

Till  
Trafikkontoret Stockholms stad  
[parkeringsplan.tk@stockholm.se](mailto:parkeringsplan.tk@stockholm.se)

## Remissvar "Förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering" T2012-310-02254

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister och distriktsorganisationen SMC Stockholm lämnar ett gemensamt svar på förslaget till parkeringsstrategi och plan för gatuparkering i Stockholms stad. Vi har tidigare besvarat remiss om Framkomlighetsstrategi för Stockholms stad och pekat på att tvåhjuliga motorfordon är en del av lösningen på trängselproblematiken.

### Sammanfattning

Att Stockholms stad gör en översyn av P-regler och avgifter är rimligt med tanke på hur staden växer och det växande behovet av utrymme och god miljö för medborgarna. Men, det är inte rimligt att enbart tala om att minska biltrafik och helt bortse från motorcyklarnas unika egenskaper och fördelar i storstäder. Förslaget innebär en orimlig höjning för att parkera motorcyklar och mopeder klass I. Det förs ingen diskussion i underlaget om varför inte motorcyklar och mopeder klass I ses om yteffektiva färdmedel i parkeringshänseende – vilket Stockholms stad faktiskt gjorde i Framkomlighetsstrategin. Förslaget ställer resande i personbil mot resande med cykel, kollektivtrafik och promenader. Motorcyklar och mopeder nämns bara i frågan om avgifter. Det resonemanget gör tyvärr att man inte ser motorcyklar och mopeder som en del av lösningen på köer och trängsel. Vi föreslår att förslaget avseende avgifter för motorcyklar och mopeder helt tas bort från förslaget.

### Motorcyklar och moped klass I är ytsnåla och kapacitetsstarka fordon

Det finns cirka 55 000 motorcyklar och moped klass I i länet. Stockholms stad talar om att man genom utredningen gör en helhetssyn på parkeringsfrågan vilket tyvärr är felaktigt. Utredningen ställer resande i personbil mot resor med trampcykel, kollektivtrafik och gångtrafik. Underlag saknas helt avseende resande och parkering av 55 000 motorcyklar och moped klass I i länet. Det är ofattbart att man helt bortser från en fordonskategori som bidrar till att lösa trängsel och parkeringsproblem i Stockholm i denna viktiga utredning.

För SMC är det självklart att motorcyklar och mopeder klass I ska ses som ett alternativ till personbilen, inte jämföras med personbil avseende parkering. Det är inte motorcyklar och mopeder klass I som skapar trängsel på gator och vägar i Stockholms stad. Det är inte motorcyklar och mopeder klass I som stjälar plats för parkering i gatuutrymmet. Det är inte motorcyklar och mopeder klass I som bidrar till ökad söktrafik i Stockholmstrafiken. Trots detta säger utredningen att tillgång till parkering bidrar till trängsel genom alstring av bilresor samt söktrafik. Utredningen utgår från personbil. Det finns inga uppgifter om hur effektivt parkeringarna för motorcyklar och moped klass I utnyttjas i Stockholm sett över året (många parkeringar görs om till ruta för personbil under vintern).

Det förs ingen diskussion i förslaget om varför inte motorcyklar och mopeder klass I ses om yteffektiva färdmedel i Sverige och därmed en lösning på köer och trängsel. Det gör man i resten av EU och världen. I Framkomlighetsstrategin för Stockholm ses både motorcykel och trampcykel som ytsnåla fordon.



## **MC och moped klass I är en del av lösningen**

Ökad användning av MC och mopeder istället för personbil ökar framkomlighet och minskar därmed klimatpåverkan. En motorcykel och moped klass I kan ofta köra förbi köerna medan personbilarna står stilla. Tid för att söka P-plats för MC och moped är betydligt mindre enligt internationella studier jämfört med personbil vilket är viktigt för att minska klimatpåverkan. En fransk studie visade att resor med MC och moped ökat med 36 procent 2000-2007, vilket motsvarar 100 miljoner kilometer. Den mest positiva effekten av ökad MC-användning är tidsvinsterna som reducerats med nästan 50 %. Att söka en P-plats för sitt fordon minskar från 16 minuter för en bilist till 0 när man körde MC/moped. Med minskade restider får pendlarna mer tid för både arbete och fritid. Tidsbesparing (inklusive minskade köer och tryck på kollektivtrafiken) och brukarens kostnader vägdes mot kostnader för olyckor och föroreningar och visade att samhället gjort en nettovinst om 168 miljoner Euro(1).

