Till
Trafiknämndens ledamöter i Göteborg

Angående möjligheten att få köra MC i bussfiler i Göteborg

Från Sveriges MotorCyklister i Västra Götaland vill vi förmedla ett korrekt underlag inför beslutet i Trafiknämnden 2017-12-15. Här kommer en redovisning av de frågor som ställts till SMC.

Hur många motorcyklar kan detta handla om?

SMC har begärt ut trafikmätningar av MC-trafiken i Göteborg av Göteborgs kommun eftersom dessa siffror saknas på hemsidan. Vi återkommer om vi får fram detta.

SMC har begärt ut trafikmätningar av Trafikverket. Trafikverket redovisar statistik över trafikflöden på de statliga vägarna, även för MC-trafiken. Tyvärr görs mätningar av MC endast under del av året. De tal man får fram är osäkra, därför redovisar man bara om det kör fler eller färre än 100 vid respektive mätpunkt. För samtliga mätpunkter på infarterna i Göteborg körs fler än 100 motorcyklar. Vi har bett Trafikverket om faktiska data och återkommer om vi får fram detta.

Enligt resvaneundersökningen i Göteborg passerade år 2016 totalt 1 032 900 fordon de 28 fasta punkterna i snitt per vardagsdygn. I Kommungränssnittet ingår ett antal mätplatser i utkanten av Göteborg som gränsar mot omgivande kommuner, där trafikflödet är totalt 445 600 fordon per vardagsdygn. Motorcyklar saknas tyvärr i resvaneundersökningen.

Vi uppskattar att antalet MC-förare som bor inom ett pendlingsavstånd och är berörda av det kommande beslutet är 20-30 000 motorcyklar. Om vi vågar oss på en kvalificerad gissning pendlar 5-10 procent av dessa med motorcykel in och ut ur Göteborg vilket motsvarar 1 500 – 3 000 personer under vardagar eller max 3 procent av den totala trafiken. Det handlar inte om några större fordonsflöden. Däremot kan ett positivt beslut leda till att fler väljer att resa med MC istället för bil vilket ökar framkomligheten för samtliga i Göteborgstrafiken.

På vilket sätt kommer ett beslut om att tillåta MC i bussfiler i Göteborg att påverka trafiken för buss och taxi?

Baserat på yttrande från Stockholms Lokaltrafik och polismyndigheten i Stockholm samt yttranden och utvärderingar från andra länder finns ingen anledning att tro att ett beslut att tillåta MC i bussfiler, där det är lämpligt ur en säkerhetssynpunkt, kommer att leda till försämrad framkomlighet för taxi och buss.

Hur har framkomlighet påverkats i Sverige där MC fått köra i bussfil?

Motorcyklar har varit tillåtna i 36 år på vissa vägar och gator i Stockholm. Det har inte lett till några olyckor. Det har inte lett till några framkomlighetsproblem för busstrafiken enligt SL. I yttrande från 2012-11-20 säger SL: *”SL ser inga direkta problem med att tillåta tvåhjuliga fordon i kollektivkörfält, ur ett framkomlighetsperspektiv för busstrafiken. Störningen för SL:s busstrafik får anses vara liten varför SL inte har något att erinra gällande begäran”.*

Polismyndigheten i Stockholms län har också varit positiva till MC i de flesta bussfiler och anger tydligt när det inte är lämpligt: *”Eftersom Vägverket(numer Transportstyrelsen) beslutat att även andra fordon än fordon i linjetrafik ska tillåtas i kollektivkörfält på de stora infartslederna mot Stockholm, ser myndigheten ingen anledning att motsätta sig ansökan om att även motorcyklar ska få färdas i kollektivkörfälten på E18.20. Dock ska motorcyklar tillåtas endast i de kollektivkörfält som redan är upplåtna för annan trafik än fordon i linjetrafik. Därmed undantas körfält som i gatumitt passerar genom hållplatsområde, körfält med bussprioritering i trafiksignal samt de körfält där särskilda trafiksäkerhetsaspekter redan har prövats.”*

Hur har framkomlighet påverkats i andra länder?

Norge

I Norge är motorcyklar tillåtna i alla bussfiler i hela landet genom ett undantag i deras motsvarighet till Trafikförordningen. Det har inte försämrat framkomligheten hos busstrafik och taxi. Det har samtidigt ökat framkomligheten och säkerheten för motorcyklister. Däremot har andra fordon

försämrat framkomligheten och exkluderats från bussfilerna. Däremot finns inga tankar på att ändra rätten att köra MC och moped i bussfilerna, tvärtom är detta en självklar del i ”Nasjonal strategi for motorsykkel og moped 2014-2017” och även i kommande nästa version 2018-2021.

London
I UK presenterades världens första MC-strategi 2005. Den innehöll en tydlig viljeinriktning om att öppna bussfiler för MC-och mopedförare. Världens största försök med 478 bussfiler permanentades 2012. Det har inte ökat olyckorna bland motorcyklisterna, det har gett ökad framkomlighet för MC-förarna och man har samtidigt minskat avgasemissioner. Det har inte lett till ökade hastigheter. En relativt ny utredning har uttalat att alla bussfiler i samtliga kommuner bör öppnas för MC. Det finns inget underlag som pekar på att framkomligheten försämrats för buss och taxi. Citat från Londons hemsida: *” Along with reducing vehicle emissions, this is a key policy in the Mayor's Transport Strategy.”*

Nya Zeeland
Utvärderingen talar inte om negativ effekt för framkomlighet för bussar. Däremot beskrivs att antalet MC-olyckor minskat.

Australien
NSW och ACT
Man tillåter MC i alla bussfiler. Det finns två typer av bussfiler, en variant öppen för flera fordonsslag, en enbart öppen för bussar. Framkomlighetsproblem för andra trafikanter för att motorcyklister får köra i bussfiler nämns inte.

Victoria
Man ser inga problem för framkomligheten för bussar p g a motorcyklar tillåts i bussfiler men nämner att trampcyklar skulle kunna vara ett problem och skulle kunna leda till små förseningar.

SMC erbjuder information och samarbete

SMC har tagit fram en uppförandekod för MC i bussfil. Vi kan förmedla den till 150 000 motorcyklister i händelse av ett positivt beslut. SMC Väst samarbetar gärna med Göteborgs stad för att utreda vilka bussfiler det är möjligt att tillåta MC i bussfiler.

Vi delar dessutom gärna med oss av underlag och utvärderingar i fråga om MC i bussfiler och annat som rör motorcyklism.

För SMC Västra Götaland	För Sveriges MotorCyklister
Jan Rickardsson Ordförande 070-525 52 31	Maria Nordqvist Politisk sekreterare 070-538 39 38