

Teorien.dk

*Teoribog til
personbil,
kategori B*



70



www.teorien.dk

149,-

Denne teoribog er udarbejdet i overensstemmelse med Færdselsstyrelsens undervisningsplan for køreuddannelse til kategori B (almindelig bil).

De overordnede mål for køreuddannelsen er at give eleverne:

- indsigt i de farer og vanskeligheder, de møder i trafikken,
- viden om færdselsregler og andre lovbestemmelser,
- kendskab til køretøjet, så de kan konstatere opståede mangler af betydning for færdselssikkerheden,
- forståelse for grundlæggende menneskelige forhold, således at de kan udnytte egne evner og modvirke almindelige menneskelige begrænsninger,
- færdighed i at bedømme færdslen kritisk,
- forudsætningen for at blive hensynsfulde og ansvarsbevidste motorførere og
- viden om de svage trafikanter.

**Titel: "Teorien.dk. Teoribog til personbil kategori B"
Copyright © 2009 by Teorien.dk**

Udgiver:

Teorien.dk

Bakketoppen 12

3450 Allerød

E-mail: admin@teorien.dk

ISBN 87-989655-0-6

Teorien.dk kan ikke holdes økonomisk ansvarlig for eventuelle fejl eller mangler i denne bog.

Indholdsfortegnelse

Kapitel 1	BILENS INDRETNING, Udstyr og dokumenter.....	6
	- betjeningsudstyr og instrumenter, kontrollamper, tænding.....	6
	- førerens/ejerens ansvar	6
	- styreapparat, bremseser	7
	- lygter, reflekser og horn.....	9
	- motor og udstødningssystem mv.....	10
	- kobling, gear	11
	- energi- og miljørigtig kørsel.....	11
	- bærende dele, karosseri og særligt udstyr	12
	- særlige køretøjer og køretøjets dokumenter - registreringsattest	13
	Nu kan du gå i gang med prøve 1 på dvd'en	
Kapitel 2	MANØVRER PÅ LUKKET ØVELSESPLADS	14
Kapitel 3	KØRETØJERS MANØVREEGENSKABER	16
	- person- og varebiler	16
	- lastbiler og busser	17
	- biler med påhængskøretøj.....	18
	- traktorer og motorredskaber.....	18
	- motorcykler	19
	- knallerter	20
	- cykler	21
Kapitel 4	TRAFIKANTADFÆRD.....	22
	- bilistens vigtigste opgaver, reaktionstiden	22
	- opfattelses- og reaktionsevnen begrænsning.....	22
	- forbedring af opfattelses- og reaktionsevnen	23
	- mobiltelefoners indvirken på opfattelses- og reaktionsevnen	23
	- forskellige aktiviteter indvirken på opfattelses- og reaktionsevnen	24
	- syn og bevægelse.....	24
	- bedømmelse af afstand og hastighed og alkohol	25
	- ulykker, alder og trafikantart	27
	- gående børn	27
	- cyklende børn og unge motorkørende	28
	- ældre.....	29
	- bedømmelse af andre trafikanter.....	29
	- egne holdninger og egen adfærd. risikoblindhed	30
	Nu kan du gå i gang med prøve 2 på dvd'en	
Kapitel 5	VEJFORHOLD	31
	- vejenes sikkerhedsmæssige udformning	31
	- kendetegn på risikoforhold ved vejene.....	31
	- vejens omgivelser	32
	- vejens udstyr eller standard	33
	- vejens forløb.....	35
	- vejens brug	36
	- vejens type eller klasse.....	36
Kapitel 6	GRUNDREGLER FOR BILKØRSEL	37
	- færdselslovens gyldighed	37
	- anvisninger for kørslen.....	37
	- sikker og uhindret afvikling af færdslen.....	38
	Nu kan du gå i gang med prøve 3 og prøven i politiets anvisninger på dvd'en	
Kapitel 7	MANØVRER PÅ VEJ	42
	- igangsætning og standsning ved vejkant.....	42
	- placering	42
	- hastighed	44
	- vognbaneskift og sammenfletning	48
	- vending.....	49
	Nu kan du gå i gang med prøve 4 på dvd'en	
	- kørsel forbi holdende køretøjer og gående m.v.	51
	- møde	53
	- kørsel foran eller efter andre	55
	- overhaling	56
	- kørsel i trafiksanerede områder.....	58
	Nu kan du gå i gang med prøve 5 på dvd'en	
	- fremkørsel mod kryds	60
	- kørsel gennem kryds	63
	- ligeudkørsel i kryds.....	64
	- højresving i kryds.....	65
	- venstresving i kryds.....	67

	Nu kan du gå i gang med prøve 6, vigepligtsprøven og lyssignalprøven på dvd'en	
	- rundkørsel.....	72
	- motorvej.....	73
	- motortrafikvej	76
	- kørsel ved siden af andre.....	77
	Nu kan du gå i gang med prøve 7 på dvd'en	
	- standsning og parkering	78
	- kørsel i mørke og i lygtetændingstiden i øvrigt	83
	- kørsel i tunnel	85
	Nu kan du gå i gang med prøve 8 på dvd'en	
Kapitel 8	SÆRLIGE RISIKOFORHOLD	86
Kapitel 9	MANØVRER PÅ KØRETEKNISK ANLÆG	88
Kapitel 10	FORBEREDELSE TIL KØREPRØVE.....	93
Kapitel 11	FÆRDSELSTAVLER	96
	- advarselstavler	96
	- vigepligtstavler	97
	- forbudstavler	98
	- påbudstavler	99
	- oplysningstavler.....	100
	- vejvisningstavler.....	101
	- servicetavler.....	102
	- kant- og baggrundsafmærkning	103
	- længdeafmærkning	103
	- lyssignaler.....	105

Sådan bruger du dvd'en

Undervisningen på alle køreskoler er opbygget således, at teoriundervisningen og køretimerne følges ad. Det vil sige, at det du har lært i teoriundervisningen efterfølgende vil blive øvet i køretimerne, ligesom reglerne foreskriver.

For at få mest ud af teoriundervisningen, bør du inden hver teoriaften:

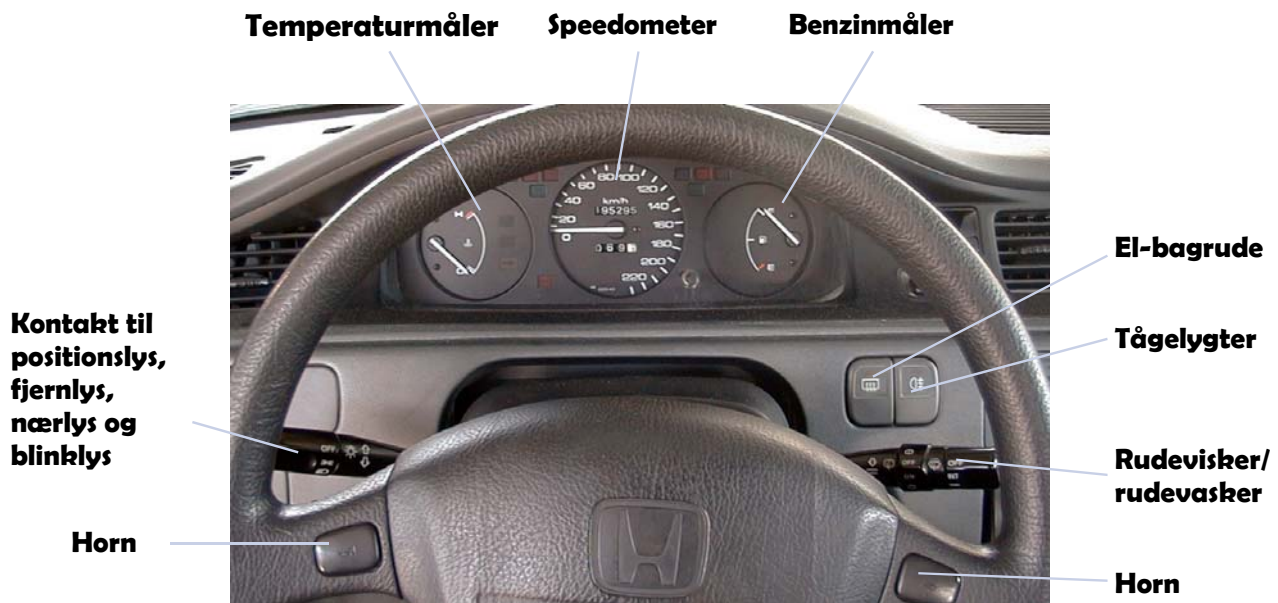
- læse de kapitler der hører til teoriundervisningen,
- lave de opgaver der er sidst i kapitlet, og
- lave den prøve på dvd'en der hører til kapitlet.

Prøverne på dvd'en er emneopdelte, hvilket har den fordel, at du kan bruge dvd'en undervejs i undervisningsforløbet. Når du har læst kapitel 1 og 2, kan du lave prøve 1 på dvd'en, når du har læst kapitel 3 og 4 kan du lave prøve 2 på dvd'en osv. I teoribogen står der, hvornår du kan lave den næste teoriprøve på dvd'en. Lad være med først at bruge dvd'en få dage før du skal til teoriprøve.

Bilens indretning, udstyr og dokumenter

Betjeningsudstyr og instrumenter

Du skal have et sådant kendskab til bilens indretning og udstyr og en sådan forståelse af bilens funktioner, at du kan behandle bilen sikkert, korrekt og skånsomt. Du skal selv kunne konstatere og tage stilling til mangler eller fejl, der har betydning for færdselssikkerheden.



Kontrollamper, tænding og førerens/ejerens ansvar

Kontrollamper

Mange af kontrollamperne lyser, når tændingen sættes til, så du kan se, at de virker. Efter få sekunder skal de slukke.



Kølevæskens temperatur er for høj eller væskestanden for lav.



Der mangler motorolie, oliepumpe er defekt el. andet er galt.



Batteriet genoplades ikke.



Håndbremsen er trukket, eller der mangler bremsevæske.



Fjernlys.



Der er noget galt med airbag-systemet.

Tænding

Du starter motoren ved at dreje tændingsnøglen. Nu hjælpes motoren i gang af en elektrisk startmotor, der får strøm fra batteriet. Når motoren er startet, skal du slippe tændingsnøglen for ikke at ødelægge startmotoren.

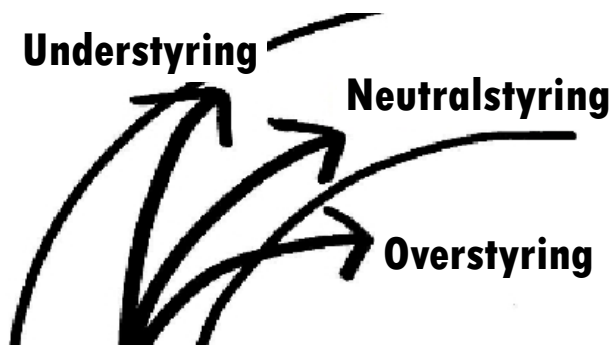
Førerens og ejerens ansvar

Ejeren, eller den registrerede bruger, har ansvaret for, at bilen er i lovlig stand.