En belgisk studie visar att om tio procent av alla bilförare bytte fordon och valde motorcykel eller moped istället skulle trängselproblemet minska med 40 procent. Man skulle dessutom spara tid och pengar. Om 25 procent av all pendling skedde på motorcykel eller moped skulle trängselproblemen vara ett minne blott. Undersökningen visar att ett ökat bruk av motoriserade tvåhjulningar är en realistisk, genomförbar och rimlig metod för att förbättra situationen för europeiska pendlare. Motorcyklar och mopeder är en outnyttjad potential för ökad mobilitet och kan tillgodose behov som andra transportslag, till exempel cykel och kollektivtrafik, inte klarar av (2).

Motorcyklar och mopeder tar sig fram i köer och trängsel medan bilar står stilla. Därför är MC och mopeder både yteffektiva och kapacitetsstarka alternativ till personbilen. Detta diskuteras inte i underlaget. Motorcyklar och mopeder kan parkeras på utrymmen som inte användas för andra fordon i parkering. Det kan gälla både parkering i gaturummet eller i andra utrymmen. Denna möjlighet diskuteras inte i underlaget. Inte heller nämns att parkeringar för MC och moped klass I minskas för att istället skapa cykelhagar där trampcyklar får parkera.

Ett lokalt exempel är den pågående ombyggnationen av Slussen som kommer att påverka 70 000 pendlare från Nacka och Värmdö under minst åtta år. Här bör det vara självklart för Stockholms stad att öka incitamenten för att välja alternativa färdmedel som motorcykel och moped. Allt som avlastar kollektiv- och biltrafiken över Slussen under ombyggnationen bör uppmuntras och prioriteras. Att utöka antalet kostnadsfria MC- och mopedparkeringar samt att tillåta MC i bussfilen på v 222, Stadsgårdsleden, är ett billigt och effektivt sätt att minska trycket på bil- och kollektivtrafik i rusningstid, framför allt med tanke på den komplicerade situation som väntar med köer och förväntad ökad pendlingstid under de kommande åren. Att köra motorcyklar och mopeder som kan passera köer bör beaktas även ur miljöhänsyn med hänsyn till den ökade miljöbelastning det innebär att ha bussar o bilar stående på tomgång i kilometerlånga köer varje morgon i de kommande decenniet.

## **Avgiftsfritt för motorcykel och moped klass I**

Att erbjuda avgiftsfri parkering är ett bra styrmedel för att få fler att köra MC och moped istället för personbil och bör därför vara en självklar strategi för att nå en hållbar stadsmiljö. Utredningen säger att motorcyklar och mopeder klass I varit avgiftsbefriade enbart för att det inte funnits någon plats att förvara P-biljett. Detta går nu att lösa genom att MC- och mopedägare kan använda en betalapp anser Stockholms stad.

Detta uttalande stämmer inte alls överens med vad Sverige uttalar i den nyligen publicerade OECD-rapporten (3) i avsnittet "Transport and mobility policies for powered two-wheelers" om just MC-parkering i Stockholm: "*The cities of Paris, Stockholm, Copenhagen and Amsterdam*



*have stringent parking policies for cars (e.g. diminution of available space, paid parking), while at the same time no parking restriction for PTWs. The result has been a sharp increase in the number of motorized two-wheelers in operation, seen initially as a better alternative to private car use.“*

Förslaget är raka motsatsen till vad som beslutades i EU-parlamentet ”Report on the implementation of the 2011 White Paper on Transport: taking stock and the way forward towards sustainable mobility”(4). Motorcyklar och mopeder ses i rapporten som en del av lösningen på köer, trängsel och parkeringsproblem i Europas större städer. Rapporten fastställer att den speciella konstruktionen och de unika egenskaperna hos tvåhjuliga motorfordon måste tas i beaktande och synliggöras i EU:s transportplaner och riktlinjer. Denna rapport och detta uttalande nämns överhuvudtaget inte i underlaget.

