

Helmandprovinsen, Afghanistan 9. maj 2007

Til  
Trafikudvalget

Emne  
Ombygning af motorcykler

Som mangeårig motorcyklist, har jeg med stor interesse fulgt med i udviklingen af selve køretøjet. Teknologisk, sikkerheds- og miljømæssigt!  
Man må sige at der er sket meget med motorcyklen i dag. Dog må man konstatere at pladsen til dette køretøj i fremtiden ser lidt usikker ud, i forhold til de debatter der jævnligt dukker op i medierne vedrørende kollektiv trafik, trafikstøj og forurening samt trafiksikkerhed.

Set i forhold til bilen, må også man sige at motorcyklen som oftest glider lidt i baggrunden. Dette er vel i grunden ikke så mærkeligt, da der er så mange flere.  
Midlertidigt går dette hen og skaber en minoritetsgruppe af køretøjer, som ofte har lidt besvær med at få løftet mærkesager og i det hele taget blive hørt.  
Jeg er dog udmærket klar over, at det i flere tilfælde er lykkedes Dansk Motorcyklisters Råd (DMC) at få indført blandt andet trailer til motorcykel og kortere stænklap.

Men hvad gør man lige, hvis DMC ikke har sammenfaldende interesser for andre typer motorcykler eller man for den sags skyld ikke er medlem hos dem?  
Jeg formoder ikke at dette er altafgørende for at få løftet "sin sag" alligevel.  
Når jeg benytter ordet "sammenfaldende", skyldes det en endog stor forskel i at være motorcyklist! Man kan faktisk inddele os i tre hovedgrupper:

1. Racerkøreren som går op i fart, teknologi og aerodynamik.
2. Touring-køreren som ser efter komfort, sikkerhed og plads. (Trailer)
3. Customkøreren som nyder at bygge, mekanikke og style sin motorcykel.

Undertegnet hører til gruppe 3, Customkøreren.

En lidt grov inddeling, men hensigten er at påpege den store interesseforskel der gør at motorcykelfolket ikke altid er enigt i anvendelsen af køretøjet.  
Dette skaber en naturlig forskel i hvad den enkelte mener myndighederne bør legalisere, i forhold til netop deres interesse og dermed kan det svært at henvende sig som én stor gruppe.

Der er i de senere år en udpræget interesse for at anskaffe sig en custom-motorcykel. Nogen er tiltrukket af bestemte mærker, udseende, kulturen og for de mange muligheder denne type motorcykel skaber. Især ældre personer syntes at være tiltrukket af denne type og det kan jeg kun bifalde, idet man alt for ofte har kædet denne type motorcykel sammen med kedelige personer og det er gået ud over rigtig mange almindelige mennesker.

Tendensen til at menig mand gerne vil sætte sit eget præg på maskinen skyldes i høj grad diverse udstillinger, populære udsendelser i TV og spirende danske værksteder med specialer indenfor Custom-motorcykler. Muligheden for at købe specialfremstillede dele via Internettet og endda selv producere dem i garagen gør, efter min mening, at Custom er kommet for at blive!

Der lader dog til at være lidt "gammel strøm", om jeg så må sige, i det offentlige som ikke på nogen måder kan eller vil afvige fra køretøjets oprindelige typegodkendelse. Jeg forstår naturligvis udmærket hensigten med godkendelsen, men mener samtidig at det måske kunne være en ide at se på mulighederne i stedet for begrænsningerne set i forhold til typegodkendelsen, men det kræver naturligvis en velvilje og en interesse fra myndighedernes og politisk side.

For at illustrere en konkret sag, vil jeg benytte min egen henvendelse til Færdselsstyrelsen.

Af uvisse årsager, ønsker jeg at montere et højt styr på min motorcykel. Et såkaldt "Apehanger". Jeg ved at dette ikke er i overensstemmelse med Detailforskrifter for Motorkøretøjer, idet afsnittet omhandlende styr, foreskriver at håndtagene på styret ikke må overskride 30 cm over sædehøjde og for den sags skyld ikke må monteres i en højde under sædehøjde.

