkörfält på E18.20 Roslagsvägen, Stockholms kommun. I fortsättningen benämns de båda organisationerna som SMC.

SMC anser att motorcykel ska tillåtas trafikera kollektivtrafikkörfälten på E18.20 Roslagsvägen, Stockholms kommun – då det höjt trafiksäkerheten för motorcyklister de senaste 30 åren – utan inrapporterade olyckor eller olyckstillbud.

SMC anser att Länsstyrelsen inte tagit beslut på saklig grund, vad gäller trafiksäkerhet för oskyddade motorcyklister, med stöd av forskning, statistik och studier.

Förutom denna vägsträcka har motorcyklister tillåtelse att färdas i kollektivtrafikkörfälten sedan många år, enligt beslut av Stockholms stad. Länsstyrelsen saknar en analys/jämförelse i trafiksäkerhetskänslighet med dessa körfält. En sådan jämförelse är ett viktigt ingångsvärde för att bedöma trafiksäkerhetsaspekten (ökad/minskad) på kollektivtrafikkörfälten E18.20.

Länsstyrelsen stödjer sitt beslut på Trafikverkets bedömning om "körfälten är i flera fall anlagda på väggenarna och därför ovanligt smala" – vilket innebär att dessa körfält bedöms lämpliga för stora bussar, men inte lämpliga för små oskyddade motorcyklister. Någon jämförande studie saknas vilket gör att SMC förståelse för ökad trafiksäkerhet går helt förlorad.

Likaså stöds beslutet på tidigare uttalanden av från dåvarande Vägverket, utan att en analys redovisas som omfattar relevansen och tillämpbarheten av Vägverkets tidigare beslut. Huruvida Vägverkets tidigare beslut stöds av forskning, statistik och studier framgår inte.

SMC anser att trafikantgruppernas synpunkter som användare av kollektivtrafikkörfälten måste tillmätas en större tyngd i bedömningen avseende trafiksäkerhet – då Länsstyrelsen i Stockholms län och Trafikverket saknar relevant forskning och studier som stöd för en annan bedömning.

SMC verkar för en ökad trafiksäkerhet för motorcyklister i trafiken – inte en bibehållen eller försämrade – för oskyddade motorcyklister.

För Sveriges MotorCyklister
Maria Nordqvist
Internationell sekreterare
Tel: 070-538 39 38
Maria.nordqvist@svmc.se

För SMC Stockholm
Hans-Ove Görtz
Vice Ordförande SMC Stockholm
070-570 36 67
hans-ove.gortz@telia.com



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

Grund för vårt överklagande

1. Länsstyrelsen har överhuvudtaget inte behandlat frågan om demokratin i beslutsprocessen. Det ger därför väghållare möjlighet att stänga ute trafikanter från vägar utan något remissförfarande eller krav på information till trafikanter att de inte längre får färdas i vissa körfält. Ingen konsekvensbeskrivning krävs heller. Detta är inte rimligt anser SMC.

SMC begär att: eftersom Länsstyrelsen inte berör demokratifrågan bör Transportstyrelsen utreda detta och föreslå åtgärder.

2. Den remissinstans som använder kollektivkörfälten, SL, motsätter sig inte att motorcyklar får använda dem. Men, SL kan inte fatta beslut utan följer vad väghållaren beslutar, i detta fall Trafikverket.

Eftersom SL uttalat sig positivt om motorcyklar i bussfiler i yttrande till Länsstyrelsen inledde SMC Stockholm i början av året ett samarbete med Trafikförvaltningen i Stockholm för att utreda var det finns bussfiler där motorcyklar får framföras, vilka bussfiler som är direkt olämpliga för MC-förare och SMC lovade att skapa en uppförandekod för MC-förare i bussfiler. Syftet med samarbetet är att arbeta för ökad trafiksäkerhet för motorcyklister tillsammans med SL och deras entreprenörer i Stockholmsområdet. Det samarbetet upphörde när Länsstyrelsen fattade sitt beslut. För SMC innebär Länsstyrelsens beslut minskad säkerhet istället för motsatsen.

SMC anser: i och med att Länsstyrelsen inte beaktat yttrandet från SL bör Transportstyrelsen utreda detta ytterligare i samband med omprövning av beslutet.

3. Polisen, som vistas mycket ute i trafiken, motsätter sig inte motorcyklar i bussfiler vilket framförts i ett yttrande till Länsstyrelsen. SMC håller med Polismyndigheten om att vissa bussfiler är olämpliga och detta har även diskuterats med SL. Att Länsstyrelsen tar upp minnesanteckningar från ett tidigare möte där Polisen då framförde att man vid det tillfället inte hade en bestämd formell/officiell uppfattning är inte rimligt.

SMC anser att: Polisens yttrande, 2012-10-08, är vad som ska ligga till grund för beslutet, eftersom man då har fattat beslut om vilken uppfattning Polismyndigheten har i frågan. Transportstyrelsen kan säkert få detta bekräftat av Polisen.

