

## Sveriges skotervänligaste stad

Skrivelse av Anders Broberg (kd)

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande  
Skrivelsen av Anders Broberg (kd) anses besvarad med vad som anförts i denna promemoria.

**Föredragande borgarrådet Roger Mogert** anför följande.

### *Bakgrund*

Anders Broberg (kd) har i en skrivelse (24/4) till kommunstyrelsen, *bilaga*, föreslagit att kommunen skall se över en del bestämmelser för att göra Stockholm till Sveriges skotervänligaste stad. Med skoter avses traditionell moped, EU-mopeder och motorcyklar med exakt samma utseende och där i stort sett endast motorerna skiljer dem. För att förbättra villkoren föreslås att EU-mopeder får trafikera vissa cykelbanor och att de generellt får framföras i cykelfält, B-körkortsinnehavare får framföra skotrar med motor upp till 125 ccm (lätt motorcykel), alla skotrar får parkeras som cyklar samt att vägbansans kvalitet förbättras bland annat genom att sandsopningen efter vinterns halkbekämpning blir klar tidigare på våren.

### *Remisser*

Skrivelsen har remitterats till stadsledningskontoret och gatu- och fastighetsnämnden.

Stadsledningskontoret valde, i överenskommelse med beredande rotel, att inte inkomma med remissvar i detta ärende.

Gatu- och fastighetsnämnden konstaterar med anledning av skrivelsen att fordonstypen skoter inte finns intagen i lagen om vägtrafikdefinitioner och att det därför inte är möjligt att utan ändring av trafiklagstiftningen utforma bestämmelser som enbart gäller för skotrar. Utan särskild definition av fordonstypen skoter i aktuell lag måste således föreslagna åtgärder hänföras till fordonsslagen moped och motorcykel.

Härvidlag anser kontoret att nuvarande bestämmelser som reglerar aktuella frågor är väl avvägda och av främst trafiksäkerhetsskäl bör de i skrivelsen föreslagna åtgärderna inte genomföras. Kontoret har dock inget att erinra mot att sandsopningen efter vinterns halkbekämpning utförs tidigare på våren än vad som nu sker.

### *Mina synpunkter*

Utvecklingen i många EU-länder går mot att fler använder olika typer av mopeder för att transportera sig kortare sträckor. Jag tycker att det är en positiv utveckling ur miljö- och trängselsynpunkt, om det innebär att människor byter bilen mot mopeden. Emellertid innebär det en ny utmaning för trafiksäkerhetsarbetet om ett ”nytt” trafikslag tillkommer. Jag tror därför inte att vägen att underlätta för starkare mopeder är att låta

kommer. Jag tror därför inte att vägen att underlätta för starkare mopeder är att låta dem blandas med gång- och cykeltrafik.

Jag delar gatu- och fastighetsnämndens åsikt att det vore olämpligt att ändra reglerna för vilka fordon som får köras på cykelbanor och parkeras som cykel. Av trafiksäkerhetsskäl vore det ytterst riskabelt att tillåta moped av klass 1 (så kallade EU-mopeder) att köra på cykelbanor eller i cykelfält. Tvärtom är det redan idag ett säkerhetsproblem att dessa olagligt körs på gång- och cykelbanor. Staden har i dag heller ingen möjlighet att genom lokal trafikföreskrift tillåta EU-mopeder att köras i cykelfält eller på cykelbana. För en sådan ändring krävs en ändring av trafiklagstiftningen.

Om EU-mopederna visar sig öka ännu mer och därmed behovet av nya lösningar för dem anser jag att detta bör göras genom att eventuellt hitta lösningar för hur de bättre kan samsas med biltrafiken. Jag delar även gatu- och fastighetsnämndens mening att det vore olämpligt, av trafiksäkerhetsskäl, att föreslå en lagändring så att B-körkortsinnehavare tillåts köra skotrar med motor upp till 125 cm.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta följande

Skrivelsen av Anders Broberg (kd) anses besvarad med vad som anförts i denna promemoria.