Føreren har ansvaret for, at bilen er i sikkerhedsmæssig, forsvarlig stand. Især skal styreapparat, bremses, lygter og hornet fungere sikkert og efter lovens krav.

Styreapparat

- Styreapparatet fungerer således, at en drejning på rattet overføres til forhjulene gennem forskellige forbindelser og led. Bilen skal kunne styres let, sikkert og hurtigt. Styreapparatet kan være forsynet med en servostyring, der letter styringen. Svigter servostyringen, skal køretøjet stadig kunne styres, men styringen vil være tung, og fortsat kørsel vil være uforsvarlig. Nyere biler kan være forsynet med et Elektronisk Stabilitets Program (ESP), som kan modvirke væltning og udskridning ved hjælp af afbremsning af et eller flere hjul. Under kørsel med lav hastighed skal rattet let kunne drejes fra side til side uden at møde ujævn modstand eller fremkalde mislyde. Styreapparatet skal normalt være selvoprettende, således at forhjulene og rattet selv drejer tilbage mod ligeudstilling, når grebet om rattet slækkes under kørsel .



Biler kan have tendens til overstyring eller understyring, dvs. at bilen drejer i en skarpere, henholdsvis blødere bue, end hvad der svarer til rattedrejningen.

Tendensen til over- eller understyring forstærkes ved ukorrekt dæktryk eller forkert anbragt, tungt gods.

Du skal kunne kontrollere følgende:

- På nyere biler må der normalt ikke være ratslør. Hjulene skal præcis følge rattets bevægelse (i biler med servostyring kontrolleres dette med tændt motor), ellers kan der være slør i styreforbindelserne.
- Servobeholderens væskestand:
 1. Er mellem min.- og max. mærket.
 2. Kontrollampen er ikke tændt.



Slidt eller knækket drivrem til servostyringen eller manglende væske på servobeholderen kan gøre styringen tung.

Bremser

Når du træder på fodbremsen, presses bremsevæske fra hovedcylinderen gennem bremserør og slanger til hjulcylinderne.

Her vil væsketrykket presse en bremsebelægning mod en tromle eller skive på bilens hjul, så hjulets rotation nedsættes.

Fodbremsen er normalt suppleret med en vakuumbremseforstærker, der forstærker det hydrauliske tryk, når du træder på

fodbremsen. Hvis vakuumbremseforstærkeren svigter, vil det være uforsvarligt at køre videre.

Blokeringsfri bremser (ABS) hindrer hjulene i at blokere under bremsning. Dette muliggør i en vis udstrækning, at man samtidig kan styre bilen. Særlige følere registrerer hjulets omdrejninger mange gange i sekundet og sender impulser til en elektro-

nisk styreboks. Hvis et eller flere hjul under opbremsning blokerer, regulerer den elektroniske styreboks trykket til bremserne, således at det/de pågældende hjul igen roterer. Denne regulering giver vibrationer i bremsepedalen. Hvis ABS-bremsesystemet ikke virker, vil bremseegenskaberne ændres, og kun kørsel til nærmeste værksted er tilladt.

- Driftsbremser:** (fodbremser) skal virke på alle hjul og kunne bremse bilen sikkert, hurtigt og virksomt ved alle hastigheder og belastninger.
- Parkeringsbremser:** skal kunne holde bilen standset på hældende vej.
- Nødbremser:** skal kunne bremse bilen sikkert, hvis fodbremserne svigter. Nødbremserne er indbygget i fodbremserne i et to-kreds bremsesystem (på meget gamle biler kan parkeringsbremserne være nødbremser).



To-kreds bremser er indrettet med særskilt forbindelse til hver sin kreds. Hvis den ene kreds bliver utæt, fungerer den anden kreds stadig som nødbremse, men fortsat kørsel er ulovlig.



Parkeringsbremserne virker på hjulbremserne gennem særlige forbindelser og skal være indrettet således, at den kan blive stående tilspændt.

Skævtrækning af bilen under let opbremsning på vandret vej tyder på fugt eller snavs på bremsebelægningsfladerne eller på fejl i bremsesystemet. Efter bilvask bør bremserne afprøves.

Ujævn bremsning eller pludselige hugninger fra et eller flere hjul tyder på fejl i bremsetromler, bremsekiver eller bremsebelægningsflader.

Bremser skal umiddelbart efterses, hvis

- der er for lidt væske i bremsevæskebeholderen,
- kontrollampen til bremsesystemet lyser under kørslen,
- bremsepedalen kan trædes længe ned end normalt,
- bremsningen er ujævn,
- bilen under bremsning trækker til siden eller

Hvis kontrollampen for ABS-bremsesystemet ikke slukkes kort efter igangsætning, er det tegn på fejl i ABS-bremsesystemet, og kun kørsel til nærmeste værksted er tilladt.

Du skal kunne kontrollere følgende:

- Bremsepedalen må ikke kunne trædes i bund, når der trædes hårdt på pedalen. Pedalvandringen er i øvrigt afhængig af bilfabrikatet.
- Bremsepedalen skal føles hård og fast og må ikke synke, mens den holdes nedtrådt ved konstant tryk.
- Væskestanden i bremsevæskebeholderen skal være mellem min.- og max.-mærket, eller ved at kontrollampen derfor ikke er tændt.
- Kontrol af vakuumbremseforstærker:
 1. Sluk motoren.
 2. Træd mindst fem gange på fodbremserne.
 3. Hold fodbremserne hårdt nedtrådt.
 4. Start motoren.
 5. Nu skal fodbremserne synke en lille smule, ellers er vakuumbremseforstærkeren defekt.

Lygter, reflekser og horn

Påbudte lygter foran. Forlygterne skal lyse med hvidt eller gulligt lys.



To positionslygter, der tydeligt skal kunne ses i mindst 300 m's afstand. Alle forlygter kan være indbygget i samme lygtepar.



To asymmetriske nærlygter, der skal kunne oplyse vejen mindst 30 m foran bilen uden at blænde.



To fjernlygter (det lange lys), der skal kunne oplyse vejen mindst 100 m foran bilen.

Påbudte lygter bagpå

To **baglygter**, der skal lyse rødt og tydeligt kunne ses i en afstand af 300 m uden at blænde.



Tre **stoplygter** (ældre biler kan nøjes med 2 stoplygter), der lyser, når du træder på bremsepedalen.

Mindst én **nummerpladelygte**.

To røde, godkendte og mærkede, bagudvendende **reflekser**, der skal være godkendte, og som ikke må være trekantede (forbeholdt påhængskøretøjer).

To **blinklygter** foran og bagpå bilen samt én på hver side af bilen. Blinklygterne vil normalt blinke hurtigere, hvis en af blinklygterne ikke virker.

Biler der er længere end 6 m, skal være forsynet med godkendte og mærkede gule sidereflekser og sidemarkeringslygter, der skal være fordelt på bilens sider. Sidemarkeringslygter skal tydeligt kunne ses i mindst 300 m's afstand uden at blænde.



På biler, der er bredere end 2,10 m, skal der desuden være to fremadrettede og to bagudrettede markeringslygter, der skal kunne ses i 300 m's afstand uden at blænde.

Alle pærer skal være sat rigtigt i fatninger (på nærlygterne bedømmes dette udefra på lys- / mørkegrænsens placering).

De tilladte (ekstra) lygter og reflekser omfatter:

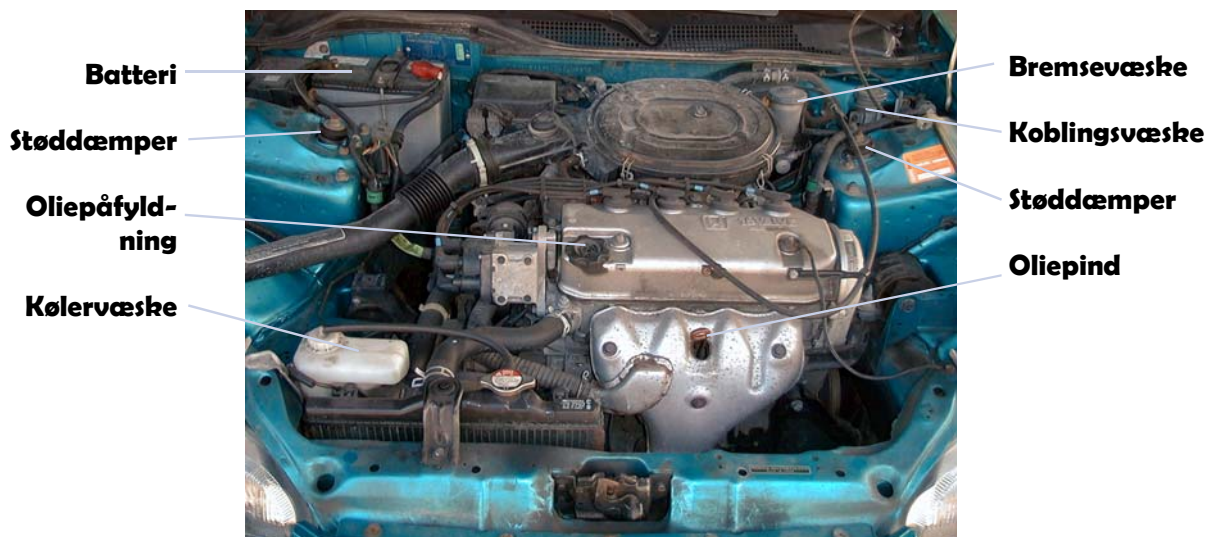
Ekstra fjernlygter, kørellygter, ekstra stoplygter, ekstra baglygter, tågeforlygter, baklygter, tågebaglygter, søge- og arbejdslygter, afmærknings- og markeringslygter, parkeringslygter samt overhalingblink, for hvilke der gælder særlige regler.

Endvidere må bilen være udstyret med hvide reflekser foran, gule reflekser på siderne og supplerende røde reflekser bagpå.

Du skal kunne kontrollere følgende:

- Alle lygter og reflekser skal være hele og rene, og alle lygter skal kunne lyse.
- Nærlyset må ikke blænde, bedømt på, at overkanten af lysgrænsen falder 1 cm pr. m.
- Stoplygterne skal give væsentligt kraftigere lys end baglygterne.
- Blinklygterne skal blinke med gult lys, der tydeligt kan ses i sollys.
- Havariblinket skal kunne tænde alle blinklygter samtidig.
- Nummerpladelygte(r) skal have hvidt lys, der kan belyse den bageste nummerplade, så den tydeligt kan læses i en afstand af 20 meter.
- Lygter i et lygtepar skal have ens farve og lysstyrke.
- Hornet skal have en klar, konstant tone.

