

Enligt sändlista

Klagande:Sveriges MotorCyklister
Sveriges MotorCyklister Stockholm**Överklagande av Länsstyrelsens i Stockholms
län beslut den 10 april 2013 om lokala
trafikföreskrifter****Transportstyrelsens beslut**

Transportstyrelsen avslår överklagandet.

Redogörelse för ärendet

Intresseorganisationerna Sveriges MotorCyklister och Sveriges MotorCyklister Stockholm, båda betecknas nedan SMC, har överklagat Länsstyrelsens i Stockholms län beslut den 10 april 2013 med diarienummer 2581-28325-2012 (bilaga) att avslå organisationernas begäran om att motorcykel ska tillåtas trafikera körfält eller körbanor för fordon i linjetrafik m fl på väg E18.20 Roslagsvägen, Stockholms kommun.

Till stöd för överklagandet anføres bland annat följande.

”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 trafiksäkerhetshänseende 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 vägrenarna 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.”

Skäl för beslut

Särskilda trafikregler får meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng, enligt 10 kapitlet 1 § trafikförordningen. Enligt 10 kapitlet 1 § 5 får de särskilda trafikreglerna gälla att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl. I 8 kapitlet 2 § trafikförordningen (1998:1276) anges att i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. får endast fordon i linjetrafik föras samt, om körfältet eller körbanan är beläget till höger i färdriktningen, cykel och moped klass II. Enligt 10 kapitlet 1 § 8 får den särskilda trafikregeln gälla avvikelse meddelas från bestämmelserna om körfält för fordon i linjetrafik m.fl.

Lokala trafikföreskrifter om körfält för fordon i linjetrafik m.fl. märks ut, enligt 10 § vägmärkesförordningen (2007:90) med påbudsmärkena D10 *påbudet körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl.* och, om det inte ändå klart framgår att körfältet upphör, med D11 *slut på påbjuden bana, körfält, väg eller led.* Av vägmärkesförordningens närmare föreskrifter till märke D10 följer bland annat att märket även anger att fordon som anges i 8 kapitlet 2 § trafikförordningen får använda körfältet eller körbanan, om inte annat anges på en tilläggstavla. Om andra fordon tillåts trafikera körfältet eller körbanan anges det på en tilläggstavla.

Transportstyrelsen bedömer att framkomligheten och även trafiksäkerheten i allmänhet kan öka för den som får föra sitt fordon i ett körfält eller på en körbana där endast ett fåtal fordon får föras. Detta kan antas gälla oberoende typ av fordon som får färdas i ett sådant körfält eller på sådan körbana. Att framkomligheten och även trafiksäkerheten kan öka för den som framför en motorcykel kan således inte i sig anses utgöra tillräckliga skäl till att meddela föreskrifter med de i ärendet aktuella särskilda trafikreglerna på den aktuella sträckan.

Med uppräknningen av trafikantgrupper och fordonsslag i trafikförordningen respektive vägmärkesförordningen har regeringen sannolikt haft för avsikt att ange en grupp vars framkomlighet normalt kan vara lämplig att prioritera genom lokala trafikföreskrifter om körfält för fordon i linjetrafik m.fl. Transportstyrelsen anser att de trafikantkategorier som, utöver de i trafikförordningen nämnda, kan tänkas tillåtas trafikera körfält för fordon i linjetrafik m.fl. bör vara sådana som kompletterar linjetrafiken.

Transportstyrelsen anser att motorcyklar inte kan anses utgöra ett komplement till linjetrafiken och att det inte finns skäl att på den i ärendet aktuella sträckan prioritera motorcyklars framkomlighet.

Mot bakgrund av ovanstående ska därför överklagandet avslås. Transportstyrelsen kan i övrigt inte kommentera ärenden där Styrelsen inte varit beslutande.

Överklagande

Transportstyrelsens beslut får inte överklagas, enligt 15 kapitlet 1 § trafikförordningen.

Beslut i detta ärende har fattats av chefen för trafik och infrastruktur Ann Heljeback Nilsson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog verksamhetsjuristen Björn Arrias och utredaren Lena Martell, den senare föredragande.



Ann Heljeback Nilsson

Bilaga: Länsstyrelsens beslut 2013-04-10

Sändlista:

Sveriges MotorCyklister, Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

SMC Stockholm, Skansbacken 4, 120 30 Stockholm