



OM MC-ANVÄNDNING I STOCKHOLM – ENKÄTSTUDIE AUGUSTI 2015

Maria Nordqvist, Sveriges MotorCyklister, SMC
Hans-Ove Görtz, SMC Stockholm

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|--|----|
| Sammanfattning | 3 |
| Bakgrund | 3 |
| Metod och material | 3 |
| Frågeformulärets innehåll | 4 |
| Fakta om de svarande | 4 |
| MC-användning i Stockholmsområdet | 6 |
| Årlig körsträcka | 6 |
| Deltagande i fortbildning | 7 |
| Val av färdstätt | 9 |
| Användningsområde för motorcykeln | 9 |
| Pendling med motorcykel i Stockholm | 10 |
| Trafiksäkerhet för motorcyklister i Stockholm | 11 |
| Trafikrytm | 11 |
| Bristande uppmärksamhet mot motorcyklister | 11 |
| MC-körning i bussfil | 13 |
| Underhåll av gator och vägar | 15 |
| Viktigaste trafiksäkerhetsåtgärd för MC i Stockholm | 16 |
| Behov av MC-parkering i Stockholms län | 17 |
| Diskussion, slutsatser och förslag | 19 |
| Källförteckning | 19 |
| Bilaga 1. Hemkommun för de svarande | 20 |
| Bilaga 2. MC-märken bland de svarande | 21 |
| Bilaga 3. Önskemål om bussfiler | 21 |
| Bilaga 4. Önskemål om MC-parkering | 22 |

SAMMANFATTNING

Motorcyklister är en oskyddad trafikantgrupp som färdas på vägar och gator anpassade utifrån de som färdas i personbil. Även om dödstalen sjunker ökar de oskyddade trafikanternas andel av dödsolyckorna, eftersom antalet omkomna i bil minskar betydligt snabbare. Motorcyklister omfattas av Nollvisionen och ansvaret för att nå etappmålen är delat mellan brukare och systemutformarna.

Användningen av motorcykel har aldrig studerats i Stockholm. Motorcyklisternas möjlighet att färdas i bussfil har inte utvärderats under de drygt 30 år det varit tillåtet. Ingen har efterlyst motorcyklisternas syn om hur trafiksäkerhet och framkomlighet kan förbättras i länet. SMC Stockholm efterlyser ett samarbete med länets kommuner och Trafikverket Region Stockholm.

Hittills har få insatser gjorts för att öka säkerheten för motorcyklister i Stockholm. Det mest synbara är möjligheten att få köra motorcykel i bussfil. Alla försök att få köra motorcykel i fler bussfiler har avslagits. Hösten 2012 förbjöds motorcyklar i en bussfil efter 30 år, utan någon information eller remissförfarande med brukarna. Av enkäten framgår tydligt att körning i bussfiler är en viktig trafiksäkerhetsåtgärd. Motorcyklisterna upplever att det ökar motorcyklisternas säkerhet. Förklaringen finns sannolikt i att fyra av fem varit nära en kollision det senaste året och lika hög andel har en eller flera gånger blivit trängd av andra trafikanter.

Förvånansvärt många, 16,5 procent, har varit med om en olycka det senaste året på grund av bristande underhåll. Därför är det inte någon överraskning att förbättrat underhåll för ökad friktion rankas allra högst som åtgärd för förbättrad trafiksäkerhet.

Den ökade användningen av motorcyklar och moped klass I för att pendla till city har lett till ett ökat behov av MC-parkeringar. Många har lämnat förslag på gator där platser saknas. Men efterlyser också insatser från parkeringsvakter mot tre- och fyrhjuliga motorcyklar som parkerar på MC-parkering avsedd för tvåhjulig MC och moped klass I.

SMC Stockholm efterlyser ett samarbete med Trafikverket Region Stockholm och kommunerna i länet.

BAKGRUND

Motorcyklister är en oskyddad trafikantgrupp som färdas på vägar och gator anpassade utifrån de som färdas i personbil. Motorcyklister är överrepresenterade i olyckor i tätort och i korsningsolyckor (1). Motorcyklister är också överrepresenterade i olyckor med räcken (2). Motorcyklister omfattas av Nollvisionen. De högt satta etappmålen avseende en halvering av antalet dödade och en reducering av allvarligt skadade gäller även förare och passagerare på motorcykel. Ansvaret för att nå målet är delat mellan brukare och systemutformarna.

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC och distriktsorganisationen SMC Stockholm har under många år arbetat för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för motorcyklister som bor och kör i Stockholms län. Några synbara resultat är mängder av avgiftsfria MC-parkeringar i Stockholm och möjlighet att köra i kollektivkörfält, bussfiler, med motorcykel.

Motorcyklar glöms tyvärr ofta bort då infrastruktur planeras och i samband med drift och underhållsarbete. 100 miljarder ska satsas på bättre framkomlighet i Stockholmsregionen under tio år. Drygt hälften ska gå till bättre kollektivtrafik. Det är okänt hur mycket av satsningen som avsatts för ökad MC-säkerhet och vilka åtgärder det handlar om.

Under de senaste åren har SMC och SMC Stockholm har efterlyst en utvärdering om trafiksäkerhets- och framkomlighetsvinster vid användning av motorcykel i bussfiler i Stockholm. Organisationerna har också påtalat behovet av att inkludera motoriserade tvåhjulingar i framkomlighetsstrategin för Stockholms län. Ingen utvärdering har gjorts under de drygt 30 år det varit tillåtet att köra MC i bussfiler i Stockholm. Möjligheten att köra i bussfil ses som en mycket viktig trafiksäkerhetsåtgärd av motorcyklister som kör MC in och ut ur city.

Därför har SMC och SMC Stockholm i samarbete med Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, genomfört en enkätstudie juni-augusti 2015 som bland annat berör frågan om MC i bussfil men även andra frågor om MC-användning och säkerhet i Stockholms län. Studien finansieras av SMC och SMC Stockholm.

Metod och material

Studien har genomförts som en webbaserad undersökning bland motorcyklister. Inbjudan att delta publicerades på SMC:s hemsida, på SMC Stockholms hemsida samt på organisationernas Facebook-sidor. Inbjudna var de som kör motorcykel i Stockholms län. Även de som pendlade från grannlänerna till och från

Stockholm uppmanades att svara. Enkäten var öppen 26 juni-15 augusti, vilket är knappt två månader under semesterperioden. Totalt svarade 1061 personer på enkäten. Frågor och svarsalternativ togs fram i samarbete med VTI. Svaren har bearbetats i dataprogrammet SPSS. VTI har tagit del av rapporten före publicering.

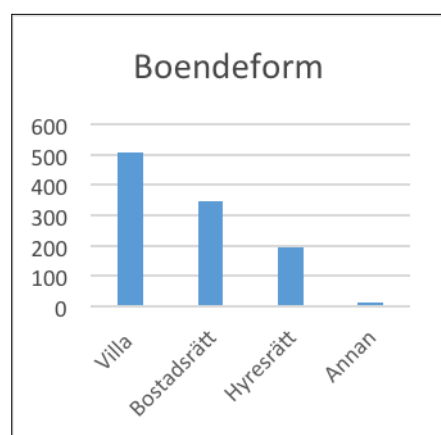
Frågeformulärets innehåll

Frågorna togs fram av författarna i samarbete med VTI. Valet av frågor gjordes för att få kunskap om hur motorcyklisterna i Stockholms län använder motorcykel, vilket fordon som används vid pendling, hur man ser på att köra MC i bussfil, behov av MC-parkering samt vad som ses som de viktigaste åtgärderna för att öka säkerheten för motorcyklisterna i Stockholm.

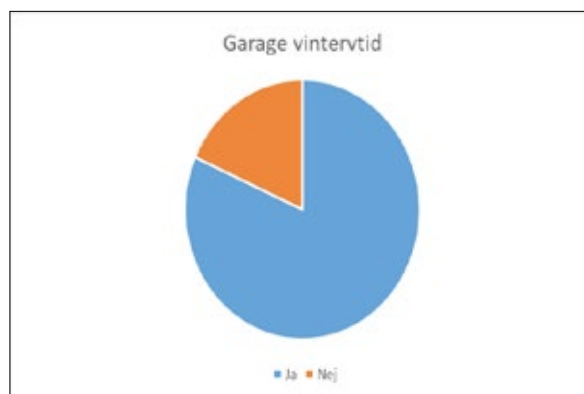
Fakta om de som svarat

1 061 personer besvarade enkäten, 967 män och 94 kvinnor. Könsfördelningen motsvarar ägarförhållande av motorcykel i Sverige. Av de som svarade var 865 personer, 81,5 procent, SMC-medlemmar.

Den 30 juni 2015 fanns 46 275 motorcyklar i trafik i Stockholms län. Samma datum fanns 12 396 SMC-medlemmar i Stockholms län vilket betyder att omkring 30 procent av alla MC-ägare i Stockholms län är SMC-anslutna. Den vanligaste boendeformen bland dem som svarade är villa, 48 procent. Majoriteten, 82 procent, har tillgång till MC-garage vintertid. Nästan 94 procent är bosatta i Stockholms län. Fördelning av svarande per kommun framgår av bilaga 1.

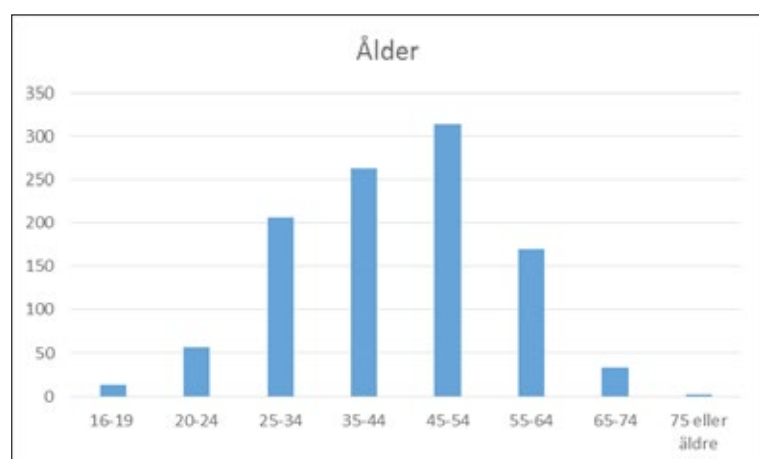


Figur 1: Boendeform



Figur 2: Garage vintertid

Hälften av dem som svarat är över 45 år, hälften är under 45 år. Den största gruppen är 45-54-åringarna.



