

Λευκή Βίβλος και προστατευτικές μπάρες

Τους τελευταίους μήνες, η προσοχή μας εστιάστηκε ειδικά στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές (Transport White Paper) - ή μάλλον για την ενδιάμεση αναθεώρηση της - και τις προστατευτικές μπάρες.

Λευκή Βίβλο

Σχετικά με τη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές, που προανέφερα: είναι η βάση της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και κατά συνέπεια ένα από τα πιο σημαντικά έγγραφα για εμάς. Η Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, με επικεφαλής τον Wim Van de Camp, στις αρχές του τρέχοντος έτους ξεκίνησε την ενδιάμεση του επανεξέταση. Στις 14 Ιουλίου, η τελική έκθεση του Van Camp θα συζητηθεί στην Επιτροπή Μεταφορών και θα κατατεθεί σε ψήφιση. Το Σεπτέμβριο το σύνολο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου θα κληθεί να ψηφίσει για αυτό το θέμα. Αυτήν τη στιγμή που γράφω, δεν είναι ακόμη γνωστή η τελική έκθεση, αλλά κρίνοντας από το σχέδιο έκθεσης, οι τροπολογίες που κατατέθηκαν και από το τι είπε ο ίδιος ο Van de Camp στην Επιτροπή Μεταφορών, έχουμε ήδη μια ιδέα.

Ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες

Αυτό που ξεχωρίζει είναι ότι για πρώτη φορά το μηχανοκίνητο δίκυκλο (ΜΔ: μοτοσυκλέτα, σκούτερ και μοτοποδήλατο) ονομάζεται ως ένα από τα μέσα με θετική συμβολή στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης στο αστικό κυκλοφοριακό σύστημα. Αυτή η αναγνώριση είναι ένα από τα πράγματα, για τα οποία η FEMA από καιρό αγωνίζεται, και οργανισμοί όπως η FIM (η Παγκόσμια Ομοσπονδία Μηχανοκίνητου Αθλητισμού) και ACEM (Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των κατασκευαστών μοτοσυκλετών). Η FEMA, FIM και ACEM επίσης έχουν συνεργαστεί στενά για τα συμφέροντα του μοτοσυκλετιστή σύμφωνα με την έκθεση του Van Camp. Ως εκ τούτου, ήμασταν πολύ ευχαριστημένοι βλέποντας αυτήν τη μνεία για το ΜΔ στο σχέδιο έκθεσης. Δυστυχώς, από την "πράσινη" πλευρά, μια σειρά από τροπολογίες κατατέθηκαν υπέρ της αλλαγής των δικύκλων σε ηλεκτροκίνητα. Βρήκαμε ωστόσο αυτήν την τοποθέτηση κάπως άστοχη. Οι ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες έχουν πολλά μειονεκτήματα κατά τη μαζική μετατροπή τους. Αυτό έχει αποδειχθεί στην Κίνα, όπου κινούνται εκατομμύρια ηλεκτροκίνητα δίκυκλα όλων των ειδών. Προκαλούν τόσα πολλά προβλήματα, τόσο περιβαλλοντικά, όσο στην κυκλοφοριακή συμφόρηση και στην οδική ασφάλεια, ώστε σε ορισμένες πόλεις έχουν ήδη απαγορευτεί. Εκτός αυτού, βλέπουμε επίσης ότι μπορεί να υπάρξει ένας μεγάλος κίνδυνος για γενίκευση της απαγόρευσης και των απλών/συμβατικών μοτοσυκλετών από τις πόλεις/αστικά περιβάλλοντα. Αυτό ενέχει έναν πραγματικό κίνδυνο, όταν βλέπουμε τις εξελίξεις στο Παρίσι και το Λονδίνο, όπου οι παλιές μοτοσυκλέτες είναι πιθανό να απαγορευτούν εντελώς (Παρίσι) ή θα πρέπει να πληρώνονται ακριβά διόδια (Λονδίνο). Δεν γνωρίζουμε ακόμη το ακριβές περιεχόμενο του κειμένου - αν θα συμπεριλαμβάνεται στην τελική έκθεση -, αλλά είμαστε σε επιφυλακή.