Motor og udstødningssystem mv.



Motoren fungerer i princippet på den måde, at stemplerne sættes i bevægelse, når en brændstøfblanding antændes.

Stemplernes bevægelse omsættes til en roterende bevægelse af krumtappen, og denne bevægelse føres videre gennem kobling og gear til bilens hjul.

Motorens omdrejninger reguleres med speederen.

Motoren hjælpes i gang af en elektrisk startmotor, der får strøm fra batteriet, når tændingsnøglen betjenes.

Tændingsnøglen eller startknappen skal straks slippes, når motoren er startet, da startmotoren ellers ødelægges.

Motoren må ikke udvikle unødigt røg og støj og motoren må ikke være tilsølet af udsivende olie.

Udstødningssystemet skal være tæt og sidde fast.

Motorolie skal være påfyldt i tilstrækkelig mængde, aflæst på oliepindens max. og min. –mærker eller efter instruktionsbogens anvisninger.

Kølervæske skal være påfyldt i tilstrækkelig mængde bedømt efter instruktionsbogens anvisninger.

For lidt olie på motoren eller for lidt vand i kølesystemet kan medføre, at motoren ødelægges.

Udstødning

Utætheder i udstødningssystemet eller kørsel med åben bagklap kan medføre, at kulilte, som er lugtfri og farlig selv i små mængder, trænger ind i bilen.



Er udstødningssystemet forsynet med katalysator, vil forsøg på at skubbe eller slæbe bilen i gang kunne medføre, at katalysatoren ødelægges.

Parkering af en bil med katalysator på tørt græs, visne blade og lignende bør undgås på grund af brandfaren.

Sort udstødningsrøg tyder på dårlig forbrænding på

grund af fejl i motoren eller i luftfilteret.

Støj i unormalt omfang ved gasgivning tyder på fejl i udstødningssystemet.

Kobling

Motoropspeedning, uden at hastigheden under kørslen forøges, tyder på fejl i kobling.

Vanskelig gearskiftning med kraftige mislyde tyder på fejl i gear eller kobling.

Langsom bevægelse af bilen i 1. gear, selv om koblingspedalen er trådt i bund, tyder på fejl i koblingen.

Kobling

Koblingens funktion er at sammenkoble og frakoble forbindelsen mellem motor og gearkasse.

Koblingen fungerer i princippet på den måde, at en plade presses mod et roterende hjul på krumtappen, hvorved bevægelsen føres videre til gearkassen.

Forbindelsen til gearkassen afbrydes, når kob-

lingspedalen trædes i bund.

Koblingspedalen bør trædes i bund under start af motoren for at skåne startmotoren, og den skal trædes i bund under gearskift for ikke at ødelægge gearkassen.

Koblingspedalen skal løftes langsomt i 1. gear, så den roterende bevægelse fra motoren overfø-

res blødt til bilens hjul. For personbiler, hvor der indgår hydraulik til koblingen, skal væskestanden være tilstrækkelig.



Gear

Gearkassen regulerer overførslen af den roterende bevægelse fra motoren til bilens hjul.

Gearkassen fungerer i princippet på den måde, at tandhjul af forskellig størrelse bringes til at gribe ind i hinanden. Dette sker ved at gearstangen betjenes eller i nogle biler

automatisk (ved automatgear).

De lavere gear bruges, hvor du ønsker stor trækraft, som ved igangsætning, acceleration eller kørsel op ad en stejl bakke samt ved kørsel med lav hastighed.

De højere gear bruges ved kørsel med høj hastig-

hed. Dette skåner motoren og begrænser brændstofforbruget.



Et bakgear er nødvendigt for at få bilen til at køre baglæns.

Energi- og miljørigtig kørsel

Motoren bør først startes, umiddelbart før man skal køre. For at mindske luft- og støjforurening bør du ikke lade motoren gå i tomgang i længere tid. Køremåden har stor betydning for energiforbruget.

Ved energirigtig køreteknik forstås, at du generelt undlader unødvendige og gentagne hastighedsændringer. Ved hastighedsnedsættelse kan brændstofforbruget reduceres ved at slippe speederen helt frem for at koble ud. Høje hastigheder og aggressiv kørsel med kraf-

tige accelerationer, fx i forbindelse med overhalinger, medfører øget brændstofforbrug, mens energirigtig køreteknik i almindelighed kan give 5-10% besparelse af brændstof og i mange tilfælde helt op til 25% besparelse.

Under fremkørsel mod signalregulerede kryds bør du forudse, om standsning for gult eller rødt bliver nødvendigt, og i givet fald tilpasse hastigheden det sidste stykke frem mod krydset, frem for at fortsætte med høj hastighed og derefter bremse kraftigt til sidst.

Lovbestemmelser og forhold vedrørende miljørigtig kørsel

Bilen skal betjenes således, at den ikke støjer unødvendigt eller udvikler røg og gasarter i unødvendigt omfang.

Unødvendig og forstyrrende kørsel må ikke finde sted ved bebyggelse, og hvis kørslen er nødvendig skal føreren køre på en sådan måde, at andre forstyrres mindst muligt.

Eventuelle lokale forbud mod at lade motoren køre i tomgang ud over en vis tid.

Bærende dele

Dæk, hjulfælge og hjullejer skal være ubeskadigede. Dæk skal være af samme type på alle hjul (bortset fra nødreservehjul) og være pumpet op til et lufttryk efter bilfabrikantens forskrifter. Dæktrykket justeres med en luftpumpe og efterses med en dæktryksmåler.

Bilen skal være forsynet med støddæmpere ved alle hjul. Knirkende lyde under kørslen kan tyde på fejl i fjedre eller støddæmpere.



Unormal støj eller rystelser fra hjulleje eller hjulophæng kan være tegn på fejl.

Pigdæk må kun bruges i tiden 1. november - 15. april og skal i så fald være monteret på alle bilens hjul.

Eventuelt retningsbestemt dæk bør være monteret i korrekt omløbsretning.

Ujævnt/skævt slid på dæk tyder på fejl i dæktryk, hjul eller hjulindstilling, bremses eller støddæmpere. Disse fejl skal umiddelbart afhjælpes.

Unormal tendens til over- eller understyring af bilen - dvs., at bilen drejer i en skarpere hhv. blødere bue, end hvad der skulle svare til ratdrejningen -

eller øget følsomhed for sidevind tyder på forkert dæktryk.

Forkert dæktryk kan vise sig ved ujævnt/skævt slid på dæk, skævtrækning under let opbremsning eller unormal over- og understyring og skal umiddelbart afhjælpes.

Du skal kunne kontrollere følgende:

- Dæk skal have mindst 1,6 mm dybde i hovedmønstret på alle hjul, eventuelt bedømt ved slidindikatorer.
- Støddæmpere skal være virksomme ved alle hjul, bedømt ved, at bilen straks går i ro efter en kraftig påvirkning af støddæmperne

Karosseri og særligt udstyr

Forruden skal kunne holdes ren med viskere og vasker. Forruden skal som hovedregel være hel og uden beskadigelser.

Bilen skal være forsynet med et indvendigt førerspejl og et udvendigt førerspejl i venstre side. Såfremt der ikke er tilstrækkeligt udsyn bagud, skal

der desuden være udvendigt førerspejl i højre side. Spejlene skal være rene, hele og korrekt indstillede.

Under kørsel bør man medbringe en godkendt advarselstrekant, så man har den ved hånden i situationer, hvor man har pligt til at sætte den op.



Bilen skal normalt være forsynet med sikkerhedssele på alle siddepladser. Sikkerhedssele-erne skal være godkendte og uden beskadigelser. Bilen skal være forsynet med nakkestøtter på forsæderne.



Karosseriet skal være uden skarpe kanter eller udragende dele, der kan være til unødigt fare for andre trafikanter. Karosseriet må ikke være beskadiget eller tæret af rust i en sådan grad, at det er til fare for færdselssikkerheden.

Du skal kunne kontrollere følgende:

- Sprinklervæske skal være påfyldt i tilstrækkelig mængde.

Særlige køretøjer

For

- varebil,
- påhængskøretøj til person- og varebil,
- 3-hjulet motorcykel,
- stor knallert,
- traktor og motorredskab

der alle kan føres med kørekort til almindelig bil (kategori B), gælder særlige regler for køretøjets indretning og udstyr. Disse regler vedrører især køretøjernes længde og bredde, påskrifter om til-

ladt last og tilladt totalvægt, bremses, lygter, dæk, spejle, samt tilkobling til påhængskøretøj.

Køretøjets dokumenter - registreringsattest

For at en bil kan anvendes, skal den være registreret og der skal være udstedt en registreringsattest.

Registreringsattest, hvoraf fremgår bilens egenvægt/køreklare vægt, dens tilladte totalvægt samt vægten af et eventuelt påhængskøretøj, der må kobles til den.

På grundlag af registreringsattester kan føreren afgøre, om bil og påhængskøretøj må sammenkobles.

Ved kørsel med påhængskøretøj skal bilens og påhængskøretøjets registreringsattester medbringes. Ved kørsel i udlandet, skal de originale attester, eller en af et motorkontor udstedt genpart, medbringes.

Ved kørsel i Danmark kan medbringes kopier. Mange lande kræver, at der medbringes original registreringsattest ved kørsel i omhandlede lande.



Manøvrer på lukket øvelsesplads

Du skal starte køreundervisningen på en godkendt, lukket øvelsesplads, hvor du vil lære at igangsætte, standse, køre forlæns og baglæns, svinge, vende, parkere ved vejkant og i parkeringsbås. Du vil hele tiden blive ført fra en lettere til en vanskeligere øvelse, indtil du kan udføre hver af øvelserne fejlfrit mindst 2 gange efter hinanden.

Øvelserne gennemføres med én elev i hver bil, og kørelæreren må højst undervise 3 elever ad gan-

gen. Øvelserne vil normalt kunne gennemføres på 4 til 5 timer, heraf skal mindst 3 timer være øvelser som fører af bilen. Efter en kortvarig instruk-

tion fra kørelæreren vil du befinde dig alene i bilen under øvelserne. Herefter vil kørelæreren overvåge dig/jer forsvarligt.