Förslaget från Stockholms stad går tvärt emot vad som framkom i Parkeringsutredningen (5) (SOU 2006:109): ”Utredningen delar SMC:s uppfattning att motorcykeln och mopeden är en del av lösningen på trängselproblematiken och bör därför behandlas med generösa villkor. Regler för parkering av tvåhjuliga fordon bör i huvudsak vara nationella – det är inte tillfredsställande att parkering av MC och moped behandlas olika beroende på var i landet man parkerar. ”

### **Avgiftsförslaget**

Att en översyn av parkeringarna i Stockholm genomförs är rimligt. Men, det är orimligt att införa en avgiftshöjning från 0 kronor till som 250 kronor per dag för en MC-ägare som pendlar med MC/moped och parkerar i innerstaden. Det innebär en kostnadsökning från 0 kronor till som mest 5000 kronor per månad.

Det får plats minst fyra motorcyklar/mopeder klass I i en ruta för bil. Det betyder att Stockholms stad kommer att få in dubbelt så mycket P-avgifter från motorcyklar och mopeder jämfört med personbil. Det är en orimlig prissättning. Att avgiftsbelägga motorcykelparkering enligt förslaget gör att det, relativt sett, blir billigare att köra bil vilket riskerar att motverka syftet med den nya parkeringsplanen. Det finns inte heller någon differentiering av pris i rutor där massor av motorcyklar och mopeder kan parkeras.

Två parkerade trampcyklar motsvarar en parkerad MC/moped klass I. En parkerad personbil tar lika stor plats som fyra motorcyklar/mopeder klass I. Motorcyklar och mopeder är också yteffektiva färdmedel vilket förslaget helt förbiser. I slutet av remissvaret finns bilder där det tydligt framgår att en trampcykel och moped upptar ungefär lika mycket plats när de parkeras.

SMC och SMC Stockholm föreslås att avgiftsförslag för parkering av motorcyklar och mopeder undantas från avgifter även i framtiden. Det bör även gälla boendeparkering.

### **Vissa förslag fungerar inte för motorcykel och moped**

Boendetillstånd kan inte förvaras på en motorcykel eller moped klass I, en elektronisk lösning är ett måste.

Infartsparkeringar kommer sannolikt inte användas av MC-förare som nästan alltid använder heltäckande skyddsutrustning och hjälm som inte är lämpliga att använda vid färd på buss, tunnelbana eller pendeltåg. Att lämna utrustningen på fordonet är inte lämpligt ur stöldsypunkt.



Utredningen talar om krav på parkering då bostäder byggs vilket leder till ökade kostnader. Det finns inga krav på att MC-parkering ska byggas i dessa sammanhang. Kostnader för MC-parkeringar belastar inte boendekostnaderna.

Det finns inga krav på att MC-parkeringar ska anläggas i parkeringsgarage. Däremot erbjuds MC- och mopedägare i andra länder gratis parkering i P-hus på ytor som inte kan användas av andra fordon. Motorcyklar och mopeder kan enkelt köra förbi bommar vid infarten om man känner till denna möjlighet. Detta skulle vara möjligt i Sverige om det finns en uttalad vilja till ökad MC- och mopedanvändning.

Utredningen föreslår att P-automater ska finnas kvar i begränsad omfattning. Dessa måste vara utformade så att det inte finns krav att ett kvitto ska läggas på ett fordon, till exempel motorcykel och moped klass I.

Information på varje P-plats är viktig där det framgår att man måste ha en smartphone och ladda ner P-appen för att betala avgiften. Många besöker Stockholm och inga andra MC- och mopedparkeringar är avgiftsbelagda i landet. Besökarna måste upplysas om vad som gäller, helst på varje P-plats för motorcykel och moped klass I.

### **Inkludera alla brukare, även MC- och mopedförare!**

I utredningen talar man om vilka som påverkas av förslaget. MC- och mopedägare som parkerar sina fordon nämns överhuvudtaget inte trots att förslaget slår väldigt hårt mot dem. Stockholms stad har träffat ett antal parter och organisationer angående förslaget. Man har inte träffat representanter som kör motorcykel och moped. Man säger inget om att MC- och mopedförare ska ingå i fokusgrupperna som ska intervjuas innan beslut fattas.

