



MC-politisk plattform



Innhold

| | |
|---------|--|
| Side 3 | Introduksjon |
| Side 5 | Intelligente fartsholdere (ISAs) |
| Side 7 | Avanserte førerstøttesystemer for bil (ADAS) |
| Side 9 | Avanserte førerstøttesystemer for motorsykler (ARAS) |
| Side 11 | Motorsyklene og miljøet |
| Side 13 | Reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon (RMI) |
| Side 15 | Motorsykel-sikker infrastruktur |
| Side 17 | Rekkverk |
| Side 19 | Fartsdempende tiltak |
| Side 21 | Grunnleggende opplæring og sertifisering |
| Side 23 | Motorsykler og mobilitet |

FEMA («Federation of European Motorcyclists' Associations») er den europeiske «paraplyen» over gatemotorsyklistenes nasjonale interesseorganisasjoner.

FIM Europe representerer på samme måte konkurransemotorsyklistene, men er også involvert i gatemotorsyklismen gjennom FIM Rally-treffet.

I 2014 besluttet FEMA og FIM Europe å etablere et tettere samarbeid. Man dannet en styringsgruppe med delegater fra FEMA og FIM som møtes én gang i året.

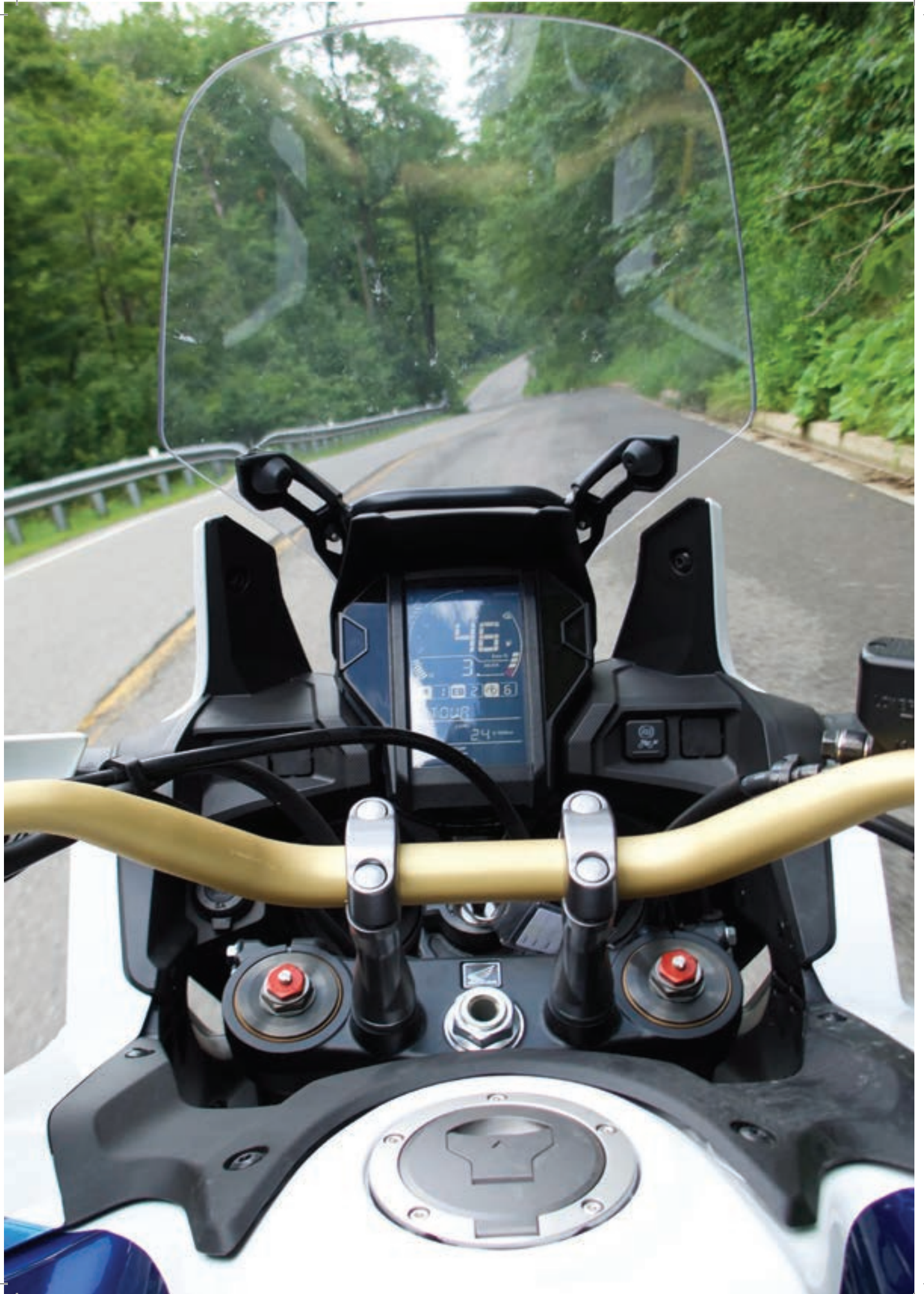
Det første prosjektet handlet om å kartlegge motorsykkelpolitiske felles-interesser, og få disse nedfelt i et felles dokument. Med det ønsket man å legge til rette for en effektiv lobbyvirksomhet i Brussel og Geneve.