Inden du starter på øvelserne, skal du:

1. Rengøre ruder, spejle og lygteglas.
2. Fjerne eventuelle løst liggende genstande i bilen.
3. Betjene dørenes lukke- og låsetøj.
4. Indstille førersædet for at opnå bekvem kørestilling og kunne betjene bilens udstyr og aflæse instrumenter.
5. Spænde og justere sikkerhedsselen samt nakkestøtten.
6. Indstille spejle, så godt udsyn opnås.
7. Være opmærksom på de blinde vinkler og kontrollere disse ved hoveddrejning.
8. Kunne frigøre dig hurtigt fra sikkerhedsselen.
9. Betjene koblings-, speeder- og bremsepedal.
10. Betjene gearstang og parkeringsbremse.
11. Betjene kontakter til lys, tegn- og signalgivning, vinduesvisker og -

vasker, blæser, el-bagrude samt solskærm mv.

Igangsætning og standning

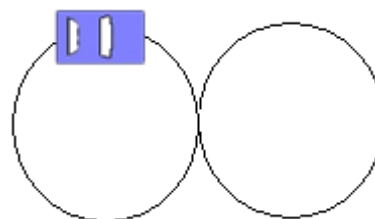
Således sætter du i gang:

1. Tryk kobling i bund og drej nøglen, til motoren starter.
2. Slip nøglen så snart motoren er gået i gang, ellers ødelægger du startmotoren.
3. Skift fra frigeart til 1. gear.
4. Orienter dig fremad, til siderne og bagud.
5. Slæk parkeringsbremsen.
6. Sæt blødt i gang ved at trykke speederen lidt ned og løfte koblingen langsomt op.
7. Tryk koblingen ned, brems blødt op og prøv igen.
8. Såfremt forholdene tillader det, skal du også øve igangsætning på hældende vej.

Kørsel i 8-tal

Du skal holde hænderne på rattet med tommelfingerne på indersiden af ratkranen og hænderne i en position svarende til urviserstillingen »et kvarter i tre«.

Du skal i 1. gear køre forlæns i stor 8-talskurve og udføre ratdrejninger ved krydsning af armene under skift af håndstilling på ratkranen.



Forlæns og baglæns kørsel med målbremssning

1. Forlæns- og baglænskørsel udføres mellem to markeringskegler, ca. 10 m foran og bagved bilen.
2. Du skal køre langsomt frem og røre keglen foran bilen, uden at vælte den.
3. Herefter skifter du til bakgear, orienterer dig gennem bagruden med venstre hånd øverst på ratkransen.
4. Så bakker du langsomt og rører keglen bagved - uden at vælte den.



Baglæns kørsel med svingning

I denne øvelse skal du køre baglæns i retlinet kurs med jævn hastighed et længere stykke, mens du orienterer dig gennem bagruden. Herefter skal du svinge baglæns skiftevis til venstre og højre omkring markerede hjørner med nogen præcision, mens du orienterer dig gennem sideruderne. Du skal rette hurtigt op efter svingning om hjørne, så kursen på ny bliver retlinet. Spejlene anvendes også under denne øvelse.

Forlæns og baglæns slalom

I denne øvelse skal du køre forlæns og baglæns slalom mellem 5-6 kegler, der står med ca. 10 meters mellemrum. Øvelsen udføres både med og uden



brug af spejle.

Parkering ved vejkant

I denne øvelse skal du parkere forlæns ind til markeret vejkant i højre side, således at det højre hjulpar højst er 20 cm fra vejkanten, og at bilen står parallelt med vejkanten. Øvelsen udføres både med meget og med lidt manøvrerplads. Øvelsen udføres både med og uden brug af spejle.

Kørsel i 2. gear, højresving og eventuel hård opbremsning uden hjulblokade

I denne øvelse skal du gøre følgende:

1. Fra standset position accelererer du hurtigt op til 20-25 km/t og herefter skifte fra 1. til 2. gear.
2. Hold målrettet kurs og jævn hastighed.
3. Sving til højre i 2. gear om markerede, skarpe gadehjørner tæt ved vejkanten.

4. Efter omstændighederne bremses op uden hjulblokade på den kortest mulige strækning.

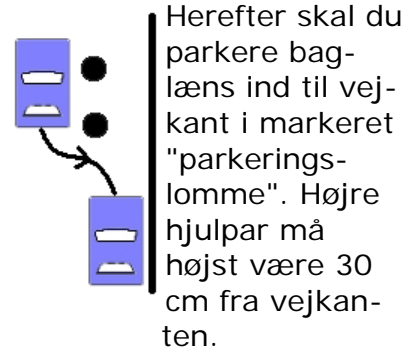
Vending

I denne øvelse skal du øve U-vending på tilstrækkelig bred, markeret kørebane, tilpasset den benyttede skolevogn.

Herefter skal du lave en trepunkts-vending på en markeret kørebane, der er tilpasset det konkrete køretøj.

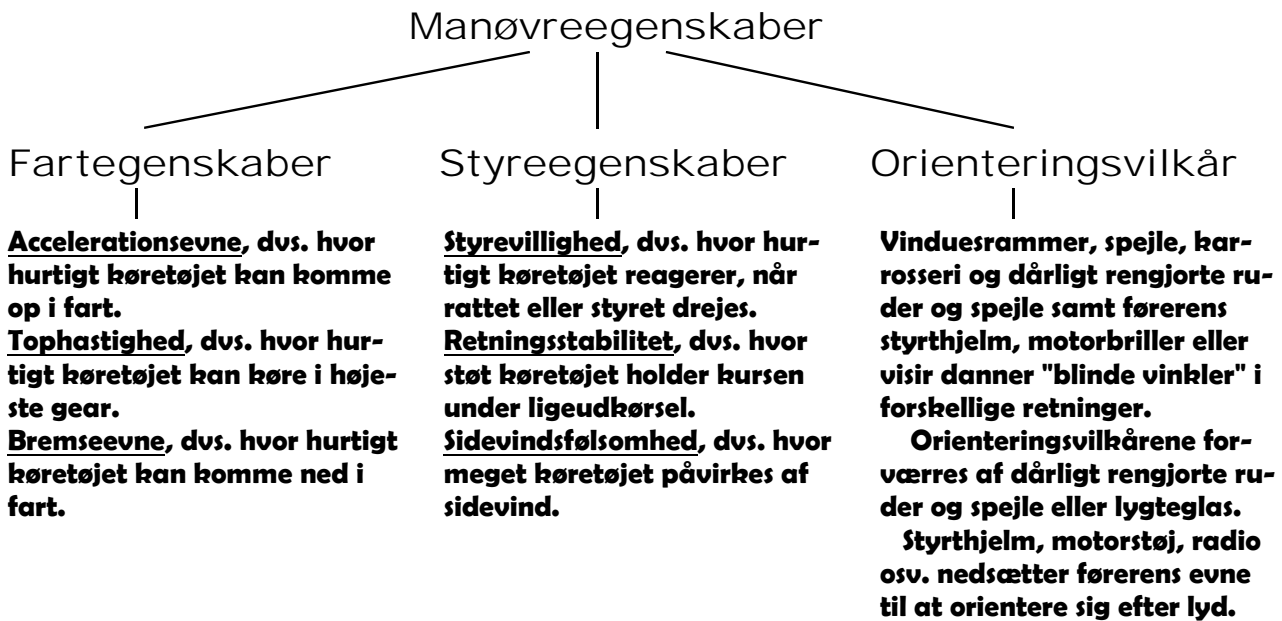
Parkering i båse

I denne øvelse skal du parkere forlæns og baglæns ind i markeret parkeringsbås, vinkelret på kørselsretningen. Bilen skal være placeret nogenlunde midt i båsen.



Øvelserne udføres både med og uden brug af spejle.

Manøvreegenskaber



Styreegenskaberne afhænger især af hvorledes køretøjets vægt er fordelt på for- og baghjulene. Køretøjer med størst vægt på baghjulene er som regel meget styrevillige (overstyringstendens) og sidevindfølsomme og dermed mindre retningsstabile. Køretøjer med størst vægt på forhjulene er mindre styrevillige (understyringstendens) og mindre sidevindfølsomme og dermed mere retningsstabile. Eventuel belæsning af køretøjet vil kunne forstærke disse tendenser.

Person- og varebiler

Fartegenskaber

Person- og varebiler hører til de hurtigste køretøjer med hensyn til både accelerationsevne og tophastighed, og de har desuden den bedste bremsevne.

Særlig hurtige biltyper kan kendes på stor dækbredde, stor sporvidde og lav karrosserihøjde i forhold til bredden.

Forskelle i tophastighed mellem bilerne indbyrdes har mindre betydning med de gældende generelle hastighedsgrænser, mens forskelle i accelerationsevne fortsat har betydning.

Du skal kunne bedømme din egen accelerationsevne i forhold til bagfra kommandes hastighed, fx ved igangsætning og overhaling.

Du skal kunne bedømme din egen accelerationsev-

ne i forhold til andre kørendes accelerationsevne, fx ved valg af vognbane før kryds, hvor der skal standses for rødt lys.



Her kan du med fordel vælge den venstre vognbane, fordi din accelerationssevne er bedre end lastbilens.

Styreegenskaber

Person- og varebilers styreegenskaber er efterhånden udviklet så godt, at der ikke er afgørende forskel på deres styrevillighed. Køretøjets styreegenskaber afhænger især af vægtens fordeling på foraksel og bagaksel.

Køretøjer med størst vægt på bagakslen er som regel meget styrevillige og sidevindsfølsomme og dermed mindre retningsstabile. Køretøjer med størst vægt på forakslen er mindre styrevillige og sidevindsfølsomme og dermed mere retningsstabile.



Den røde bil er tungt belæst bagi, hvilket vil gøre den sidevindsfølsom og overstyret.

Orienteringsvilkår

Alle biler har blinde vinkler på grund af vinduesrammer, spejle og karrosseri. De bageste vinduesrammer danner på alle biler blinde vinkler, der helt

skjuler en bagvedkørende tæt på i venstre og højre side.

Varebiler uden bagrude eller med blændede sideruder har dårlige orienteringsvilkår. Ruder, der er mere eller mindre dækket af snavs, dug, is, sne eller plakater nedsætter førerens udsyn alvorligt.

De forreste vinduesstolper danner på flere biltyper blinde vinkler, der er store nok til på 100 m's afstand at skjule en tværgående bil. De udvendige spejle kan ikke afsløre alt, hvad der befinder sig i de blinde vinkler bagude.

Lastbiler, herunder busser

Fartegenskaber

Lastbiler må højst køre 70 km/t, og busser må højst køre 80 km/t. På motorvej må lastbiler dog køre 80 km/t. Lastbiler har tendens til at samles i klynger på landevejen med kort afstand. Pas på ved overhaling.

De fleste lastbiler har i forhold til personbiler ringere accelerationsevne. Alle lastbiler har lavere tophastighed og ringere bremseevne.

I tættere bebygget område må lastbiler højst køre 50 km/t, uanset eventuel højere fastsat hastighed. Dette gælder dog ikke busser.

