

Motorcyklar och mopeder – en del av lösningen!



SMC:s mobilitetstest Stockholm och Göteborg 4-5 oktober 2011

SMC genomförde 4-5 oktober mobilitetstester i Stockholm och Göteborg. Syftet var att jämföra tidsåtgång för resa och kostnad för parkering av tvåhjuliga motorfordon jämfört med bil. SMC:s hypotes stämmer; tvåhjulingar tar sig fram snabbare än bilen och de är enklare och billigare att parkera. Moped klass I och II och motorcykel är ett bra och smidigt alternativ vid pendling. Säkerheten skulle kunna förbättras till exempel genom att tillåta körning av motorcyklar i kollektivkörfält. Och, om fler väljer att köra tvåhjuligt motorfordon skulle trängselproblematiken minska! Motorcyklar och mopeder är därmed en del av lösningen.

Bakgrund och syfte

Motorcyklar och mopeder betraktas mer som ett hobbyfordon än ett fordon som kan användas dagligen vid pendling. En undersökning genomförd av SMC och NTF 2010 visade att en tiondel använder motorcykel för pendling varje dag och ytterligare en fjärdedel några gånger per vecka. Endast en dryg femtedel använde aldrig motorcykel för pendling.

I våra största städer är trängseln en del av vardagen och de som kör bil tvingas tillbringa allt mer tid åt att pendla. I köerna släpps onödiga avgasemissioner ut. Allt fler väljer därför att använda motorcykel och moped för att pendla till och från arbete och utbildning. En motorcykel och moped kan nästan alltid vara i ständig rörelse, även vid köbildning. Det finns flera nyligen publicerade studier som visar på stora samhällsvinster om användningen av motoriserade tvåhjulingar ökar. Det belgiska forskningsinstitutet Transport & Mobility Leuven (1) har gjort en studie som visade att om tio procent av alla bilförare valde motorcykel eller moped istället skulle trängselproblemet minska med 40 procent. Det betyder samtidigt att samhället spar både tid och pengar. Dr Pierre Kopp vid Universitetet i Sorbonne (2) har i en studie konstaterat att den mest positiva effekten av ökad MC-användning i Paris är tidsvinsterna som reducerats med nästan 50 procent. Med minskade restider får pendlare mer tid för både arbete och fritid. Rapporten menar att motorcyklar och mopeder i allra högsta grad är en

lösning för framtidens transporter. Paris har hittills satsat mycket resurser på ökad cykelanvändning men menar att dagens och framtidens motorcyklar har fördelar som gör dem till ett bättre val. Motorcyklar och mopeder kan ta med passagerare och kan köra längre sträckor vilket ökar mobiliteten. Även denna studie visar på stora samhällsvinster vid ökad MC-och mopedanvändning.

Tyvär ses sällan tvåhjuliga motorfordon som ett alternativ i Sverige och andra länder. Mopeder och motorcyklar nämns överhuvudtaget inte i skriften "Hållbart resande i praktiken" som nyligen publicerats av Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, och Trafikverket (3). Olika åtgärder för ökad säkerhet från SMC:s sida har avslagits. Till exempel har en ansökan om att tillåta motorcyklar i fler kollektivkörfält i Stockholm avslagits. Mopeder klass I får inte längre använda kollektivkörfälten i Stockholm då de körs för sakta. Ljuspunkterna i Sverige är att det finns förhållandevis gott om avgiftsfria parkeringar i Stockholm och Göteborg för motorcykel och moped klass I. Motorcyklar och mopeder är undantagna från trängselskatt i Stockholm och undantaget kommer att gälla i Göteborg när trängselskatt införs där 1 januari 2013. Stockholm var en av världens första städer där motorcyklar tilläts köra i kollektivkörfält. Även om antalet bussfiler där motorcykel får köra minskat i omfattning finns fortfarande några kvar.

Den 4-5 oktober 2011 genomförde SMC ett test i Stockholm och Göteborg. Det var en upprepning av testet som genomfördes samma dag tio år tidigare, 4 oktober 2001. Syftet var att visa på tvåhjulningarnas fördel i storstäder. Vår hypotes var att tvåhjulningarna rör sig snabbare i köer och kommer att genomföra testet snabbare än bilen samt att tid för att hitta parkering och kostnad för att parkera är lägre för tvåhjulningarna.

Metod

SMC Stockholm, SMC Uppsala och SMC Västra Götaland bidrog med fem deltagare per plats. I Stockholm deltog sex personer, varav en körde elmoped. En ansvarig tidtagare fanns på båda platserna. Personerna färdades med fem olika transportmedel på en given sträcka. Färdmedlen var bil, motorcykel, moped klass I, moped klass II samt kommunalt färdmedel. Mopeder lånades ut av Stockholms MC-varuhus, Garage 24, MC-shopen i Sollentuna, Bloms Cykel och Motor i Göteborg. Värt att ha i beaktande är att ingen av testpersonerna normalt pendlar de aktuella sträckorna varje dag med det fordon de framförde.