Dokumentet ble revidert første gang i 2017. Man har besluttet å gjennomføre revisjoner annenhvert år. Dokumentet du nå holder i hendene er fra siste revisjon, i 2019.

Det er tilpasset den norske situasjonen, og representerer en videreføring av prinsippene nedfelt i NMCUs MC-politiske plattform, sist oppdatert på årsmøtet i 2020.

FEMA og FIM Europe har delt kontor i Brussel siden 2015. Etableringen av styringsgruppen, det felles politiske dokumentet samt kontorfellesskapet har lagt til rette for et omfattende strategisk og operasjonelt samarbeid. Vi gjør dette for å ivareta interessene til europeiske motorsyklister – et arbeid NMCU er en stolt deltager i.

Odd Terje Døvik
Sentralstyreleder - NMCU



INTELLIGENTE FARTSHOLDERE (ISAs)

Generelt

Fra 2022 vil alle nye biler være utstyrt med intelligente fartsholdere, såkalt «ISAs» (Intelligent Speed Assistance). Dette systemet gir føreren en fysisk tilbakemelding, gjerne gjennom hendene, dersom han eller hun overskrider fartsgrensen.

Selv om EU-kommisjonen har meddelt at det per i dag ikke foreligger planer om å introdusere tilsvarende systemer for motorsykler, forventer vi at dette er noe som kan komme, og som motorsyklister må være forberedt på.

Hva er en «intelligent fartsholder»?

Et kjøretøy som er utrustet med en intelligent fartsholder har et kamera som gjenkjenner trafikkskilt, og/eller en database koblet til en GPS eller tilsvarende mottaker. Når systemet registrerer at fartsgrensen overskrides vil enten motoreffekten bli redusert (intelligent fartstilpasning, «ISAd»), og/eller føreren bli advart gjennom et signal eller ved hjelp av såkalt «haptisk teknologi»* (intelligent fartsholder, ISAs). Eksisterende løsninger tillater føreren å overstyre systemet, eventuelt slå det helt av.

Fart og kollisjoner

Fart er en kompleks faktor. Ifølge det Internasjonale Trafikkforumet (ITF) kan farten påvirke et kollisjons-forløp på tre steder:

- I kjørefasen, der føreren kan komme i en situasjon der han eller hun ikke kan reagere og agere i tide.
- I akutfasen, der et uheldig fartsvalg kan hindre føreren i å påvirke kjøretøyets retning og retardasjon i tilstrekkelig grad til å forhindre et uhell.
- I kollisjonsøyeblikket, der farten kan føre til et betydelig økt skadeomfang som følge av bevegelsesenergien som frigjøres i kollisjonen.

Det forventes at masse-installasjon av ISAs kan redusere antall kollisjoner med 30 prosent og antall drepte med 20 prosent. ISAs vil også hjelpe førere til å unngå fartsbøter og fokusere mer på veien enn på speedometeret.

