

## Motion till riksdagen 2022/23:1254

av Daniel Helldén (MP)

# Matbudens användning av mopeder

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av möjligheten till miljözon 3 för mopeder och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om parkering av mopeder som används i kommersiellt syfte, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

## Motivering

Mopedernas antal har under senare år kraftigt ökat i våra städer. En starkt bidragande orsak till detta är de nya matbud som blivit ett stående inslag i stadsmiljön. Före matbudens intåg var mopeder sällsynta. Den exponentiella utveckling vi sett av mopeder i städerna har skapat problem som dagens lagstiftning inte tagit höjd för.

Mopederna är vanligtvis tvåtaktsmopeder som släpper ut avgaser av en art som både är hälsofarliga och skapar obehag. Även fyrtaktsmopederna med bättre prestanda skapar olägenheter. I de flesta fall framförs mopederna på cykelbanor där sådana finns vilket ger effekten att de som cyklar hamnar i ett moln av illaluktande avgaser. Detta är inte ett problem om antalet mopeder av denna art är litet men med ett stort antal återkommande fordon som blandar sig med stora flöden av cyklister ger detta avsevärda problem.

Lösningen på problemet är att ge kommunerna rätt att inrätta motsvarande miljözon 3 för mopeder.

Enlig dagens reglering kan en kommun införa förbud för mopeder klass II på en cykelbana. Men att lösa problemet på detta sätt gör att mopederna, som endast får köras

i 25 km/h, hamnar i biltrafiken och skapar både trafiksäkerhetsproblem som en rörig trafiksituation. Cykelbanor har till syfte att ge tvåhjulsfordon i lägre hastigheter trygga och gena passager i en stad men också minska konfliktytorna i körfält där det är för trångt. Lösningen via dagens regleringsmöjlighet tar dessutom med sig de mopeder som inte är ett problem. Det finns ett växande utbud av fordon som klassas som mopeder men som är helt utsläppsfria och drivs med el. För dessa fordon finns det ingen anledning att införa ett förbud som avlägsnar dem från cykelbanorna. Tvärt om är dessa fordon både rena och i de flest fall smäckra som en cykel.

Det kommunerna behöver i sin verktygslåda för att komma tillrätta med problemen som dagens ökade mopedanvändning ger är att ge kommunerna rätt att införa motsvarande miljözon 3 för mopeder. Därmed skulle en kommun som upplever problemen i sina cykelbanor eller andra delar av trafikmiljön kunna skapa en ordning där man kan behålla de smidiga och luftkvalitémässigt önskvärda fordonen men med en större precision än dagens regelverk plocka bort de fordon som ställer till det för andra trafikanter. Dagens regelverk med mopedförbud klass II är för trubbigt och är inte anpassat till dagens förhållanden.

Det bör noteras att det finns en stor variation av fortkaffningsmedel som matbuderna använder. Det rör sig om allt från elsparkcyklar, cyklar, el-mopeder klass I och II och mopeder med förbränningsmotorer klass I och II. Det är endast förbränningsmotorerna som ställer till problem i stadsmiljön. Att använda dagens reglering med generellt mopedförbud skulle på ett olyckligt sätt hämma en positiv teknikutveckling vad gäller små eldrivna mobilitetsfordon som kan ses växa fram där el-mopederna är en del.

Därför bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening att det ska göras möjligt för en kommun att införa motsvarande miljözoner klass 3 för mopeder som en lösning på problemen med luftkvalité och obehag i cykelbanor och den generella påverkan mopeder har på stadsmiljön i form av avgaser och buller.

## Parkering

Det finns ett angränsande problem som uppkommit med matbudens mopeder.

Mopederna samlas idag vid kollektivtrafikknutpunkter och parkeras på trottoarerna på ett sätt som blockerar långa sträckor av trottoaryta och låser upp cykelställ. Mopederna som är avsevärt bredare än cyklar bli i många fall som en mur på trottoaren som ställer till det för gångtrafikanter och skapar en problematisk stadsmiljö. För cykelställens del skapar mopeder bredd dessutom att en moped blockerar två cykelparkeringsplatser.

Funktionen cykelparkeringsplatser går förlorad. Är platserna därtill så kallade säkra cykelparkeringsplatser med fast pollare för låsning har en avsevärd investering skett förgäves.

Innan matbuden gjorde sitt intåg var det sällan något problem med parkering av mopeder klass II i stadsmiljö. Enstaka mopeder hindrade få och en normal fördelning över stadens ytor gjorde att det inte fanns någon koncentration av mopeder. Den nya kommersiella användningen av mopeder har dock helt ändrat förutsättningarna speciellt vid kollektivtrafikknutpunkter. Det var inte tänkt att den frihet som finns för allmänheten att i sin vardag parkera ett smart smidigt mobilitetsfordon skulle användas för systematisk näringsverksamhet på detta sätt. Det behövs sålunda någon form av reglering av en systematisk kommersiell användning av offentliga ytor för uppställning av mopeder.

Därför bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening att det ska göras ett tillägg i trafikförordningen som reglerar systematisk kommersiell användning av offentlig mark för uppställningen av mopeder klass II.

*Daniel Helldén (MP)*