ISA

Μια άλλη σημαντική εξέλιξη είναι η υποστήριξη από έναν αριθμό βουλευτών ορισμένων τεχνικών εργαλείων για όλα τα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων και των μοτοσυκλετών. Έχει προταθεί να εξοπλιστούν όλα τα οχήματα με αυτόματο σύστημα πέδησης, το οποίο θα

σταματάει ένα όχημα όταν ένα αντικείμενο, όπως ένας πεζός, προσεγγίζεται πολύ και ο οδηγός εξακολουθεί να μη μειώσει την ταχύτητα κίνησης του οχήματος. Πολλά αυτοκίνητα έχουν ήδη εξοπλισθεί με αυτό το σύστημα - και αυτό είναι πολύ καλό -, αλλά σκεφτείτε η μοτοσυκλέτα σας ξαφνικά να φρενάρει, χωρίς να περιμένετε κάτι τέτοιο! Μια παρόμοια πρόταση είναι να εξοπλιστούν όλα τα οχήματα με ISA. Κρατήστε στη μνήμη σας το αρκτικόλεξο, μιας και θα το βλέπετε πιο συχνά τα επόμενα χρόνια. ISA αναφέρεται στην αυτόματη βοήθεια ταχύτητας (ονομάζεται επίσης «αυτόματη ρύθμιση ταχύτητας»). Υπάρχουν διάφορες παραλλαγές εφαρμογών, που κυμαίνονται από απλή αναφορά στην επιτρεπόμενη ταχύτητα κίνησης, ως ορισμένες συσκευές με δυνατότητα δορυφορικής επικοινωνίας να εξάγουν/στέλνουν σήματα όταν υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας ή να παρεμβαίνουν στην ταχύτητα κίνησης του οχήματος με ή χωρίς δυνατότητα να παρακάμψετε το σύστημα. Πιστεύουμε ότι αυτή η τελευταία εκδοχή δε θα πρέπει να εφαρμοστεί σε μια μοτοσυκλέτα, γιατί μπορεί να επιδράσει αρνητικά στην ευστάθειά της.

Υποδομή

Τέλος, η έκθεση και οι τροπολογίες δίνουν κάποια επιπλέον προσοχή στις υποδομές, που είναι επίσης ασφαλείς για τις μοτοσυκλέτες. Σκέψις για κανόνες σχετικά με τη συντήρηση του δρόμου, ασφαλείς μπάρες και άλλα οδικά εμπόδια. Εμείς τα καλοδεχόμαστε. Οι FEMA, FIM και ACEM έχουν αποσταλεί κοινή επιστολή προς τα μέλη της Επιτροπής Μεταφορών και, φυσικά, ο Wim van de Camp σχετικά με τα προαναφερθέντα ζητήματα. Τώρα πρέπει να περιμένουμε και να δούμε τι θα συμβεί.

Προστατευτικές μπάρες τύπου «ράγες» (Guide rails)

Το άλλο θέμα των τελευταίων μηνών είναι οι προστατευτικές μπάρες. Σε κάποιες χώρες αυτό είναι ένα πραγματικό αντικείμενο συζήτησης. Για παράδειγμα, η σουηδική μοτοσυκλετιστική ένωση SMC μαζί με πολλούς άλλους φορείς δημοσίευσε μια ανασκόπηση της βιβλιογραφίας σχετικά με τα διάφορα είδη των προστατευτικών μπαρών. Σε αυτή τη μελέτη, ένα σύστημα ταξινόμησης εισήχθη για να υποδεικνύουν τον κίνδυνο για τους μοτοσυκλετιστές. Αυτό κυμαίνεται από -1 για το τύπο καλωδιακών μπαρών (cable barrier) έως 5 για το ιδανικό



Τύπο καλωδιακών μπαρών
(cable barrier)

σύστημα, που δεν υπάρχει ακόμη. Ως καλύτερο χαρακτηρίστηκε ο τύπος των προστατευτικών μπαρών «Euskirchen», το οποίο όχι μόνο παρέχει προστασία στην κάτω πλευρά της μπάρας, αλλά επίσης και στην κορυφή, και η οποία είναι επίσης πιο ομαλή σε σχέση με τις άλλες. Οι Σουηδοί είναι ευαισθητοποιημένοι σε ό,τι αφορά την έρευνα των



Τύπος 'Euskirchen'

προστατευτικών μπαρών τύπου «ράγες» και να αναλάβουν σχετικές δράσεις, επειδή πολλοί από τους κεντρικούς δρόμους είναι εξοπλισμένοι με καλωδιακές προστατευτικές μπάρες.

Σκυρόδεμα

Η FEMA είχε τον τελευταίο καιρό πολλές επαφές με τους παραγωγούς και τις ενώσεις των παραγωγών διαφόρων ειδών προστατευτικών εμποδίων. Όχι μόνο των μεταλλικών «guide rails», είτε ή όχι εφοδιασμένο με ένα σύστημα ασφαλείας μοτοσυκλετιστή, αλλά επίσης και του σκυροδέματος. Στο σουηδικό σύστημα ταξινόμησης αυτά είναι Κλάση 2: σκυρόδεμα δεν απορροφά την ενέργεια, η οποία είναι προφανώς αρνητική για μας, αλλά ως εμπόδιο είναι σχετικά ομαλό και ως εκ τούτου πολύ πιο ασφαλές από ένα χαλύβδινο W-προφίλ ράγα οδηγό χωρίς επιπλέον προστατευτικά. Παρά την έλλειψη των οδηγιών (υπάρχει μια τεχνική προδιαγραφή TS1317-8, αλλά μπορεί να



αγνοηθεί από τους κατασκευαστές), οι κατασκευαστές τώρα φαίνεται να είναι ολοένα και περισσότερο προσανατολισμένοι στην κατασκευή ασφαλών οδικών εμποδίων/προστατευτικών μπαρών. Ας ελπίσουμε ότι αυτές οι δραστηριότητες του κλάδου σε συνδυασμό με τις συνεχιζόμενες προσπάθειές μας θα οδηγήσουν σε ένα διεθνές νομικό καθεστώς.