Figur 3: Ålder

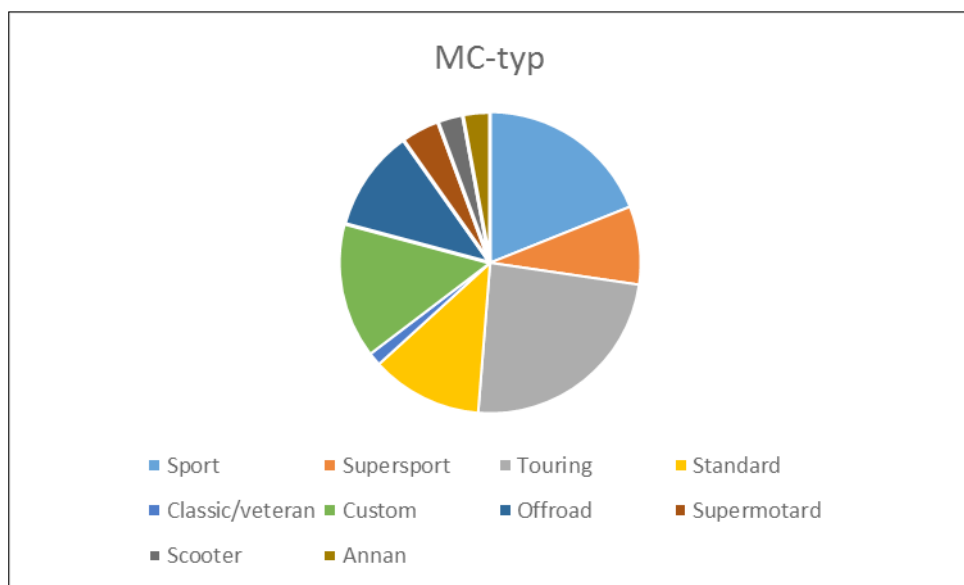
Alla som svarat på enkäten har körkort och samtliga har någon form av A-körkort (A1, A2 och/eller A). Utöver detta har majoriteten, drygt 96 procent, också B-behörighet på sitt körkort. 20 procent har körkort för tung lastbil, sju procent för buss och 15 procent för släp.

99 procent har tillgång till minst en motorcykel och 88 procent har även tillgång till bil. Det är fler som har tillgång till cykel, 62 procent, än ett periodkort för kollektivtrafik, 45 procent.



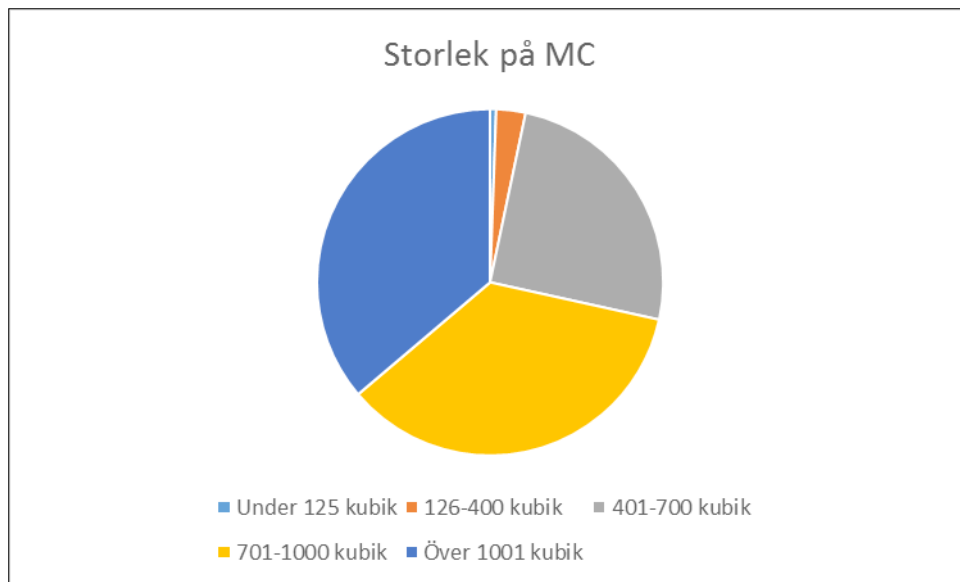
Figur 4. Tillgång till olika färdmedel

Av de svarande som har tillgång till motorcykel för att använda i trafik varierade antalet mellan en och tio stycken, medelantalet var 1,5. Den vanligaste MC-typen man äger är en touringmodell, följt av sport- eller customtyp. Det är stor skillnad jämfört med hela MC-beståndet i Sverige där custommodeller är vanligast följt av standardhojar (3). De tre vanligaste märkena är Yamaha, BMW och Honda. Antal och procentuell andel för samtliga framgår av bilaga 2.



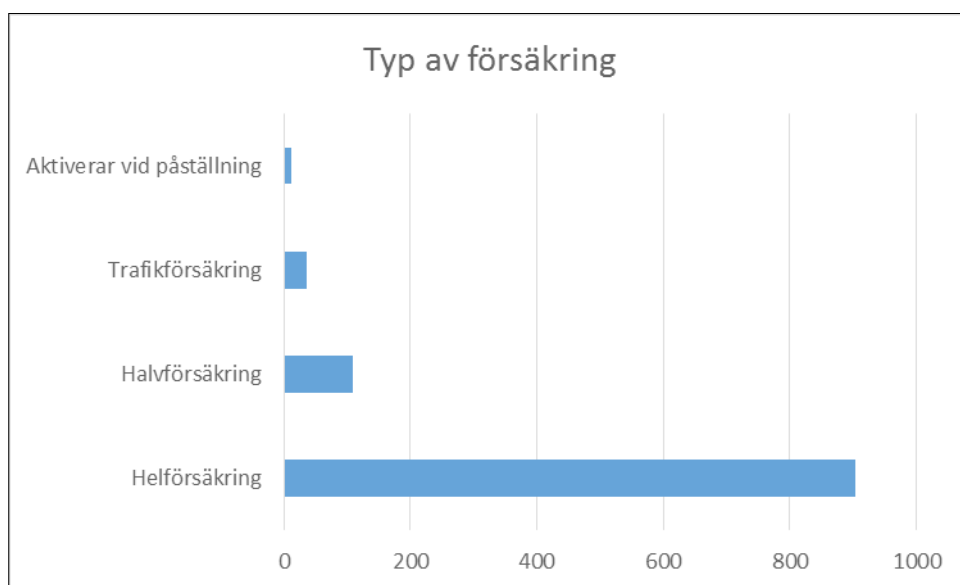
Figur 5: MC-typer

Motorcyklarna som används av motorcyklisterna i Stockholms län är precis som i resten av Sverige förhållandevis stora. Endast 3 procent har en cylindervolym under 400 kubik. Flest motorcyklar, 36 procent, är över 1001 kubik. 60,5 procent är mellan 401-1000 kubik.



Figur 6: Motorstorlek

Försäkringar är en fast kostnad för alla svenska MC-ägare. Försäkringspremierna är högre i Stockholm jämfört med många andra delar av Sverige. Trots detta har en överväldigande majoritet helförsäkring på motorcykeln. På frågan om kostnad för premien varierade svaren mellan 0 – 90 000 kronor per år. Snittkostnad för ett års MC-försäkring bland dem som svarade var 5 883 kronor.

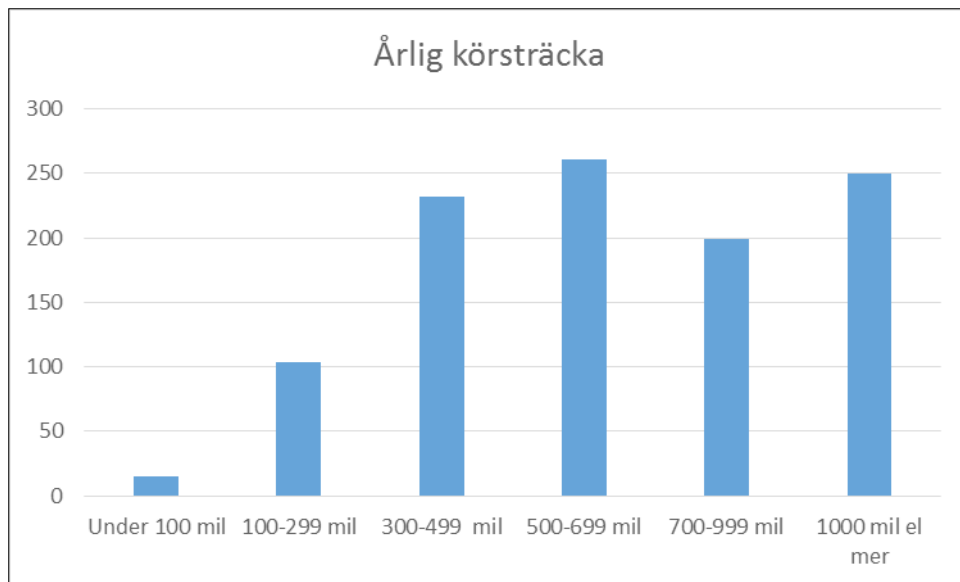


Figur 7: Typ av MC-försäkring

MC-ANVÄNDNING I STOCKHOLM

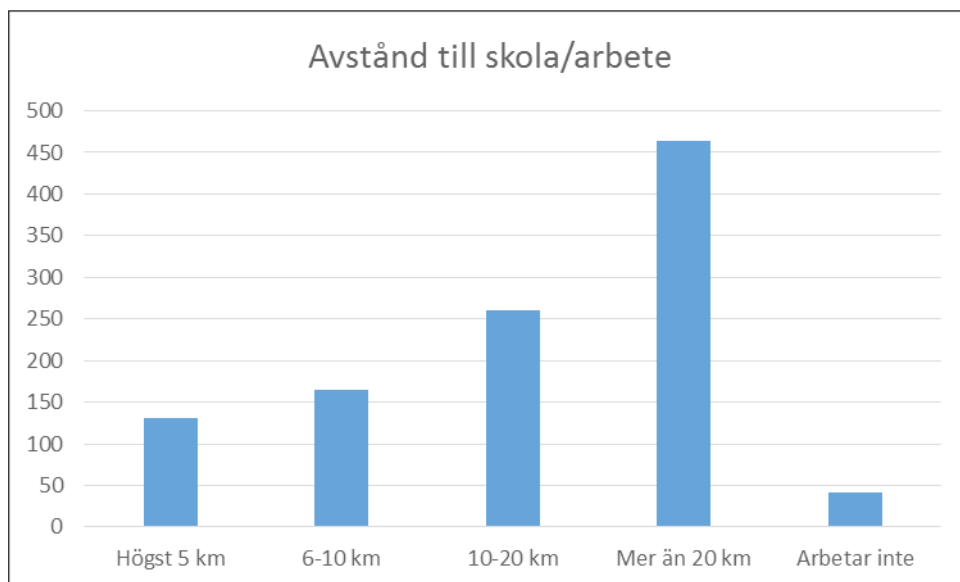
Årlig körsträcka

SCB presenterar varje år genomsnittlig körsträcka för alla fordonsslag i Sverige vilket baseras på statistik från kontrollbesiktning. För motorcykel var den senaste mätta genomsnittssträckan 2013 198 mil per år (4). De som besvarat enkäten kör därmed betydligt längre sträckor per år på MC. Två tredjedelar kör 500 mil eller mer varje år på motorcykel.



