

T2007-300-04989:1
300

-12 -18



Folkpartiet

Majoriteteten

Ti Pa
Till Fredrik Albedsson Sign Anm i Tr N
Trafik- och renhållningsnämnden

Skrivelse

Nya fordonsslag i trafiken

På senare år har flera nya fordonsslag dykt upp i trafiken. Mopeder delas numera upp i två klasser. För moped klass I, så kallade EU-mopeder, gäller helt andra trafikregler än för klass-II och äldre mopeder. Mopedernas popularitet har ökat markant och nu säljs det över 30 000 varje år i Sverige. Mopeder är heller inte längre ett utpräglat ungdomsfordon, utan många äldre använder EU-moped för att pendla till och från jobbet.

Även "mopedbilar" (som får gå i högst 45 km/h) och fyrhjuling har blivit allt vanligare i trafiken. Men numera kan man även se personer som åker rullskridskor och Segway (elektriska tvåhjulsfordon).

Svårt att hitta

För de som kör EU-moped är det svårt att köra lagligt då det är svårt att hitta de vägsträckor som är tillåtna för EU-mopeder. Många gånger saknas skyltning och kartor hur man kör mellan city och förorter/andra kommuner. Det var dessutom under många år förbjudet att åka till och från Lidingö då EU-mopeder inte fick framföras på någon av broarna.

Parkering

En fördel med tvåhjuliga fordon är att de bidrar till att minska trängseln i staden. Exempelvis får 4-5 tvåhjuliga fordon plats i en vanlig p-ruta. När fyrhjulingar och mopedbilar står i mc-rutor blir det dock problem för övriga fordon då parkeringsutrymmet för tvåhjuliga fordon snabbt minskar. Staden bör därför fundera över om nuvarande parkeringsplatser för tvåhjuliga fordon, fyrhjulingar och mopedbilar är tillräckligt eller om förändringar bör göras.

EU-mopeder ser oftast exakt likadana ut som MC-versionen respektive moped klass-II-versionen. Det enda som skiljer varianterna åt är registreringsskylten. Klass-II-mopeder får parkeras på trottoaren som vilken cykel som helst. Detta gör att en förare som tar bort registreringsskylten när fordonet parkeras, får stå, utan att riskera böter, på trottoaren. Staden bör därför fundera över om nuvarande parkeringsregler är bra eller om förändringar bör göras.

Ytterligare ett problem är att en person bara får inneha boendeparkeringsstillstånd för ett motorfordon. Dagens regler tillåter alltså inte att man exempelvis har boendeparkering för både en bil och en EU-moped. Då tvåhjuliga fordon bidrar till att minska trängseln och parkeringsytan, bör staden fundera över om nuvarande regler för boendeparkering är bra eller om förändringar bör göras.

Alternativa färdvägar

EU-mopeder ska framföras som vilket motorfordon som helst och därför köras bland bilar. Det är sällan ett problem i bebyggelse där hastigheten är begränsad till 30-50 km/h och



Folkpartiet



Majoriteten

mopederna får köras i maximalt 45 km/h. På 70-vägar, och tvåfiliga tätt trafikerade vägar, är det ett problem att EU-mopeder inte kan hänga med i trafikrytmen.

Ett exempel på problematisk vägsträcka är från Alvik ut förbi Brommaplan. Körbanorna är tätt trafikerade, medan det parallellt går 30-vägar som skulle lämpas sig mycket väl för EU-mopeder. Dock bryts dessa 30-vägar av med cirka två meter långa cykelbanor. Eftersom EU-mopeder inte får framföras på cykelbanor blir det svårt att välja dessa parallellvägar för EU-mopeder. Staden bör därför fundera över om nuvarande regler för var EU-mopeder får köra är bra eller om förändringar bör göras.

Miljöprogrammet

I det nya miljöprogrammet står det att alternativ till bilar ska gynnas, bland annat tvåhjuliga fordon. Staden bör därför fundera över hur denna punkt i miljöprogrammet ska förverkligas.

Av trafiksäkerhetsskäl görs nya särskilda fält för cyklister vid trafikljus där cyklister ska stå, före bilarna. Detta för att cyklar inte kan accelerera så snabbt. Detta gäller i stor utsträckning även EU-mopeder. Och när det gäller MC kör dessa oftast förbi bilarna och ställer sig först för att snabbt komma iväg från korsningen vid grönt ljus. Staden bör därför fundera över om även EU-mopeder och MC ska ha rätt att stå i det särskilda cykelfältet som finns vid många trafikljus.

Över huvud taget är det viktigt att policydokument och riktlinjer tas fram och/eller uppdateras utifrån hur fordonsfloran numera ser ut i stadstrafiken.

Stockholm 18 december 2007

Mikael Söderlund m.fl.(m)

Inge-Britt Lundin m.fl.(fp)

Anders Broberg (kd)