Lastbilers normalt ringere accelerationsevne, fx når man bagfra nærmer sig en lastbil, der vil flette ind eller skifte vognbane.



Lastbiler har tendens til at samles i klynger på landevejen med kort afstand på grund af deres ringere accelerationsevne. Dette kan i nogle tilfælde gøre det vanskeligt at overhale.



Vær opmærksom på lastbilens (i bakspejlet) ringere bremsevne.

Styreegenskaber

Lastbiler er normalt udpræget retningsstabile og mindre sidevindsfølsomme på grund af den store vægt og lange akselafstand.

Høje lastbiler med særlig let last og tomme lastbiler med høj kasse kan blive sidevindsfølsomme.

Mellemstore og meget store lastbiler kræver særlig stor plads til svingning og andre manøvrer, og dette pladsbehov forøges ved udragende læs.



Tag hensyn til bussens store pladsbehov.

Orienteringsvilkår

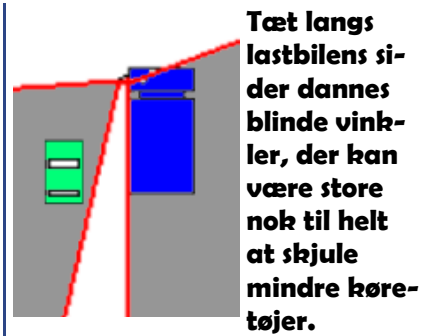
Lastbiler har flere og større blinde vinkler end personbiler.

De store udvendige spejle kan forøge de blinde vinkler fremefter.

Læs eller varekasse, som dækker førerhusets

bagrude, hindrer udsynet bagud.

Lastbilers lydisolerede førerhuse kan gøre det svært for føreren at høre lydsignaler.



Biler med påhængskøretøj

Fartegenskaber

Fartegenskaberne for biler med påhængskøretøj minder om lastbilers fartegenskaber. Biler med påhængskøretøj har ofte ringere accelerationsevne, lavere tophastighed og væsentligt ringere bremseevne end biler uden påhængskøretøj.



Biler med påhængskøretøj må aldrig køre over 70 km/t. På motorveje må de dog køre 80 km/t.

Styreegenskaber

Biler med påhængskøretøj har tendens til slingrende kørsel.

Lastbilers store retningsstabilitet kan forringes ved kørsel med påhængskøretøj.

Påhængskøretøjer kan under særlige omstændigheder (glat føre eller kraftig opbremsning ned ad bakke) let skride og svinge helt på tværs af kørebanen. Biler med påhængskøretøj har mindst lige så stort pladsbehov til

manøvrer som store lastbiler.

Orienteringsvilkår

Orienteringsvilkårene er stærkt begrænsede for især personbiler med campingvogn, og mange er ikke vant til udelukkende at bruge spejlene til orientering bagud.



Traktorer, herunder motorredskaber

Fartegenskaber

Traktorer har god accelerationsevne, men lav tophastighed, idet de højst må køre 30 km/t. De skal derfor bagpå være afmærket med en rød trekant for langsomtkørende køretøjer. Traktorer og traktorvognetog har ofte ringere

bremseevne end andre køretøjer, fordi en del traktorer kun bremser på to hjul, og fordi ikke alle påhængskøretøjer til traktor skal være forsynet med bremser.

Hård opbremsning af en traktor med påhængskøretøj under svingning kan

medføre, at traktoren vælter.





Pas på traktors lave top hastighed.



Vær opmærksom på traktorens ringe bremsevne.

Traktorer og især traktorer med påhængskøretøj forveksles let med lastbiler. På afstand kan forskellen kun bedømmes på trekanten og hastigheden, som i forvejen er svær at bedømme.

Styreegenskaber

Traktorer med forskelligt redskabsudstyr er temmelig ustabile og kan slingre under kørslen. Pas derfor

på ved overhaling og møde.

Traktorer med påhængskøretøj har samme mindre heldige styreegenskaber som biler med påhængskøretøj.

Orienteringsvilkår

Påhængsredskab eller påhængskøretøj med stort læs kan nedsætte traktorførerens udsyn bagud betydeligt.

Traktorens motorstøj gør det vanskeligt for føreren at høre lydsignaler.

Andre forhold

Ældre traktorer behøver ikke at være udstyret med retningsviserblinklys, men skal da være forsynet med lygtebom og føreren skal give tegn med armen.

Traktorer med udragenede læssegrabbe eller lignende foran og eventuelt også bagved kan vippe så meget under kørslen, at forhjulene slipper vejen, og styringen derved nedsættes alvorligt.

Traktorer kan have op til 2 tilkoblede påhængskøretøjer.



Påhængsredskaber er ofte bredere end andre køretøjer og kan derfor være vanskelige at overhale.



Holder traktoren tilbage?

Motorcykler

Fartegenskaber

Motorcykler har en accelerationsevne, der ofte er betydelig større end personbilers. Motorcyklers top hastighed er på højde med personbilers.

Motorcykler må normalt tillægges ringere bremsevne, fordi de færreste motorcyklister helt behersker den rette bremseteknik.

Motorcykler vil under opbremsning i glat eller fedtet føre ofte skride ud eller vælte.

Motorcykler forveksles ofte med de betydelig langsommere knallerter. Synlige kendetegn på motorcykler sammenlignet med knallerter er bredere dæk og kraftigere stel og nummerplade.

Nogle motorcykler er dog ikke større end knallerter, og det kan derfor være vanskeligt at skelne mellem dem.

Motorcyklens accelerationsevne i forhold til andre kørendes accelerationsevne, fx ved valg af vognbane før kryds, hvor der skal standses for rødt lys.

Styreegenskaber

Store og tunge motorcykler er mere retningsstabile end små og lette motorcykler, især scootere.

Alle motorcykler er uanset størrelsen udpræget sidevindsfølsomme.



Her skal du forudse, at motorcyklen kommer over i din bane.

MC med sidevogn

Motorcykel med sidevogn er mindre retningsstabil end solomotorcykel. Ved acceleration trækker motorcyklen til højre. Ved bremsning trækker motorcyklen til venstre.

Ved svingning til højre er der risiko for, at sidevognen løfter sig. Ved svingning til venstre er der risiko for, at motorcyklens baghjul løfter sig.



Motorcykel med påhængskøretøj

Motorcykel med/uden sidevogn med tilkøbet påhængskøretøj, især hvor tilkoblingsanordningen er en enkelt kuglekobling, har slingretendens som ved biler med påhængskøretøj.



Orienteringsvilkår

Styrthjelm, visir, motorbrillers stel og eventuel vindskærm, kan nedsætte motorcyklistens orienteringsmuligheder.

Snavs, regn eller dug på motorbriller, visir mv. kan

hurtigt nedsætte motorcyklistens udsyn.

Motorcyklister, der kører uden motorbriller, er tilbøjelige til at knibe øjnene sammen eller vende ansigtet delvis bort fra vejen, hvorved orienteringen let bliver mangelfuld.

Motorcyklister, der kører på motorcykel uden spejl, vil ofte undlade grundig orientering bagud, fordi det kræver en ubekvem drejning af hovedet og kroppen.

Motorcyklister har på grund af styrthjelmens vanskeligt ved at høre lyd-signaler.

Pas på motorcyklisters tendens til pludselige vognbaneskift.

Passager på motorcykel

En bagsædepassager, som ikke er vant til at køre på motorcykel, vil muligvis undlade at læne sig til samme side som føreren under kørsel i sving, og kan derved gøre det vanskeligt for føreren at dreje motorcyklen.

Knallerter

Fartegenskaber

Knallerter kan have en accelerationsevne, der ligger på højde med små motorcyklers, men den højest tilladte hastighed er meget mindre.

Knallerter kan nemt forveksles med små motorcykler og kan kun skelnes fra disse ved nummerpladen.

Selv om knallerter hører til de langsomme køretøjer, er der som regel klar indbyrdes forskel på dem, idet store knallerter må køre 45 km/t og små knallerter må kun køre 30 km/t.

Nogle knallerter er ulovligt ændrede, så de kan køre betydeligt hurtigere

end de tilladte hastigheder.

Knallerter har som regel en dårlig bremseevne, fordi de færreste knallertkørere helt behersker den rette bremseteknik.

Ved enhver kraftig opbremsning af en knallert, er der stor risiko for udskridning eller væltning.

Vær opmærksom på knallerterers højere tophastighed i forhold til de fleste cykler i bytrafik, fx ved krydsning og før svingning foran modkørende eller bagfra kommende knallertkører.

Styreegenskaber

Knallerter er ikke retningsstabile og er desuden udpræget sidevindsfølsomme.

Retningsstabiliteten er mindst ved igangsætning og ved lav hastighed, men øges ved højere hastighed.

Knallertkørerens hoved-

og kropsbevægelser påvirker øjeblikkeligt køretøjet og giver slingrende kørsel.

Sidevindsfølsomheden og slingretendensen forøges betydeligt på knallerter der medbringer stor eller tung bagage.

Orienteringsvilkår

Knallertkørernes orienteringsvilkår svarer til motorcyklisternes.

Knallertkørere uden motorbriller er ligesom motorcyklister tilbøjelige til at knibe øjnene sammen eller vende ansigtet delvis bort fra vejen, især i regn og sne, hvorved oriente-

ringen let bliver mangelfuld.



Store knallerter har en lille hvid nummerplade, mens små knallerter enten har en lille gul nummerplade eller også har de slet ingen.

Cykler

Fartegenskaber

Cykler hører til de langsomme køretøjer, men der er ofte stor forskel på dem. Racercykler kan ofte køre hurtigere end knallerter.

Cykler har en ringe bremseevne, fordi de færreste cyklister helt behersker den rette bremseteknik.

Ved enhver kraftig opbremsning af en cykel, er der stor risiko for udskridning eller væltning.

Styreegenskaber

Cykler er ikke retningsstabile og er desuden udpræget sidevindsfølsomme.

Retningsstabiliteten er mindst ved igangsætning og ved lav hastighed, men øges ved højere hastig-

hed. Cyklistens hoved- og kropsbevægelser påvirker øjeblikkeligt cyklen og giver slingrende kørsel.

Sidevindsfølsomheden og slingretendensen forøges betydeligt på cykler der medbringer stor eller tung bagage, eller børn.

Orienteringsvilkår

Cyklisternes orienteringsvilkår er de bedst tænkelige, men deres orientering bagud vil ligesom hos knallertkørere og motorcyklister kræve en ubekvem drejning af hoved og krop, som derfor ofte undlades, bl.a. fordi det også påvirker styringen mærkbart.

Cyklisters orientering bagud kan i øvrigt ned sættes betydeligt ved

uhensigtsmæssig påklædning, fx vindjakke med stor hætte.

