

Till

kommunstyrelsen@stockholm.se

RV-remissvar.SLK@stockholm.se

Remissvar Reviderad framkomlighetsstrategi KS 2021/1699

Sveriges MotorCyklister, SMC Stockholm har getts möjlighet att besvara remissen som handlar om framkomlighet i Stockholm. SMC Stockholm svarade också på stadens förslag till framkomlighetsstrategi för tio år sedan, 2012. Vi framförde då att motorcyklar och mopeder är kapacitetsstarka fordon som måste inkluderas i en framkomlighetsstrategi. De saknades då och de saknas tyvärr även i detta underlag trots ökat resande med både MC och moped. SMC Stockholm upprepar därför mycket av svaret 2012 som är ännu mer aktuellt idag. Vi anser att motorcyklar och mopeder ska få finnas i Stockholms stads Vision 2040 och vara en självklar del i Framkomlighetsstrategin.

Stadens syfte med strategin

Enligt förslaget är framkomlighetsstrategin också stadens trafikstrategi. Syftet är ”att beskriva hur stadens vägar och gator kan användas och utvecklas på bästa sätt när staden växer. Den gäller för hela staden och avser både befintliga och nya vägar och gator.

Framkomlighetsstrategin ger principer för hur vi ska prioritera och avväga i beslut för att bidra till ett effektivt, tryggt, attraktivt, framkomligt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm, i linje med stadens vision och översiktsplan.... Strategin ska vara ett stöd i stadens samarbete med andra myndigheter, intresseorganisationer, i dialogen med stockholmarna, näringslivet samt andra aktörer. Den ska också vara ett stöd i stadens interna arbete.”...Ett av syftena med strategin är att visa hur staden kan planera så att enskilda trafikanter enklare ska kunna ta sitt ansvar för att använda stadens vägar och gator på ett så effektivt, miljövänligt och säkert sätt som möjligt.”

Motorcyklar och mopeder är kapacitetsstarka och ytsnåla fordon

I Stockholms stad fanns 31 december 2021 knappt 19 000 motorcyklar och moped klass I. Trots att Stockholms stad redan i Framkomlighetsstrategin 2012 konstaterade att motorcyklar och mopeder är kapacitetsstarka fordon saknas de åter igen i underlaget. Det är förvånande med tanke på att antalet motorcyklar och mopeder i staden och länet ökat under de senaste tio åren. Att exkludera två kapacitetsstarka och ytsnåla fordon överensstämmer inte heller med strategins syfte; att planera så att enskilda trafikanter enklare ska kunna ta sitt ansvar för att använda stadens vägar och gator på ett så effektivt, miljövänligt och säkert sätt som möjligt.

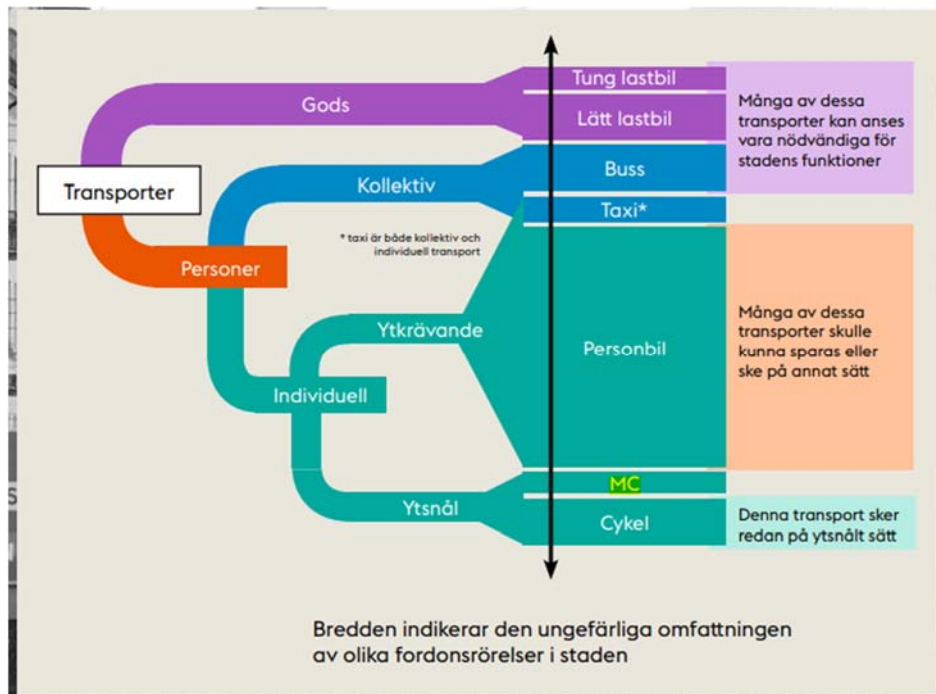
SMC Stockholm konstaterar också att staden inte beskriver hur stor andel av trafiken som ska ske med MC och moped 2050 i Regional Utvecklingsplan för Stockholm- RUF5 2050 trots att man vill styra mot ett transporteffektivt samhälle genom att bland annat öka de eldrivna persontransporterna och att utveckla klimat- och resurseffektiva attraktiva regionala stadskärnor.