ISAs og ISAd for motorsykler

- En motorsykel oppfører seg annerledes enn en bil. Full gasskontroll er avgjørende for å kunne kontrollere motorsykelens bevegelse og retning. Et system som reduserer motorsykelens fart eller forhindrer akselerasjon (ISAd) representerer en fare for motorsyklisten og er derfor uakseptabelt.
- ISAs for motorsykler må ikke innføres før det foreligger en dokumentert trafikksikkerhetseffekt.
- Før en eventuell implementering av et ISAs system må det dokumenteres gjennom grundige tester at dette ikke fører til økt risiko for føreren.
- Et ISAs-system som gir større motstand på gass-rullen er etter vårt syn farlig og derfor uakseptabelt.
- Et ISAs system må ikke være for kostbart, og heller ikke veie for mye.
- Ethvert ISAs system må kunne overstyres og om nødvendig slås helt av.
- ISAs systemer må designes og monteres på en standardisert måte, slik at det virker på samme måte på alle motorsykler.

* **Haptisk teknologi** er en tilbakemeldingsteknologi basert på haptikk, læren om berøring og om kommunikasjon ved berøring, særlig hvordan man bruker hender og fingrer for å utforske omgivelsene, og om hvordan man bruker følesansen når man håndterer redskaper og objekter i omverdenen.



AVANSERTE FØRERSTØTTE-SYSTEMER FOR BIL (ADAS)

Generelt

Avanserte fører støtte-systemer, såkalt «ADAS» (Advanced Driver Assistance Systems) omfatter en rekke systemer og applikasjoner som assisterer eller støtter bilføreren. ADAS kan gjøre føreren oppmerksom på møtende trafikk og stillestående eller saktegående kjøretøy; det kan varsle om kjøretøy eller objekter i blindsonen og gi informasjon om trafikkbildet lenger framme.

Noen systemer griper aktivt inn, f.eks. ved å bremse automatisk eller ved å påvirke styring og fart. Under gitte omstendigheter kan ADAS fullstendig overta kontrollen over bilen. ADAS kan arbeide selvstendig, eller i forbindelse med andre kjøretøy (V2V= "Vehicle-to-Vehicle") eller infrastruktur (V2I/I2V= "Vehicle-to-Infrastructure"/ "Infrastructure-to-Vehicle").

Effekter av ADAS på motorsykler

- ADAS kan bidra til å øke motorsyklistenes synlighet, særlig i kombinasjon med V2V-systemer. ADAS kan også forhindre ulykker som følger av at bilistene ikke ser motorsykkelen, særlig i situasjoner der en bil er på kryssende kurs eller der bilførerens sikt er begrenset.
- I en overgangsfase, der motorsykler vil tilhøre et stadig mindre antall ikke-automatiserte eller ikke-oppkoblede kjøretøy, kan ADAS innebære en økt risiko fordi systemene gradvis vil forutsette at alle er digitalt synlige og oppkoblet.
- ADAS kan gi så mye informasjon at dette i seg selv blir en distraksjon som stjeler oppmerksomhet.

Forutsetninger for sikkert samvirke mellom ADAS og motorsykler

- Motorsykler har større farts- og akselerasjonspotensiale enn andre ikke-oppkoblede trafikantgrupper, f.eks. fotgjengere og syklistene. Utviklingen av ADAS må hensynta alle sårbare og ikke-oppkoblede trafikantgrupper og må alltid testes mot motorsykler.
- Utvikling og testing av ADAS må også hensynta kjøretøy og trafikanter uten ADAS.
- Det må være mulig å ettermontere ADAS-komponenter, f.eks. sendere/mottagere, på motorsykler for å øke deres (digitale) synlighet.



AVANSERTE FØRERSTØTTE-SYSTEMER FOR MOTORSYKKEL (ARAS)

Generelt

Avanserte fører støtte-systemer for motorsykler, såkalt «ARAS» (Advanced Rider Assistance Systems) omfatter en rekke systemer og applikasjoner som assisterer eller støtter motorsyklisten. ARAS kan gjøre motorsyklisten oppmerksom på møtende trafikk og stillestående eller saktegående kjøretøy; det kan varsle om kjøretøy eller objekter i blindsonen og gi informasjon om trafikkbildet lenger framme.

ARAS kan arbeide selvstendig, eller i forbindelse med andre kjøretøy (V2V= "Vehicle-to-Vehicle") eller infrastruktur (V2I/I2V= "Vehicle-to-Infrastructure"/"Infrastructure-to-Vehicle").

