

Till  
Förvaltningsdomstolen  
115 76 STOCKHOLM  
[forvaltningsrattenistockholm@dom.se](mailto:forvaltningsrattenistockholm@dom.se)

**Komplettering till Mål nr 8180-17. Överklagande av beslut 16 mars:  
Solna kommun lokala trafikföreskrifter om parkering av motorcyklar  
med avvikelse från generella bestämmelser i trafikförordningen inom  
Solna kommun, 0184 2017:00630**

Jag överklagar härmed beslutet som fattades måndag 16 mars av Kommunfullmäktige i Solna. Jag anser inte att beslutet tillkommit på rätt sätt. Jag anser att kommunen genom detta överskridit sina befogenheter. Jag anser också att beslutet strider mot lag eller författning (kommunallagen och kommunala avgiftslagen).

**Vad är felaktigt och hur har Solna stad agerat felaktigt?**

Enligt kommunallagen (1991:900) 2 § ska kommuner och landsting behandla sina medborgare lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Solna stad har inte behandlat sina invånare lika då det gäller parkeringsfrågan.

Det i trafiknämnden fattade beslutet strider mot likställighetsprincipen i kommunallagen och/eller mot kommunala avgiftslagen på flera punkter:

**Punkt 1:**

En normalstor parkeringsruta är 2,40 gånger 5 meter, dvs. 12 kvadratmeter. En motorcykel klarar sig bra på 2,40 gånger 1 meter, dvs. 2,4 kvadratmeter eller 1/5 av det utrymme som en bil kräver.

Enligt Solnas beslut ska personbilar och motorcyklar betala samma avgift, vilket innebär att priset per ytenhet för en motorcykel eller moped klass I är 5 gånger högre jämfört med en personbil. Enligt kommunala avgiftslagen beslutar kommunfullmäktige för grunderna för beräkning av priset på parkering men något undantag som medger differentiering för fordonsslag finns inte. Eftersom en motorcykel upptar ca 1/5 av ytan av en bil kan därmed heller inte avgiften sättas högre än 1/5 av avgiften för en bil.

Beslutet bryter därför mot likställighetsprincipen och mot kommunala avgiftslagen.

**Punkt 2:**

Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m, KAL, 2§ säger:

"I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering."

Motorcyklar och moped klass I orsakar inte trängsel eller köer i Solna stad. Motorcyklar och moped klass I har inte bidragit till att det uppstått brist på

parkeringsplatser i Solna. Den söktrafik som finns i Solna stad i jakt på P-platser består av personbilar, inte av motorcyklar och moped klass I. Beslutet har inte föregåtts av någon utredning eller undersökning som visar på behovet att ordna motorcykeltrafiken.

Därmed saknas grund för att ta ut parkeringsavgift för motorcykel vilket betyder att beslutet bryter mot kommunala avgiftslagen (1957:259), 2§.

## Övriga invändningar

I Solna stad saknas möjlighet för MC- och mopedägare att få boendeparkeringtillstånd om du redan har ett tillstånd för en bil. Det betyder att det för MC- eller mopedägare med bil alltid är dyrare att parkera en motorcykel eller moped klass I jämfört med personbil i Solna stad om de parkerar längs en gata i staden.

Solna stad inför P-avgifter som betyder att de MC- och mopedägare som idag parkerar gratis, ska betala dubbelt så mycket i P-avgift varje dag som en bilist betalar med högsta möjliga trängselskatt. Trängselskatten föregicks av en folkomröstning medan MC- och mopedägare inte ens får en utredning och jämförs med personbil. Solna stad har inte heller informerat fordonsägarna om förändringen!

Solnas beslutade P-avgifter är godtyckliga och har inget samband med hur stor yta en MC och moped faktiskt använder vid parkering. Det är inte rimligt att en moped klass I jämförs med en personbil. Det är inte rimligt att motorcyklister och mopedister betalar mer för ytan jämfört med hur mycket en personbil betalar för motsvarande utrymme.

Kommunen bör vara väl medveten om vad som står om utformning av bil- respektive MC-parkeringar i VGU(Vägar och Gators Utformning). Jag har klippt ut den text som gäller bil och MC i VGU för kännedom, där framgår tydligt skillnaden behovet av storlek för att parkera en MC och moped klass I respektive bil.

Tabell 6.5-1 Exempel på totalbredder och fältindelningar på vägar med uppställningsfält vid olika dimensioneringsförutsättningar

Uppställning	DTS	VR (km/h)	KF+UF (m)	UF (m)
Personbilar	(Pb+LBn)A	30	5,0	2,0
		40	5,2	2,2
Lastbilar	(LBn+LBn)A	30	5,8	3,0
		40	6,0	3,2

*Ju större bilflöde gatan har och ju högre angöringsfrekvens i uppställningsfältet, desto rymligare bör utrymmet vara mellan uppställda och passerande fordon. Vid val av bredd ska hänsyn även tas till behov av utrymme för att öppna bildörrar mot trafik i angränsande körfält, cykelfält samt gång- och cykelbana.*

*Motorcykelparkering bör dimensioneras enligt Tabell 6.5- 2.*

**Tabell 6.5-2 Dimensionering av MC-parkering**

Dimension	Mått (mm)
Längd	2500
Bredd	1500

*Allmänt bör man ha en restriktiv hållning till parkering på gata. Särskilt boende- och arbetsplatsparkering bör i första hand lösas på annat sätt.*

*Utrymme för uppställning av bilar i anslutning till körbana kan ske i form av uppställningsfält som redovisas i **Figur 6.5-1** Uppställningsplats för personbil längs väg/gata. Övriga typer av utrymme för uppställning i gaturum beskrivs nedan.*

### **Kommentar till tabell 6.5-1:**

Utrymmet för att öppna bildörrar mot trafik i angränsande körfält, cykelfält samt gång och cykelbana gör att en parkeringsruta för bil kan vara avsevärt bredare.

### **Kommentar till tabell 6.5-2:**

Jag har under alla års parkering av motorcyklar i Solna aldrig sett en parkeringsruta avsedd för en motorcykel som har varit så bred som 1.5 meter, de är alla avsevärt smalare. I de parkeringsrutorna som är avsedda för flera motorcyklar parkeras motorcyklar avsevärt tätare.

### **Yrkanden:**

Jag yrkar på att det beslutet som fattades vid Kommunfullmäktige i Solna stad den 16:e mars och rör införande av avgifter för motorcyklar och moped klass I, rivs upp.