



Christina Akbar
08-508 260 41
christina.akbar@stockholm.se

Länsstyrelsen i Stockholms län
Enheten för överklaganden 2
Johan Backman
Box 22067
104 22 Stockholm

Ansökan om ändring av trafikföreskrift 01TFS 2012:26 om körfält för fordon i linjetrafik m fl på E18, Stockholms kommun

Bakgrund

Riksorganisationen Sveriges Motorcyklister (SMC), och distriktsorganisationen SMC Stockholm har begärt om att föreskrift 01TFS 2012:26 ändras så att motorcyklar tillåts att använda kollektivkörfältet på E18.20.

Grunden för ansökan baseras på en rad argument, bland annat en förbättring av trafiksäkerhet och framkomlighet för motorcyklister, och en förbättring av trafikmiljön även för trafikanterna utanför kollektivkörfältet.

E18.20 ingår i det statliga vägnätet som Trafikverket är väghållare för. Kontoret har valt att yttra sig över ansökan eftersom beslutet kan påverka användningen av stadens väg- och gatunät.

Kontorets synpunkter

För att kunna säkerställa en bra framkomlighet i staden med hänsyn till den kraftiga befolkningsökning som pågår i regionen har trafikkontoret tagit fram en trafikstrategi för staden, Framkomlighetsstrategin. Strategin ger bland annat en grundinriktning för prioriteringar som kommer att behöva göras inom staden.

Budskapet i strategin handlar om att kapacitetsstarka färdmedel måste prioriteras för att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas effektivt. Med all sannolikhet kommer efterfrågan på resor att vara större än den fysiska kapaciteten i transportsystemet, även med hänsyn till redan planerade investeringar i nya vägar och spår. Kontoret delar sålunda uppfattningen att prioritering är viktigt utifrån mängden resenärer.



Motorcyklister utgör en liten del av Stockholms trafik. Den senaste Miljöbarometern till exempel pekar på att andel motorcyklister står för mindre än 1 procent av alla pendlingsresor i Stockholm¹.

I januari 2012 permanentades ett stort försök med att tillåta MC i bussfiler i London. Studien visar på en svag ökning av olyckor i samband med försöket. Det är dock svårt att jämföra de kollektivkörfält som ingick i försöket i London med de i Stockholm eftersom hastighetsgränsen skiljer sig mycket (46 km/h i London jämfört med 70 – 90km/h på det statliga vägnätet i Stockholm).

Kollektivkörfält i Stockholm är genomgående i trafikplatser vilket kan leda till vävningsproblematik för trafik som ska av eller på motorväg. Här finns en påtaglig risk för interaktioner i relativt höga hastigheter. Majoriteten av antalet olyckor eller incidenter i Londonförsöket var vävningsrelaterade.

Bussar som använder kollektivkörfält idag gör detta när trafiken är så tät att reshastigheten blir låg. Eftersom kollektivkörfälten ofta är begränsade i bredd måste bussen hålla en relativt låg hastighet i kollektivkörfälten. Detta innebär att interaktioner mellan bilar och bussar i vävningsituationer sker i relativt låga hastigheter.

Framkomligheten för trafiken i London förbättrades något för motorcyklister, för övriga fordon var den oförändrad. Den totala förbättringen i transportsystem var i storleksordningen ett par promille och då endast för motorcyklister.

Kontorets inställning är att motorcyklar inte bör tillåtas på E18.20, främst av trafiksäkerhetsskäl. Detta understryks av de utvärderingar som gjorts i London.

Mattias Lundberg
Avdelningschef

¹ Miljöbarometern 2010 (Stockholms stad) . Andel som svarade ”annat” till frågan: Vilket/vilka färdmedel använder du oftast när du åker mellan bostaden och arbetet/skolan?