Framkomlighetsstrategin lyfter på flera ställen de offentliga rummen- utrymmet mellan husen, det vill säga gator, torg, parker och kajer som kopplar samman staden. SMC Stockholm håller med om att det är viktigt med trygga, säkra och välskötta gator och offentliga rum. Däremot anser SMC Stockholm att man också måste säkra framkomligheten för exempelvis varu- och persontransporter. Det är viktigt att beakta att en stad har stora behov av att människor kan nå fram till affärer, apotek, restauranger, hotell, bostäder och arbetsplatser, liksom att mat, varor och medicin gör det. Det gäller även framkomlighet för räddningstjänst och blåljusverksamhet.



SMC Stockholm vill se säkra gator och vägar för alla trafikanter, även MC, moped klass I och II.

SMC Stockholm står till tjänst för att utveckla riktlinjer och regler för säkrare vägar och gator för MC och moped klass I och II i Stockholms stad.



Beskrivning av ytsnåla fordon ur Framkomlighetstrategin för Stockholms stad 2012.

Stockholmsdeklarationen bör självklart efterlevas i Stockholms stad

Under 2021 genomfördes den globala workshopen *Riding in a safe system* i Sverige av OECD/ITF, Trafikverket, den globala MC-organisationen FIM samt MC-tillverkarnas europeiska och globala organisationer ACEM och IMMA. Workshopen var en uppföljning av FN:s ministerkonferens som hölls i Stockholm 2020 för att visa hur man kan inkludera motorcyklar och mopeder i Nollvisionen utifrån Stockholmsdeklarationen (1). En viktig del av workshopen var ge förslag på hur man kan stimulera förändrade resval samt öka resandet med MC och moped för att skapa säkrare och hållbara transporter. Det finns ingenting som rör MC och moped i Framkomlighetsstrategin utifrån Stockholmsdeklarationen och OECD/ITF:s rekommendationer.

De globala rekommendationer som lämnades vid OECD/ITF:s workshop 2021 angående att stötta fler att köra tvåhjuligt motorfordon var följande:

- Rethink, redesign, and reallocate infrastructure and urban planning. Cities and road authorities should develop new solutions that include PTW mobility in urban settings for sustainable and safe use of PTWs for efficient mobility. This includes adapting speed in urban areas, where pedestrians and cyclists interact with motorized vehicles, in accordance with the Stockholm Declaration.
- Manufacturers and researchers should improve and demonstrate the sustainability (safety and environmental footprint) of PTWs as a space-efficient mobility tool, and city planners should enable better connection of PTWs with public transport.
- Local governments should improve the management of PTW parking capacity in general, and

especially at public transport hubs to enable modal shift from and to PTWs, allocating sufficient space and preventing impairment of pedestrian access through the design of parking infrastructures and enforcement of parking rules.

- Local and national governments should increase safe transport choices everywhere to reduce forced reliance on PTWs, and especially for small children (e.g. school buses) and in low- and middle-income countries(2).

SMC Stockholm förutsätter att Stockholms stad följer rekommendationerna i Stockholmsdeklarationen som antagits av FN och de uppföljande rekommendationerna som antogs vid OECD/ITF:s workshop Riding in a Safe Systems genom att inkludera MC och moped i Framkomlighetsstrategin.

SMC Stockholm samarbetar gärna med Stockholms stad i detta arbete.