Figur 8: Årlig körsträcka

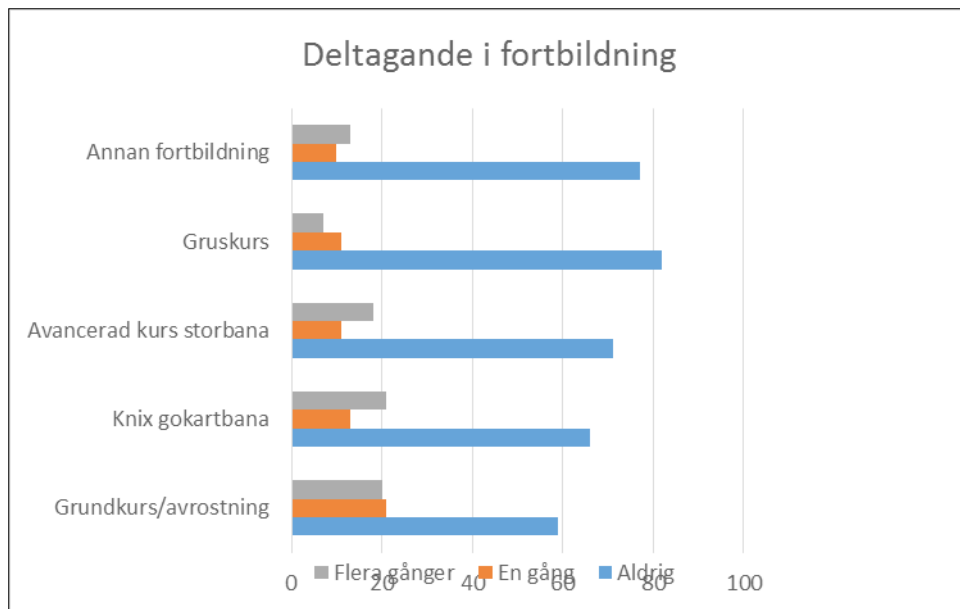
En frågade rörde avstånd till arbetet. De flesta har mer än 20 kilometer till arbetet.



Figur 9. Avstånd till arbete/skola

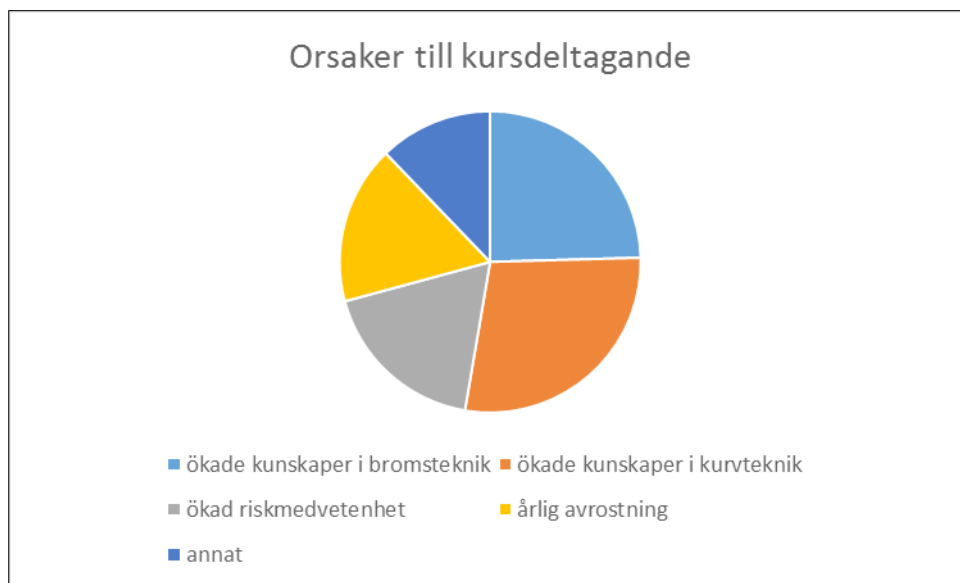
Deltagande i fortbildning

Alla som svarat har som tidigare nämnts MC-körkort. Det är relativt vanligt bland motorcyklister att delta i olika typer av fortbildning. SMC Stockholm har under många år erbjudit kurser för motorcyklister i länet. Den vanligaste typen av fortbildning man deltagit är grundkurs/traditionell avrostning, följt av Knix på gokartbana. Minst deltagande har varit på gruskurs. Värt att notera att de som deltar i fortbildning oftare gör det flera gånger och inte endast deltar vid ett tillfälle.



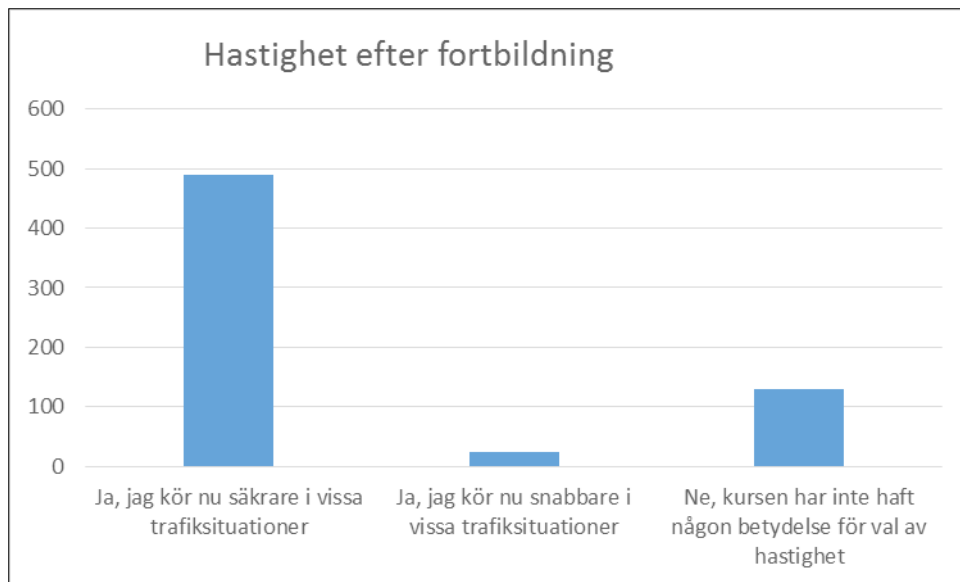
Figur 10. Deltagande i fortbildning

På frågan om varför man deltagit i fortbildning kunde flera svarsalternativ anges. Vanligaste orsaken var att få ökade kunskaper i kurvteknik följt av ökade kunskaper i bromsteknik och ökad riskmedvetenhet. Minst vanliga orsaken var att delta i en årlig avrostning.



Figur 11. Orsak till deltagande i MC-fortbildning

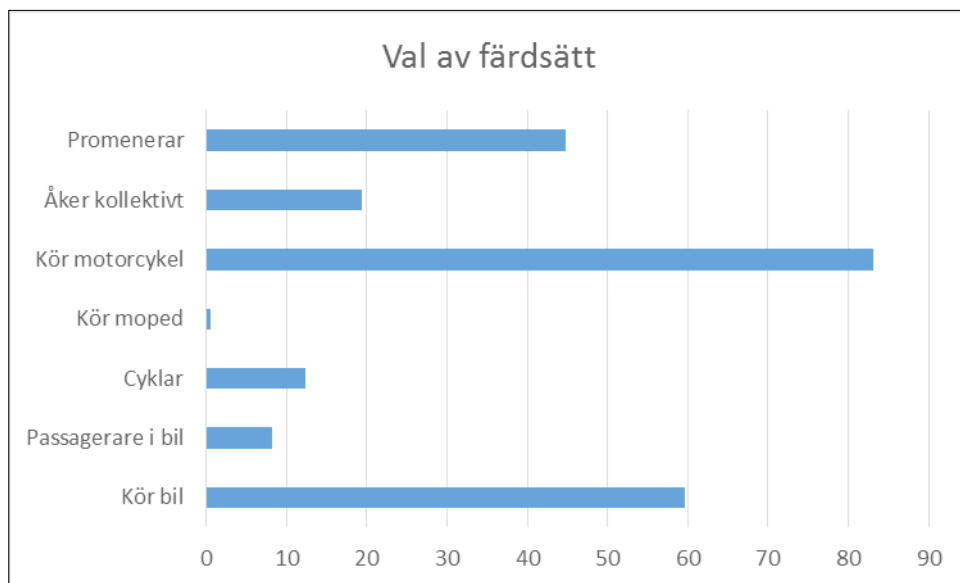
En vanlig invändning mot MC-fortbildning är att deltagandet endast ger MC-förarna kunskaper att köra fortare. SMC frågade därför om hur hastigheten förändrats efter fortbildning. Frågan besvarades av 644 personer. Knappt fyra procent ansåg att man kör snabbare i vissa trafiksituationer medan drygt 76 procent svarade att man kör säkrare i vissa trafiksituationer efter fortbildning. En femtedel ansåg att kursen inte haft någon betydelse för hastigheten.