Jeg vælger at rette henvendelse til Færdselsstyrelsen i marts 2007 med en forespørgelse på hvad der egentlig ligger til grund for denne regel. Om der er dokumentation for at et sådant styr skulle forringe køreegenskaberne. Måske ligefrem testresultater fra en afprøvning.

Slutteligt forespørger jeg, om der er nye tiltag på vej og om man som privatperson kan få dette afprøvet dette og dermed godkendt!

Svaret kom her i dag d.d. og jeg må indrømme at jeg er en smule overrasket.

Til Allan Pedersen

Tak for din mail.

Der er to forskellige regelsæt man kan få godkendt en motorcykel 1. gang i Danmark efter:

- 1) De nationale danske regler, som er beskrevet i Detailforskrifter for køretøjer, eller
- 2) EU-reglerne (fremgår også af indledningen til DfK under "Optionel harmonisering")

I de danske regler er der ganske rigtigt et krav om, at håndtag ikke må være anbragt lavere end førersædets siddeflade og ikke højere end 0,30 m derover. (Vedr. DfK, afsnit 4.01.031 og indledningsafsnittet om optionel harmonisering; se evt. følgende link:

<http://www.fstyr.dk/graphics/Synkron-Library/Faerdselsstyrelsen/Dok/Koeretoejer/Detailforskrifter/DFK2007.pdf>)

Baggrunden for den danske er, at der i sin tid opstod en mode med at skifte det originale styr ud med høje styr, hvor man ikke havde den samme magt over motorcyklen. Jeg tror de pågældende blev inspireret af filmen "Easy Rider". Tilsvarende blev nogle inspireret af deciderede racermotorcykler med "clip-on styr", som blev anbragt meget lavt og fastspændt på gaffelbenene.

Når fabrikerne bygger motorcykler er de som hovedregel så fornuftige, at de monterer styr, som man styrer godt med i normal færdsel, dvs. styr, som ikke er specielt høje eller lave. Derfor er styrhøjde ikke reguleret i EU-reglerne for typegodkendelse af motorcykler og knallerter.

Vi kan ikke udelukke, at nogle enkelte producenter monterer - og får EU-godkendt - uhensigtsmæssigt høje/lave styr, som ikke lever op til det danske krav. Disse fabriksmonterede, EU-godkendte styrmonteringer kan man derfor lovligt køre med. Udskifter man derimod et "normalt" styr til et højt/lavt styr, er køretøjet ikke længere i overensstemmelse med det EU-godkendte, og så skal styret leve op til de danske krav.

Vi tror, at de fleste motorcyklister er enige med os i, at høje/lave styr ikke er gode for færdselssikkerheden i den almindelig færdsel.

Vi har derfor ikke intentioner om at ændre den danske regel.

Jeg håber at jeg hermed har belyst dit spørgsmål tilstrækkeligt. Jeg beklager, at du ikke har fået svar på din mail før nu.

Med venlig hilsen,

Færdselsstyrelsen, Bilteknisk afdeling  
Road Safety and Transport Agency  
Adelgade 13  
DK-1304 København K

Tlf.: +45 33929150

Fax: +45 33381426

e-mail: @fstyr.dk

www.fstyr.dk

Mailen er "sakset" som den er sendt til undertegnet. Dog skal jeg nævne, at jeg har udeladt afsenderens navn idet jeg ikke ønsker at hænge enkeltpersoner ud.

Som det fremgår af svaret, læner man sig meget op af hvad producenten har monteret på køretøjet.

Reglen bygger øjensynligt ikke på en test eller en undersøgelse, idet Færdselsstyrelsen henviser til en "mode-dille", filmen "Easy Rider" som er over 35 år gammel.

At denne film har lagt et solidt fundament til inspiration, ses da også den dag i dag, men jeg mener ikke den i sig selv, bør danne grundlag om hvorvidt det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt eller teknisk muligt.

En anden ting er, at svaret indeholder en selvvalgt konklusion om, at "De fleste motorcyklister er enige med os", ikke bør være grundlaget for at fastholde denne regel! Har man spurgt motorcykelfolk i gruppe 1 eller 2, finder man højst sandsynligt frem til denne mening!

