



Förtydligande utifrån nya insikter från Mc och moped-samverkan

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund

Trafikutbildarnas Riksorganisation

Trafikverket

Transportstyrelsen

Sveriges MotorCyklister

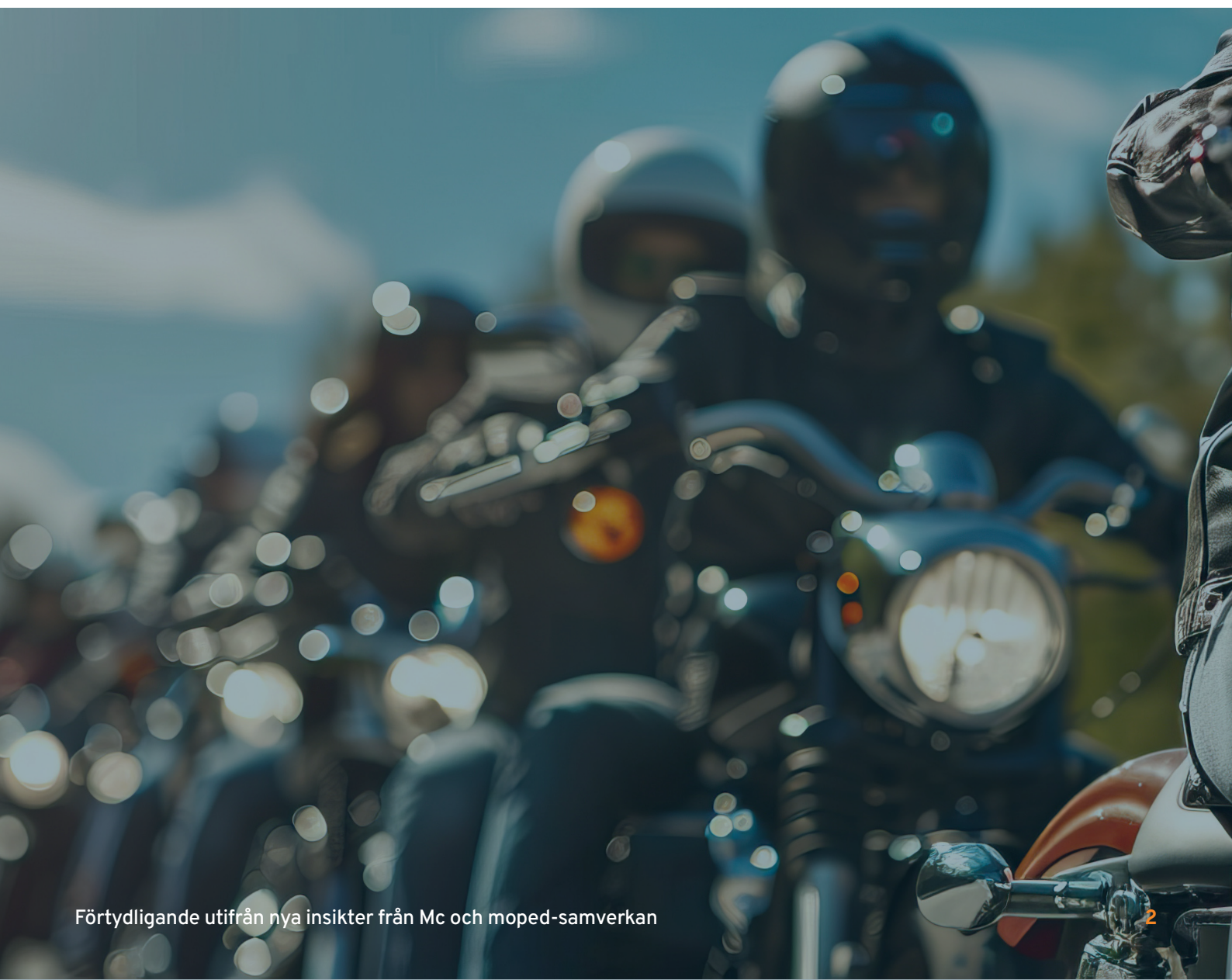
Inledning

Med anledning av att det uppkommit frågeställningar och avvikelser på olika orter i landet har Mc och moped-samverkan (Transportstyrelsen, Trafikverket, STR, TR och SMC) träffats för att skapa förtydligande. Gruppen har fört upprepande diskussioner inklusive en träff i maj 2025 på en provbana med en rad olika motorcyklar för att ha praktisk körning i banor och trafik som underlag i diskussionerna.

Gruppen har samsyn och nedan gemensamma text är framtagen för att förtydliga i alla organisationer. Syftet är att underlätta för alla parter samt likrikta utbildning och prövning.

