

Till

SMC:s yttrande till Göteborgs Stads svar på remiss – Motion om att tillåta motorcyklar i kollektivkör-fältet.

Sveriges MotorCyklister, SMC, har tagit del av Göteborg stads yttranden och vi lämnar våra synpunkter på dessa handlingar och förslaget. Sammanfattningsvis konstaterar SMC att Trafikkontoret varken utgår från motorcyklisternas trafiksäkerhet eller från miljöargumentet i sitt yttrande. Det finns ingen statistisk eller fakta som ligger till grund för yttrandena. SMC håller med om att det inte är lämpligt att framföra MC i alla bussfiler men att kategoriskt neka möjligheten i alla bussfiler är inte förenligt med Nollvisionen.

Istället åberopar man olika problem som skulle kunna uppstå men aldrig uppstått i Stockholm eller andra städer och länder i världen där MC tillåts i bussfil:

- Att tillåta MC att få köra i kollektivkör-fält urholkar dess syfte
- Att få köra i kollektivkör-fält ökar motorcyklisternas framkomlighet men gagnar inte kollektivtrafikens trafiksäkerhet
- MC är inget alternativ/komplement till kollektivtrafik utifrån miljö- och hållbarhetsaspekter och en ökad framkomlighet.

Att tillåta MC att få köra i kollektivkör-fält urholkar inte dess syfte

Av 10 kap. 1 § p. 5 trafikförordningen (1998:1276) framgår att särskilda trafikregler får meddelas genom lokala trafikföreskrifter och får gälla att en viss körbana ska vara kör-fält eller körbana för fordon i linjetrafik m.m. Det har varit tillåtet att framföra MC i vissa kollektivkör-fält i Stockholm sedan början av 1980- talet. Detta har inte försämrat framkomligheten för andra trafikanter. Stockholms Lokaltrafik har i tidigare yttrande inte sett några hinder för detta. Liknande erfarenheter finns i mängder av städer i hela världen såsom London och alla städer i Norge. Dessutom har detta bidragit till ökad trafiksäkerhet bland motorcyklister varför samtliga försäkringsbolag ställer sig bakom SMCs begäran om att få köra MC i fler bussfiler. Att få köra MC i bussfil handlar i motorcyklisternas fall främst om att öka trafiksäkerhet genom att minska risken för att bli prejad, kollisioner i samband med filbyten och liknande. Även framkomligheten ökar vilket leder till minskade avgasemissioner och ökad komfort för motorcyklister som oavsett väder sitter oskyddade på sina fordon i heltäckande skyddsutrustning.

Att Stockholm Stad inte aktivt arbetar för att utöka möjligheten för motorcyklar att köra i kollektivkör-fältet i nuläget kan rimligen inte vara ett argument för Göteborg Stad att inte arbeta proaktivt med en egen långsiktig, lösningsorienterad och hållbar trafikplanering och trafiksäkerhet för motorcyklister. Ett visionärt angreppssätt hade varit att titta på Norge för att lära mer om hur framgångsrik denna lösning har varit för städer såsom Oslo eller, för ett svenskt exempel, Eskilstuna i Sverige. I Norge är MC tillåten i alla bussfiler genom deras motsvarighet till Trafikförordningen, utom där det är uttryckligen förbjudet.



Att få köra i kollektivkörfält ökar motorcyklarnas framkomlighet och gagnar kollektivtrafikens trafiksäkerhet

De olyckstyper man beskriver i remissvaret som skulle kunna ske har inte förekommit sedan 1980-talets början i Stockholm där MC får framföras. Det finns inte heller något underlag från andra länder som beskriver denna problemställning. Tvärtom ser varken försäkringsindustrin i Sverige, Polismyndigheten i Stockholm samt SL att det skulle ge ökad olycksrisk för andra trafikanter om MC får framföras i bussfil. Dessa argument är inte byggda på relevanta fakta och saknar statistisk grund.

Staden London konstaterar i sin årliga rapport om "Delivering the Mayor's Transport Strategy" att tillåta motorcyklar i samtliga bussfiler ger en uniformitet för passagerarna samt undviker förvirring och onödiga risker. Det innebär inga betydande säkerhetsproblem för andra utsatta trafikanter. Andra fördelar är kortare restider för motorcyklar och minskade koldioxidutsläpp. Det bidrar också till Vision Zero, som syftar till att eliminera dödsfall och allvarliga skador i trafiken. Tillsammans med minskningen av fordonsutsläpp är detta en nyckelpolitik i borgmästarens transportstrategi.