Effekter av ARAS på motorsykler

- Eksisterende systemer, som f.eks. ABS, kurve-ABS og Traction Control, har allerede gitt positive trafikksikkerhetseffekter for motorsyklene. Andre systemer kan også gi positive bidrag forutsatt at føreren beholder full kontroll over gass, brems og styring.
- Fører støtte-systemer kan f.eks. informere føreren om fartsgrenser, vegens videre forløp, stillestående trafikk, skader på vegbanen osv. Informasjonsmengden kan imidlertid bli så stor at det i seg selv blir et problem. Dette må vies ekstra oppmerksomhet i det videre arbeidet. Grensesnittet mellom støtte-system og fører må utformes slik at informasjonen filtreres og ikke skaper nye faremomenter.
- I framtiden kan vi få en situasjon der motorsykler vil tilhøre et stadig mindre antall ikke-automatiserte eller ikke-oppkoblede kjøretøy. Dette kan skape problemer hvis andre kjøretøyers støttesystemer legger til grunn at «alle» er oppkoblet og er digitalt synlige.

Betingelser for sikker og akseptabel implementering av ARAS på motorsykler

- Fører støtte-systemer kan ikke under noen omstendighet tillates å frata føreren kontroll over gass og styring.
- Støttesystemer må testes med henblikk på komfort og sikkerhet og må ikke implementeres eller påbys gjøres før det er dokumentert at de ikke har noen negativ sikkerhetseffekt.
- Vegnettet må forbli tilgjengelig for kjøretøy som ikke er kontrollert av elektroniske systemer, og som ikke er oppkoblet mot andre kjøretøy og/eller mot infrastruktur.
- Det må være mulig men ikke obligatorisk å ettermontere systemer for å koble motorsykler opp mot andre kjøretøy og/eller infrastruktur.
- Alle data må sikres og personvernet må ivaretas.



MOTORSYKLENE OG MILJØET

Generelt

Veitransport er en betydelig bidragsyter til utslipp av drivhusgasser og luftforurensing. EU har etablert en rekke målsettinger knyttet til reduserte klimautslipp, særlig med hensyn til CO₂, NO_x og svevestøv. Nasjonale og lokale myndigheter arbeider også for å redusere utslippene innenfor sine egne grenser. Noen har allerede lagt ned, eller planlegge å legge ned, kjøreforbud for eldre kjøretøy, inkludert motorsykler. Andre steder, f.eks. i London og Paris, er det innført høye bompengavgifter for å redusere trafikken inn til byene.

Videre utvikles det avgiftssystemer basert på bensinforbruk og utslipp av eksos og lyd.

Disse utviklingstrekkene krever en respons både fra motorsykelindustrien og fra motorsyklistene selv for å sikre vår plass i et framtidig transportsystem.

Motorsykelens bidrag til et renere miljø

- En motorsykel er mindre og lettere enn en bil og bidrar derfor til lavere bensinforbruk og mindre utslipp.
- En motorsykel tar også mindre plass både på veien og ved parkering, og bidrar dermed til bedre trafikkflyt, noe som også reduserer utslippene og reduserer behovet for å utvide veinettet.
- En motorsykel kan bevege seg forbi stillestående bilkøer, og bruker dermed mindre bensin med tilsvarende lavere utslipp for å nå bestemmelsesstedet.
- 2 hjul og lavere vekt gir mindre veislitasje og dermed mindre svevestøv sammenlignet med bil.
- Motorsykelens utslipp har blitt kraftig redusert de siste ti-årene, og vil bli ytterligere redusert gjennom innføringen av Euro 5-grensene i 2020.
- Både produksjon og senere sanering av motorsykler er mindre energi- og materialkrevende enn produksjon og senere sanering av biler, fordi motorsykkelen er mindre enn en bil og legger beslag på færre ressurser gjennom sitt livsløp.

Tiltak for å gjøre motorsykelkjøring enda mer miljøvennlig

- Motorsyklister må hensynta bensinforbruk og utslipp når de kjøper ny MC. For å gjøre dette mulig må produsentene oppgi pålitelig forbrukerinformasjon knyttet til bensinforbruk og utslipp av blant annet CO₂ og NO_x.
- Motorsyklister må være oppmerksomme på hvordan deres atferd påvirker omgivelsene, særlig med hensyn til støy, og må derfor opptre på en sosialt ansvarlig og akseptabel måte.
- Motorsykelprodusentene må fortsette arbeidet med å redusere utslippene fra forbrenningsmotorer, og samtidig støtte opp om utviklingen av utslippsfrie motorsykler.