Motorcyklar och mopeder är också hållbara fordon

Idag har de flesta motorcyklar och mopeder en förbränningsmotor och drivs med fossila drivmedel. Men, utvecklingen mot fossilfria fordon går snabbt och i Stockholmsområdet är redan de flesta mopeder som säljs eldrivna. Vid sidan av de kända japanska, amerikanska, engelska och italienska MC-tillverkarna har flera svenska MC-tillverkare dykt upp på marknaden de senaste åren: Cake, Rgent, Stilride och Stark Varg. Dessa tillverkar enbart elektriska motorcyklar och deras MC-modeller har ett huvudsakligt användningsområde; pendling i större städer.

Även motorcyklar och moped som drivs med fossila drivmedel är mer hållbara jämfört med personbil. De sliter mindre på vägarna, bidrar till minskad trängsel då de enkelt kan passera köer, drar mindre bensin jämfört med bil och har en miljövänligare tillverkningsprocess. Dessutom återvinns i stort sett alla motorcyklar i sin helhet.

SMC Stockholm anser att motorcyklar och mopeder fyller en viktig funktion i samhället och därför ska tas i beaktande i alla former av transportplanering.

Begreppet mikromobilitet

I delen om mikromobilitet nämns endast elsparkcyklar även om man säger att det i framtiden kan handla om fler typer av små fordon som både kan vara delade eller privata. Mikromobilitetslösningar ska enligt strategin vara ett komplement till stadens befintliga transport-system genom att erbjuda en flexibel resa med yteffektiva färdmedel för kortare sträckor.

SMC och SMC Stockholm anser att detta är en alltför snäv tolkning av begreppet mikromobilitet som handlar om betydligt mer än elsparkcyklar. Ingen vet vilka fordon som kommer att finnas inom några år och i vilken kategori av tvåhjulingar dessa kommer att inrymmas; cykel, moped klass I, moped klass II och motorcykel.

Trots att motorcyklar och mopeder ses som ytsnåla och kapacitetsstarka fordon lokalt, regionalt, nationellt och globalt nämns inte dessa fordon i sammanhang som rör mikromobilitet och framkomlighet.

SMC Stockholm anser att begreppet mikromobilitet i staden bör utvidgas enligt följande:

- **Mikromobilitet handlar inte bara om en del av en resa**
- **Mikromobilitet ska omfatta alla tvåhjulingar, även MC och moped**



Ökat resande med MC och moped förbättrar framkomligheten

På sidorna 14-15 i Framkomlighetsstrategin beskrivs dagens resande och önskat resande i framtiden. Här saknas MC och moped. Motorcyklisterna i Stockholms län är enligt Trafikanalys de som kör längst sträcka årligen. En studie 2015 om MC-användningen i Stockholms län visade att det vanligaste användningsområdet för MC var pendling till skola och arbete. Orsakerna till detta är att man spar både tid och pengar genom att använda MC och moped och många får helt enkelt vardagspusslet att fungera genom att köra ett tvåhjuligt motorfordon (3). Utvecklingen av eldrivna tvåhjuliga motorfordon går i en rasande takt och detta ska stimuleras av Stockholms stad. Tyvärr saknas dessa kapacitetsstarka fordon helt i Framkomlighetsstrategin.

SMC Stockholm föreslår att Stockholms stad inkluderar MC och moped klass I och II i planeringsinriktningarna avseende kapacitet, hållbarhet och framkomlighet.

Kapaciteten kan förbättras genom enkla och kostnadseffektiva åtgärder som

- att inkludera moped klass II i alla GCM-vägar och i cykelplanen,
- att öppna kollektivkörfält för motorcyklar . Detta ökar samtidigt säkerheten för dem som färdas på MC, samt
- att ge alla tvåhjuliga fordon tillgång till parkering i staden på lika villkor

Framkomligheten kan förbättras genom att

- att öppna kollektivkörfält för motorcyklar. Detta har fungerat i staden sedan 1981 utan att försämra framkomligheten för kollektivtrafiken,
- att förbättra underhåll för samtliga oskyddade trafikanter, även dem som färdas på moped klass I och MC. Cirka 15 procent av dem som skadas allvarligt på MC i tätort uppger att grus bidragit till olyckan.