Figur 12. Hastighet efter fortbildning

Val av färdssätt

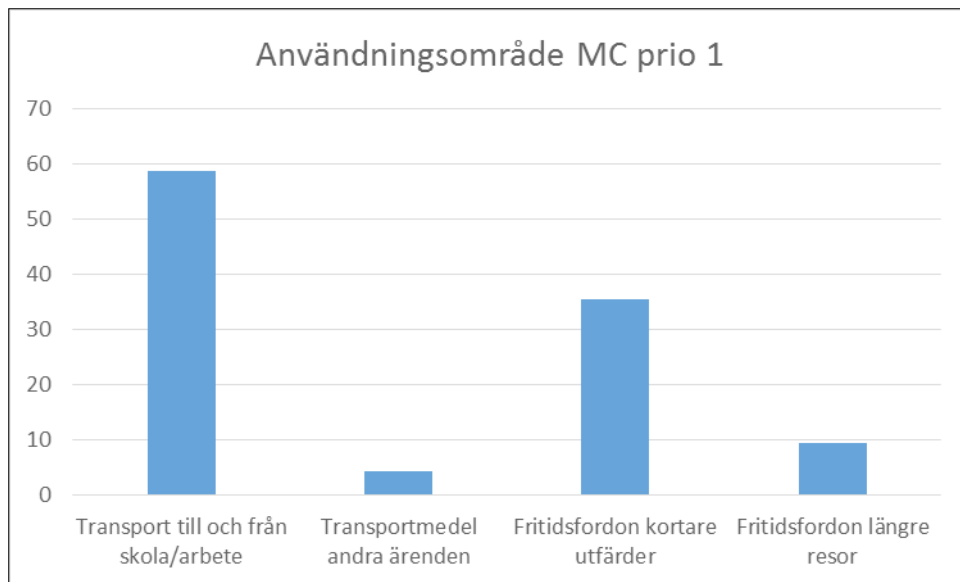
De svarande fick rangordna hur man skulle använda sju färdssätt om man inte behöver ta hänsyn till väder eller säsong under en typisk vecka. Färdssätten rangordnades mellan 1-7. I figur 12 nedan redovisas de som rangordnat respektive färdssätt högst, som 1 och 2. Motorcykel är det färdmedel man helst använder om man inte behöver ta hänsyn till väder eller säsong under en typisk vecka. Det svarade 83 procent jämfört med knappt 60 procent för bil. Minst vanligt fordon i övrigt är moped. Fler väljer att promenera jämfört med att cykla. Knappt 20 procent väljer kollektivtrafik i första hand.



Figur 13. Val av färdssätt

Användningsområde för motorcykeln

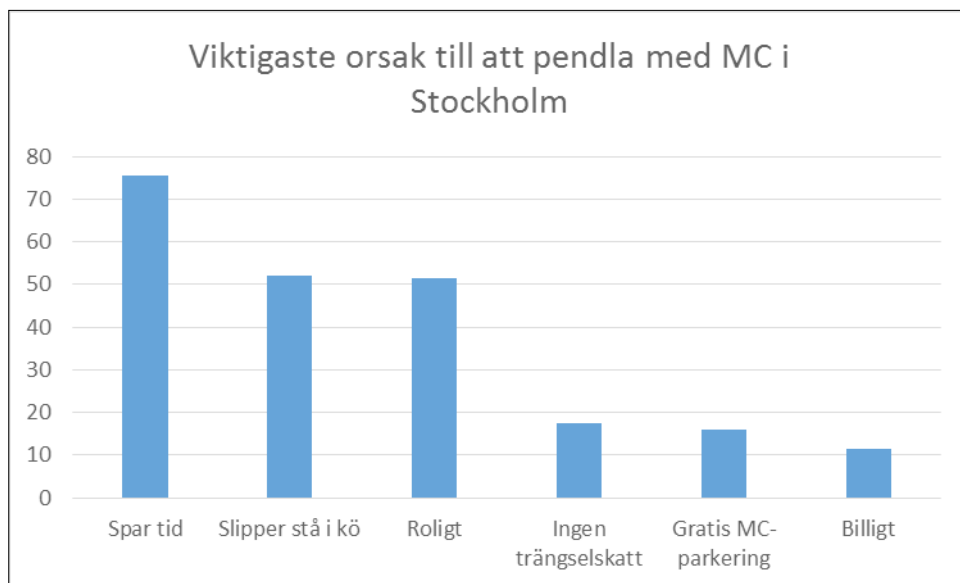
De svarande fick rangordna olika alternativ för hur man använder motorcykeln. En etta var det vanligaste och en fyra ovanligast. I figur 13 nedan återges hur många som har rankat respektive område som nummer 1. Det vanligaste användningsområdet av motorcykeln bland de svarande är att pendla till skola och arbete följt av att använda motorcykeln för kortare fritidsutflykter. Få använder motorcykeln primärt som transport för andra ärenden än pendling. Andelen som pendlar med motorcykel i Stockholmsområdet är betydligt högre jämfört med hela landet där cirka 35 procent i en studie 2010 uppgav att man pendlar med MC en eller flera gånger per vecka (5).



Figur 14. Användningsområde för motorcykeln

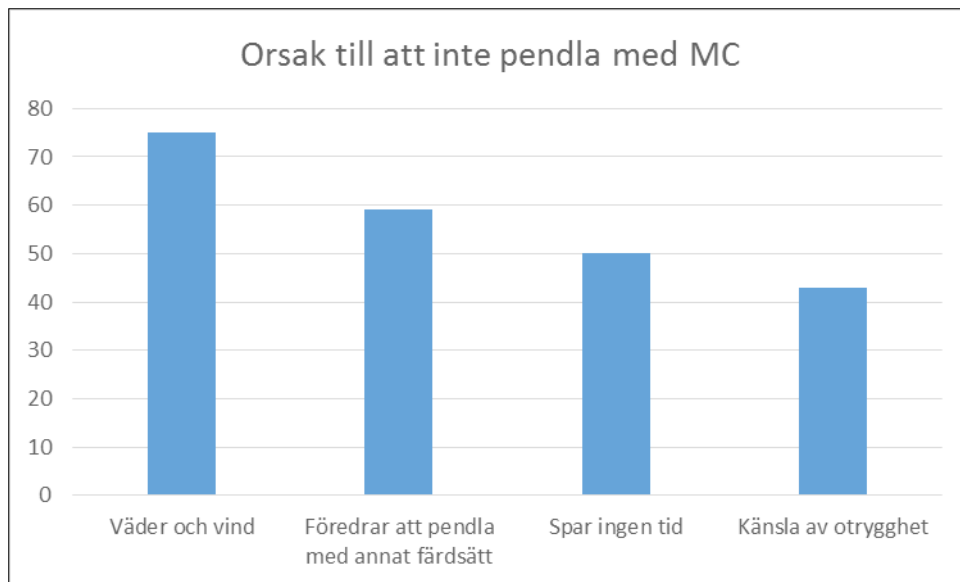
Pendling med motorcykel i Stockholm

En fråga rörde varför man pendlar med motorcykel i Stockholmsområdet. Svarande man nej fick den svarande gå vidare till nästa fråga. De viktigaste orsakerna till varför man pendlar med MC rangordnades från ett till sex där en etta var viktigast och en sexa minst viktigt. Figur 14 nedan visar hur många som rankat respektive alternativ som ett och två. Den visar att viktigast är att man sparar tid, följt av att man slipper stå i kö vilket också är en form av tidsbesparing. Att det är roligt är också en viktig orsak. Ekonomiska orsaker som gratis parkering, befrielse från trängselskatt är av mindre betydelse.



Figur 15. Orsak till pendling med MC

De som inte pendlar svarade på nästa fråga och rangordnade fyra alternativ från ett till fyra som orsak varför man inte pendlar med MC. I figur 15 redovisas rangordningen av alternativen. Den vanligaste orsaken till att man inte tar motorcykeln till jobbet är väder och vind. Många föredrar att pendla med annat färdssätt. Minst betydelse för att man inte pendlar med MC är känsla av otrygghet.



Figur 16. Orsak till att inte pendla med MC

TRAFIKSÄKERHET FÖR MOTORCYKLISTER I STOCKHOLM

Trafikrytm

Motorcyklister är säkerhetsmedvetna vilket fastställts i flera svenska studier (5, 6). En viktig faktor för trafiksäkerheten är hastighet, självklart gäller detta även Stockholms-området.

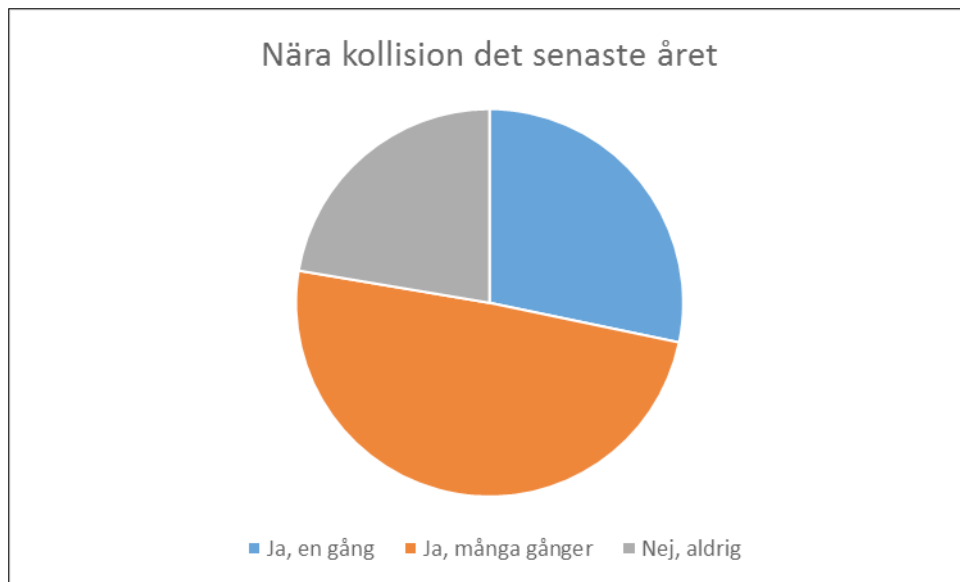
Trafikmiljön i Stockholms län skiljer sig från resten av Sverige i fråga om trafikmängd, trängsel, köer och komplicerade trafikmiljöer. På frågan om vilken hastighet man håller på motorcykel då trafikrytmen ligger över hastighetsgränsen när du kör motorcykel svarar majoriteten, 73 procent, att man fortsätter i samma fart även om den är för hög. Minst vanligt är att sakta in om man kör i en otillåten hastighet vilket tio procent svarat att man gör.