REPARASJONS- OG VEDLIKEHOLDSINFORMASJON (RMI)

Generelt

Reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon (såkalt «RMI» - Repair and Maintenance Information) er informasjon som lagres elektronisk i kjøretøyets egne systemer. Informasjonen kan hentes ut trådløst, eller via kabler av ulik type. RMI omfatter all informasjon som er nødvendig for å diagnostisere, reparere, undersøke, overvåke, omprogrammere eller re-starte kjøretøyet, og gjøres tilgjengelig for autoriserte verksteder sammen med alle oppdateringer og senere endringer av denne informasjonen. RMI inneholder også all informasjon som er nødvendig for å bytte eller oppgradere deler eller komponenter på kjøretøyet.

Hvorfor er reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon viktig for føreren?

- Reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon er kritisk viktig for sykkelens virkemåte, og dermed også for førerens sikkerhet.
- Uten tilgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon vil verken verksteder, bergingstjenester eller sykkelens eier – hvis han eller hun utfører sitt eget vedlikehold - kunne vedlikeholde eller reparere motorsykkelen.
- RMI-systemene lagrer store datamengder på motorsykkelen. Man kan få tilgang til disse dataene gjennom fysisk oppkobling, men data kan også overføres trådløst tilbake til produsenten. Dette aktualiserer spørsmål knyttet til personvern og eierskap til informasjon.

Hvordan reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon bør behandles

- Føreren eier all reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon som er lagret på motorsykkelen og har rett til å vite hvilke data som er lagret og hvordan disse brukes.
- Føreren må ha den endelige myndighet til å avgjøre hvem som skal ha tilgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjonen, og hvordan denne informasjonen skal brukes.
- Eieren av motorsykkelen, eller den som eieren bemyndiger, må ha tilgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjonen ved hjelp av standardiserte og universelt tilgjengelige produkter, uten ekstra kostnad.
- Tilgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon må være beskyttet mot innsyn og angrep, særlig fra «cyberspace». Det må ikke være mulig å skaffe seg uautorisert tilgang til data, eller på noen måte påvirke sykkelens funksjoner, gjennom RMI-grensesnittet.



MOTORSYKKELE-SIKKER INFRASTRUKTUR

Generelt

Vei-infrastruktur utvikles generelt med sikte på biltrafikk. Veiens konstruksjon, og vurderinger knyttet til sideterreng, midtrekkverk, siderekker, stolper, veidekke og alt annet som er en del av veien og dens umiddelbare omgivelser tar typisk utgangspunkt i bilførerens behov. En motorsykkel er per definisjon forskjellig fra en bil og har andre behov. En motorsykkel er et en-spors kjøretøy og derfor mer følsom enn en bil overfor ujevnheter i veibanen, glatt eller skitten veibane, dårlig vedlikeholdt veidekke eller visse typer veimerking. Motorsyklister er til forskjell fra bilister ikke omsluttet av et beskyttende skall. Rekkverk, fortauskanter, lyktstolper og andre objekter som er til nytte eller i det minste ufarlig for andre trafikanter kan være direkte farlige for motorsyklister, og kan i mange tilfeller øke skadeomfanget ved en eventuell kollisjon.

Hvorfor infrastruktur er viktig

- Utilstrekkelig og/eller dårlig vedlikeholdt infrastruktur er ofte årsak til ulykker der motorsykler er involvert.
- Utilstrekkelig og/eller dårlig vedlikeholdt infrastruktur bidrar ofte til økt skadeomfang eller død i forbindelse med motorsykkelulykker, også i tilfeller der ulykken ikke er forårsaket av dårlig infrastruktur.
- Ekstrakostnaden ved å forbedre infrastrukturen slik at motorsyklisterens behov i større grad blir ivaretatt er langt lavere enn kostnaden forbundet med skade på liv og helse som følge av ulykker. Penger brukt på infrastruktur er ikke kostnader, men representerer derimot investeringer i liv og livskvalitet med langsiktig avkastning.
- Investering i motorsykkelveilig infrastruktur kommer også andre trafikanter til gode.