Hållbarhet kan förbättras genom

- att stimulera användning av tvåhjuliga motorfordon där utvecklingen går mot allt fler eldrivna fordon,
- genom att Stockholms stad inte ändrar den globala definitionen av oskyddade trafikanter genom att exkludera dem som färdas på MC och moped klass I och II vilket bör förtydligas i dokumentet samt att
- förbättra underhåll för samtliga oskyddade trafikanter.

Stockholmarna på MC och moped ska också vara säkra i trafiken

SMC Stockholm har ovan pekat på flera åtgärder för ökad trafiksäkerhet i staden genom förbättrat underhåll, tillgång till kollektivkörfält, inkluderande i planerings- och utformningsprocessen och liknande.

Strategin tar upp hastighetsefterlevnad som en åtgärd vilket givetvis även ska gälla MC och moped. Däremot måste konsekvenserna av geofencing utvärderas för alla som färdas på ett tvåhjuligt fordon där gaskontroll är en förutsättning för stabilitet och att fordonet inte välter.

SMC Stockholm föreslår därför

- **att staden utvärderar konsekvenserna av geofencing innan detta införs för samtliga fordon i Stockholms stad.**

Parkeringsreglerna av tvåhjulingar måste ses över

Problemet med hur elsparkcyklarna (inte) parkeras varit ett problem sedan de började dyka upp på stadens gator. Det finns sannolikt inget annat fordon som fått så mycket kritik i frågan om parkering och det handlar i stort sett enbart om hyrfordon. Det bör vara enkelt att åtgärda och



det finns redan idag befintliga lösningar för uthyrningsföretagen. Ändå är just detta fordon det enda som nämns i begreppet mikromobilitet.

SMC Stockholm vill åter påtala de enorma skillnaderna som finns i staden mellan cykel och moped klass II respektive motorcykel och moped klass I trots att fordonen i många fall är så pass lika att parkeringsvakter har svårt att skilja dem åt. Utvecklingen av tvåhjuliga fordon sker i snabb takt och det kommer bli ännu svårare framöver för Stockholms stad att placera fordonen i rätt kategori.

Staden utgår från personbil då man avgiftsbelägger MC och moped klass I. Många av dessa parkeringar har försvunnit sedan avgifterna infördes. MC och moped klass hänvisas till att parkera i MC-parkeringarna till reducerad avgift jämfört med bil, varje fordon i rutan måste betala avgift. När MC-parkeringarna är fyllda hänvisas MC och moped klass I till rutor avsedda för bil. Även om det får plats flera motorcyklar och mopeder i en bilruta finns det ingen anledning att flera delar på rutan eftersom varje fordon måste betala full avgift. Samtidigt är det gratis att parkera en cykel och moped klass II som är fordon i motsvarande storlek. Detta bidrar inte på något sätt till syfte och mål i Framkomlighetsstrategin.

Inom kort kommer de flesta mopeder som kommer ut på marknaden att vara eldrivna. Mopeder och motorcyklar används både av pendlare och företag som transporterar varor och mat i städerna. Tvåhjuliga hållbara fordon tar mindre plats i trafiken jämfört med personbil, både under färd och vid parkering, de minskar trängseln och bidrar till minskad klimatpåverkan. Många gånger är det omöjligt att se skillnaden på en moped klass I, moped klass II och elcykel (se bilaga). Mot bakgrund av detta anser vi att det krävs ett nytänkande kring parkering som innebär att alla tvåhjuliga fordon likställs.

**SMC Stockholm föreslår
att parkeringslagstiftning ska ändras så att alla tvåhjulingar, med eller utan motor, kan erbjudas kostnadsfri parkering på markerade ytor.**

För SMC Stockholm

Nina Wallenberg
Ordförande

Olle Henriksson
Politiskt sakkunnig

Källor

1. [Stockholmsdeklarationen](#), FN:s ministerkonferens i Stockholm 19-20 februari 2020
2. [Riding in a safe system. OECD/ITF workshop](#) i samarbete med Trafikverket, FIM, IMMA och ACEM.
3. [Om MC-användning i Stockholm](#), Görtz/Nordqvist SMC 2015
4. Bilaga, beskrivning av tvåhjuliga fordon som skickades till Trafiknämnden i Stockholms stad 2019