Sträckan i Stockholm var Scandic Hotel Täby – Waynes Coffee, Sveavägen 19 (cirka 14 km).

Sträckan i Göteborg var Östra sjukhuset – Lilla bommen (drygt 7 km).

Alla deltagare fick information och förutsättningar via e-post före genomförandet. Tidtagaren fick ytterligare information. Alla fick information om gällande reglerna för de fordon man körde och uppmanades att undersöka vägval utifrån detta. Hastighetsgränserna fick inte överskridas. Körning mellan stillastående bilar i kö fick ske på ett trafiksäkert sätt. Moped klass I och II får inte köra i kollektivkörfält, på motortrafikled och motorväg medan moped klass II får köra på GCM-banor (gång-, cykel och mopedbanor). De som åkte kommunalt undersökte bästa möjliga färdmedel. Vid målgång klockades deltagarna och besvarade en enkät om hur man upplevde resan.

De som körde ett fordon parkerade utifrån gällande regler och uppgav kostnad vid enkätsvar. Det är tillåtet att köra motorcykel i delar av bussfiler i Stockholm men inte i Göteborg. Tidpunkt för start valdes utifrån tidtabell för kollektivtrafik. Vädret var suveränt i Stockholm, + 15 och torra vägar. I Göteborg regnade det. Dessutom skedde en stor trafikolycka på E6 norr om Göteborg med en lastbil som brann någon timme innan testet startade vilket gjorde att trafiken norrifrån leddes om.

Tidåtgång för genomförande av mobilitetstest

Täby – Sveavägen 19, start 07.45 4 oktober

| Fordon | Tid resa inklusive parkering | Tid parkering | Kostnad parkering |
|-----------------------|------------------------------|--------------------|--------------------------------------|
| Kommunalt | 33,55 | -- | - |
| Motorcykel (13 km) | 35,15 | 2 min inkl låsning | 0:- |
| Moped klass I, el | 39,05 | 2 min inkl låsning | 0:- |
| Moped klass I, bensin | 39,13 | 2 min inkl låsning | 0:- |
| Moped kl II (25 km) | 44,50 | 0 minut | 0:- |
| Bil | 58,35 | 5 minuter | 375:-/dag + 40:- trängselskatt |

Östra sjukhuset – Lilla bommen, Göteborg, start 08.00 5 oktober

| Fordon | Tid resa inklusive parkering | Tid parkering | Kostnad parkering |
|-------------------------|------------------------------|---------------|------------------------|
| Moped klass II (7,2 km) | 14 minuter | 0 minut | 0:- |
| Motorcykel (7,3 km) | 15 minuter | 0 minut | 0:- |
| Bil (7,0 km) | 15 minuter | 1 minut | 15:-/timme (135:-/dag) |
| Moped klass I | 17 minuter | 0 minut | 0:- |
| Kommunalt | 36 minuter | - | - |

Jämförelse Stockholm

Både motorcyklar och mopeder vinner mot bilen, både vad gäller tidåtgång, kostnad för parkering och drivmedelskostnad. Vid testet för tio år sedan var motorcykeln först i mål men i år var kollektivresenären snabbast. Det finns flera förklaringar till att det tog längre tid för motorcykeln jämfört med för tio år sedan. Stora vägarbeten förekom på sträckan vilket gjorde körfälten smalare, minskad tillgång till bussfiler och en MC-förare som normalt inte kör i Stockholmstrafiken. Kollektivresenären var den enda som hade kortare tidsåtgång 2011 jämfört med 2001. Hon valde i år buss och tunnelbana jämfört med för tio år sedan då personen åkte Roslagsbanan. Den snabbare tiden kan också visa på utökning av kollektivtrafiken och att det rör sig om en person som är van att resa kommunalt inom Stockholm. Dessutom saknades MC-parkeringar som finns utmärkta på www.trafiken.nu. Hade de funnits hade motorcyklisten hunnit parkera, låsa och komma fram samtidigt som kollektivresenären.

Föraren av moped klass II i Stockholm upplevde trängsel på de GCM-banorna som användes. Den kommentaren fanns inte för tio år sedan. Antalet cyklister har ökat mycket kraftigt under de senaste tio åren medan nyförsäljning av moped klass II sjunkit. Cyklisterna höll också en högre hastighet än mopeden. Föraren av moped klass II upplevde flera tillbud vid möten och omkörningar. Trafikanterna på GCM-banorna följde inte givna regler vid val av rätt körfält och vid omkörning som gjordes på bägge sidor om mopeden.

