

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-10-06

Diarienummer 0503/22

Handläggare

Hedwig Andrén

Telefon: 031-368 02 33

E-post: hedwig.andren@stadshuset.goteborg.se

Motion av Björn Tidland (SD) och Jörgen Fogelklou (SD) om att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält

Motionen

Björn Tidland (SD) och Jörgen Fogelklou (SD) föreslår att kommunfullmäktige ska besluta att motorcyklar tillåts köra i i kollektivkörfält inom Göteborgs Stad. Motionärerna föreslår att kommunfullmäktige ska hemställa till berörda myndigheter med ansvar för statliga och regionala vägar att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält inom Göteborgs Stad.

Motionärerna lyfter förändrade omständigheter och ett antal argument till varför motorcykel nu bör tillåtas i kollektivtrafikkörfält: miljöargumentet, trängselargumentet, säkerhetsargumentet och Stockholmsargumentet.

Remissinstanser

Motionen har remitterats för yttrande till trafiknämnden och miljö- och klimatnämnden, samt till Västtrafik och Sveriges Motorcyklister (SMC) för tillfälle att yttra sig.

Remissinstansernas svar är sammanställda i nedanstående tabell.

| Remissinstans | Beslut | Kommentar |
|--------------------------|--|---|
| Trafiknämnden | Avstyrker Översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande. | Förslaget att tillåta motorcykel i kollektivtrafikkörfält går inte i linje med Göteborgs Stads trafikstrategi där ett ökat resande med kollektivtrafik, gång och cykel ska prioriteras. |
| Miljö- och klimatnämnden | Avstyrker Översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande. Yrkande SD Omröstning | Nämnden gör sin bedömning med hänsyn till Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad och Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030 där det framgår att prioritet för stadens trafikutveckling ska ges till kollektivtrafik, gång och cykel. I miljö- och klimatprogrammet finns även mål om att all typ av motoriserat trafikarbete i staden ska minska med 25 procent till 2030. |

| | | |
|------------------------|-------------|---|
| Västtrafik | Avstyrker | Att tillföra ytterligare fordonsslag i de befintliga kollektivtrafikkörfälten kan ta bort den ekonomiska effekt i de effektiviseringar som dessa fält ger kollektivtrafiken, exempelvis att färre tidtabellslagda fordon krävs då omloppstiden minskar tack vare en ökad framkomlighet. Även i framtiden behövs utrymmet i kollektivtrafikkörfälten för fler bussar i ett ökat resande, och då krävs det att samtliga fordon rörelser är planerade, för att bibehålla en hög framkomlighet. |
| Svenska Motorcyklister | Tillstyrker | SMC uppmuntrar 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. |

Bedömning ur ekonomisk dimension

Att tillåta motorcyklar i kollektivtrafikkörfält innebär små kostnader för genomförande i form av reglering och skyltsättning.

Bedömning ur ekologisk dimension

Ökad motorcykelanvändning ligger inte i linje med Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram och målet om att minska den motorburna vägtrafiken med 25 procent till 2030.

Andelen elmotorcyklar var vid 2021 års slut 0,7 procent av den totala mc-parken enligt Trafikanalys som sammanställer Sveriges officiella fordonsstatistik. I försäljningssiffrorna för 2021 var 3,7 procent eldrivna motorcyklar. Baserat på detta underlag bedömer miljöförvaltningen att det kommer dröja innan elmotorcykeln är standard och att motorcyklar, oavsett drivmedel, inte är en prioritering i stadens styrande dokument.

Bedömning ur social dimension

Att främja framkomlighet och tillgänglighet till kollektivtrafik, cykel och gång är fördelaktigt för de som har svårt att på annat sätt ta sig till arbete, skola och fritid. Att premiera motorcyklister framför de som reser med ovan trafikslag gynnar de som äger en motorcykel. Enligt siffror från Sveriges MotorCyklister, SMC, var, vid halvårsskiftet 2021, 90 procent av dessa män och medelåldern 54 år.

Omvärldsbevakning

Stadsledningskontoret har varit i kontakt med trafikkontoret i Stockholms stad. I Stockholms stad finns sammanlagt 249 kollektivtrafikkörfält och i 16 av dessa är MC tillåtna att köra. Varje linjetrafikkörfält bedöms individuellt utifrån sina förutsättningar eftersom det finns olika typer av körfält i linjetrafik.