4. Den vävningsproblematik som åberopas av Stockholms stad har under 30 år inte utgjort något problem. Risken för kollisioner vid av- och påfarter som korsar kollektivtrafikkörfälten som nämns av Trafikverket och Stockholms stad finns inte i praktiken eftersom kollektivtrafikkörfälten upphör strax före av- och påfarter för att sedan påbörjas efter dessa. Stockholms stad lämnar inga egna förslag på hur kollisioner mellan motorcyklar och andra trafikanter som färdas i samma körfält ska reduceras. Stockholms stad lämnar inga förslag på hur motorcyklister ska synliggöras bättre för att reducera kollisioner mellan bilister som inte uppmärksammar MC-förare vid filbyten och liknande. Stockholms stad har ingen strategi för MC-förare som reser i Stockholm. Stockholms stad har tagit fram en framkomlighetsstrategi där man inte nämner motorcyklar. Det inledda samarbetet som nämns ovan med Trafikförvaltningen avbröts i och med Länsstyrelsens beslut.

SMC vill att: Transportstyrelsen i överklagandet undersöker varför Stockholms stad väljer att helt bortse från en trafikantgrupp i detta ärende och sitt arbete för framtidens transporter i Stockholm, samtidigt som fokus för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige flyttats till oskyddade trafikanter, där motorcyklister ingår.



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

5. Trafikverket har efter 30 års verksamhet inte gjort någon utvärdering av att motorcyklister fått köra i bussfiler. Länsstyrelsen har inte ifrågasatt detta och inte heller krävt att en konsekvensutredning genomförs innan en trafikantgrupp stängdes ute från en bussfil på E18.20. Trafikverkets egen uppfattning i frågan är: *"Sammanfattningsvis anser Trafikverket Region Stockholm att riskerna från trafiksäkerhetssynpunkt med att tillåta motorcyklar i kollektivkörfälten på E18.20 överskuggar de begränsade samhällsekonomiska vinster som visas i de studier som SMC hänvisar till".* Länsstyrelsen accepterar alltså att en ideell organisation med begränsade resurser tar fram allt underlag i ett ärende för att sedan förkastas av vägghållarna som inte har några fakta att presentera. Länsstyrelsen har inte begärt in ytterligare underlag av vägghållarna.

Att inga olyckor skett ses i detta ärende inte som statistiskt representativt av Länsstyrelsen. SMC beklagar att en åtgärd som bidragit till att reducera MC-olyckor till noll inte ses som en positiv åtgärd för ökad säkerhet. Att det är få motorcyklister som kör på vägen är inget argument. SMC anser att varje räddat liv och minskad allvarligt skadad trafikant måste räknas, även om det är en motorcyklist!

Transportstyrelsen ansvarar för olycksrapporteringsystemet STRADA som Trafikverket menar inte är tillförlitligt. Trafikverket har inte gjort någon egen sökning i STRADA som talar emot vad SMC anför.

SMC förutsätter att: Transportstyrelsen i behandling av detta ärende utreder tillförlitligheten i STRADA då det är en bas för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige.

Länsstyrelsen har i sitt beslut inte berört att Trafikverket inte följer Vägsäkerhetslagen (SFS 2010:1362) och TSFS 2010:183 på den aktuella vägen.

SMC förutsätter att: Transportstyrelsen som inte bara är den instans dit överklagandet skickas utan även är ansvarig för tillsyn i vägsäkerhetsfrågor särskilt bör utreda varför vägghållaren inte följer TSFS 2010:183 § 14: *"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."*

6. SMC har uppvakttat Trafikverket och ett principiellt ställningstagande i frågan om motorcyklar i bussfiler har utlovats sedan några månader. Under föregående vecka väddade SMC om ännu en gång detta eftersom Trafikverket är den instans som dels leder etappmålsarbetet mot sänkta olyckstal bland motorcyklister, dels är ansvarig vägghållare.

SMC ber därför: Transportstyrelsen att i omprövning av detta ärende kontakta Trafikverkets huvudkontor och begära att få ta del av ställningstagandet.

7. Hittills har ingen motorcyklist upplevt ökad säkerhet – utanför kollektivtrafikkörfälten - för att de inte får framföra motorcykel i bussfil. Tvärtom kontaktas SMC dagligen av MC-förare som ifrågasätter förbudet eftersom de nu upplever mycket mer tillbud som kan leda till olyckor jämfört med tidigare. Deras framkomlighet har också försämrats kraftigt.

SMC ber därför att: om Transportstyrelsen inte ändrar Länsstyrelsens beslut är det viktigt att Transportstyrelsen begär ett förtydligande av Trafikverket och Stockholms stad. Detta ska vara fokuserat till motorcyklister i Stockholmsområdet, där man klart och tydligt förklarar hur förändringen bidrar till ökad säkerhet på detta vägavsnitt och bussfiler rent generellt. SMC kan publicera detta förtydligande utan kostnad för Trafikverket och Stockholms stad i MC-Folket, på hemsidan www.svmc.se och på Facebook.