Hvordan infrastruktur kan forbedres

- Det må implementeres nye standarder for side- og midtrekkverk som gjør dem mindre farlige for motorsykler.
- Alle unødvendige objekter langs veien må hvis mulig fjernes, for å sikre sideterreng og siktlinjer til beste for alle brukere av veien. Objekter som ikke kan fjernes må sikres eller beskyttes på en hensiktsmessig måte.
- Markeringer i veibanen må begrenses mest mulig. Når veimerking er påkrevd må det brukes materialer med samme friksjonsegenskaper som veidekket forøvrig, og tykkelsen på veimerking må være så lav som mulig. Friksjonsegenskapene må opprettholdes gjennom hele veimerkingens levetid.
- Trasévalg og utvikling av vei-infrastruktur må hensynta motorsyklisterens behov.
- Veier med fast dekke må alltid være frie for løse masser.



REKKVERK

Generelt

Rekkverk («autovern») er vanligvis utviklet for og testet mot personbiler og lastebiler. For disse kjøretøyene kan rekkverk ha en positiv sikkerhetseffekt ved at de hindrer sammenstøt med objekter langs veien, eller med møtende kjøretøy. Samtidig utgjør slike rekkverk ofte en fare for motorsykler. En motorsyklist er ikke omgitt av et beskyttende bur, og har mindre sjanse for å overleve et sammenstøt med rekkverket enn en bilist har. Rekkverk må derfor kun settes opp der det er strengt nødvendig og motorsykel-sikkerheten må hensyntas. Kostnaden forbundet med å oppgradere standarden for siderekkverk og midtrekkverk slik at også sikkerheten til motorsyklister og andre myke trafikanter ivaretas er langt lavere enn fordelene som oppnås gjennom sparte liv på veiene. Rekkverk må være sikre for alle brukere av veien.

Hvordan siderekkverk og midtdeleere kan forbedres

- Rekkverk må, uansett type, kun settes opp der det foreligger en reell fare for sammenstøt med et fast objekt eller møtende trafikk, og der ingen annen løsning, f.eks. fjerning av det faste objektet, er mulig.
- Utviklingen av nye, trygge rekkverk må baseres på omfattende testing med motorsykler, og nye standarder for siderekkverk og midtrekkverk må gjøre disse mindre farlige for motorsyklister. Rekkverksnormalen (Håndbok N101) må revideres og ivareta motorsyklisterens behov på en bedre måte.
- Nye retningslinjer må omfatte beskyttelse av rekkverksstolper og montering av underskinner på alle steder der den potensielle hastigheten ved et sammenstøt overstiger 50 km/t.
- Forbudet mot wire-rekkverk må opprettholdes.
- Når rekkverk monteres må avstanden mellom kjørebane og rekkverk være så stor som mulig, for å gi rom for unnamanøver og/eller nødbremsing for å redusere kollisjonsenergien.
- Eksisterende rekkverk i farlige yttersvinger må sikres med motorsykel-vennlige underskinner.
- Det bør etableres en felles-europeisk klassifiseringsordning for rekkverk som hensyntar myke trafikanters særlige behov.



FARTSDEMPENDE TILTAK

Generelt

Fart anses som en av de vanligste årsakene til ulykker, særlig i tettbygde strøk eller på mindre veier utenfor tettbebyggelse. Skilting av fartsgrenser er ofte ikke nok til å holde farten nede, og kontroll og overvåking er enten ikke alltid mulig eller for kostbart. Derfor benyttes ofte såkalte fartsdempende tiltak. Disse kan være optiske (markeringer i veibanen), horisontale (innsnevring, sideforskyvninger) eller vertikale (humper, rumlefelt). Fartsdempende tiltak benyttes bare på veier med fartsgrense 40 km/t eller lavere.