Ett merutnyttjande av kollektivtrafikkörfälten av andra trafikslag riskerar enligt Stockholms stads trafikkontor att reducera framkomligheten för fordon i linjetrafik.

Jonas Kinnander

Direktör för Ärende och utredning

Eva Hessman

Stadsdirektör

Bilagor:

1. Motionen
2. Trafiknämndens handlingar 2022-08-25 § 259
3. Miljö- och klimatnämndens handlingar 2022-06-21 § 134
4. Västtrafiks handlingar 29-30 juni 2022 § 68.1
5. Svenska Motorcyklisters yttrande 2022-09-22



Handling 2022 nr 71

Motion av Björn Tidland (SD) och Jörgen Fogelklou (SD) om att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält

På Trafiknämndens sammanträde 2017-11-24 (Diarienummer 1968/17) behandlades Göteborgsförslag 18. Förslaget gällde om motorcyklar skulle tillåtas i stadens kollektivkörfält. Förslaget avslogs med hänvisning till flera av svaren från remissinstanserna.

Sverigedemokraterna föreslår en fördjupad studie i syfte att ta fram ett mer omfattande och kvalitetsäkrat beslutsunderlag angående MC i stadens kollektivkörfält.

Miljöargumentet

I framtiden kommer eldrivna motorcyklar vara dominerande, vilket innebär att koldioxidutsläppen blir obefintliga från dessa. Motorcyklar är dessutom mycket lättare och drar mindre energi än elbilar. Med snabbare flöden kommer tomgångskörning att minska och luftkvaliteten förbättras samtidigt som koldioxidutsläppen minskar.

Berörda nämnder bör därför utreda miljönyttan av MC i kollektivkörfält.

Trängselargumentet

En bil tar upp samma yta som fyra motorcyklar. 1000 motorcyklar ersätter därmed 4000 bilar, och om de samtidigt utnyttjar kollektivkörfälten kommer trängseln att minska betydligt. För att få ett bättre beslutsunderlag ska berörda nämnder få i uppgift att utföra flödesanalyser och redovisa hur trängseln minskar vid ökat MC-åkande. Analysen ska ta hänsyn till dagens flöden och flöden med och utan MC i kollektivkörfält.

Säkerhetsargumentet

När det är köer och trängsel så innebär det att MC och bilar kommer väldigt nära varandra. Om MC tillåtas i kollektivkörfälten skulle säkerheten för motorcyklister förbättras. Filbyten innebär risker om man inte uppsikt bakåt. Om MC tillåts i kollektivkörfälten skulle riskerna med filbyten minska avsevärt.

Eftersom motorcyklister inte har samma skydd som bilister är det viktigt att värna om deras säkerhet.

Stockholmsargumentet

Stockholms stad var först i världen med att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält. Det startades som ett försök på Skanstullsbron 1981 och permanentades ett år senare, 1982 eftersom alla inblandade såg detta som en bra åtgärd för att öka motorcyklisternas säkerhet. Sedan dess har SMC Stockholm försökt utöka antalet kollektivkörfält där MC får köra. Nu är MC tillåten på många gator i Stockholms och Järfälla kommun samt på flera av Trafikverkets vägar.

Eftersom MC i kollektivkörfälten i Stockholm visat sig vara mycket lyckat bör lämpliga myndigheter i Stockholm vara remissinstans vid beredning av denna motion.

Sveriges Motorcyklister (SMC) har en gedigen kunskap om motorcyklister och deras behov och erfarenhet. För att få ett bredare perspektiv fritt från fördomar och förutfattade meningar är det lämpligt att SMC rådfrågas som remissinstans när denna motion bereds av Göteborgs Stad.

Kommunfullmäktige föreslås att besluta:

1. Göteborgs Stad tillåter MC i kollektivkörfält inom Göteborgs Stad.
2. Kommunfullmäktige hemställer till berörda myndigheter med ansvar för statliga och regionala vägar att tillåta MC i kollektivkörfält inom Göteborgs Stad.

Björn Tidland (SD)

Jörgen Fogelklou (SD)



Svar på remiss - Motion av Björn Tidland (SD) Jörgen Fogelklou (SD) om att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält

§ 259, 02398/22

Beslut

1. Trafiknämnden avstyrker förslaget utifrån trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som trafiknämndens eget yttrande.

Handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2022-05-23

Yrkanden

Ordförande Toni Orsulic (M) yrkar bifall på trafikkontorets förslag.

Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) finner att det endast finns ett förslag till beslut, det vill säga bifall till trafikkontorets förslag. Han finner att trafiknämnden bifaller trafikkontorets förslag.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Dag för justering

2022-09-01

Vid protokollet

Sekreterare

Sara Olsson

Ordförande

Toni Orsulic (M)

Justerande

Ronny Svensson (S)

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-05-23

Diarienummer 02398/22

Handläggare

Maria Lundin/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031- 368 28 75

E-post: maria.lundin@trafikkontoret.goteborg.se

Svar på remiss - Motion av Björn Tidland (SD) Jörgen Fogelklou (SD) om att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält

Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden avstyrker förslaget utifrån trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som trafiknämndens eget yttrande.

Sammanfattning

Trafiknämnden har ombetts besvara remiss på motion från SD om motorcyklar i kollektivkörfält. Trafikkontoret har tidigare tagit fram underlag för beslut i frågan, då i samband med ett Göteborgsförslag. Trafiknämnden beslutade då att avslå Göteborgsförslaget. SD lyfter i remissen förändrade omständigheter och ett antal argument till varför motorcykel nu bör tillåtas i kollektivtrafikkörfält: miljöargumentet, trängselargumentet, säkerhetsargumentet och Stockholmsargumentet. Trafikkontoret gör bedömningen att förslaget att tillåta motorcykel i kollektivtrafikkörfält inte går i linje med Göteborgs Stads trafikstrategi där ett ökat resande med kollektivtrafik, gång och cykel ska prioriteras. Ökad motorcykelanvändning ligger inte heller i linje med Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram och målet om att minska den motorburna vägtrafiken med 25 procent till 2030.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Att tillåta motorcyklar i kollektivtrafikkörfält innebär små kostnader för genomförande i form av reglering och skyltsättning.

Bedömning ur ekologisk dimension

Ökad användning av motorcyklar kan göras på olika trafikslags bekostnad. Om fler väljer motorcykel framför kollektivtrafik, cykel eller gång är det negativt för miljö och klimat.

Bedömning ur social dimension

Att främja framkomlighet och tillgänglighet till kollektivtrafik, cykel och gång är fördelaktigt för de som har svårt att på annat sätt ta sig till arbete, skola och fritid. Att premiera motorcyklister framför de som reser med ovan trafikslag gynnar de som äger en motorcykel. Enligt siffror från Sveriges MotorCyklister, SMC, var, vid halvårsskiftet 2021, 90 procent av dessa män och medelåldern 54 år.

Förhållande till styrande dokument

Trafikstrategi för en nära storstad

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030

Bilagor

1. Motion av Björn Tidland (SD) och Jörgen Fogelklou (SD) om att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält

Ärendet

Trafiknämnden har ombetts besvara remiss på motion från SD om att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält.

Remissen ska besvaras senast 2022-09-30.

Beskrivning av ärendet

Trafiknämnden har ombetts besvara remiss på motion från SD om motorcyklar i kollektivkörfält. Trafikkontoret har tidigare tagit fram underlag för beslut i frågan, då i samband med ett Göteborgsförslag. Trafiknämnden fattade då beslut att avslå Göteborgsförslaget. SD vill med motionen återigen lyfta frågan med hänvisning till ett antal argument och förändrade förutsättningar, särskilt vad gäller miljönyttan med motorcyklar, och föreslår att Göteborgs Stad tillåter motorcyklar i kollektivkörfält inom Göteborgs Stad samt att kommunfullmäktige hemställer till berörda myndigheter med ansvar för statliga och regionala vägar att tillåta MC i kollektivkörfält inom Göteborgs Stad.

Remissens innehåll

SD lyfter i remissen ett antal argument till varför motorcykel bör tillåtas i kollektivtrafikkörfält.

Miljöargumentet

Motionen menar att eldrivna motorcyklar kommer att vara dominerande i framtiden vilket innebär att koldioxidutsläppen blir obefintliga och att luftkvaliteten därmed förbättras.

Trängselargumentet

Motionen menar att en bil tar upp samma yta som fyra motorcyklar och att de, om de utnyttjar kollektivkörfälten, bidrar till att minska trängseln.

Säkerhetsargumentet

Vid köer och trängsel skulle möjligheten att köra i kollektivtrafikkörfält innebära högre säkerhet för motorcyklister. Även filbyten innebär risker om man inte har uppsikt bakåt. Om MC tillåts i kollektivkörfälten skulle riskerna med filbyten minska avsevärt.