Stockholms stad har inte hämtat in underlag från studier om MC-användning i Stockholm. SMC genomförde detta sommaren 2015 och har skickat rapporten till kommunen. Den innehåller bland annat ett avsnitt om MC-parkeringar i Stockholms län med MC-ägarnas syn på behov och utformning (6).

Rapporten om MC-användning i Stockholm visar också att vanligaste användningsområdet för MC i Stockholm är för pendling. Man väljer MC för att slippa stå i köer och spara tid. Rapporten visar tydligt att MC är ett ytsnålt och kapacitetsstarkt fordon i storstad (6).

SMC har genomfört tre mobilitetstester i Stockholm som vi skickat till Stockholms stad och SKL. I samtliga tester var det tydligt att motorcyklar och mopeder är utmärkta alternativ vid pendling istället för att köra personbil (7).

### **Internationella jämförelser saknas för motorcykel och moped klass I**

I underlaget har man gjort internationella jämförelser avseende parkering för personbil. Även här saknas helt underlag avseende markering för motorcyklar och moped klass I vilket är synd då det finns mycket bra studier att ta del av. Det finns nationella strategier och transportpolicies som inbegriper parkering för MC och moped. Det finns lokala policies för parkering. Syftet med dessa är att öka användning av tvåhjuliga motorfordon för minskad trängsel. Det är ytterst ovanligt med avgiftsbelagda parkeringar för MC och moped i andra länder. Några exempel finns i OECD-rapporten, andra finns på SMC:s hemsida. SMC har skickat information till Stockholms stad i samband med att remissvar lämnades avseende Framkomlighetsstrategin.

### **Till sist**

SMC och SMC Stockholm hoppas att Trafiknämnden lyssnar på våra argument och tar tillbaka förslaget om att införa avgift för motorcyklar och mopeder klass I.

Vi hoppas att Stockholms stad bjuder in oss till fokusgrupper som ska diskutera parkering. De



Borlänge den 11 januari 2016

flesta MC-ägare äger också en personbil och trampcykel och kan därför representera fler transportslag.

Vi deltar gärna i alla sammanhang där kommunikationer, transporter, trafiksäkerhet och framkomlighet i Region Stockholm diskuteras. SMC Stockholm ser fram emot en dialog och ett samarbete kring ovanstående i det fortsatta arbetet med framtagning av en parkeringsstrategi.

För Sveriges MotorCyklister

För SMC Stockholm

Maria Nordqvist  
Politisk sekreterare

Olle Henriksson  
Ordförande

### Källhänvisningar

1. The unpredicted rise of motorcycles: A cost benefit analysis, Pierre Kopp, Sorbonne 2011
2. Commuting by motorcycle; impact analysis, Transport and Mobility Leuven 2011
3. Improving Safety for Motorcycle, Scooter and Moped Riders, OECD/ITF 2015
4. Report on the implementation of the 2011 White Paper on Transport: taking stock and the way forward towards sustainable mobility (2015/2005(INI)) EU-parlamentet 2015
5. Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering, SOU 2006:109
6. Om MC-användning i Stockholm – en enkätundersökning augusti 2015, SMC och VTI 2015
7. Mobilitetstest Stockholm och Europa september 2014 [www.svmc.se](http://www.svmc.se)





### Jämförande bilder på motorcykel, moped och trampeykel (Foto: Fottas MC)



**Från vänster:** Moped klass I, Honda NC50, två trampeyklar dammodell samt en motorcykel Honda NC 750C. Mopeden har automatväxel, MC:n kan levereras med automatväxel vilket gör bägge till bra alternativ för pendling i staden. MC och moped tar något mer utrymme i anspråk än trampeyklarna.



**Samma fordon fast framifrån.** Från vänster motorcykel, två damcyklar och sedan en moped klass I. Även av denna bild framgår tydligt att tvåhjuliga motorfordon och tvåhjuliga trampeyklar kräver ungefär samma utrymme vid parkering.