Figur 17. Trafikrytm och hastighet

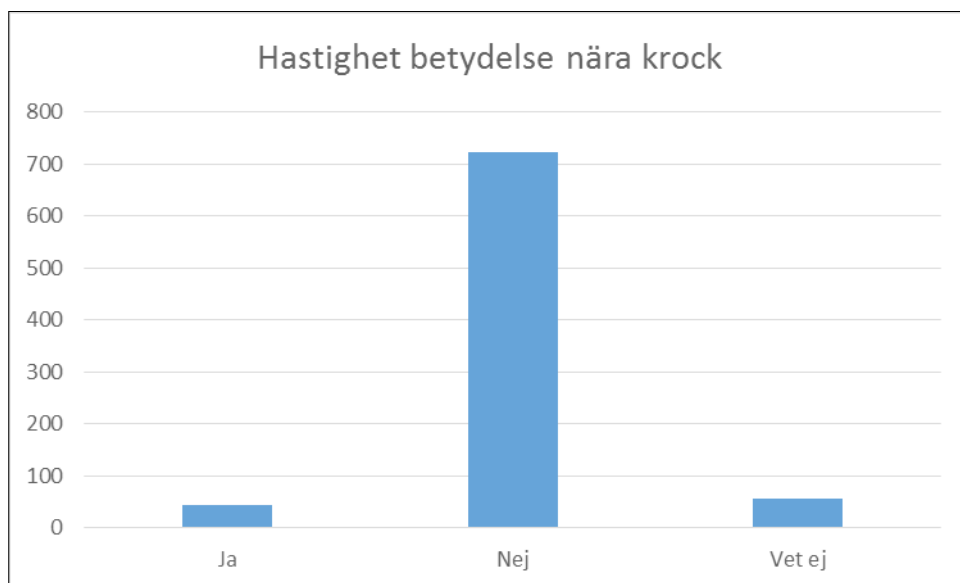
Bristande uppmärksamhet mot motorcyklister

Hela 78 procent har svarat att man varit nära att kollidera med ett annat fordon det senaste året då de kört motorcykel och där man upplevt att den andra trafikanten inte sett motorcyklisten. 47 procent har varit med om detta vid flera tillfällen. Det är en betydligt högre andel jämfört med en tidigare svensk studie där 56 procent varit nära en kollision det senaste året och av dem hade 29 procent upplevt detta flera gånger (6).



Figur 18. Nära kollision det senaste året

En följdfråga till om man varit nära en kollision var om man trodde att den egna hastigheten hade någon betydelse för att man inte uppmärksammades. 88 procent svarar nej på den frågan. Den andelen stämmer väl överens med en tidigare svensk studie där 84 procent svarade att hastigheten inte haft någon betydelse (6).



Figur 19. Hastighetens betydelse för nära kollision

Bristande uppmärksamhet kan också resultera i att man upplever att man blir trängd i en kö av andra trafikanter. 77 procent har svarat att man upplevt detta en eller flera gånger det senaste året. 60 procent har varit med om det flera gånger.

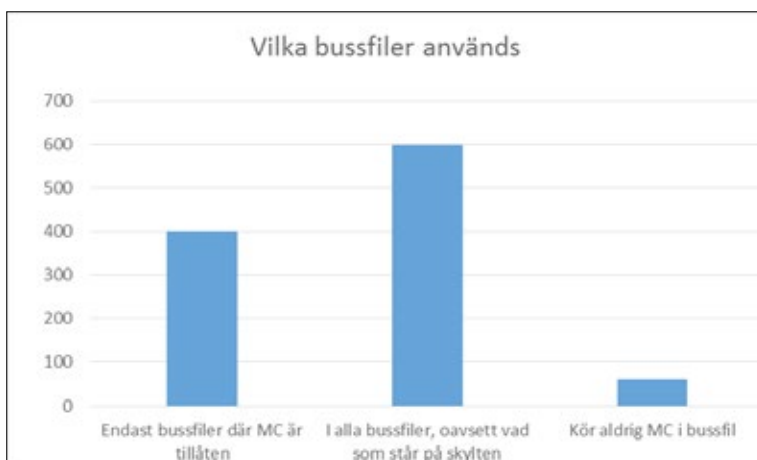


Figur 20. Nära att bli trängd i kö det senaste året



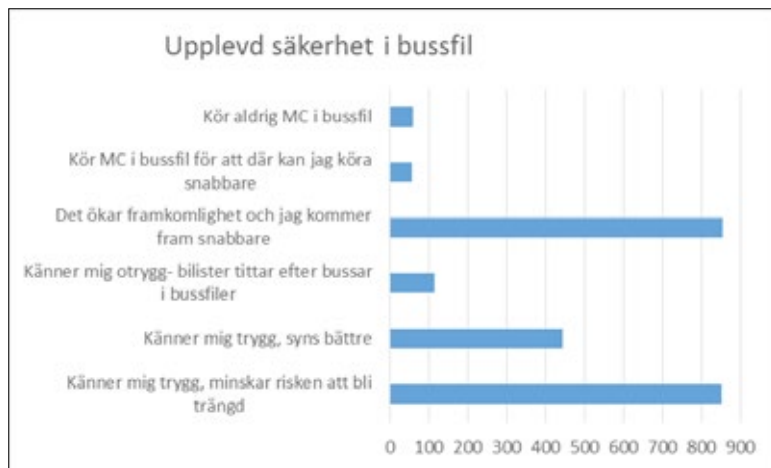
MC i bussfiler

Motorcyklar får framföras i vissa bussfiler i Stockholms län sedan mitten av 1980-talet. På frågan om vilka bussfiler man kör motorcykel i, svarade de flesta, 56 procent att man kör i alla bussfiler, oavsett vad som står på skylten. 38 procent kör bara i bussfiler där MC är tillåtna. Endast 5,7 procent kör aldrig motorcykel i bussfil.



Figur 21. I vilka bussfiler kör du MC

På frågan hur man upplever sin egen säkerhet i bussfil kunde flera svarsalternativ markeras. Trygghet är den viktigaste faktorn till varför man vill köra i bussfil. Få kör snabbare även om man ser positivt på ökad framkomlighet. Endast 58 av 1061 har svarat att man aldrig kör i bussfil.



Figur 22. Upplevd säkerhet i bussfil

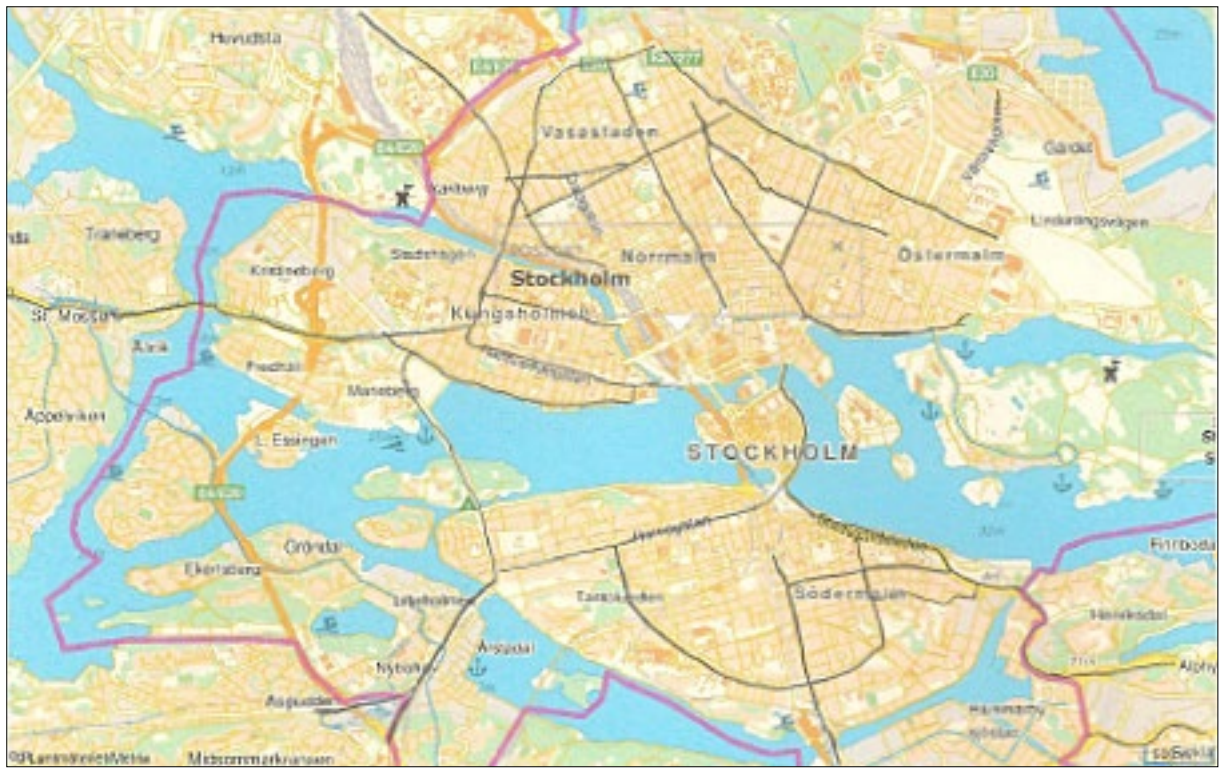
En överväldigande majoritet, 1012 av 1061, har svarat att det finns behov av att utöka bussfilerna där motorcykel får framföras. Endast sex personer har svarat att behov saknas. Vi bad de svarande om att ange var behov finns av att tillåta motorcyklar i bussfiler och fick många svar. Dessa har delats i två diagram, ett där sex eller fler önskat en väg/gata och ett fem eller färre önskat samma väg/gata. Figurerna återfinns i bilaga 3.

Väldigt många har lämnat kommentarer till frågan. Rent generellt är det vanligaste svaret att motorcyklar bör tillåtas i alla bussfiler vilket har flera fördelar. Det gör det enklare för alla trafikanter att följa trafikreglerna. Det ger en ökad handlingsberedskap om alla trafikanter känner till att motorcyklar får köras i bussfiler. Det separerar trafikslag i viss mån och är därmed en självklar del av Nollvisionen. Det ger en signal om att samhället genom en medveten strategi satsar på minskad biltrafik och trängsel genom fördelar att använda tvåhjulig motorcykel.