Stockholm den 4 december 2003

ROGER MOGERT

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## ÄRENDET

Anders Broberg (kd) har i skrivelse till kommunstyrelsen, bilaga, föreslagit att kommunen skall se över en del bestämmelser för att göra Stockholm till Sveriges skotervänligaste stad. Med skoter avses traditionell moped, EU-mopeder och motorcyklar med exakt samma utseende och där i stort sett endast motorerna skiljer dem. För att förbättra villkoren föreslås att EU-mopeder får trafikera vissa cykelbanor och att de generellt får framföras i cykelfält, B-körkortsinnehavare får framföra skotrar med motor upp till 125 ccm (lätt motorcykel), alla skotrar får parkeras som cyklar samt att vägbanans kvalitet förbättras bland annat genom att sandsopningen efter vinterns halkbekämpning blir klar tidigare på våren.

## REMISSER

Skrivelsen har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret och gatu- och fatighetsnämnden.

**Stadsledningskontoret** valde, i överenskommelse med beredande rotel, att inte inkomma med remissvar i detta ärende.

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade den 1 oktober 2002 att besvara skrivelsen med kontorets utlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Mats Rosén* (kd) enligt följande.

Som Anders Broberg framför i sin skrivelse så ökar antalet skotrar hastigt i Sverige. När ett transportmedel som i många avseenden är snabbt, smidigt och särskilt väl anpassat för innerstadstrafik ökar i popularitet är det rimligt att både lagstiftning och kommunala förordningar anpassar sig till den förändrade trafiksituation detta innebär.

Det framstår därför som rimligt att staden skulle se över, t.ex., vilka cykelbanor där det är rimligt att även skotrar av "EU-mopedsmodell" i klass 1 ska få framföras. Det känns även rimligt att stadens parkeringsregler anpassas till skotrarnas ökande popularitet. Skillnaden i storlek och tyngd mellan skotrar i mopedklass II respektive I är så begränsad att det verkar ologiskt att bara de förstnämnda ska få parkeras på ett bra sätt i anslutning till cykelställ vid gångbanor (motsvarande).

Även de statliga körkortsregler som gäller för skotrar borde ses över. Att precis som flera andra länder låta B-körkort gälla för framförande av skotrar med motorer upp till 125 ccm borde kunna vara möjligt även i Sverige. Att rikets största (och troligen skotertätaste) stad uppvaktar regeringen om en översyn av våra nationella regler känns även det som ett rimligt förslag.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Kurt Hultgren* (sp) enligt följande.

Att tillåta EU-mopeder och skotrar på cykelbanorna skulle innebära en oerhört ökad olycksrisk för cyklister och gångtrafikanter. Skotrarna kör i hastigheter på 45 km/h vilket är utmärkt lämpat för att blandas med biltrafiken.

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 14 juni 2002, har i huvudsak följande lydelse.

#### *Bakgrund*

Fordonstypen skoter återfinns inte i lagen om vägtrafikdefinitioner. Enligt Svenska Akademiens ordlista förstås med skoter en motorcykel med små hjul och öppet mellanrum mellan styre och sadel. I skrivelsen avses traditionell moped, EU-moped samt motorcykel med utseende enligt definitionen för skoter i Svenska Akademiens ordlista.

Den 1 november 1998 började ett EG-direktiv att gälla för klassificering av mopeder. Förändringen innebar att de två mopedklasserna I och II fick ny innebörd. De kallas "EU-mopederna" i dagligt tal.

Vad som skiljer de olika mopederna åt framgår av bilagda sammanställning från Vägverket av bestämmelserna för EU-mopederna, ej redovisad här.

Enligt lag om vägtrafikdefinitioner delas motorcyklar in i lätta och tunga motorcyklar. För att framföra lätt motorcykel måste man ha fyllt 16 år och ha körkort med behörighet A1.

#### *Analys*

Tillåtelse att trafikera cykelbanor och cykelfält

Moped klass I och motorcykel får inte köra i cykelfält eller på cykelbana. Däremot ska moped klass II använda cykelbana om sådan finns och får även färdas i cykelfält.

Kommunen har i dag ingen möjlighet att genom lokal trafikföreskrift tillåta moped klass I att framföras i cykelfält eller på cykelbana utan för detta krävs en ändring av trafiklagstiftningen.