Följande punkter finns för förtydligande:

- Användning av bromsar
- Lågfartsmanövrering
- Linjer eller annat längs med lågfartsbanan
- Högfartsbana
- När blir det automatvillkor på mc-behörigheten?



Användning av bromsar

Vad som är rätt teknik med bromsarna vid mc-körning har förändrats genom åren i takt med att bromsar och bromssystem utvecklas. Nedan är Mc och moped-samverkans nuvarande synsätt på användande av bromsar vid mc-körning.

Med rätt teknik kan bromsar vara ett bra verktyg för stabilitet, både vid krypkörning och övrig körning. Om motorcykeln är utrustad med så kallade kombibromsar (system som gör att både fram- och bakbroms aktiveras, även om föraren enbart aktiverar ett av bromsreglagen) och föraren har kännedom om hur bromssystemet fungerar, ska detta beaktas i bedömningen. Alltså kan kravet vid körprovet om att aktivera motorcykelns båda bromsar uppfyllas genom medvetna val av bromsreglage. För att uppnå effektiv och stabil bromsning behövs det i de flesta fall att båda bromsreglagen aktiveras.

Lågfartsmanövrering

Gas, broms och koppling (om det finns koppling) används i samspel för att uppnå stabilitet och kontrollerad körning. Syftet med lågfartsbanan vid prov är att bedöma förmågan att hantera motorcykeln i låg fart. Hastigheten ska vara så kallad krypkörning, en fart som till exempel behövs för att möjliggöra säker avsökning i skymda korsningar, men behöver inte vara så låg som när vi leder motorcykeln. Lättare fotnedsättning noteras och tas med i helhetsbedömningen, men är enskilt inte något farligt ur trafiksynpunkt och ska därför inte påverka utfallet.

Linjer eller annat längs med lågfartsbanor

Det har uppkommit att vid vissa provbanor har det målats linjer och/eller lagts fysiska hinder längs med banans långsidor. I nuvarande föreskrift finns det inga begränsningslinjer på sidorna och detta kan därför inte användas som kravgräns.

Hur lågfartsprovet ska utföras framgår i föreskriftens bilaga. Den beskrivna färdvägen i figur 1 innebär att det normalt inte ska behövas några extra begränsningar utöver de som finns angivna i figuren. Den beskrivna färdvägen i figuren är en riktlinje vilket innebär att mindre avvikelser inte ska leda till omtag eller underkännande. Stora avvikelser från den beskrivna färdvägen kan dock anses vara ett misslyckat försök.



Högfartsbana

Ansatsen mot högfartsbanan

Fråga som uppkommit här är hur man får köra under ansatsen fram mot högfartsbanan, om det måste vara vinkelrätt mot högfartsbanan eller om man får köra på annat sätt.

Gruppen har konstaterat att vinkeln fram mot högfartsbanan inte har någon avgörande betydelse för att bedöma om föraren kan utföra undanmanövern. Dock ska undanmanövern vara en del och serpentinen ska vara en annan del. Så att binda ihop dessa genom att skapa serpentinkörning redan innan de första konerna är inte rätt agerande.