Med andra ord är det inte bara en vinst för trafiksäkerheten men även för miljön för en storstad som London som tillåter motorcykel att köra i bussfiler och som jobbar aktivt för att förbättra och öka effektiviteten för att förflytta sig i stadens alla delar.

Av 8 kap. 2 § p. 5 trafikförordningen (1998:1276) framgår att i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. får endast fordon i linjetrafik framföras samt, om körfältet eller körbanan är beläget till höger i färdriktningen, cykel och moped klass II. I Göteborg Stad är det tillåtet för cyklar och moped klass II att köra i kollektivtrafikkörfält om inte annat är skyltat. Utifrån de framförda argumenten i stadens yttranden skulle cyklar och moped klass II av säkerhetsskäl inte tillåtas köra i bussfilen överhuvudtaget, men så är inte fallet.

MC är ett komplement till kollektivtrafik utifrån miljö- och hållbarhetsaspekter och en ökad framkomlighet

I sitt remissvar nämnde Trafikkontoret att dagens antal och andel elmotorcyklar i Sverige fortfarande ligger på en låg nivå och därmed kommer det att dröja innan elmotorcyklar är dominerande i trafiken för att få en positiv vinst för miljön. I sin statistik rapporterar Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund att andelen nysålda eldrivna mopeder närmar sig 40 procent som ett resultat av ett växande utbud av märken och modeller (i Region Stockholm till och med 50 procent), vilket är en kraftig ökning på bara ett fåtal år. Det sker en kraftig utveckling av kommande nya elmodeller hos MC-fabrikanter som konsekvens av bland annat en strängare EU-miljölagstiftning. Vi kommer med all sannolikhet att observera samma tendens med en stark växande försäljning av elmotorcyklar som vi har bevittnat med substantiell tillväxt av antalet elbilar i trafiken under de senaste åren. SMC uppmuntrar alla att ta till sig framtidens trafiklösningar genom att skapa ett utrymme för långsiktiga lösningar.



Borlänge den 22 september 2022

Trafikkontoret har i sitt yttrande påpekat att MC inte är något alternativ/komplement till kollektivtrafik utifrån miljö- och hållbarhetsaspekter och en ökad framkomlighet. Det finns inget underlag för detta påstående. SMC menar att det är felaktigt eftersom en MC är ett mer miljövänligt alternativ till bilen, oavsett om de drivs med el eller bensin. Tvåhjulningar ökar den individuella framkomligheten på ett mer hållbart sätt där kollektivtrafiken eller cykeln inte räcker till. Kollektivtrafiken kan inte tillgodose alla medborgares behov. Ett exempel: Enligt Västtrafik tar en resa från Streteredsvägen till Gibraltargatan mellan 45 och 55 minuter och innebär två byten. Samma sträcka, ungefär 12 kilometer, kan köras med bil mellan 15 och 20 minuter. En MC kan sannolikt korta tiden ytterligare. Det kollektiva alternativet kan ta upp till tre gånger längre restid vilket ger stora tidsförluster dagligen. Tvåhjuliga fordon är ett smart och hållbartalternativ till kollektivtrafik som ökar medborgarnas livskvalité och ökar deras möjligheter att få vardagspusslet att fungera.

Slutsats

SMC uppmanar Göteborg Stad att undersöka lösningar och möjligheter genom att tillåta motorcyklar att köra i vissa kollektivtrafikkörfält för att dels möta den utveckling som kommer att ske inom fordonsbranschen, dels öka trafiksäkerheten för motorcyklister. MC-förarna har lika rätt som andra trafikanter att framföra sitt fordon på ett säkert sätt.

SMC uppmanar också Göteborg Stad att ta del av andra städers erfarenheter som en drivkraft för att driva Göteborg framåt mot att bli en hållbar och miljövänlig stad och själv bli en inspiration för andra städer.

SMC står till er tjänst i arbetet för ökad och hållbar säkerhet och framkomlighet för motorcyklister i Göteborgs stad.

För Sveriges Motorcyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
Tel: 070-557 75 00
E-post: jesper.christensen@svmc.se

Dominique Faymonville
Politisk sekreterare
Tel: 073-669 69 94
E-post: dominique.faymonville@svmc.se