Cyklister er ligesom motorcyklister og knallertkørere tilbøjelige til at knibe øjnene sammen eller vende ansigtet delvis bort fra vejen, især i regn og sne, hvorved orienteringen let bliver mangelfuld.

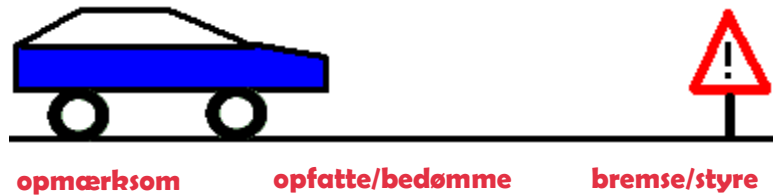


Trafikantadfærd

Bilistens vigtigste opgaver

Køresikkerheden afhænger først og fremmest af:

1. **Førerens opmærksomhed.**
2. **Hvordan føreren opfatter og bedømmer færdselsforholdene.**
3. **Førerens køretekniske beherskelse af bilen.**



Det er vigtigt, at du er god til at beherske bilen rent køreteknisk, hvis du kommer ud i en farlig færdselssituation.

Det er dog endnu vigtigere, hvordan du opfatter og bedømmer færdselsforholdene. Er du god til at forudse mulige faresituati-

oner i færdslen, kan du i god tid nedsætte hastigheden, så du ikke skal lave undvigemanøvrer.

En forudsætning for, at man kan opfatte og bedømme færdselsforholdene, er dog, at man er opmærksom på dem. Uopmærksomhed spiller en

væsentlig rolle ved langt de fleste færdselsuheld.

Øjenfejl eller svækkelse af synet vil gøre det vanskeligere at opfatte og bedømme færdselsforholdene.

Reaktionstiden

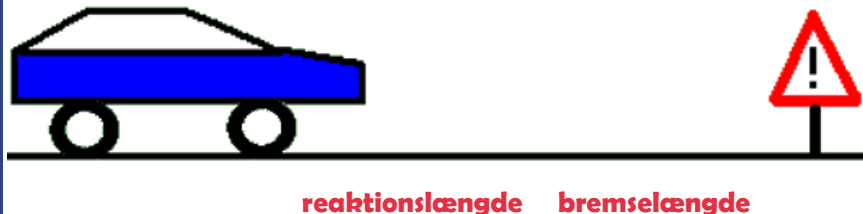
Reaktionstiden er den tid, der går, fra et faretegn er muligt at opfatte, indtil føreren reagerer på tegnet (dvs. træder på bremsen, drejer rattet osv.).

Reaktionstiden kan vare fra brøkdele af et sekund til mange sekunder. Dette afhænger især af færdselssituationen og førerens opmærksomhed, forudse-

enhed, kørefærdighed, mv.

Det er bedre, at du reagerer rigtigt i en faresitua-

tion, fremfor at du reagerer lynhurtigt og måske forkert.



Opfattelses- og reaktionsevners begrænsning

Alle enkeltheder i en færdselssituation afbildes i øjet eller påvirker et andet sanseorgan, men kun en lille del vil blive bevidst opfattet eller udløse en re-

aktion, afhængigt af hvad føreren er særlig opmærksom på.

Det er kun i en lille del af synsfeltet, at man tydeligt kan opfatte alle en-

keltheder. Man skal derfor undlade at fastholde blikket i en bestemt retning for længe ad gangen.



Man kan normalt højst opfatte og reagere på 2-3 faretegn pr. sekund. Afpas derfor hastigheden efter den begrænsede opfattelses- og reaktions-

Forbedring af opfattelses- og reaktionsevnen

Det er vigtigt, at man ikke lader opmærksomheden fange af uvedkommende ting, der er særlig iøjnefaldende eller usædvanlige, fordi vigtigere færdselsfor-

hold dermed overses.

Man bliver bedre til at forudse mulige faretegn ved at udvide sit kendskab til færdslen, især årsager til ulykker.

En færdselssikker holdning udvikles bedst ved kendskab til egne begrænsninger og en sund skepsis over for pålideligheden af det, man umiddelbart opfatter i færdslen.

En færdselssikker holdning styrkes ved, at man som modvægt mod egne begrænsninger tilegner sig en køremåde, der giver rigelig sikkerhedsmargin under de forskellige manøvrer.



Mobiltelefoners indvirken på opfattelses- og reaktionsevnen

Anvendelsen af mobiltelefon (fx telefonering eller brug af SMS) vil altid aflede noget af førerens opmærksomhed fra trafikken, så reaktionstiden forlænges.

Oftentimes vil føreren ubevidst ændre hastighed og placering.

Du bør afbryde telefonsamtaler, der går dårligt igennem, eller hvis budskabet er kompliceret eller

ubehageligt, for at forhindre stress.



Brug ikke telefonen i tæt trafik og andre krævende situationer.



Det er forbudt at tale i mobiltelefon under kørslen, medmindre man bruger et håndfrit system.

Forskellige aktiviteter indvirken på opfattelses- og reaktionsevnen

Distraction forekommer, når føreren foretager sig noget, der tager opmærksomhed væk fra kørslen. Typiske dagligdags aktiviteter som fx at finde ting i handskerummet, læse kort, skifte CD, spise et

æble eller tale med en passager kan aflede noget

af førerens opmærksomhed fra trafikken.



Anvendelse af elektronisk udstyr som GPS eller bærbar computer vil endvidere kunne aflede førerens opmærksomhed fra trafikken.

Syn og bevægelse

Synet tjener ikke alene til orientering om vej- og færdselsforholdene, men har i et vist omfang også indflydelse på styringen, fordi man er tilbøjelig til at styre bilen i den retning, man ser.



Ved svingning i vejkryds skal du efter den nødvendige orientering lade blikket søge i den retning, du skal køre. Undlad at fastholde blikket for længe i retning af andre trafikanter.

I et venstresving letter du styringen ved at lade blikket følge midterlinien. Er vejen ikke forsynet med midterlinie, lader du blikket følge den inderste vejkant.



Denne tilbøjelighed kan udnyttes som hjælp til at fastholde kursen i en bestemt retning ved at fastholde blikket i samme retning, eller ved at man flytter blikket væk fra ting, der er risiko for at påkøre.



På længere lige vejstrækninger kan du stabilisere styringen ved at se langt frem i din vognbane.

Bedømmelse af afstand

Det er svært at bedømme afstande. Afstande over 50 m vil ofte opfattes længere, end de i virkeligheden er.

Opfattelsen af afstand støtter sig især på det umiddelbare synsindtryk af tingenes størrelse forude og til perspektivet, dvs. det forhold at vejkan-

ter m.m. ser ud til at løbe sammen ude i horisonten.

Risikoen for at fejlbedømme afstand er derfor

til stede, fx til små køretøjer, fordi de ser ud til at være længere væk, end de i virkeligheden er.



I tåge og usigtbart vejr er risikoen for at fejlbedømme afstand stor, bl.a. fordi perspektivlinjerne udviskes.

Bedømmelse af hastighed

Bedømmelse af egen hastighed

Når du kører, vil opfattelsen af din egen hastighed især afhænge af:

- støjniveauet og vibrationerne i bilen og
- synlige holdepunkter ved vejen (huse, træer, kørebanestriber, m. v.).

Der er stor risiko for at undervurdere sin hastighed, når man kører på en

vej med få baggrundsholdepunkter, eller hvis man kører i en bil med lavt støjniveau eller god af-fjedring. Her bør du jævnligt kigge på speedometret, for at sikre dig at du ikke kører for hurtigt.

Hvis man har vænnet sig til kørsel med høj hastighed, f.eks. efter kørsel på motorvej, vil man have tendens til at undervurdere sin hastighed, når man

kommer ind i et område, hvor hastigheden skal sættes ned (fartblindhed).

Bedømmelse af andres hastighed

At bedømme andre køretøjers hastighed er svært. Vær opmærksom på at hastigheder over 50 km/t ofte vil opfattes lavere, end de i virkeligheden er.



Her skal du passe på ikke at undervurdere din hastighed.

De fleste kan ikke bedømme hastigheder blot nogenlunde korrekt på køretøjer, der er mere end 200 m væk.



Alkohol

Opfattelses- og reaktions-evne svækkes af selv små mængder alkohol (øl, vin eller spiritus), og selv ved lave promiller kan man have svært ved at reagere rigtigt og hurtigt nok i vanskelige eller overraskende situationer. Man bør lade bilen stå, hvis man skal til selskab,

hvor der serveres spiritus, eller på forhånd fast beslutte sig til, hvor lidt man vil drikke, hvis man selv vil køre både ud og hjem.

Vær opmærksom på, at promillegrænsen i udlandet, kan være lavere end i Danmark. I Sverige er promillegrænsen 0,2 og i mange østeuropæiske lan-

de tillades promiller overhovedet ikke.



Straffen for spirituskørsel

PROMILLE

STRAF / SANKTION

0,51-1,20	bøde (månedsløn x promillens størrelse) + betinget frakendelse af kørekort / kørselsforbud (ny bilist)
1,21-2,00	bøde (månedsløn x promillens størrelse) + ubetinget frakendelse af kørekort
over 2,0	fængsel + ubetinget frakendelse af kørekort

Uanset alkoholpromillens størrelse kan man straffes, hvis man ikke kan køre sikkert. Med skærpende omstændigheder bliver straffen hårdere. I gentagelsestilfælde vil straffen ligeledes blive skærpet.



Politiet kan til enhver tid kræve, at en bilist foretager en udåndingsprøve.



Det er forbudt at overlade bilen til en person, der har drukket så meget spiritus, at den pågældende ikke kan køre bilen på betryggende måde.

Narkotika

Narkotika, og visse typer medicin, påvirker evnen til at køre bil og forøger risikoen for trafikulykker. Virkningen af narkotiske stoffer, evt. blandet med alkohol, vil være uforudsigelig, men under alle omstændigheder vil ulykkesrisikoen være stærkt forøget.

Det er ulovligt at køre bil eller blot forsøge det, hvis man har indtaget bevidst-

hedspåvirkende stoffer, som er farlige for færdselssikkerheden.

Indtagelse af bevidsthedspåvirkende medicin i strid med lægens ordination omfattes af reglerne om kørsel med bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet.

Ved kørsel med bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet straffes man første gang med bøde og ubetinget frakendelse af førerret-

ten. I gentagelsestilfælde skærpes straffene væsentligt .

Det er forbudt at overlade bilen til en person, der har indtaget bevidsthedspåvirkende stoffer.

Politiet kan til enhver tid kræve, at føreren afgiver spyt- eller svedprøver eller lader sine øjne undersøge.