Stockholmsargumentet

Motionärerna menar att motorcykel är tillåten i kollektivtrafikkörfält på många gator i Stockholms och Järfälla kommun samt på flera av Trafikverkets vägar och att lämpliga myndigheter i Stockholm bör vara remissinstans vid beredning av denna motion.

Förvaltningens bedömning

Bedömning utifrån remissens argument

Miljöargumentet

Motorcykelbranschen kommunicerar en utveckling av elmotorcyklar men antalet och andelen elmotorcyklar är fortfarande låg. Enligt statistik från Power Circle fanns i april 2022 i Sverige 2424 elmotorcyklar. Statistik från Trafikanalys, som sammanställer Sveriges officiella fordonsstatistik, visar att andelen eldrivna motorcyklar vid 2021 års slut var 0,7 procent av alla motorcyklar och att 3,7 procent av försäljningen av nya motorcyklar utgjordes av eldrivna motorcyklar. Baserat på dessa siffror kommer det att dröja innan elmotorcyklar är dominerande.

Trängselargumentet

Motorcyklar tar något mindre plats än bilar vid parkering men vid framförande är storleken av mindre betydelse eftersom avstånd krävs mellan motorcykeln och andra fordon, såväl motorcyklar, bilar, kollektivtrafik och cykel. Dessutom tar motorcykeln vanligtvis endast en resenär, att jämföra med en buss som kan ta långt fler.

Idag tillåts kollektivtrafik, eller fordon som kan ses som ett komplement till kollektivtrafik, i kollektivtrafikkörfält. Att tillåta motorcyklar i kollektivtrafikkörfält riskerar sämre framkomlighet för kollektivtrafiken. De flesta av stadens kollektivtrafikkörfält är centralt belägna, det är tätt mellan hållplatser, körfälten passerar igenom hållplatser och det finns många trafiksignaler med prioritet för kollektivtrafik. Sammantaget innebär en ökad trafik i kollektivtrafikkörfält störningar för prioriterad kollektivtrafik.

Att tillåta annan trafik än kollektivtrafik i dessa körfält skulle också medföra sämre framkomlighet för övrig trafik som får fler trafiksignalstopp vid kollektivtrafikens prioriterade trafiksignaler till följd av ökad trafik i dessa körfält.

Motionärerna efterfrågar i motionen att berörda nämnder ska ”utföra flödesanalyser och redovisa hur trängseln minskar vid ökat MC-åkande. Analysen ska ta hänsyn till dagens flöden och flöden med och utan MC i kollektivkörfält”. De flödesanalyser som trafikkontoret genomför särskiljer inte MC från annan motortrafik och förvaltningen har inte möjlighet att, med kort varsel, ställa om mätningarna för detta ändamål.

Säkerhetsargumentet

I olycksdatabasen Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) återfinns statistik över skadade och dödade i trafiken. I Göteborg har det de senaste tio åren (2012-2021) rapporterats in tio döda och 624¹ skadade motorcyklister i Göteborgstrafiken. De allra flesta olyckor är singelolyckor (58 procent) och den näst största olyckstypen är upphinnande motorfordon (20 procent). Upphinnande olyckor innefattar såväl olyckor där motorcyklar blivit påkörda bakifrån som olyckor där motorcyklar kört på annat fordon bakifrån. Orsaken till dessa kan vara köbildning och hastiga inbromsningar. I denna kategori förekommer också olyckor som sker vid filbyte. Trafikverket pekar i rapporten ”Säkrare vägar och gator för motorcyklister”² på att de vanligaste skadeorsakerna för motorcyklister är löst grus, hal vägbana, gropar och ojämnheter.

Att tillåta motorcyklar i kollektivtrafikkörfält skulle kunna minska risken för olyckor men det är, utifrån tillgänglig statistik, inte möjligt att uttala sig om huruvida de olyckor som sker, sker på platser där det finns kollektivtrafikkörfält. Oskyddade trafikanter, såsom motorcyklister, löper också risk av att uppehålla sig i kollektivtrafikkörfälten då bussar ofta kör nära varandra och kräver stora utrymmen i kurvor och korsningar vilket kan leda till klämololyckor.

Att tillåta motorcykeltrafik i kollektivtrafikkörfält kan innebära sämre trafiksäkerhet för väntande vid kollektivtrafikhållplatser.

