Till ledamöterna i Trafiknämnden, Göteborgs stad

SMC Västra Götaland – Trafikkontoret

Sveriges MotorCyklister i Västra Götaland, i fortsättningen förkortat SMC, har sedan tidigare bra erfarenheter kring dialog när det rör motorcykeltrafikantens säkerhet och behov. Vi har tillsammans lyckats åstadkomma bland annat bra parkeringslösningar genom samverkan. Vi hoppas att Trafikkontoret och Trafiknämnden i Göteborgs stad vill bidra till ytterligare förbättringar för oss som färdas på två hjul - inte minst för att bidra till minskad trängsel, ökad framkomlighet och därmed lägre avgasemissioner.

Göteborgsförslag (18) MC i busskörfält

I Göteborgs stad har en motorcyklist föreslagit att motorcyklar ska få framföras i bussfiler för att öka säkerheten för dem som färdas på MC. Den utredning som gjorts av Trafikkontoret innehåller rena felaktigheter. Den saknar brukarperspektiv. Den saknar underlag om olyckor bland motorcyklister i staden. Den innehåller påståenden som inte är underbyggda och därmed kan uppfattas som sanna. SMC Västra Götaland representerar länets 55 000 motorcyklister, cirka 10 000 bor i Göteborgs stad. Vi uppskattar att antalet MC-förare som är berörda av det kommande beslutet är 20-30 000, vilka bor inom ett pendlingsavstånd.

**Vi ber dig som ledamot i Trafiknämnden att**

* **säga nej till Trafikkontorets förslag,**
* **att återremittera medborgarförslaget och begära en grundlig utredning som baseras på fakta samt**
* **att inhämta underlag i form av omvärldsbevakning och synpunkter från brukarna, det vill säga motorcyklisterna.**

**Det finns nämligen en mängd rena felaktigheter i Trafikkontorets grunder för avslag!**

 **Omvärldsbevakning:** i Stockholms stad finns ett antal bussfiler där motorcyklar är tillåtna sedan 1981. Det är 22 kommunala gator och vägar samt tre statliga vägar (utredningen säger en). Det har inte lett till några av de olyckor som Trafikkontoret påstår i underlaget. Just nu pågår en utredning inom Trafikverket om motorcyklisternas möjlighet att färdas i bussfiler. Detta nämns inte.

Inte heller nämns att det i Norge, UK, Nya Zeeland, Schweiz, Australien och Grekland är tillåtet att köra motorcyklar och mopeder i många eller alla kollektivkörfält. Detta har inte lett någon ökning av olyckor, tvärtom är detta en viktig del av dessa länders trafiksäkerhets-strategier för motorcyklar och mopeder. Städer öppnar bussfiler för motorcyklister och mopedister i takt med att antalet tvåhjuliga motorfordon blir fler. Syftet med detta är dels att öka trafiksäkerheten, dels att öka framkomligheten.

**Barnperspektivet:** Det finns inte någon statistik från något land, där MC får framföras i bussfil, som pekar på att barn som reser med buss får en försämrad säkerhet. Det finns inga sådana uppgifter från Stockholms stad. Däremot får de barn som färdas på motorcykel och moped klass I ökad säkerhet när de får resa med sina föräldrar i bussfilerna genom att de syns bättre och därmed minskar risken för kollisioner.

**Förhållande till beslutade styrande dokument:** Motorcyklister nämns överhuvudtaget inte i trafikstrategin i Göteborg. Därför är det rent felaktigt att avslå frågan om MC i bussfiler då motorcyklisterna är uteslutna som trafikantgrupp ur trafikstrategin. I Trafikstrategins avsnitt som nämner oskyddade trafikanter avses endast de som går eller cyklar, inte de oskyddade trafikanter som färdas på MC och moped klass I. Det finns inga förslag för att öka säkerheten för MC/moped i Trafikstrategin.

**Ingen utredning av motorcyklisternas ökade säkerhet:** Under perioden 2007-2017 har 16 motorcyklister dödats, 76 skadats allvarligt, 251 har skadats måttligt och 485 lindrigt i Göteborgs stad. Dessa siffror visar tydligt att det behövs åtgärder för att minska olyckor och deras allvarlighetsgrad. Utredningen refererar till antaganden från ett avslag som fattades av Länsstyrelsen i Stockholm. Det finns inga sådana olyckor som antagandet handlar om. Ingen motorcyklist har dödats vid färd i bussfil sedan 1981 i Stockholm. Tvärtom visar en enkätundersökning att den åtgärd som motorcyklisterna ser som viktigast för ökad säkerhet är att få köra i bussfiler för att komma undan trafikanter som byter filer utan att se sig för, som SMS:ar, som inte iakttar trafikregler och därmed utgör en allvarlig risk för oskyddade trafikanter.

