

Till
Trafikkontoret
Stockholms stad
Box 8311
104 20 Stockholm

Begäran om upphävande av parkeringsavgift för motorcykel och moped klass I

Begäran

Jag begär härmed att samtliga föreskrifter som rör parkeringsavgift för motorcyklar och moped klass I i Stockholms stad upphävs.

Historik om MC-parkeringar i Stockholms stad

I slutet av 1970-talet infördes avgiftsfria parkeringar för motorcyklar i Stockholms stad i samarbete med Sveriges MotorCyklister, SMC, i Stockholm. Detta genomfördes för att motorcyklar stod parkerade på olämpliga platser; gräsmattor, trottoarer, parker, refuger och liknande. Syftet var att skapa ordning och reda bland parkerade tvåhjulingar. Resultatet blev lyckat. MC-parkeringarna har fungerat under 50 år. De har varit välanvända av pendlare, främst dagtid. I slutet av 1990-talet kom ett nytt fordon; moped klass I, som också anvisades att använda dessa platser. MC-parkeringarna har även kunnat användas som boendeparkering. SMC Stockholm har tagit fram P-kartor tillsammans med Stockholms stad och spridit information om var det finns MC-parkeringar till alla berörda. MC- och moped-ägare har kunnat påtala behov till Trafikkontoret som utretts och lett till fler platser.

Grund för begäran

I december 2015 presenterade Trafikkontoret i Stockholms stad en Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering där man utan någon utredning och underlag, analys och konsekvensutredning föreslog att staden ska införa avgifter för att parkera motorcyklar och moped klass I.

Syftet med Stockholms stads förslag och innehållet i utredningen handlade om att minska biltrafiken i staden och öka tillgängliga bilparkeringar med 15 procent. MC-ägande, MC-trafik och MC-parkeringar nämns endast under delen med förslag till att införa avgift för motorcykel och moped klass I. Varken parkeringsstrategin eller planen för gatuparkering förklarade hur biltrafik och bilparkeringar hänger ihop med att införa P-avgift för moped klass I och motorcyklar.

Motorcyklar och moped klass I nämndes inte heller som något problem i utredningen då det rör parkering och framkomlighet - tvärtom har Stockholms stad i Framkomlighetsstrategin sagt att motorcyklar och moped klass I är ytsnåla fordon.

Det finns ingen rimlig och logisk förklaring till varför två fordon av samma storlek och nästan identiskt utförande, förutom effekt, ska parkera gratis eller betala avgift. Det saknas en förklaring i utredningarna som gjorts av Stockholms stad varför vissa tvåhjulingar (motorcykel och moped klass I) jämförs med bil stället för med andra tvåhjulingar av liknande storlek (cykel och moped klass II). Parallellt med förslag om att införa parkeringsavgift infördes en ny regel om att MC och moped klass I inte längre fick parkera på MC-parkeringsrutor med boendeparkeringsstillstånd utan måste använda övriga rutor som används av personbilar.

Vid Kommunfullmäktiges sammanträde 6 maj 2019 reviderades P-avgifterna efter förslag från Trafikkontoret. Fem nya taxor har införts. Motorcyklar och moped klass I med

boendeparkeringsstillstånd kommer att få använda vissa MC-parkeringar om det är *”lämpligt ur trafiksynpunkt”*. Inte heller nu fanns en grundlig utredning, analys och konsekvensutredning med förslaget till beslut. Inga negativa konsekvenser av införandet beskrevs. En ekonomisk redovisning saknades avseende dels vad staden fått i intäkter sedan P-avgift infördes för MC och moped klass I, dels vad införandet kostat i fråga om skyltning, ökade resurser för parkeringsvakter, kostnader för parkeringsköp och annat. Trafikkontoret redovisar förväntade intäkter om 2,5 miljoner kronor under 2019. Samtidigt påtalar man att vissa av parkeringsköpen (2 kronor/styck) kan innebära en förlust för staden eftersom parkeringsavgifterna kommer att understiga kostnaden för inlösen hos bank.

Laglig grund saknas

De krav en kommun måste uppfylla för att med lokala trafikföreskrifter avgiftsbelägga mark anges i Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Där sägs i § 2: *”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.”* Stockholms stad har aldrig utrett om det finns behov att ta ut P-avgift för att ordna MC- och mopedtrafiken. Inga mätningar har gjorts innan P-avgiften infördes. Ingen konsekvensanalys genomfördes om effekter av införande av avgifter för medborgarna, annan part eller Stockholms stad.

Kommunens handläggning och beslut

Enligt Förvaltningslagen (2017:900) *”ska en myndighet se till att ett ärende blir utrett i den omfattning som dess beskaffenhet kräver”*. Ärendet om att införa avgifter för MC -och mopedparkering har aldrig utretts i Stockholms stad.

Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning säger i §4: *”Innan en myndighet beslutar föreskrifter eller allmänna råd, ska myndigheten så tidigt som möjligt utreda föreskrifternas eller de allmänna rådens kostnadsmässiga och andra konsekvenser i den omfattning som behövs i det enskilda fallet och dokumentera utredningen i en konsekvensutredning”*. Även om förordningen riktar sig till myndigheter under regeringen finns inga hinder att myndighetsutövande kommuner som fattar beslut som får långtgående konsekvenser för medborgarna följer detta. Någon sådan utredning har aldrig genomförts avseende MC- och mopedparkering i Stockholms stad.