¹ Varav 60 allvarligt skadade, 201 måttligt skadade och 363 lindrigt skadade

² <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1389781/FULLTEXT01.pdf>

Stockholmsargumentet

I Stockholm är cirka tio gator reglerade så att motorcyklar tillåts köra i kollektivtrafikförfält.

Trafikkontoret har varit i kontakt med Stockholms stad som idag inte har något aktivt arbete med frågan och inte har planer att utöka möjligheten för motorcyklar att köra i kollektivtrafikförfält i nuläget.

Trafikkontorets samlade bedömning

Trafikkontoret gör bedömningen att förslaget att tillåta motorcykel i kollektivtrafikförfält inte går i linje med Göteborgs Stads trafikstrategi där ett ökat resande med kollektivtrafik, gång och cykel ska prioriteras. Ökad motorcykelanvändning ligger inte heller i linje med Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram och målet om att minska den motorburna vägtrafiken med 25 procent till 2030.

Kerstin Elias

Kristina Lindfors

Avdelningschef

Trafikdirektör



§ 134 Dnr MKN-2022-9513

Yttrande till kommunstyrelsen över motion av Björn Tidland (SD) och Jörgen Fogelklou (SD) om att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält, SLK 0503/22

Beslut

1. Miljö- och klimatnämnden skickar över miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande över remiss Motion av Björn Tidland (SD) och Jörgen Fogelklou (SD) om att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält, till kommunstyrelsen.
2. Miljö- och klimatnämnden avstyrker motionen.

Handlingar

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2022-06-09 med bilagor.

Yrkanden

Pedram Shirin Bolaghi (SD) yrkar bifall till motionen.

Helena Norin (MP) med instämmande av ledamöterna från V och L yrkar bifall till miljöförvaltningens förslag och avslag på motionen.

Propositionsordning

Ordförande ställer proposition på bifall till miljöförvaltningens förslag mot bifall till Pedram Shirin Bolaghis förslag och finner att nämnden bifaller förvaltningens förslag.

Omröstning begärs.

Omröstning

Godkänd omröstningsordning är: ”Ja” för bifall till miljöförvaltningens förslag, ”Nej” för bifall till Pedram Shirin Bolaghis förslag.

Följande röstar ja: Mattias Kindstrand (M), Maria Guixe (S), Gunvor Bergkvist (V), Anders Åkvist (D), Ellen Österberg (L), Helena Norin (MP), Kochar Wallad Begi (S) Lars Andreasson (D), Lena Hammarström (V) och Emmyly Bönfors (C).

Följande röstar nej: Pedram Shirin Bolaghi (SD).

Miljö- och klimatnämnden beslutar med 10 röster mot 1 att bifalla miljöförvaltningens förslag.

Handlingar skickas till

Kommunstyrelsen.



Utdrag ur protokoll
Sammanträdesdatum: 2022-06-21

Dag för justering

2022-06-27

Vid protokollet

Sekreterare

Sara Alander

Ordförande

Emmyly Bönfors Jansson (C)

Justerande

Helena Norin (MP)

Justering av protokollet har tillkännagivits genom anslag på kommunens anslagstavla 2022-06-27.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-06-09

Diarienummer 2022-9513

Handläggare

Petter Kjellgren

Telefon: 031-368 38 37

E-post: petter.kjellgren@miljo.goteborg.se

Yttrande till kommunstyrelsen över Motion av Björn Tidland (SD) och Jörgen Fogelklou (SD) om att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält, SLK 0503/22

Förslag till beslut

1. Miljö- och klimatnämnden skickar över miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande över remiss Motion av Björn Tidland (SD) och Jörgen Fogelklou (SD) om att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält, till kommunstyrelsen.
2. Miljö- och klimatnämnden avstyrker motionen.

Sammanfattning

Björn Tidland och Jörgen Fogelklou (SD) har lämnat in en motion till kommunfullmäktige där de föreslår en fördjupad studie i syfte att ta fram ett mer omfattande och kvalitetssäkrat beslutsunderlag angående motorcyklar i stadens linjetrafikkörfält. Ärendet har tidigare behandlats i trafiknämnden 2017-11-24 (Dnr 1968/17) och fick den gången avslag. Deras argument för en fördjupad studie är ökad andel elmotorcyklar i framtiden, minskad trängsel, trafiksäkerhetsargument för ökad säkerhet för motorcykelförarna och att det provats på vissa sträckor i Stockholm och Järfälla kommun med goda erfarenheter.