**Miljöperspektivet**: I London har världens största försök med MC och moped i bussfiler genomförts, resultatet blev så bra att det permanentades. Det ledde till mindre avgasemissioner samtidigt som säkerheten förbättrades. Det som påstås i utredningen – att trafiksignaler och ökade stopp leder till ökade utsläpp har inte hänt då cirka 1000 bussfiler öppnades för MC i London. Det finns inga belägg för påståendet.

**Motorcyklar kompletterar inte fordon i linjetrafik:** SMC håller fullständigt med om detta påstående men medborgarförslaget handlar inte om att komplettera bussar i linjetrafik, utan att öka säkerheten för de som färdas på motorcykel – något som regeringen också pekat ut specifikt det senaste året inom ramen för Nystart Nollvisionen.

Motorcyklisterna har aldrig krävt att få köra motorcykel i alla bussfiler. Tvärtom har SMC framfört att det finns bussfiler där det är olämpligt att köra motorcykel.

**Synpunkter från Västtrafik:** Stockholms lokaltrafik har varit positiva till att motorcyklister får köra i bussfilerna. Det har fungerat i 36 år utan att de problem som Västtrafik och Göteborgs stad tar upp har hänt. Detta är inte heller något problem i Storbritannien, Norge, Australien, Nya Zeeland, Grekland och Schweiz där MC får köra i bussfiler. Det framkommer inte av utredningen hur frågan ställts till Västtrafik. Det behövs en dialog där förslaget diskuteras förutsättningslöst med rätt fakta som underlag – inte de felaktigheter som presenteras i denna utredning.

**Synpunkter från Polisen i Västra Götaland**: Samtliga polisdistrikt i Stockholm har varit positiva i yttranden till Länsstyrelsen till att motorcyklar får framföras i bussfiler i Stockholm. Det har fungerat i 36 år utan att de problem som lyfts fram i Trafikkontorets utredning har hänt. Hastighetsöverträdelser är ett problem i samtliga körfält – inte bara i bussfiler. Hög hastighet är ett problem för alla trafikanter, inte bara motorcyklister. Att tillåta MC i bussfiler har inte lett till en ökning av olyckor i Stockholm, UK, Norge, Australien, Nya Zeeland, Grekland och Schweiz. Det framkommer inte av utredningen hur frågan ställts till Polisen i Västra Götaland. Det behövs en dialog där förslaget diskuteras förutsättningslöst med rätt fakta som underlag - inte felaktigheter som presenteras i denna utredning.

**Behovet av resurser för att implementera förslaget:** Kostnaden för MC-olyckor i Göteborgs stad under det senaste decenniet uppgår till 932 miljoner kronor (16 dödade -406 miljoner kronor, svårt skadade - 357 miljoner kronor – lindrigt och måttligt skadade -169 miljoner). Kostnaden för en riktig utredning i form av en analys och konsekvensutredning som är baserad på fakta borde inrymmas i denna summa. Det gör även information till medborgare och trafikanter samt omskyltning av vägar där motorcyklister får köra i bussfiler.

**Samverkan för lösning:** SMC och SMC Västra Götaland är beredda på samverkan med Trafikkontoret/Trafiknämnden för att åstadkomma en lösning där MC tillåts i bussfiler. Som framkommer ovan ser vi också risker med att tillåta detta i alla busskörfält. Ett urval måste göras. SMC har tagit fram en information om hur man kör motorcykel i bussfil på ett säkert och lagligt sätt.

SMC har för avsikt att göra framställan till Trafikverket och Länsstyrelsen för att skapa möjlighet att köra motorcykel i bussfil på det statliga vägnätet inom Storgöteborg för att minska antalet dödade och allvarligt skadade.

Fakta, statistik och omvärldsbevakning om MC i bussfiler hittar du på SMC:s hemsida! [www.svmc.se/smc/SMCs-arbete--fragor/Infrastruktur/MC-i-bussfil/](http://www.svmc.se/smc/SMCs-arbete--fragor/Infrastruktur/MC-i-bussfil/)

Med vänlig hälsning

Jan Rickardsson

Ordförande SMC Västra Götaland

E-post: ordforande@smcvast.se

Telefon: 070-525 52 31