Hvorfor fartsdempende tiltak kan være farlig for motorsykler

- En motorsykel er et balanserende kjøretøy, og en brå vertikal eller lateral bevegelse kan føre til at føreren mister balansen.
- Overdreven høyde og/eller stigning på en fartshump kan forårsake en brå vertikal bevegelse selv om farten er tilpasset forholdene og innenfor fartsgrensen.
- En motorsykel er et en-spors kjøretøy. Det innebærer at en motorsykel kan miste veigrepet mye fortere enn et fler-spors kjøretøy. Tap av veigrep kan skyldes glatt kjørebane, men kan også forårsakes av fartshumper som ikke dekker hele veiens bredde, eller frittliggende puter i veibanen.
- Hvis en motorsykel treffer en fartshump i en uheldig vinkel kan dette føre til tap av veigrep, eller til at føreren mister kontrollen. Det kan skje dersom humpen er plassert i eller nær en sving, eller dersom humpen har en uvanlig eller feilaktig utforming.
- Horisontale fartsdempende tiltak kan være farlige dersom de ikke utformes i samsvar med nasjonale retningslinjer, eller fartsgrensen på stedet, eller dersom de ikke er synlige under alle forhold, eller dersom de er plassert i en sving eller et annet sted med begrenset sikt.

Hvordan fartsdempende tiltak kan gjøres trygge for motorsykler

- Fartsdempende tiltak må alltid gjennomføres i tråd med nasjonale retningslinjer, og ta hensyn til fartsgrensen på stedet.
- Fartsdempende tiltak må plasseres og varsles korrekt, slik at de blir synlige for brukerne av veien under alle forhold.
- Fartsdempende tiltak må aldri plasseres i eller nær en sving.
- Humper og puter må lages av et materiale som sikrer veigrepet under alle forhold.
- Høyden og stigningen på vertikale fartsdempende tiltak må ikke være større enn absolutt nødvendig.
- Vertikale fartsdempende tiltak må ikke skrå ned lateralt (dvs. sideveis i forhold til kjøreretningen) da dette kan føre til tap av balanse for en motorsykel.
- Håndbok V128 «Fartsdempende tiltak» må utvides til å omfatte motorsyklistenes særlige behov.



GRUNNLEGGENDE OPPLÆRING OG SERTIFISERING

Generelt

En grunnleggende føreropplæring av høy kvalitet er sannsynligvis det beste trafikksikkerhetstiltaket for motorsyklister. Enhver borger som ønsker å begynne å kjøre motorsykklel må ha enkel tilgang til opplæring og prøving. Det gjeldende (tredje) førerkortdirektivet fokuserer på rammevilkår, f.eks. hvilke sykler som kan brukes i forbindelse med en førerprøve, men drøfter ikke innholdet i opplæringen og har bare få henvisninger til førerprøven. Direktivet overser fullstendig spørsmål knyttet til hva som er målet med opplæring og prøving.

Det hevdes at det tredje førerkortdirektivet har hatt en positiv trafikksikkerhetsvirkning for motorsyklister. Denne påstanden er udokumentert og diskutabel. Det er nødvendig med en omfattende evaluering i hele EU-/EØS-området. Føreropplæringen og sertifiseringen har blitt svært komplisert og kostbar, og dette har i noen land – særlig i Norden – ført til en økning i antall dødsulykker der føreren ikke har gyldig førerkort. Kravet om å gjenta den samme opplæringen eller prøvingen tre ganger gir ikke intensiv til å starte med en mindre motorsykklel. En revisjon av direktivet med sikte på lettere og mer kjønnsnøytral tilgang til opplæring og testing kunne ta utgangspunkt i nye sykkelmodeller som nå er kommet på markedet. Dagens spesifikke krav til test-sykkelen, og fokuseringen på manøvrering i lave hastigheter, fører til en rekke unødvendige stryk på førerprøven. Stryk-prosenten blant kvinner har økt i takt med EUs krav til test-sykklel ved overgangene fra A1-A2-A. Minstekravet til test-sykklel for A2 bør senkes til 245 ccm sylindervolum og effekt ≥ 15 kW. For klasse A bør effektkravet reduseres til ≥ 40 kW.

Hvordan kan den grunnleggende opplæringen forbedres?