Av kartorna nedan och bilaga 3 framgår i vilka bussfiler som motorcyklisterna i Stockholm anser att behovet är störst att använda. Det är in- och utfartsleder, pendlar-genomfartsgator och i Stockholms city. Man har också lämnat förslag om vilka tider som bussfilerna ska vara tillåtna för motorcykel (under högtrafiktiderna), vilken hastighet som ska råda i bussfilen samt att bussfiler med spår inte ska vara tillåtna för MC.



Figur 23. Väggar i Stockholms län där önskemål finns om att tillåta MC

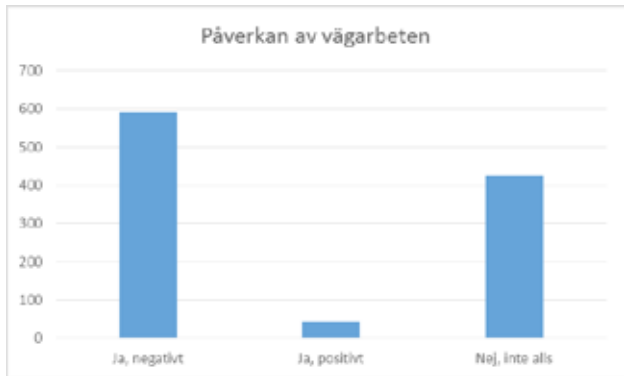


Figur 24. Vägar och gator i Stockholms stad där önskemål finns om att tillåta för MC



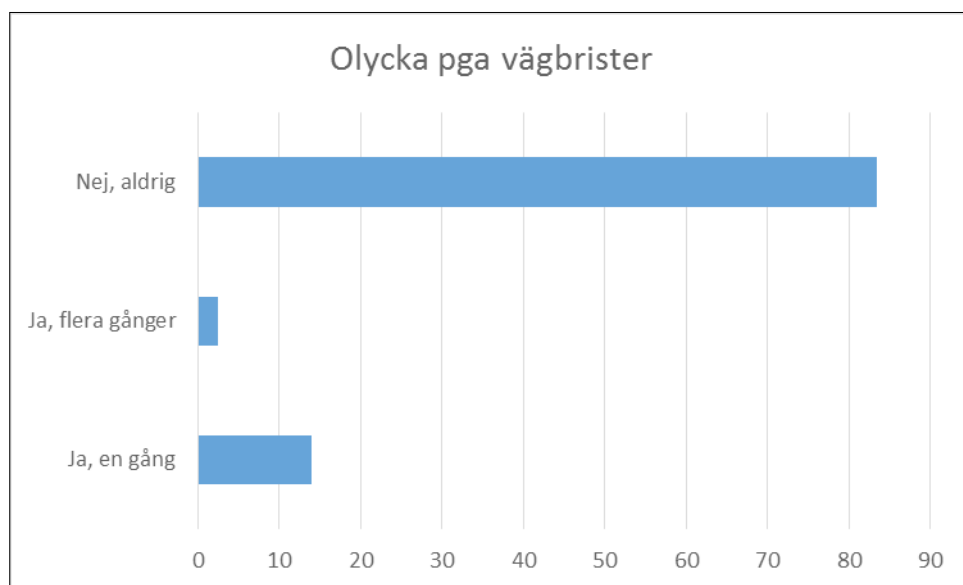
Underhåll av vägar och gator

Just nu pågår ett antal större vägarbeten i Stockholms län och det är något som en majoritet, 55 procent, upplever att man är negativt påverkade av.



Figur 25. Påverkan av vägarbeten

Vägarbeten kan betyda försämrad friktion, något som är viktigt för motorcyklister som oftast bara har två hjul på sitt fordon. 16,5 procent av de svarande hade varit med om en avåkning eller kollision det senaste året på grund av brister i vägmiljön, t ex halka, grus, spill eller liknande.

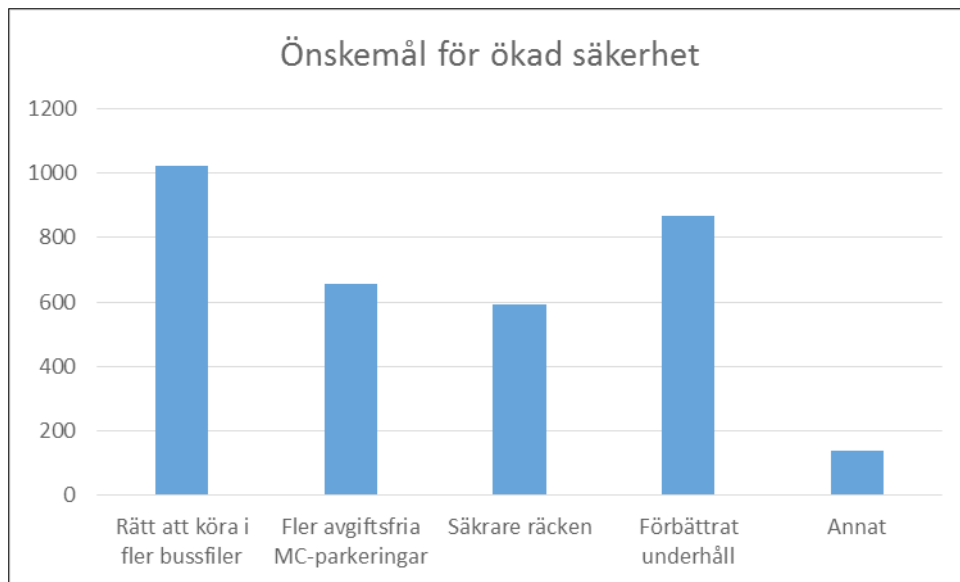


Figur 26. Olycka på grund av vägbrister



Viktigaste trafiksäkerhetsåtgärd i Stockholm

Vi frågade om vad som är den absolut viktigaste åtgärden för ökad trafiksäkerhet för motorcyklister i Stockholms län. I figur 27 redovisas önskemål baserad på fem olika alternativ. Flera alternativ var möjliga att fylla i.



Figur 27. Önskemål för ökad säkerhet

Väldigt många har lämnat förslag och synpunkter som vi delat in i olika områden. Absolut viktigast är förbättrat underhåll av gator och vägar. Det rör sig om att utveckla lagningsmetoder som inte lämnar löst grus på väg, att utveckla stödremсор som inte drar ut grus på väg, att följa regler om varningsskyltning och sopning, att förbjuda asfalt med dålig friktion, att snabba upp sanering av olja- och dieselspill, att använda brunnslock med bättre friktion, att använda friktionshöjande material på skyddsplåtar, att bredda körfält och att snabba upp vägarbeten.

Nästan lika många anser att det absolut viktigaste för motorcyklisterna i Stockholm är rätten att få köra i bussfil.

Att få bilister och andra trafikanter att uppmärksamma motorcyklister är också viktigt och många efterlyser krafttag för att få slut på mittfilskörningen. Säkrare räcken är viktigt. Ökad hänsyn och omdöme från både motorcyklister och andra trafikanter ses också som viktigt liksom att beivra prat i mobiltelefon. Hastighetsanpassning och bättre fordonsteknik har framförts av betydligt färre som viktigaste åtgärder för ökad säkerhet.



Figur 28. Viktigste trafiksäkerhetsåtgärd i Stockholm

Behov av MC-parkeringar i Stockholm

Många av de som svarat på enkäten använder motorcykel för att pendla till och från arbete och skola. SMC kontaktas av många motorcyklister angående MC-parkering. 75 procent anser att det finns behov av fler eller utökade MC-parkeringar i Stockholmsområdet. Tre procent anser att det finns tillräckligt med MC-parkeringar idag. Många påtalar att antalet användare av MC och moped ökat men att MC-parkeringarna inte utökats i samma takt. Många ber kommunens tjänstemän eller parkeringsvakter att inventera MC-parkeringarna för att få kännedom om behovet. Samtidigt kan de bötfälla de fordon som felparkerar där.



Utöver synpunkter på var det finns behov av MC-parkering har många lämnat synpunkter generellt i frågan. Några exempel är: att alla kommuner i Stockholms län har enhetliga regler för MC-parkering, att det finns MC-parkering i varje P-hus, att befintliga MC-parkeringar utökas, att datumperioden för MC-parkeringarna förlängs, att det skapas en stor MC-parkering per stadsdel i innerstadensamt att man skapar fler små MC-parkeringar där 1-3 motorcyklar får plats och inga trehjulingar.

Man efterlyser MC-parkeringar vid specifika platser som köpcentrum, sjukhus, stadsdelskontor, bibliotek, i alla kranscentrum, i anslutning till infartsparkeringar, vid flygplatser, högskolor samt på övervakade platser, till exempel nära polisstationer för att förebygga stölder.

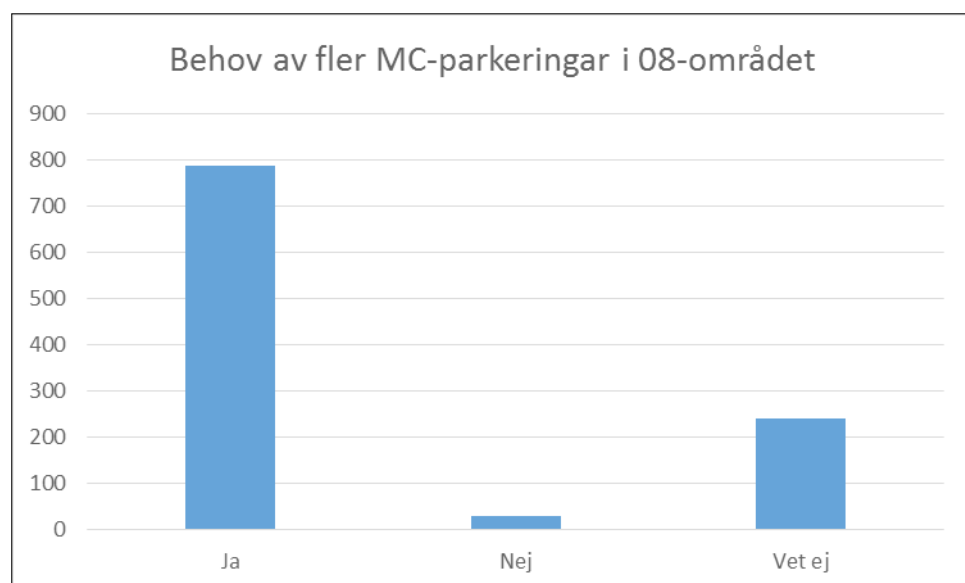
Av svaren framgår att det finns ett stort informationsbehov angående vilka som får parkera på MC-parkering. De används av mopeder klass II samt tre- och fyrehjuliga motorcyklar vilket gör att parkeringarna inte räcker till för dem de är avsedda för; tvåhjuliga motorcyklar och moped klass I. Information om varför MC-parkeringar byggs om till cykelhagar behövs också liksom om Stockholms stads P-app där alla MC-parkeringar finns markerade.