Miljöförvaltningen gör sin bedömning med hänsyn till Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad¹ och Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030² där det framgår att prioritet för stadens trafikutveckling ska ges till kollektivtrafik, gång och cykel. I miljö- och klimatprogrammet finns även mål om att all typ av motoriserat trafikarbete i staden ska minska med 25 procent till 2030.

I tidigare beslut i trafiknämnden 2017-11-24 är Västtrafiks, Polisen i Västra Götaland och trafikkontorets samlade bedömning att förslaget innebär en försämring för kollektivtrafiken utifrån framkomlighet vid fler tillåtna fordonsslag i linjetrafikkörfälten, trafiksäkerheten och arbetsmiljön för förarna. Miljöförvaltningen ställer sig bakom tidigare beslut om att inte ge tillstånd för motorcyklar i linjetrafikkörfälten och bedömer att en fördjupad studie inte behövs.

¹ [Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad](#)

² [Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030](#)

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förvaltningens synpunkter under denna dimension framgår i Förvaltningens bedömning.

Bedömning ur social dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bilaga

1. Motion om att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält

Ärendet

Kommunstyrelsen har gett miljö- och klimatnämnden möjlighet att senast den 30 september 2022 yttra sig över remiss om Motion av Björn Tidland (SD) och Jörgen Fogelklou (SD) om att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält.

Miljöförvaltningen har bedömt förslagen i remissen och tagit fram ett förslag till yttrande som redovisas i detta tjänsteutlåtande.

Beskrivning av ärendet

I Sverigedemokraternas motion föreslår de en fördjupad studie i syfte att ta fram ett mer omfattande och kvalitetssäkrat beslutsunderlag angående att tillåta motorcyklar att trafikera stadens linjetrafikkörfält.

Förslaget har ursprungligen uppkommit som ett ”Göteborgsförslag” nr 18, och har tidigare nämndbehandlats i trafiknämnden 2017-11-24 (Dnr 1968/17) och där fått avslag. Miljö- och klimatnämnden har inte tidigare behandlat frågan. Motionärerna argumenterar för att det bör provas igen med följande motiveringar.

1. I framtiden kommer eldrivna motorcyklar att vara dominerande, motorcyklar är lättare och drar mindre energi än elbilar. Tomgångskörningen kommer minska med ett bättre flöde för motorcyklarna vilket ger bättre luftkvalitet och lägre koldioxidutsläpp.
2. Motorcyklarna tar mindre plats än bil vilket minskar trängselproblematiken.
3. Motorcyklisternas säkerhet skulle öka då de slipper byta fil så ofta och trängas med bilisterna.
4. Att det är provat i Stockholm och Järfälla på vissa sträckor med positivt resultat.

Förvaltningens bedömning

Miljöförvaltningens bedömning av påverkan på den ekologiska dimensionen utgår från första och andra argumenten i motionen, det vill säga argumenten kring minskade koldioxidutsläpp och trängsel.

I trafikstrategin och i miljö- och klimatprogrammet framgår det att kollektivtrafik tillsammans med gång och cykel ska ha prioritet i Göteborgs trafikmiljö. Det framgår även att den motoriserade trafiken som helhet ska minska.

Ett av effektmålen i trafikstrategin är att 55 procent av de motoriserade resorna i Göteborg ska ske med kollektivtrafik år 2035.

I miljö- och klimatprogrammets miljömål **Göteborgs klimatavtryck är nära noll**, delmål 3 står att; *Stadens vägtrafikarbete, det vill säga antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon per vardagsdygn, i Göteborg ska vara 25 procent lägre 2030 jämfört med 2020.*

Andelen elmotorcyklar var vid 2021 års slut 0,7 procent av den totala mc-parken enligt Trafikanalys som sammanställer Sveriges officiella fordonsstatistik. I försäljningssiffrorna för 2021 var 3,7 procent eldrivna motorcyklar. Baserat på detta underlag bedömer miljöförvaltningens att det kommer dröja innan elmotorcykeln är standard och att motorcyklar, oavsett drivmedel, inte är en prioritering i stadens styrande dokument.