Fortsättning högfartsbanan

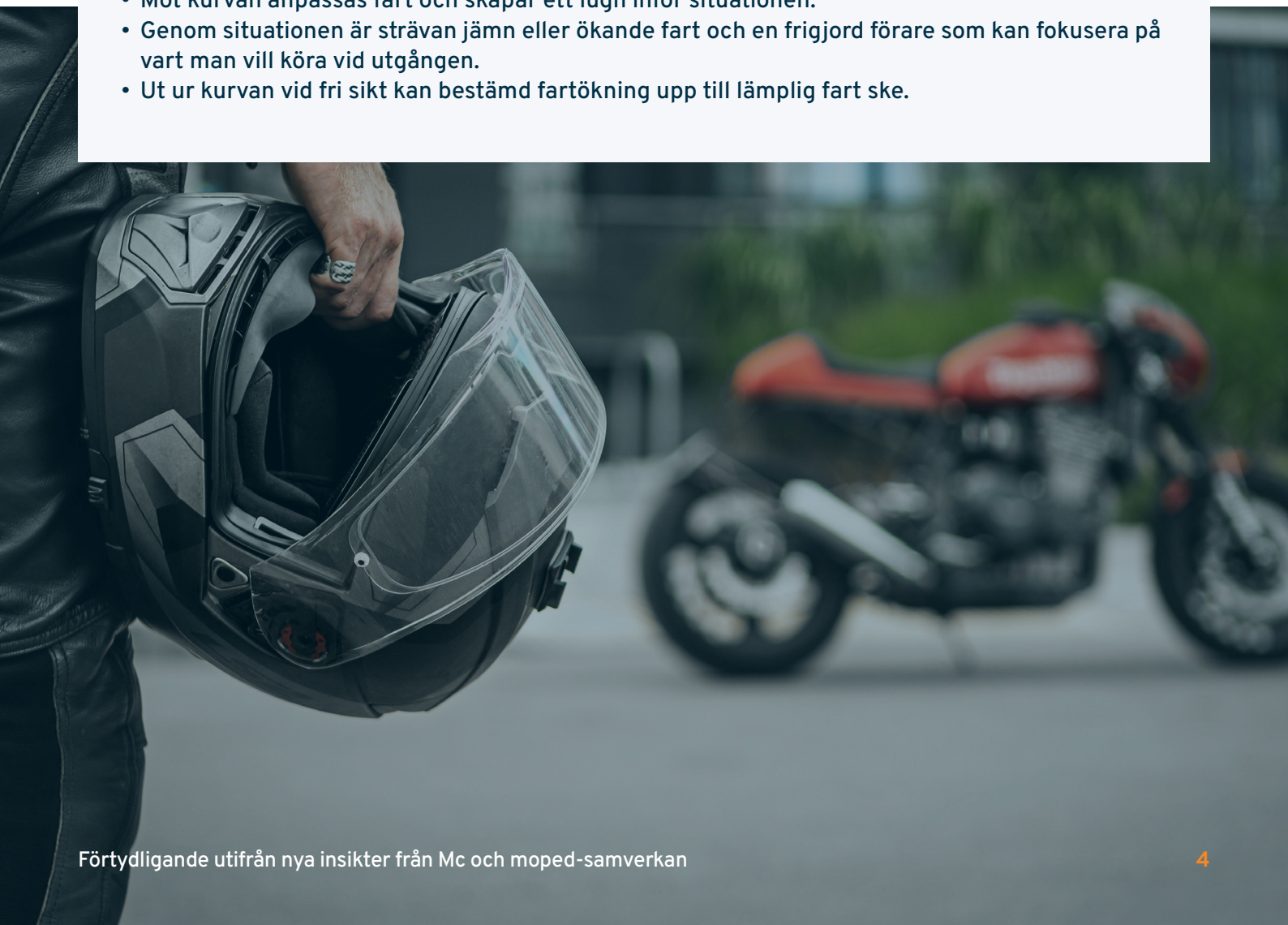
Utifrån tankarna i [Bli en tänkande och säker mc-förare](#) har vi tagit fram förtydligande kring hur högfartsbanan ska användas för att premiera beteende som skapar trafiksäkra förare. Syftet är att verklighetskoppla agerandet från körning i trafikmiljöer in i provbanan.

Förtydligandet lyder:

- Bibehållen fart genom undanmanövern och till minst halva serpentinen.
- Därefter anpassas farten mot vändningen för stabil och kontrollerad hantering med lägsta farten inför vändningen.
- Vid utgången av vändningen påbörjas bestämd fartökning upp till ca 50 km/tim.

Tänk likt agerande på kurvig landsväg:

- Mot kurvan anpassas fart och skapar ett lugn inför situationen.
- Genom situationen är strävan jämn eller ökande fart och en frigjord förare som kan fokusera på vart man vill köra vid utgången.
- Ut ur kurvan vid fri sikt kan bestämd fartökning upp till lämplig fart ske.



När blir det automatvillkor på mc-behörigheten?

Bakgrunden för just denna frågeställning är fordonsutvecklingen och det faktum att gränsen på vad som är en automatväxlad och manuellt växlad motorcykel håller på att tunnas ut.

Mc och moped-samverkan testade olika typer av motorcyklar både i trafikmiljöer och i provbanorna. Det var motorcyklar med olika lösningar på koppling och växellåda:

- Niu 125cc el-scooter
- Yamaha MT-07 Y-AMT
- Yamaha MT-09 Y-AMT
- Honda CRF 1100 L DCT Africa Twin
- Honda CBR 650 R med E-Clutch
- BMW F900 GS med växelassistent
- BMW R 1250 GS med växelassistent

Resultatet och svaret på frågeställningen lyder:

För att det ska räknas som manuellt prov ska det finnas ett kopplingshantag som föraren ska använda vid start, stannande, krypkörning och växling.

Om motorcykeln är utrustad med något hjälpsystem rörande koppling och/eller växling, får inslag av systemanvändande finnas även under manuellt prov.

Mc och moped-samverkan består av:



**SVERIGES
TRAFIKUTBILDARES
RIKSFÖRBUND**