Omvendt hvis man spørger "dem" fra gruppe 1 om hastighedsbegrænsningerne, vil svaret fra gruppe 2 og 3 helt sikkert også være anderledes.

Jeg syntes det er lidt alarmerende, hvis myndigheder og instanser blander personlige holdninger sammen med udformningen af regelsæt. Jeg har oplevet det før, blandt andet hos Skat, men det er en helt anden historie.

Som det er nævnt tidligere i brevet, mener jeg der bør blive set på muligheder i stedet for begrænsninger.

En mulighed kunne derfor være, i den konkrete sag, at afprøve på et lukket køreteknisk anlæg om motorcyklen rent faktisk skulle være så meget farligere, eller sværere at styre, på grund af styrhøjden.

Dette forudsat at der bliver afprøvet forskellige typer i Custom-klassen.

Herefter mener jeg, at der ville være et sagligt grundlag for at påbyde en bestemt styrhøjde.

Henvendelsen her, bygger naturligvis ikke alene på et styr. Der er blandt andet også monteringen af nummerpladen, som jævnfør gældende regler skal sidde bag på køretøjet. Mange mennesker vil rigtig gerne montere den på siden af baghjulet og så sidder den stadigvæk bagpå. Midlertidigt er myndighederne imod denne form for montering, idet der yderligere findes et påbud om, at den skal være letlæselig fra begge sider, set bagfra!

Igen er hensigten klar. Men jeg mener, ved flere lejligheder, at kunne konstatere at den rent faktisk også er letlæselig selvom den sidemonteres. Dog må jeg også erkende, at den ikke let kan læses såfremt man står lige bagved motorcyklen!

Dette har jeg ikke rettet henvendelse om, men igen kunne man godt savne et reelt grundlag for denne særregel. Eventuelt kunne man gennemføre et forsøg på lukket køreteknisk anlæg og vurdere om den i en almindelig trafiksituation ville være let læselig for såvel medtrafikanter og Politi m.m.

Herunder kunne jeg også nævne montering af blinklys i selv styret! Af en eller anden grund lader disse ikke til at være godkendt trods det, at de virker mere synlige end de normalt monterede!

Hvis man spørger racerføreren og touringføreren, vil disse eksempler helt sikkert ikke være i tråd med netop deres opfattelse af hvorledes en motorcykel bør fremstå.

Spørger man myndighederne, mener man sikkert heller ikke at det er forsvarligt eller sikkerhedsmæssigt.

Tilbage står nu, om ikke udviklingen, menig mands adgang til kvalitets- og sikkerhedsmæssige reservedele og ikke mindst muligheden for den enkelte at få det lavet forsvarligt, har overhalet nogle af de i øjeblikket gældende regler?

Jeg er helt sikker på, at for eksempel medlemmer af foreningen Harley Davidson Club of Denmark ville være endog meget behjælpelig med at gennemføre kontrol og forsøg med deres egne motorcykler.

Min henvendelse er baseret på erfaringer og oplevelser både i ind- og udland igennem mange år!

Jeg har set hvad der kan lade sig gøre og hvad der findes af dele til montering som både kunne opfylde denne minoritetsgruppes ønsker og måske ligefrem fremme trafikikkerheden fordi gruppen og myndigheder indgår et samarbejde.

Jeg håber med denne henvendelse at kunne åbne op for de grupper af mennesker, som ønsker at pleje deres kæreste eje, selvom andre måske syntes det forekommer meningsløst.

Jeg forstår heller ikke folk der køber en stor campingvogn og stiler den? Men dem skal der være plads til. Der bør være plads til forskellighed!

Undertegnet står naturligvis gerne til rådighed for yderligere information. Min adresse frem til august vil fremgå sidst i brevet.

Tak fordi De tog Dem tid til at læse min henvendelse.

De venligste hilsner



Allan Pedersen

Adresse:

OKS-1 A. Pedersen  
LOGDEL/DANCON/ RC (S)  
Camp Bastion  
POSTBOKS 860  
4760 Vordingborg