White paper and barriers.

In recent months, our attention especially went to the Transport White Paper, or rather to its mid-term review, and to barriers.

White Paper

About the White Paper on Transport I have written before: it is the basis of European transport policy and therefore one of the most important documents for us. The transport committee of the European Parliament, led by Wim van de Camp, early this year began its mid-term review. On July 14, the final report of the Van Camp will be discussed in the Transport Committee and is voted on. In September the entire European Parliament will have a vote on this. When I write this it is not yet known what is in the final report, but judging from the draft report, the amendments tabled and what Van de Camp himself over said at the transport committee, we already have an idea.

Electric motorcycles

What stands out is that for the first time the powered two-wheeler (PTW: motorcycle, scooter and moped) is named as one of the means to reduce congestion in urban traffic. This recognition is one of the things that FEMA, and organizations such as FIM (the global motorsport federation) and ACEM (European Federation of motorcycle manufacturers), has long been striving for. FEMA, FIM and ACEM also work closely to the interests of the motorcyclist in regard of the report of the Van Camp. We were therefore very pleased to see this mentioning of PTWs in the draft report. Unfortunately, from "green" side, a number of amendments were tabled to change powered two-wheeler in electric powered two-wheeler. We found that quite nonsensical. Electric motorcycles have to many drawbacks to convert motorcycles to them en masse This has been demonstrated in China, where millions of electric two-wheelers of all kinds are riding. They provide so many problems for the environment, congestion and road safety, that some cities already have banned them. Besides, we see also a great risk that ordinary motorcycles will be banned from the cities. That this is proving a real risk when we see the developments in Paris and London, where older motorcycles are likely to be banned completely go (Paris) or have to pay a high toll (London). We do not yet know what the text if the final report will be, but we hold our breath.

ISA

Another notable development is the advocating off a number of technical tools on all vehicles, including the motorcycle, by a number of MEPs. It has been proposed to equip all vehicles with automatic braking systems that will stop a vehicle when an object such as a pedestrian, is approached too closely and the driver still does not reduce any speed. Many cars are already equipped with this and that is very nice, but you should not think that your bike suddenly brakes without you expecting this. A similar proposal is to equip all vehicles with ISA. Remember the acronym, as you will see this more often the next few years. ISA stands for automatic speed assistance (also called automatic speed adjustment). There are several variants ranging from just indicating the allowed speed you can drive, as some sat navs already do, by outputting signals when

you exceed the speed limit, or interfering with your speed, sometimes but not always with the possibility to overrule the system. We think this latter variant should not be on a motorcycle, because the stability of the motor can be negatively affected by it.

Infrastructure

Finally, the report and the amendments give some further attention to infrastructure, that is also safe for motorcycles. Think of rules about the maintenance of the road, safe barriers, safe roadsides. We can only welcome this. FEMA, FIM and ACEM have jointly sent a letter to members of the Transport Committee and, of course, Wim van de Camp about the mentioned issues. Now we have to wait and see what happens.

Guide rails

The other subject of recent months is barriers. In some other countries this is a real item. For example, the Swedish biker association SMC along with several other agencies published a literature review on the different types of barriers. In this study, a classification system was introduced to indicate the risk for motorcyclists. This ranges from -1 for the cable barrier to 5 for a still non-existent ideal system. The best scored the "Euskirchen" barrier, which not only provides protection on the underside, but also at the top, and which is also more smooth than other barriers. The Swedes are very motivated to research the guide rails and take action upon them, because a lot of the main roads there are equipped with cable barriers.



Concrete

FEMA has lately had much contact with producers and associations of several kinds of barriers. Not only of the metal guide rails, whether or not provided with a motorcyclist safety system, but also of concrete. In the Swedish grading system these are Class 2: concrete does not absorb energy, which is obviously unfavourable for us, but the barriers are relatively smooth and therefore a lot safer than a steel W-profile guide rail without shielded posts. Despite the lack of directives (there is a technical specification TS1317-8, but manufacturers can ignore it) manufacturers now seem to be increasingly motivated to make safe barriers. Hopefully these activities of the industry combined with our ongoing efforts will lead to an international legal regime.

Dolf Willigers
General Secretary FEMA