Många säger att det finns gott om MC-parkeringar i innerstaden men inte i närförorter, förorter och resten av länet. Ett antal svarande uppmanar kommunerna att tillämpa samma parkeringsregler för MC som gäller i Solna; "Alla förorter bör bära som Solna kommun: MC parkeras avgiftsfritt vinkelrätt mot trottoaren" och "Gör man som i Solna finns plats för MC mellan bilarna".

Flera tips om hur en MC-parkering bör vara har lämnats. Några exempel är att inte skapa MC-parkeringar där det lutar, att MC-parkeringar inrättas på gator med snedparkering i det triangulära utrymme som uppstår, att det finns ankare på MC-parkeringar där motorcykeln kan låsas fast,

Några rosar Stockholms kommun, "Stockholms stad ska ha en fjäder i hatten då de målade upp en MC-ruta på Ringvägen 127 efter ett mail om behov från mig. Nyligen dubblades MC-rutan på Ploggatan". Flera har svarat att Stockholms stad brukar vidta snabba åtgärder om behov av MC-parkeringar lämnas.

Många har lämnat synpunkter på kommuner, gator och platser där det finns behov av MC-parkeringar. Dessa finns i bilaga 4.



Figur 29. Behov av fler MC-parkeringar i Stockholmsområdet

DISKUSSION, SLUTSATSER OCH FÖRSLAG

Motorcyklisterna i Stockholm använder motorcykel för pendling i högre utsträckning än i övriga Sverige (5). De som svarar upplever att antalet som pendlar på MC och moped ökat eftersom MC-parkeringarna i innerstaden är fullsatta. Orsaken till att man kör motorcykel är tidsbesparing och att man slipper köa. Ett enkelt och billigt sätt att öka motorcyklisternas säkerhet i Stockholm, och i övriga större städer, är att tillåta motorcykel i bussfiler. Nästan alla MC-förare kör i bussfilerna, över hälften av de som svarat kör även i de filer där motorcykel inte är tillåten. Flera har svarat ”Jag kör i alla bussfiler. Min säkerhet är viktigare än eventuella böter” och ”skaderisken är högre för motorcyklisterna i köbildning jämfört med att köra i bussfil”.

De flesta anser att motorcyklar bör tillåtas i alla bussfiler i Stockholm och/eller hela landet, helt enkelt för att det ökar säkerheten om alla trafikanter känner till reglerna. Om man anger vägar är det in- och utfartslederna och de större pendlarvägarna som ses som de viktigaste. Ingen känner till problem med att dela bussfilerna med buss och taxi, tvärtom menar de flesta att det är mycket enklare för motorcyklar att dela utrymmet då man snabbt kan förflytta sig om behov uppstår.

Både SL eller polismyndigheten i Stockholm är positiva till att MC får framföras i bussfiler men denna inställning delas inte av väghållarna, Trafikverket, Stockholm stad och flera andra kommuner.

För SMC och SMC Stockholm är det självklart att man separerar oskyddade trafikanter där det är möjligt. Varför man inte genomför detta då det gäller motorcyklisterna är en gåta då det annars är en självklar del av Nollvisionen. Att tillåta motorcyklar i bussfiler skulle vara en viktig markering för MC-förarna. Det skulle också vara en signal att samhället, genom en medveten strategi, satsar på minskad biltrafik och trängsel genom fördelar att använda tvåhjulig motorcykel.

En hög andel, 16,5 procent, har varit med om minst en olycka det senaste året på grund av brister i underhåll. Här finns en rad områden med förbättringspotential; minimera förekomsten av grus på belagd väg, sopa bort löst grus efter lagningsarbeten, välja alternativa lagningsmetoder till snabellagning, varningsskylta innan grus är borta, förstärka stödremor, välja brunnslöck med hög friktion, välja skyddsplåtar med hög friktion, snabb sanering vid diesel- och oljespill och liknande. SMC Stockholm för gärna en dialog med länets kommuner om hur vägmiljön kan förbättras för dem som färdas på tvåhjulig motorcykel och moped. Det kan även röra planering av nya gator och vägar, val av vägräcken samt utformning av korsningar och cirkulationsplatser där motorcyklisterna är överrepresenterade i olyckor (1).

SMC Stockholm kan peka ut platser på befintliga vägar där vägmiljön kan förbättras för ökad MC-säkerhet. STRADA ger också viktig information i fråga om var MC-olyckorna sker i Stockholms län.

Många önskar kampanjer för ökad blinkersanvändning, mot mobiltelefonprat i bilen samt för att uppmärksamma övriga trafikanter på motorcyklisterna. Även här har sannolikt den mycket höga andelen av de svarande som nästan krockat och blivit trängda det senaste året stor betydelse. SMC och SMC Stockholm samarbetar gärna med Trafikverket Region Stockholm och kommunerna i denna fråga. SMC har mängder av material inom ramen för kampanjen ”Se Oss” som kan ge Trafikverket och kommunerna värdefulla tips.

KÄLLFÖRTECKNING

1. Skadade motorcyklisterna – en analys av var i vägnätet som motorcyklisterna skadas och skadornas svårhetsgrad, Forsman och Vadeby, VTI 2014
2. Definition av ett säkert räckvidd för motorcyklisterna, Fredriksson SVBRF, Nordqvist SMC och Wenäll VTI 2015
3. Riskfaktorer för motorcykelolycka med allvarlig personskada – en nationell kohortstudie, Michael Fored, 2013
4. Genomsnittlig årlig körsträcka, baserad på mätarställning vid kontrollbesiktning, SCB 2013
5. Undersökning om motorcyklisternas beteende och inställning till trafiksäkerhet, Gregersen NTF och Nordqvist SMC 2010
6. Undersökning om motorcyklisternas inställning till hastighet och acceptans av hastighetsgränser, Gregersen VTI och Nordqvist SMC 2013

Bilaga 1. Vilken kommun bodde svarande i?

| Kommun | Antal |
|--------------------------|--------------|
| Stockholms län | |
| Botkyrka | 37 |
| Danderyd | 9 |
| Ekerö | 17 |
| Haninge | 52 |
| Huddinge | 61 |
| Järfälla | 36 |
| Lidingö | 13 |
| Nacka | 37 |
| Norrtälje | 23 |
| Nykvarn | 3 |
| Nynäshamn | 14 |
| Salem | 15 |
| Sigtuna | 17 |
| Sollentuna | 34 |
| Solna | 30 |
| Stockholm | 372 |
| Sundbyberg | 20 |
| Södertälje | 24 |
| Tyresö | 25 |
| Täby | 38 |
| Upplands-Bro | 14 |
| Upplands Väsby | 21 |
| Vallentuna | 25 |
| Vaxholm | 10 |
| Värmdö | 25 |
| Österåker | 23 |
| Totalt | 995 |
| Uppsala län | |
| Bålsta | 1 |
| Enköping | 3 |
| Heby | 1 |
| Håbo | 4 |
| Knivsta | 4 |
| Uppsala | 17 |
| Totalt | 30 |
| Södermanlands län | |
| Eskilstuna | 1 |
| Gnesta | 2 |
| Katrineholm | 1 |
| Nyköping | 1 |
| Strängnäs | 6 |
| Totalt | 11 |
| Västmanlands län | |
| Kungsör | 1 |
| Västerås | 4 |
| Västmanland | 2 |
| Totalt | 7 |

Övriga

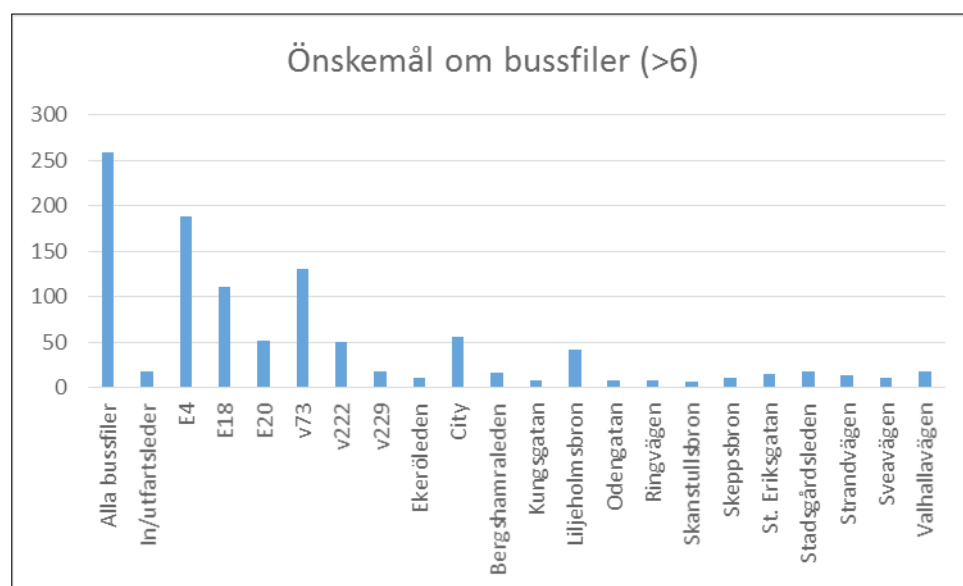
| | |
|-------------------------|-------------|
| Okänt/vet ej | 2 |
| Bor ej pendlingsavstånd | 7 |
| Saknas | 9 |
| Totalt | 18 |
| Totalt | 1061 |