Transportstyrelsens beslut 2018-1924

I Transportstyrelsens beslut TSV 2018-1924 avseende införande av avgiftsplikt för fordon i Bromma, är föreskrifternas konsekvenser inte obetydliga och de borde därför ha utretts och dokumenterats. En konsekvensutredning hade kunnat belysa vad som är problemet, om det behöver lösas genom de beslutade trafikreglerna, genom annan reglering eller på annat sätt. Transportstyrelsen påtalar att formuleringen *”I den omfattning som behövs för att ordna trafiken...”* är central för hur lagen ska tillämpas. Det innebär att avgifter bara får tas ut där det inte finns andra rimliga alternativ för att ordna trafiken. I Transportstyrelsens beslut sägs vidare att reglering av trafiken kan ske på flera olika sätt för att uppnå detta. Någon jämförelse med andra alternativa regleringar eller andra åtgärder har aldrig gjorts av kommunen, till exempel parkering med kort tidsbegränsning, att dela parkeringsytor med cykel och moped klass II, att inventera parkeringshus och döda ytor och liknande. Införandet av parkeringsavgifter för MC och moped klass I vilar på samma beslutsgrund som införandet av avgifter i Bromma och bör därför, med hänvisning till Transportstyrelsens beslut, upphävas.

Konsekvenserna av P-avgifter för MC och moped klass I

P-avgifterna för MC och moped har lett till en mängd negativa konsekvenser, här kommer några exempel.

- Hela världen befinner sig i början av en explosion av tvåhjuliga ytsnåla fordon. Det handlar om cyklar, moped klass I, moped klass II och motorcyklar. Många är fossilfria. Det krävs mycket tid och resurser för en parkeringsvakt för att avgöra vad som är vad och vilket fordon som ska betala avgift medan andra parkerar gratis.
- P-avgifterna har gjort att många MC-och mopedägare numera har snabbfästen som gör att man kan skruva av registreringsskyltar i samband med parkering. Fordon parkerar därefter felaktigt, både på cykelparkeringar och MC-parkeringar.
- Bortforsling av motorcyklar och moped klass I är ett nytt fenomen som var obefintligt innan P-avgiften infördes. Det innebär merkostnader för P-vakter, bärgningsföretag och medborgarna. Det kommer sannolikt att leda till skador på fordonen som förs bort vilket i sin tur kommer att innebära krav till kommunen från medborgarna.
- Motorcyklar och mopeder med boendeparkeringstillstånd får inte längre stå i MC-rutorna utan måste stå i ruta där en bil normalt parkerar. Det har lett till att parkeringsskadorna för MC ökat dramatiskt i Stockholm – If rapporterar om en ökning med 300 procent.
- Många mopeder finns i utföranden för såväl klass I som klass II och är identiska i utseendet vilket gör att parkeringsvakter måste ägna mycket tid åt att försöka utrona vilket fordon som är parkerat för att kunna avgöra om fordonet ska betala avgift eller inte samt besluta om man ska informera om krav på bortforsling av fordonet.
- Tidigare välfyllda MC-parkeringar har gapat tomma under sommaren efter införandet av avgift. Numera parkerar också fordon som inte ska stå på dessa platser, mopeder klass II och cyklar, på MC parkeringar utan att erlägga avgift.
- Stockholms stad har, trots löften, tagit bort ett antal MC-parkeringar. Vissa har ersatts med cykelparkeringar. Det har försämrat möjligheterna för pendlare att ta sig till och från arbetet på ett enkelt och smidigt sätt.
- Parkeringssituationen för MC och moped i Stockholm är idag lika kaotisk som den var för 40 år sedan då MC-parkeringarna skapades.

Mitt förslag till Trafikkontoret

Det finns cirka 60 000 motorcyklar och moped klass I registrerade i Stockholms län. Motorcyklisterna i Stockholms län kör de längsta körsträckorna per år vilket sannolikt beror på att man pendlar mest med MC. Se på motorcyklar och moped klass I på samma sätt som ni ser på cykel och moped klass II, d v s fordon som bidrar till minskad trängsel och ökad framkomlighet.

I Framkomlighetsstrategin för Stockholms stad ses motorcyklar som ett ytsnålt fordon tillsammans med trampcykel. Det bör rimligen även gälla moped. Fler användare av alla tvåhjuliga fordon bör vara av intresse för att öka framkomligheten i Stockholms stad. Att avgiftsbelägga vissa fordon utan någon som helst utredning av konsekvenserna rimmar illa med stadens arbete för att minska trängseln.

Jag begär därför att Stockholms stad dels upphäver samtliga föreskrifter som kräver avgift för MC-parkering, dels återgår till avgiftsfri parkering för motorcykel och moped klass I.

Jag väljer att ange några av trafikföreskrifterna som frågan gäller i Stockholms stad men min begäran gäller samtliga föreskrifter rörande parkering för motorcykel och moped klass I i Stockholms stad.

- 0180 2019:01934, Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Rörstrandsgatan, beslutade den 27 maj 2019
- 0180 2019:01790, Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Roslagsgatan, beslutade den 27 maj 2019
- 0180 2019:01596, Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Torsgatan, beslutade den 23 maj 2019.
- 0180 2019:01512, Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Karlbergsvägen, beslutade den 23 maj 2019.
- 0180 2019:01536, Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Odengatan, beslutade den 23 maj 2019.

Med vänlig hälsning

Ingvar Olsson
Jakob Westinsgatan 6 Lgh 1401,
112 20 STOCKHOLM
Tel: 073-345 87 81
E-post: ingvar_olsson@comhem.se