I skrivelsen föreslås att även EU-moped klass I skall få trafikera vissa cykelbanor och samtliga cykelfält. Detta anser kontoret är olämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt då detta fordon är konstruerat för en hastighet av högst 45 km/h. Denna hastighet är bättre anpassad till den som är aktuell på körbanorna som är upplåten för övrig trafik. Samma inställning har kontoret givetvis till att motorcykel skulle få trafikera cykelbanor och cykelfält.

Körkortsbehörighet

Vad beträffar förslaget att staden bör föreslå en lagändring som möjliggör för B-körkortsinnehavare att även få framföra skotrar med motor upp till 125 ccm anser kontoret även detta vara olämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Den som innehar körkort med beteckning B får förutom personbil med en totalvikt av högst 3,5 ton även köra EU-moped klass I. För att framföra EU-moped klass II krävs inget förarbevis.

För att få köra lätt motorcykel måste personen däremot inneha körkort med beteckning A1.

Anledningen till att bestämmelser finns om olika behörighet för de olika körkorten är att det anses lämpligt av främst trafiksäkerhetsskäl att förare av de olika typerna av fordon har utbildning anpassad för just det fordonet som de framför.

Parkering

I skrivelsen framförs även den synpunkten att parkeringsmöjligheterna bör förbättras för skotrar.

Enligt trafikförordningen får på en gång- eller cykelbana inte andra fordon än tvåhjuliga cyklar eller mopeder klass II stannas eller parkeras.

Kontoret anser att det med tanke på fotgängarnas säkerhet inte är lämpligt att tillåta även EU-moped klass I och motorcykel att stå uppställda på gångbana. Detta skulle även kunna få till följd att andra motorcyklar som inte har skoterutförande parkeras på gångbanor.

Det kan i detta sammanhang framhållas att det vore mindre lämpligt om olika parkeringsregler gällde för vanliga motorcyklar och motorcyklar som ser ut som skotrar.

Med anledning av ovanstående bör EU-mopeder klass I och motorcyklar i skoterutförande även fortsättningsvis hänvisas till att parkera på avgiftsbelagda parkeringsplatser och på parkeringsplatser reserverade för motorcykel som är avgiftsfria.

Vägbanornas kvalité

Enligt den så kallade ”pyttregeln” som gäller i kommunens ytterområden är det förbud att parkera fordon en dag i veckan under tiden 1 december och 15 maj. Denna tid har valts för att möjliggöra snöröjning under vinterhalvåret och för att sandsopning efter vinterns halkbekämpning skall hinnas med under våren. Kontoret har inget att erinra mot att sandsopningen blir klar tidigare men frågan tillhör stadsdelsnämndernas ansvarsområde.

*Kontorets förslag/ synpunkter*

Av främst trafiksäkerhetsskäl anser kontoret att rådande bestämmelser vid framförande och vid parkering av moped och motorcykel även fortsättningsvis bör gälla och att de i skrivelsen föreslagna åtgärderna därför inte bör genomföras.

Skrivelse till kommunstyrelsen  
Angående villkoren för scooter

### **Gör Stockholm till Sveriges scootervänligaste stad**

Teknisk utveckling och nya regler har lett till en kraftig ökning av antalet scooter i Sverige. Fordonet är smidigt i trafiken, på en vanlig parkeringsruta får fyra till fem scooter plats, det är enkelt att kryssa sig fram i köer, två vuxna personer kan oftast åka på en scooter, och den är brännslut. Det skulle alltså vara en vinst för staden om fler personer bytte transportsätt från bil till scooter. Tyvärr finns det många regler som försvårar användningen av scooter. Reglerna måste ändras så att Stockholm kan bli Sveriges scootervänligaste stad.

### **Utförande**

Idag finns det tre huvudtyper av scooter; mopeder, EU-mopeder och MC-klassade. De flesta scooter finns i alla dessa tre utförande och ser till det yttre exakt likadana ut. Innanför är det i stort sett bara motorerna som skiljer dem åt. Traditionell moped har en 50cc motor som i Sverige gör 30 km/h (ostrypt, exempelvis i Grekland, gör den 70-90 km/h). EU-mopeder har en 50cc motor som gör 45 km/h. De som är MC-klassade har för det mesta en motor på 70-250cc och gör 80-120 km/h.