Bilaga 2. Vilket märke har den motorcykel som de svarande använder mest

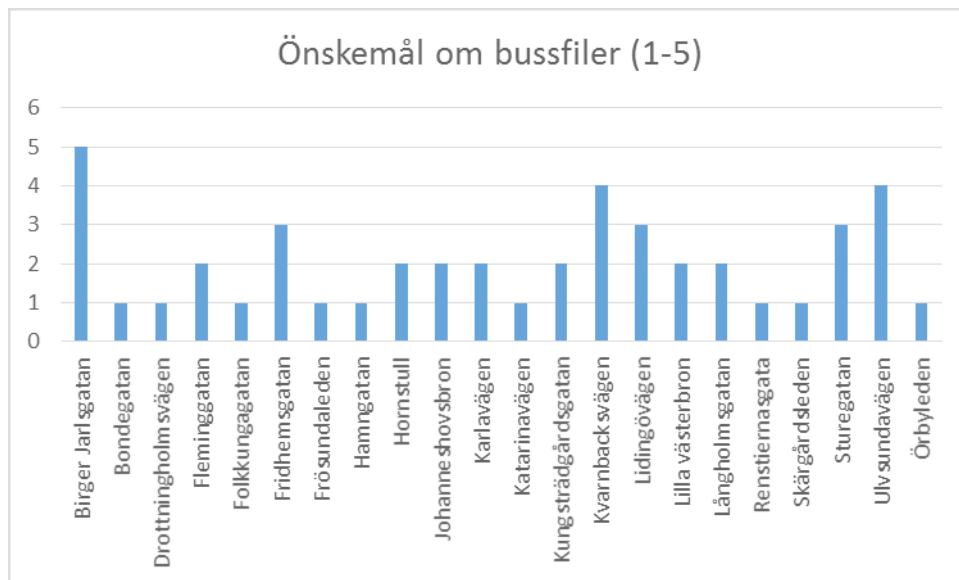
| Märke | Antal | Procent |
|-----------------|-------|---------|
| Aprilia | 24 | 2,3 |
| Baotian | 1 | 0,1 |
| BMW | 160 | 15,4 |
| Ducati | 51 | 4,9 |
| Harley Davidson | 76 | 7,3 |
| Honda | 167 | 16,0 |
| Husqvarna | 3 | 0,3 |
| Kawasaki | 106 | 10,2 |
| KTM | 48 | 4,6 |
| Kymco | 1 | 0,1 |
| Moto Guzzi | 4 | 0,4 |
| Piaggio | 6 | 0,6 |
| Suzuki | 112 | 10,7 |
| Triumph | 83 | 8,0 |
| Vespa | 6 | 0,6 |
| Yamaha | 175 | 16,9 |
| Annat märke | 19 | 1,8 |
| Total | 1042 | 100,0 |

Bilaga 3. Vägar och gator där MC bör tillåtas i bussfil

Vägar och gator där fler än sex föreslagit att motorcykel ska få framföras i bussfil. Det vanligaste svaret är att motorcykel ska få framföras i alla bussfiler, därefter kommer de stora infarterna till city och för att passera genom Stockholm.



Vägar och gator där fem eller färre angett samma svar återfinns i bilden nedan.



Bilaga 4. Önskemål om MC-parkeringar (om flera angett önskemål står antalet angivet med fet stil)

Stockholms kommun

Abrahamsberg

Ahlsellvägen

Alvik, Akalla, Husby

Appelbergsgatan

Arbetargatan

Anders Reimers väg (endast fem meter)

Banergatan och Banergatan 62 (ofta fullt med mopedbil)

Bergsgatan **-2 önskar MCP**

Birger Jarlsgatan **-9 önskar MCP** + vid Cafe Italiano.

Blasieholmen **-4 önskar MCP**

Birkagatan

Bromma, Brommaplan, Bromma Blocks

Centrum, city, innerstaden, innanför tullarna **-95 önskar MCP**

Centralen **-7 önskar MCP**

Dalagatan

Djurgården **-4 önskar MCP**

Drottninggatan **-2 önskar MCP** + Drottninggatan 108

Döbelsgatan

Erstagatan

Farsta Centrum

Fatbursgatan 14

Flemminggatan **-5 önskar MCP**

Frescati Hagväg 8

Folkungagatan 130 + Folkungagatan efter Renstiernas gata

Frejgatan

Fridhemsplan

Gamla stan **-8 önskar MCP**

Gjörwellsgatan (MC-parkering för liten)

Globenområdet **-3 önskar MCP**

Gotlandsgatan 46

Grev Turegatan **-2 önskar MCP**

Grindsgatan 37

Gröndals centrum, Gröndalsvägen 30 (mc parkerar på bilrutor idag vilket retar bilägarna)

Gustav Adolfs torg

Gärdet **-2 önskar MCP**
Götgatan **-4 önskar MCP**
Hagagatan
Hammarby sjöstad, Hovslagargatan
Hammarby fabriksområde
Hamngatan – **3 önskar MCP**
Hantverkaregatan **-2 önskar MCP**
Holländargatan **-2 önskar MCP**
Hornsgatan **-7 önskar MCP** + Hornsgatan 107
Hornsplans Centrum/Hornstull-2 önskar MCP
Hornsbergs strand **-2 önskar MCP**
Humlegårdsgatan
Hälsingegatan
Högbergsgatan
Hötorget **-5 önskar MCP**
Johannesfred
Kammakargatan
Kaptensgatan
Karlplan **-2 önskar MCP** + Karlplan 6
Karlavägen **-3 önskar MCP**
Karlbergsvägen
Katarinavägen (MC-parkering för liten)
Kista **-4 önskar MCP** , industriområdet, Mässan
Klarabergsviadukten **-5 önskar MCP**
Kronobergsgatan
Krukmakargatan
KTH Campus – **2 önskar MCP**
Kungsgatan **-13 önskar MCP**
Kungsbron **-3 önskar MCP** (MC-parkering vid WTC är oftast full)
Kungsholmen **-6 önskar MCP**
Kungsholms strand 119-105, 133, 143
Kungsholmsgatan **-6 önskar MCP**
Kungsstengatan/Drottninggatan **-2 önskar MCP**
Kungsträdgården (där togs en MC-parkering bort i sommar) **-7 önskar MCP**
Kungsträdgårdsgatan **-3 önskar MCP**
Liljeholmen-3 önskar MCP
Liljeholmstorget
Liljeholmens centrum **-5 önskar MCP** (mc parkerar på bilrutor idag vilket retar bilägarna)
Lindhagensgatan 112, Lindhagensgatan
Luntmakargatan (togs bort och behövs) **-3 önskar MCP**
Magnus Ladulåsgatan
Malmskillnadsgatan – **5 önskar MCP** + fler platser på Malmskillnadsgatan 23, 47, vid Gallerian
Mariatorget
Marievik **-2 önskar MCP**
Medborgarplatsen
Melongatan
Målargatan **-2 önskar MCP** (MC-parkering har delvis ersatts med cykelhagar, plats saknas för MC nu)
Mäster Samuelsgatan 23 + Mästers Samuels gatan **-4 önskar MCP**
Narvavägen
Norra Bantorget
Norra stationsgatan
Norrlandsgatan
Norrholm **-3 önskar MCP**
Norrmalms torg
Norrtull
Norra Djurgårdsstaden

Norra Vasastaden
Norr Mälarstrand – en MC-parkering på varje gata -**2 önskar MCP**
Odengatan-**7 önskar MCP**
Odenplan -**2 önskar MCP**
Olof Palmes gata-**8 önskar MCP**
Pipersgatan
Polhemsgatan -**3 önskar MCP**
Pontonjärsgatan
Regeringsgatan- **10 önskar MCP**
Ringvägen -**4 önskar MCP**
Riddargatan
Rosenlundsgatan, Södra station -**2 önskar MCP**+ Rosenlundsgatan 50
Rålambshovsparken
Rålambsvägen (mc-parkering för liten)
Rörstrandsgatan
Saltsjöqvarn-**2 önskar MCP**
Sergels torg -**3 önskar MCP**
Sibyllegatan
Sjöviksbacken 31
Skansen/Gröna Lund
Skanstull
Skogskyrkobrinken
Skärholmen
Sköntorpsvägen
Slottsbacken (flyttades, nu kan man knappt parkera utan att MCn välter)
Slussen -**4 önskar MCP**
Stockholms universitet (Kräffriket och Fysikum)
Stureplan -**2 önskar MCP**
S:t Eriksgatan -**3 önskar MCP**+ St Eriksgatan 52
St Göransgatan -**2 önskar MCP**+ nr 53
Strandvägen-**4 önskar MCP**+ Strandvägen 56
Sturegatan
Stureplan -**3 önskar MCP** + Stureplan 2
Sveaplan
Sveavägen-**27 önskar MCP**, nära Sergels torg, Sveavägen 167, Sveavägen 44 -**2 önskar MCP**, utanför Anchor
Syslomanngatan
Södermalm-**11 önskar MCP**
Tavastgatan 26
Tegeluddsvägen-**4 önskar MCP** , Tegeluddsvägen 31 (ofta fullt med mopedbil)
Tegnergatan -**2 önskar MCP**
Tele2 Arena
Tellusborgsvägen 69
Tomtebogatan
Torkel Knutsgatan -**5 önskar MCP**
Torsplan
Tulegatan 2
Valhallavägen-**5 önskar MCP**+ Valhallavägen 117
Wallingatan
Vanadisrondellens MC-parkering är för liten
Vanadisplan
Warfinges väg
Vasagatan-**13 önskar MCP**
Vasastan -**11 önskar MCP**
Wenströmsvägen
Vretenborgsvägen

Wolmar Yxkullsgatan
Värtavägen -**3 önskar MCP**
Värtahamnen
Västermalmsgallerian
Ynglingagatan -**2 önskar MCP**
Årsta – MC-parkeringar saknas -**3 önskar MCP**
Årstavägen
Östermalms torg och Östermalm -**8 önskar MCP**
Över hela Stockholm - **17 svarat detta**

Övriga kommuner i länet

Botkyrka kommun

Centrum

Tumba

Haninge kommun – Haninge

Huddinge kommun - Huddinge Centrum

Järfälla kommun

Järfälla

Jakobsbergs centrum

Riddarparkeringen

Barkarby handelsplats

Lidingö kommun - Lidingö Centrum

Nacka kommun

Finntorpsvägen 9

Nacka

Sickla

Solna kommun

Arenastaden -**3 önskar MCP**

Hela Solna

Solna C -**2 önskar MCP**

Förvaltarvägen

KS-området -**2 önskar MCP**

Troggatan, Solna strand

Sundbybergs kommun

MC-parkeringar saknas helt.

Ingen information om MC-parkering på hemsida eller via telefon.

Sundbybergs centrum -3 önskar MCP

Tillåt MC på samma sätt som trampcykel

Södertälje kommun

Södertälje har två parkeringar för totalt fem motorcyklar. För små parkeringar och för få.

Tyresö kommun – Tyresö

Upplands Väsby

MC-parkering saknas i allmänhet (bara bilparkering är tillåtet)

Österåkers kommun

Åkersberga -**2 önskar MCP**