Sygdom, medicin og træthed

Man må ikke køre bil eller blot forsøge på det, hvis man ikke kan gøre det på fuldt betryggende måde, fordi man er syg, træt, har fået medicin eller narkotiske stoffer.

Opfattelses- og reaktionsevnen svækkes, hvis man er syg eller har fået nervemedicin, sovetabletter, stærke hoste- eller smertestillende midler eller medicin mod høfeber, køre- og søsyge eller lignende.

Medicinens sløvende virkning forstærkes kraftigt, hvis man også drikker spiritus.

Opfattelses- og reaktionsevnen påvirkes af både legemlig og psykisk træthed (stress), og man skal

derfor alvorligt overveje at lade bilen stå, hvis man ikke har sovet nok om natten eller skal hjem efter en lang dag med særlig anstrengende arbejde. Tilsvarende gælder, såfremt man er påvirket af en sindsbevægelse (fx traumatiske oplevelser).

Mange bilister er tilbøjelige til at overvurdere egne kræfter ved at køre længere strækninger på tidspunkter, hvor man plejer at slappe af, hvile eller sove.

Det er forbudt at overlade bilen til en person, der på grund af sygdom, træthed eller indtagelse af medicin eller narkotiske stoffer, ikke er i stand til at føre bilen på fuldt betryggende måde.



Medicin, der kan nedsætte opmærksomheden og reaktionsevnen, er mærket med rød trekant, men man bør i øvrigt rådføre sig med sin læge eller apoteket om medicinens indflydelse på køreevnen.

Ulykker, alder og trafikantart

Der sker særlig mange ulykker med

- gående i 5-10 års alderen,
- cyklister i 10-15 års alderen,
- knallertkørere i 15-19 års alderen,
- motorcyklister i 18-22 års alderen,
- bilister i 18-24 års alderen og
- ældre fodgængere og cyklister fra omkring 70-års alderen.

De mange uheld kan ikke alene forklares ved, at der er særlig mange trafikanter af den pågældende art i de nævnte aldre, men hænger også sammen med typiske begynderproblemer, hvor trafikanterne har ringe erfaring, og for nogles vedkommende udviklingsbetingede vanskeligheder med at klare sig i trafikken.



Pas på børnene i den farlige aldersgruppe.

Gående børn

Småbørn (under 5-6 år) har ikke de nødvendige fysiske og psykiske forudsætninger for at færdes sikkert i trafikken.

Småbørn, der tilsyneladende opfører sig forsigtigt, er alligevel upålidelige, fordi de ikke kan beherske pludselige impulser til fx at løbe over kørebanelen, fordi de ikke kan bedømme faren i trafikken, og fordi de endnu er usikre i deres bevægelser og derfor let kan snuble eller falde, når de går eller løber.

Småbørn, der færdes på egen hånd, må altid opfattes som et klart faretegn, der kræver skærpet opmærksomhed, nedsat hastighed og bremseberedskab.

Brug af horn over for småbørn skal ske med omtanke, fordi det let kan fremkalde panikreaktioner.

Mindre skolebørn (6-10 års alderen) kender normalt de vigtigste færdselsregler, men har svært ved at forstå, at de selv

skal passe på, også hvor andre har pligt til at holde tilbage (fx i fodgængerfelt og ved lyssignal).

Mindre skolebørn har svært ved at fastholde opmærksomheden om trafikken og kan handle efter pludselige indskydelser og tilskyndelser.

Mindre skolebørn er længe om at se sig for og opfatter derfor situationen langsomt, og de er usikre i fart- og afstandsbedømmelse.

Mindre skolebørn kan nok se en fare, der helt klart er til stede, men kan ikke forudse, at en farlig situation er ved at udvikle sig.



Småbørn, der færdes på egen hånd, må altid opfattes som et klart faretegn, der kræver skærpet opmærksomhed, nedsat hastighed og foden på bremsen.

Cyklende børn

Selv om de fleste cykeluheld rammer børn i 10-15 års alderen, sker der mange uheld allerede fra 5-6 års alderen, hvor de samme fysiske og psykiske vanskeligheder gør sig gældende, som når de færdes til fods.

De færreste børn får tilstrækkelig praktisk undervisning i at cykle korrekt og sikkert i trafikken, bl.a. fordi overgangen mellem legecykler og almindelige cykler er flydende.

Mange børn har problemer med blot at beherske cyklen, dvs. holde balan-

cen, styre og bremse. Alle børn har et stærkt behov for at afprøve egne evner og færdigheder og benytter ofte netop cyklen som middel til at eksperimentere eller lege med. Selv større skolebørn

(i 10-15 års alderen) har svært ved at styre cyklen, hvis de skal se i en anden retning end kørselsretningen, og orienterer sig derfor ofte mangelfuldt, navnlig bagud.



Unge motorkørende

Selv om unge har den bedst udviklede opfattelses- og reaktionsevne, er de alligevel de mest udsatte for uheld af alle trafikantgrupper på grund af manglende erfaring og mulige holdningsproblemer.

De unges manglende erfaring viser sig især som vanskeligheder med at af-

passé hastigheden efter forholdene, bedømme egne manøvre muligheder rigtigt, og bedømme andre trafikanter tilstrækkeligt kritisk.

Nogle unge fristes til at bruge køretøjet til at afprøve egne evner, opleve spænding, afreagere skuffelser eller hævde sig og bringer derved sig selv og

andre i farlige situationer. De fleste unge har en positiv grundholdning til trafikken, til færdselsreglerne og til kravet om hensynsfuldhed, men kan have svært ved at omsætte dette i køremåden på grund af mangelfuldt kendskab til de mange faremomenter.



De unges positive grundholdning kommer ofte i konflikt med andre trafikanters manglende hensyntagen og forståelse.

Ældre

Ældre trafikanter har ofte nedsat syn og hørelse, og opfatter og reagerer langsomt.

Mange ældre er dårligt gående og bange for at falde og er derfor mindre opmærksomme på de kørende, når de træder ned fra kantstenen eller er på vej over kørebanen.

Mange ældre opfatter fodgængerfelter som særlig sikre steder og undlader derfor ofte helt at se sig for, før de går over.

Mange ældre krydser kørebanen ved lyssignaler i fuld tillid til det grønne lys og uden at se sig for.

Mange ældre er bange for trafikken og forskrækkes let af biler, der hastigt nærmer sig, kører tæt for-

bi eller bremser brat op, hvilket kan fremkalde farlige paniksituationer.



Bedømmelse af andre trafikanter

Alder, opmærksomhed og hensigt

- Andre trafikanters **alder**, der bl.a. kan fremgå af deres højde, hårvækst og hårfarve, kropsholdning, eventuelle gangart, påklædning og eventuelt karakteristiske genstande (legetøj, stok mv.).
- Andre trafikanters **opmærksomhed**, der fremgår af deres hoveddrejning eller synsretning og eventuelt iøjnefaldende ting eller forhold, som deres opmærksomhed åbenbart er rettet imod.
- Andre trafikanters manglende **opmærksomhed** på den øvrige færdsel, der fremgår af deres handlinger, fx anvendelse af mobiltelefon.
- Andre trafikanters **hensigt**, der som regel fremgår af deres handlinger, bevægelser eller bevægelsesretning sammenholdt med deres alder og opmærksomhed og den aktuelle færdselsituation som helhed.

Særligt udsatte trafikanters typiske fejl

Småbørns helt uberegnelige adfærd, der kræver, at man konsekvent nedsætter hastigheden til et minimum og er parat til øjeblikkelig bremsning.

Gående børns mulige krydsning af kørebanen, især på boligveje uden for vejkryds, foran eller mellem parkerede køretøjer langs kantstenen, i vejkryds med eller uden lys-

regulering også trods tilsyneladende grundig orientering, samt hvor flere børn leger eller følges ad i flok.

Cyklende børns mulige fejl især ved ligeudkørsel, hvor de ofte undlader at overholde vigepligten i vejkryds, samt ved venstresving i vejkryds, hvor de ofte undlader at orientere sig eller holde tilbage.

Unge motorkørendes mulige fejl, især ved krydsning og venstresving.

Ældre fodgængeres mulige fejl, især ved krydsning af kørebanen på lige strækninger og i vejkryds med og uden fodgængerfelter og lysregulering.

Egne holdninger og egen adfærd

Du skal altid udvise en positiv holdning til trafikken og være parat til at hjælpe andre, også selv om de laver fejl. Du skal tilegne dig en tilbageholdende, forudseende og risikobevist kørestil, hvilket vil medvirke til en hensynsfuld og sikker afvikling af trafikken. Til glæde for alle trafikanter.

Hvis en forankørende ikke kan finde vej, kan du hjælpe ved at lade ham skifte vognbane ind foran dig. Store køretøjer har ofte svært ved at overholde deres pligter, når de svinger eller bakker. Giv derfor god plads til dem.

Særlig hjælpsom og hensynsfuld skal du være over for køretøjer med udrykning og over for vejarbejdere. Hvis en vejarbejder opholder sig på eller i nærheden af vejen, så nedsæt hastigheden og vis hensyn.

Vær altid forstående overfor andre trafikanters manglende rutine og vanskeligheder i trafikken. Lad dig aldrig blive ophidset eller påvirket af andre trafikanter, også selv om de laver fejl. Provoker aldrig andre trafikanter med fagter, ukvemsord, hornsignal mm, også selvom de f.eks. er lidt langsom-

me til at sætte i gang eller udviser forsigtighed. Vær også forstående over for andre trafikanters ønske om at komme hurtigere frem end dig selv.

Ligeledes skal du selv negligere andre trafikanters provokationer til at begå uforsvarlige handlinger.

Du skal altid være beredt ude i trafikken, så du hurtigt kan flytte foden til bremsen, hvis situationen bliver uoverskuelig eller farlig.

Risikoblindhed

Når man har opnået nogen kørsels erfaring kan man blive tilbøjelig til at undervurdere risikoen i konkrete situationer, fordi det plejer at gå godt. Man bliver blind for risikoen.

Risikoblindhed viser sig ved følgende:

- Hastighedsvalg i usigtbart vejr eller dårligt føre, hvor man ikke sætter hastigheden tilstrækkelig langt ned til, at det er muligt at standse før en eventuel forhindring. Det kan derfor indebære en risiko ukritisk at følge de andre trafikanters hastighedsniveau under sådanne kørselsvilkår.
- Man kører for tæt på forankørende, så man ikke kan undgå påkørsel, hvis den forankørende bremser pludseligt op.
- Som fører foretager man sig ting i bilen, der ikke har med kørselsopgaven at gøre, og som medfører, at man i for lange tidsrum ikke har den fornødne opmærksomhed rettet mod kørslen.
- Man overser andre risici, fx at man er for træt til at køre forsvarligt.