### **Regler för framförande**

För att köra traditionell moped måste man vara 15 år. På vissa av modellerna får man skjutsa en vuxen person. Mopeden får framföras i 30 km/h, får köras på cykelbana, och får parkeras som en cykel.

För att köra EU-moped krävs antingen ett förarbevis eller B-körkort. En vuxen får skjutas, mopeden får framföras i 45 km/h och ska i övrigt framföras som motorcykel.

För att köra övriga scooter krävs körkort för motorcykel.

### **Tillåt EU-mopeder på vissa cykelbanor**

Att fordon som kör fortare än 30 km/h inte får framföras på cykelbana är begripligt. Men på många av de infartsvägar som finns från ytterområden in till centrum finns det bilvägar med tillåten hastighet på minst 70 km/h och vid sidan cykelbana som få gående använder sig av. Exempel på sådana infartsleder är Lidingövägen och Drottningholmsvägen. På Norr Mälarstrand är stor del av cykelbanan skild från både gående och motortrafik.

EU-mopeder är enligt dagens regler tvingade att trängas med bilarna som oftast kör betydligt snabbare. Det smidigaste är att på dessa infartsleder tillåta att EU-mopeder får använda sig av cykelbanorna förutsatt att rimlig hastighet hålls.

Staden bör alltså, tillsammans med angränsande kommuner, se över vilka infartsvägar med cykelbana i närheten som kan öppnas upp för EU-mopeder. Dessa cykelbanor bör förses med en särskild skylt så att det framgår att även EU-mopeder får framföras där.

Utöver detta bör generell tillåtelse ges för att framföra EU-mopeder i cykelfält då cykelfält alltid är en del av körbanan och borde klassas som vägren.

### **Vägbanornas kvalitet**

Det finns två saker som gör framfarten för tvåhjulningar mer osäker. Det ena är sand och det andra är dåligt underhållna körbanor eller nylagade körbanor med skarv en bit från trottoarkanten. Det sistnämnda får till följd att framför allt cyklar tvingas köra en bit ut i körbanan för att inte "halka omkring" på asfaltskanten. Därmed bromsas övrig trafik upp. Problemet med sand och grus på gatorna härrör från snöbekämpningen och löses enklast med att stadens gator sopas tidigare än vad som görs idag.

### **B-körkort för 125cc**

Många scooter är lätta att köra. Körställningen är upprätt och konstruktionen gör att det är svårt, för att inte säga omöjligt, att komma upp i de hastigheter många motorcyklar gör. Dessutom tar de mindre gatuutrymme och har låg bensinförbrukning, vanligtvis 0,3 liter per mil.

Det är alltså en vinst för staden om fler bytte transportsätt från bil till scooter. Därför bör staden uppvakta regeringen för att få till stånd en lagändring som möjliggör för B-körkortsinnehavare att även få framföra scooter med motor upp till 125cc. Denna möjlighet finns redan i Belgien, Spanien, Frankrike, Italien och Österrike. Alla medlemsländer i EU har möjlighet att tillåta detta.

### **Bättre parkeringsmöjligheter**

För att göra Stockholm till Sveriges scootervänligaste stad måste parkeringsmöjligheterna bli bättre. Idag får mopedscooter parkeras som cyklar, medan EU-mopeder och MC-klassade scooter måste parkeras som motorcykel trots att de är lika stora (eller rättare sagt – lika små).

Staden bör ändra reglerna så att alla scooter får parkeras ”vid dörren”, det vill säga som cyklar. Staden bör även ta hänsyn till scooters utformning i riktlinjerna för cykelställ.

### **Sammanfattning**

Staden ska arbeta för att ändra regler och attityder så att Stockholm blir Sveriges scootervänligaste stad. I de fall staden inte har laglig möjlighet att genomföra ovanstående förslag, ska staden uppvakta ansvarig myndighet/departement för att i första hand kräva lagändring. I andra hand bör staden kräva att få bli försökskommun för nya, mer scootervänliga regler.

Anders Broberg  
kristdemokraterna