

Till

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## **I2022/00150, remissvar från Sveriges MotorCyklister angående Promemorian parkering av elsparkcyklar**

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har getts möjlighet att inkomma med svar på promemorian angående parkering av elsparkcyklar. SMC anser att parkeringsreglerna för samtliga tvåhjulingar måste ses över mot bakgrund av den enormt snabba utvecklingen inom fordonskategorin som skapat problem i många städer.

### **Bakgrund**

När man talar om mikromobilitet talar man ofta bara om elsparkcyklar och möjligen cyklar. SMC vill påminna om att förslaget även omfattar moped klass II som kör på GCM-vägar och parkerar på samma sätt som cykel. Hinder på en GCM-väg drabbar därför också dem som färdas på moped klass II liksom eventuell platsbrist vid befintliga cykelställ.

Parkering av motorcyklar, moped klass I och II har aldrig varit ett problem i Sverige innan Stockholms stad införde P-avgift 2018. Syftet med förslaget var att minska biltrafiken i staden och öka tillgängliga bilparkeringar med 15 procent. När P-avgifterna infördes ökade parkeringsskadorna för MC med 300 procent sedan motorcyklar och mopeder blivit påkörda av bilar eftersom MC- och mopedägare med boendetillstånd inte fick stå i MC-rutor. Dessutom ökade felparkeringarna eftersom fordonsägarna tog bort registreringsskyltarna och parkerade vid cykelställ, bortförande av felparkerade tvåhjulingar blev verklighet och så vidare. Införandet av P-avgifterna har ställt stora krav på parkeringsvakter för att fastställa vilket fordon som står parkerat och om parkeringen är laglig. Med dagens snabba utveckling av tvåhjuliga fordon är det mycket svårt att se skillnad på vilka tvåhjuliga fordon som ska beläggas med avgift och vilka som är avgiftsbefriade. Detta är en utveckling som kommer fortgå och därför måste tas i beaktande av beslutfattare. Eftersom intäkterna är marginella i förhållande till de ökade kostnaderna som avgiftsbelagd MC- och mopedparkering har medfört, är det bättre att staden tar ett helhetsgrepp kring parkering som omfattar samtliga tvåhjuliga fordon.

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. Det vill SMC ändra på.

SMC anser därför att begreppet mikromobilitet bör utvidgas enligt följande:

- Mikromobilitet handlar inte bara om en del av en resa
- Mikromobilitet handlar inte bara om elsparkcyklar och cyklar utan omfattar alla tvåhjulingar, även MC och moped klass I och II.

### **Parkering av elsparkcyklar**

SMC berättade ovan att parkering av motorcyklar och moped klass I aldrig varit ett problem. Det har aldrig krävs avgifter för att ordna MC-och mopeditrafiken utan det har räckt med en P-ruta med MC-skylt. Däremot har elsparkcyklarna varit ett orosmoment och problem med hur de (inte) parkeras sedan de började dyka upp på städernas 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.



## **SMC instämmer med förslaget som innebär att elsparkcyklar inte ska få parkeras på GCM-vägar utom vid uppställningsplatser för cykel och moped klass II.**

Det bör vara enkelt för uthyrningsföretagen att med befintliga lösningar minska problemen med felparkerade elsparkcyklar och öka säkerheten för alla trafikanter. SMC anser att företagens lönsamhet är underordnad kraven på trafiksäkerhet för övriga trafikanter. Det finns ytsnåla fungerande alternativ till elsparkcyklarna utan parkeringsproblem, till exempel för moped klass I och motorcykel.

### **Ett parkeringssystem för alla tvåhjulingar**

SMC vill i sammanhanget ta upp de enorma skillnaderna som finns mellan cykel och moped klass II respektive motorcykel och moped klass I. Lagstiftaren jämför tvåhjuliga fordon med personbil då man avgiftsbelägger MC och moped klass I medan elsparkcykel, cykel, elcykel samt moped klass II är avgiftsbefriade.

Inom kort kommer de flesta mopeder som kommer ut på marknaden att vara eldrivna (40% av moped klass I och 50% av moped klass II är redan idag 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, både under färd och vid parkering, de minskar trängseln och bidrar till minskad klimatpåverkan. Samtidigt är det många gånger 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 av alla tvåhjuliga fordon.

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

### **Utvecklingen bland tvåhjuliga elfordon**

SMC har nyligen besvarat en remiss från Infrastrukturdepartementet rörande förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Utvecklingen bland L-fordonen går med rasande fart. Många vill transportera sig på ett smart, hållbart och snabbt sätt. Ingen vet vilka fordon som kommer att finnas om fem år och inom vilken fordonskategori de hör hemma; cykel, moped klass I, moped klass II eller motorcykel. Det är därför otroligt viktigt att följa utvecklingen på området ur flera aspekter; trafiksäkerhet, fordonskrav, framkomlighet och parkering, Här står SMC till förfogande.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen  
Generalsekreterare  
E-post: [jesper.christensen@svmc.se](mailto:jesper.christensen@svmc.se)  
Tel: 070-557 75 00

Maria Nordqvist  
Politisk sekreterare  
E-post: [maria.nordqvist@svmc.se](mailto:maria.nordqvist@svmc.se)  
Tel: 070-538 39 38