Det skilde endast fyra minuter mellan att köra motorcykel eller moped klass I i Stockholm vilket stämmer ganska väl med testet för tio år sedan. Moped klass II tog nio minuter längre än MC och fem minuter längre än moped klass I.

De som körde tvåhjuligt motorfordon upplevde att man stod stilla betydligt kortare tid jämfört med bilisten. Bilen som användes i testet var försedd med ISA som visade att dieselförbrukningen var 1,1 liter på sträckan mot normalt 6,5 l/100 km. Bilen stod helt still 21 procent (12 minuter) av tiden. Effektiv körtid var 29 av totalt 58,35 minuter. Bilisten noterade att i 19 av 20 bilar runt honom satt endast en person.

Vid målgång vid Sveavägen i Stockholm kunde samtliga tvåhjulingar parkera gratis vid trottoaren. Om elmopeden hade behövt laddas inför hemresan fanns en plats i Hötorgsgaraget. Kostnaden är dock 70 kronor i timmen, oavsett om det är en bil, motorcykel eller moped som laddas. Kör man ett elfordon är det därför viktigt att ha tillgång till laddplats på annat sätt som gör fordonet ekonomiskt försvarbart. I det här fallet hade elmopeden kunnat köra tillbaka till Täby för laddning i hemmet och slapp därmed avgift för laddplats. Bilen parkerades i ett parkeringshus, kostnad 375:- per dygn. Bilen fick också betala trängselskatt, 20 kronor vid infart och utfart.

Jämförelse Göteborg

I Göteborg kördes inte samma sträcka som för tio år sedan då den var missvisande med mycket motorväg. Här var moped klass II snabbast av de fem transportslagen. Då det gäller tidsåtgången skilde bara tre minuter mellan mopederna, bil och motorcykel. Det tog cirka 20 minuter längre tid att resa kollektivt jämfört med övriga färdmedel. Här valde kollektivresenären att avsluta resan med en kortare promenad. Föraren av moped klass II körde på både GCM-banor och i gatutrafik och valde en omväg för att slippa trafikljus. Det var mycket få cyklister på GCM-banorna i Göteborg. Alla som körde på två hjul har svarat att man stod stilla högst ett par minuter. Bilföraren säger att han stod stilla minst sex minuter. Ändå skiljer inte tiden nämnvärt mellan motorcykel, moped klass I och II och bil.

När testpersonerna kom fram till Lilla Bommen fanns parkeringsplatser för samtliga fordon. Alla tvåhjulingar parkerade gratis. Det finns parkeringsplatser för bil i området som kostar 8-15 kronor per timme. Även om ingen körde elmoped i Göteborg har SMC sett på kostnaden. Det finns tio laddplatser för elfordon i Göteborg med omnejd, närmaste är Nordstans P-hus där kostnaden är 25 kronor per timme. Det är alltså betydligt billigare att både ladda ett elfordon och parkera en bil i Göteborg än i Stockholm. Fortfarande är dock kostnaden att ladda en elmoped hög om man står där en hel dag före hemresan.

Sammanfattning

SMC:s hypotes stämmer! Tvåhjulingar tar sig fram snabbare än bilen, även om skillnaden i Göteborg är marginell. Det är enklare att hitta en parkering för en tvåhjuling och finns avgiftsfria parkeringar för motorcyklar och moped klass I är de svårslagna. Samtliga anser att moped klass I och II samt motorcykel är ett bra alternativ vid pendling. Det är litet, smidigt, gratis att parkera och ett alternativ för transporter inom städer och deras ytterområden. Det enda smolket är egentligen GCM-banorna i Stockholm där det är tidvis trångt och många cyklister som faktiskt kör fortare än 25 km/h som är maxhastigheten för moped klass II. Det verkar vara betydligt fler cyklister på GCM-banorna i Stockholm jämfört med Göteborg. Alla testpersoner lyfter fram att säkerheten skulle öka om motoriserade tvåhjulingar får framföras i kollektivkörfält. Det ger ökad synbarhet och förarna slipper kryssa mellan fordonen. Försökspersonerna noterade att i många bilar satt endast en förare. Om bara tio procent väljer att köra tvåhjuling skulle trängselproblematiken minska betydligt.

1. Commuting by motorcycle: Impact analysis, Transport & Mobility Leuven, 2011
2. The unpredicted rise of motorcycles: A cost benefit analysis, Pierre Kopp Universitetet I Sorbonne, 2011
3. Hållbart resande i praktiken - Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus, Sveriges kommuner och Landsting och Trafikverket, 2010

Bilagor

Enkätsvar Stockholm

Enkätsvar Göteborg