Miljöförvaltningen bedömer att om kollektivtrafiken ska kunna utvecklas vidare och vara konkurrenskraftig och därigenom nå målen om ökad kollektivtrafik och minskat vägtrafikarbete med minskade klimatutsläpp behöver den fortsatt kunna ha sina egna linjetrafikkörfält.

I trafiknämndens tidigare beslut från 2017 är Västtrafik, Polisens i Västra Götaland och trafikkontorets samlade bedömning att framkomligheten för kollektivtrafiken skulle försämrats vid fler tillåtna fordonsslag i linjetrafikkörfälten, trafiksäkerheten skulle försämrats och arbetsmiljön skulle försämrats för förarna i kollektivtrafiken. För fördjupad läsning hänvisar miljöförvaltningen till tidigare beslut i ärendet (TN 2017-11-24 Dnr 1968/17).

Miljöförvaltningen ställer sig bakom tidigare beslut om att inte ge tillstånd för motorcyklar i linjetrafikkörfälten och bedömer att en fördjupad studie inte behövs.

Anna Ledin

Henriette Söderberg

Direktör

Avdelningschef

Göteborg 8 juli 2022
Dnr: VTM 1-398-22

Till
Stadsledningskontoret Göteborgs Stad
stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se

Yttrande över motion av Björn Tidland (SD) och Jörgen Fogelklou (SD) om att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält

Förslag till beslut

Västtrafik föreslår Stadsledningskontoret Göteborgs Stad att avslå motionen mot bakgrund av att:

- det övergripande målet för kollektivtrafiken, på både nationell, regional och kommunal nivå, är att fler ska resa kollektivt.

Bakgrund till Västtrafiks yttrande

Av klimatskäl är viktigt att det hållbara resandet blir norm i samhället, att gång, cykel och kollektivtrafik premieras vid stads- och regionutveckling och att stadens yta används effektivt. I det syftet fyller kollektivtrafikkörfälten en viktig funktion. Det övergripande målet med kollektivtrafikkörfält är att ge företräde för hållbart resande genom förbättrad framkomlighet för bussarna, vilket ökar bussens attraktivitet och på så sätt kan fler resenärer lockas till kollektivtrafiken som är tillgänglig, inkluderande, trygg, säker och prisvärd.

För att uppnå de klimatmål som är antagna måste yt-effektiva transportslag prioriteras. Elektrifieringen som pågår för samtliga trafikslag ligger i linje med de klimatmål som Sverige har, vilket är positivt och genom att elektrifiera kollektivtrafikfordonen, som erbjuder tillsammansresor fås inte bara klimatnyttan utan även detta är positivt ur samtliga hållbarhetsaspekter. Motorcykel är inget yt-effektivt fordon och inget alternativ/komplement till kollektivtrafiken utifrån miljö, hållbarhetsaspekter och en ökad framkomlighet.

Att införa undantag som ger andra trafikslag, tex motorcyklar, möjlighet att nyttja kollektivtrafikkörfälten urholkar syftet med körfälten. Vi ser problem med att privatbilister utnyttjar kollektivtrafikkörfälten vilket orsakar hinder för både kollektivtrafiken och utryckningsfordon, det märks särskilt på ställen med

köbildning för privatbilisterna på Göteborgs stadsgator. Utifrån kollektivtrafiken ser vi att undantag kan öka konfliktsituationerna.

Att tillföra ytterligare fordonsslag i de befintliga kollektivtrafikkörfälten kan ta bort den ekonomiska effekt vi ser i de effektiviseringar som dessa fält ger kollektivtrafiken, exempelvis att färre tidtabellslagda fordon krävs då omloppstiden minskar tack vare en ökad framkomlighet. Även i framtiden behövs utrymmet i kollektivtrafikkörfälten för fler bussar i ett ökat resande, och då krävs det att samtliga fordonsrörelser är planerade, för att bibehålla en hög framkomligheten.

Utöver det ovanstående är det respektive väghållares ansvar att göra bedömning utifrån juridiska möjligheter, trafiksäkerhet, hållbarhetsaspekter och eventuella utvärderingar av förslag att tillåta andra trafikslag i körfält avsedda för kollektivtrafik.

//

Till

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

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 kollektivkörfält urholkar dess syfte
- Att få köra i kollektivkörfält 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 kollektivkörfält 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 körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.m. Det har varit tillåtet att framföra MC i vissa kollektivkörfält 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 kollektivtrafikkörfältet 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 motorcyklernas 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 hållbart alternativ 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 trafikanters 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