- Den grunnleggende føreropplæringen må fokusere på de ferdigheter, kunnskaper og holdninger som kreves for å overleve på veien, ikke bare på de ferdighetene som er nødvendige for å bestå en prøve.
- Den grunnleggende føreropplæringen bør baseres på EU/FEMA/FIM/ACEMs «Initial Rider Training Program» og beskrive i detalj et omforent nasjonalt pensum for klasse A.
- Førerprøven er en kvalitetskontroll av kandidatens kompetanse, det vil si de ferdigheter, kunnskaper og holdninger som er nødvendig for å operere en motorsykklel sikkert og trygt på offentlig vei. Førerprøven må designes for å kontrollere nettopp dette.
- Risikoforståelse og risikohåndtering må være en del av førerprøven.
- Førerprøven må ikke utsette kandidaten for kunstige øvelser med liten relevans for sikker ferdsel i det virkelige liv. Slike øvelser kan føre til at 100% kompetente kandidater stryker, mens tvilsomme kandidater – som har lært seg «triksene» - slipper gjennom.
- All opplæring og prøving, og alle krav til test-sykkelen, må være kjønnsnøytrale.
- En trinnvis utvidelse av førerretten, med teoretiske og praktisk prøver på basis av en kostnadseffektiv opplæring foretatt av kvalifiserte instruktører, vil gi nye førere et insentiv til å starte karrieren på mindre og lettere motorsykler.
- Ideelt sett bør både instruktører og sensorer være aktive motorsyklister som har gjennomgått en anerkjent og sertifisert utdanning basert på et omforent nasjonalt pensum for klasse A.



MOTORSYKLER OG MOBILITET

Generelt

Dagens mobilitets-strategier er sterkt fokusert på offentlig transport, syklistene og fotgjengere. Men offentlig transport vil aldri kunne dekke alle deler av ethvert urbant område, og det er begrenset hvor langt man kan sykle eller gå. Det vil alltid være et behov for individuell, motorisert transport.

Vi ser for oss at motoriserte to-hjulinger, særlig motorsykler, vil få en viktigere rolle enn bilen i framtidens trafikksystem:

- Motorsykler er billigere i innkjøp, enklere å vedlikeholde og bruker mindre drivstoff enn de fleste biler og lastebiler med forbrenningsmotor. For mange mennesker, både i og utenfor industrialiserte land, og både i by og på bygd, er en motorsykel ofte det eneste oppnåelige motoriserte transportmiddel.
- Motorsykler er en viktig – om ikke den viktigste – form for personlig motorisert transport mellom hjem og arbeid for mange mennesker, og bidrar dermed til å forhindre sosial ekskludering.
- Motorsykler kan komme fram på steder som er vanskeligere tilgjengelig eller mer tidkrevende å komme fram til med andre kjøretøy. Dette gjør motorsykkelen til et viktig kjøretøy for politi og nødetater.
- En motorsykel er et meget fleksibelt personlig motorisert transportmiddel fordi:
 - Den er mindre enn en bil, så den skaper mindre kø og trenger mindre parkeringsplass.
 - Den har større rekkevidde enn en tråsykel/el-sykel.
 - Den gir frihet til å kjøre dit du vil når du vil.
- Motorsyklisten sparer tid og distanse fordi motorsykkelen tar mindre plass både på veien og på parkeringsplassen.
- Det er enklere og billigere å elektrifisere motorsykler enn biler.

Hvordan kan motorsyklister bidra til forbedret mobilitet?

- Mindre kø dersom motorsykler får lov til å kjøre i kollektivfelt.
- Mindre kø dersom motorsyklister får lov til å kjøre mellom saktegående eller stillestående bilkøer, og det etableres framskutte stopplinjer i lyskryss både for motorsykler og tråsykler.
- Redusert parkerings-problematikk dersom motorsykler gis adgang til å parkere på fortau der det ikke er til hindre for fotgjengere og syklistene.
- Mindre parkerings-problematikk dersom det etableres dedikerte og sikre parkeringsplasser for motorsykler.
- Mindre kø dersom motorsykler gis adgang til sentrale byområder som ellers er avsperrert.
- Mindre kø ved hjelp av avgiftssystemer og informasjonskampanjer som framhever den motoriserte tohjulings fordeler.
- Mindre forurensing og lavere utslipp av drivhusgasser gjennom utvikling av «grønnere» motorsykler som f.eks. forbrenningsmotorer med lavere forbruk, sykler bygget på brensel-celle teknologi og batteridrevne motorsykler.
- Økt trafikksikkerhet for motorsyklister gjennom en smart implementering av intelligente trafikksystemer, forbedret føreropplæring, tryggere infrastruktur og økt oppmerksomhet på motorsykelens behov fra andre brukere av veien.



Norsk Motorcykkel Union (NMCU)

www.nmcu.org

nmcu@nmcu.org