Vejforhold

Vejenes sikkerhedsmæssige udformning

Grænser for vejenes sikkerhed

De to hovedkrav, der stilles til vejene om både fremkommelighed og sikkerhed kan ikke altid imødekommes, fordi en hurtig og bekvem afvikling af trafikken ofte i sig selv indebærer faremomenter.

Trafikkens udvikling sker som regel hurtigere, end vejene kan udbygges eller ændres, og samfundet kan ikke stille ubegrænsede midler til rådighed for vejbygning og vejvedligeholdelse.

Kendskabet til de årsager til ulykkerne, der kan bekæmpes med vejtekniske midler, er begrænset, og der vil derfor altid være en vis risiko ved at færdes på vejene.

Benyttelse af vejene

Lad være med altid at køre med den maximalt tilladte hastighed på veje med god sikkerhedsstandard uden at tage hensyn til de aktuelle færdselsforhold og til, at andre trafikanter ofte begår uventede eller overraskende fejl.

Overvurdér ikke betydningen af vejtekniske sikkerhedsforanstaltninger, fordi deres virkning bl.a. afhænger af vejforholdene og andre trafikanters adfærd, og fordi tekniske indretninger kan svinge.



Der er økonomiske og tekniske grænser for, hvor sikkert en vej kan bygges. Sikkerheden afhænger dog altid af, hvordan trafikanterne benytter den.

Kendetegn på risikoforhold ved vejene

- **Vejens omgivelser**, dvs. bebyggelse og dens tæthed, bevoksning, skov, åbne marker osv. langs vejen.
- **Vejens udstyr eller standard**, f.eks. smal eller bred kørebane, kørebanelægningens art og tilstand, kørebanestriber, vejbumper, fortov, cykelsti, fodgængerfelt og vejbelysning.
- **Vejens forløb**, dvs. vejkryds, rundkørsler, sving, bakker, jernbaneoverkørsler og vejindsnævninger.
- **Vejens brug**, dvs. trafikkenes tæthed og art, eventuelt bestemt af lokale mål (skole, station, indkøbscenter, sportsplads m.v.).
- **Vejens type eller klasse**, f.eks. motorvej, motortrafikvej, hovedvej, område med fartdæmpning, gågade, opholds- og legeområde eller tunnel.

Vejens omgivelser

Tættere bebygget område

Ca. 2/3 af færdselsulykker sker i byområder, og uheldstallet er også i forhold til trafikmængden størst på veje i bymæssig bebyggelse.

Risikoen for ulykker i byområder er størst i butiksgader og på boligveje med høj eller lav bebyggelse. Denne høje ulykkesrisiko er først og fremmest til stede i vejkryds.



Der sker mange ulykker i butiksgader, især ved kørsel forbi holdende, gående mv., ved kørsel foran eller efter andre eller ved siden af andre, ved fremkørsel mod kryds og ved ligeudkørsel og svingning.



De fleste ulykker med mindre børn som fodgængere sker dog på boligveje på strækninger mellem vejkryds.

Særlig risiko uden for byer

I overgangen mellem efterår og vinter og mellem vinter og forår er der særlig risiko for pletvis glat kørebane, hvor vejen går gennem eller forbi fugtige områder, dvs. skov, mose, lavninger, sø og strand. Den samme risiko er til stede langs jordvolde og på og under broer.

Forår og efterår vil der mange steder på vejene opstå fedtet føre på grund af jord fra traktorer under kørsel til og fra markarbejde.

Om efteråret vil der på mange veje langs skove og lignende opstå fedtet føre på grund af nedfaldende blade.



Pas på glatte veje i fugtige områder samt ved jordvolde og broer i perioder, hvor temperaturen svinger omkring frysepunktet.



Skovveje eller større bevoksning langs vejen i perioder med løvfald.



Veje i perioder med hyppig traktorkørsel og dermed vejforurening.

Vejens udstyr eller standard

Fortov og cykelsti

Veje uden fortov medfører risiko for påkørsel af gående på kørebanen i højre side. Risikoen er særlig stor i mørke, fordi mange gående undlader at bruge refleks.

Veje uden cykelsti, både på landet og i byerne, medfører dobbelt så stor risiko for påkørsel af cyklister og forøget risiko for påkørsel af knallertkørere som veje med cykelsti.

Cykelsti og cykelfelt i kryds skal benyttes af både cyklister og førere af små knallerter, medmindre andet er oplyst på færdselstavler.

Cyklister og knallertkørere, der svinger fra en cykelsti ud på kørebanen, bortset fra cykelstiens udmunding i kryds, har ubetinget vigepligt, men overholder ikke altid vigepligten.



Cykelsti afmærkes med færdselstavlen » Cykelsti« (D 21), medmindre vejbygningen tydeligt viser, at det er en cykelsti, eller med hvidmalet cykelsymbol (V 21) i en bane afgrænset med ubrudt kantlinie (Q 46).



Cykelfelt i kryds (S 21) afmærkes med en bred punkteret linie eller med normalt blå farve.



Dobbeltrettet cykelsti afmærkes med færdselstavlen » Cykelsti« (D 21) og undertavlen (UD 21,1), der angiver, at cykelstien har færdsel i begge retninger.



Undertavlen (UD 21,2) angiver, at cykelstien ikke mere har færdsel i begge retninger.



Pas fodgængere og cyklister på veje uden fortov eller cykelsti især ved kørsel i mørke.

Fodgængerfelter, gangbro m.v.

Fodgængerfelter på strækninger mellem vejkryds benyttes kun af få fodgængere, hvis deres omvej til feltet er større end vejens bredde, - også selv om fodgængerfeltet er signalreguleret.

Risikoen for at påkøre krydsende fodgængere er større i områder lige før og efter et fodgængerfelt end på strækninger helt uden fodgængerfelter.

Gangbroer og tunneller benyttes kun af gående i større udstrækning, hvis de kan spare væsentlig tid, hvilket sjældent er tilfældet.

Gående vil ofte krydse på kørebanen, selv om der er gangbro eller tunnel.



Risikoen for at påkøre fodgængere er stor på strækninger lige før og efter et fodgængerfelt uden for vejkryds, især ved kørsel forbi gående.



Gangbro og synligt tegn på fodgængertunnel forude, især ved kørsel forbi gående.

Kørebanestriber

Afstribring i kørebanens længde (vognbanelinier, spærrelinier, kantlinier) hjælper de kørende til korrekt placering og manøvrering, og denne hjælp er særlig stor under dårlige lysforhold og i mørke.

Uden for tættere bebygget områ er der på veje uden afstribring øget risiko for ulykker.



Veje uden afstribring gør det vanskeligt at placere sig korrekt på kørebanen.

Kørebanens bredde

Brede 4-sporede veje er i almindelighed ikke væsentlig mere sikre end 2-sporede veje.

På smalle veje er der dog øget risiko for eneulykker, for mødeulykker og for påkørsel af knallertkørere, cyklister og gående. Risikoen for ulykker på smalle veje er i øvrigt størst, hvor mindre sideveje udmunder, og ved ind- og udkørsler fra grundstykker mv.

Risikoen for især krydsende fodgængere er størst på både 4-sporede og 2-sporede veje i byområder.



Smalle veje, især ved valg af hastighed og placering på kørebanen samt ved møde og kørsel frem mod sideveje og ud- og indkørsler.

Midterrabat

Almindelige 4-sporede veje med midterrabat er ikke væsentlig mere sikre end veje uden midterrabat.

Midterrabatten nedsætter dog risikoen for mødeulykker og forhindrer også venstresving til og fra mindre sideveje.

Midterrabatter uden autoværn eller hegn nedsætter ikke i væsentlig grad risikoen for ulykker med krydsende cyklister, knallertkørere og gående.

Kørebanens belægning

Kørebanens belægning har stor betydning for vejgrebet.

Jord- og grusveje giver dårligt vejgreb og kræver derfor langsom kørsel for at undgå udskridning under svingning og bremsning. Brosten giver bedre vejgreb end jord- og grusveje, men bliver hurtigt glatte i vådt føre.

Det bedste vejgreb opnås på en grov asfaltoverflade med ru småsten. Kørsel på en nylagt belægning med ru småsten med hastigheder over 40 km/t kan give risiko for stenslag på grund af småsten, der hvirvles op.

Om foråret vil kørebanens belægning ofte være hullet og ujævn som følge af vinterens frost og eventuel saltning.

En regnbyge efter en tørkeperiode vil kunne gøre belægningen fedtet på grund af blandingen af vand, støv og oliespild.

Hedebølger kan smelte asfaltbelægningen, så vejen bliver glat.

Vejgrebet opstår dels ved gnidningsmodstanden (friktionen) mellem dæk og kørebane og dels ved, at dækkene griber ned i og får afsæt mod kørebanens ujævnheder.

Acceleration, bremsning og styring kan kun udnyttes gennem vejgrebet, som derfor er en nødvendig betingelse for enhver manøvre.

Vejgrebet formindskes betydeligt i vådt og fedtet føre (især i sne, sand og på glat vej). Derfor skal speeder, kobling, bremse og rat betjenes med stor forsigtighed, og hastigheden holdes passende lav.



Brosten bliver glatte i vådt føre, så kør med en passende lav hastighed.

Vejbump

Hvis en personbil passerer et bump med for høj hastighed, er det ubehageligt for føreren og passagererne - og desto værre, jo højere hastigheden er.

Ved for høj hastighed kan der i nogle tilfælde opstå rygskeer hos føreren og passagerer og skader på køretøjet.

Hvis busser og store lastbiler skal passere uden for store gener, kan de ikke passere bumpene med samme hastighed som personbiler, men skal køre med væsentlig lavere hastighed.



Bumpet bør højst passeres med den på stedet gældende eller angivne hastighed.

Vejbelysning

Risikoen for uheld i mørke er ca. dobbelt så stor på veje uden belysning som på veje med belysning.

Uheldsrisikoen på mørke veje er særlig stor ved møde med køretøjer, der blænder, og ved krydsende fodgængere.

Vejbelysningens sikkerhedsmæssige betydning må ikke overvurderes i mørkt og regnfuldt vejr, hvor de mange lysreflekser kan vanskeliggøre orienteringen.

Vejens forløb

Vejkryds og rundkørsler

Vejkryds både på landet og i byerne er de steder på en vej, hvor der sker flest ulykker, fordi færdslen her mødes fra flere retninger, og både kørende og gående kommer på tværs af hinandens vognbaner.

4-benede vejkryds på landet (dvs. kryds med 4 sideveje) uden lyssignaler har det største antal ulykker i forhold til trafikmængden.

Vejkryds med smalle veje er i almindelighed lige så farlige som vejkryds med brede veje.



Vejkryds uden afstribede vognbaner (især venstresvingbaner), helleanlæg eller spærreflader er farligere end kryds med disse markeringer, der hjælper de kørende til bedre at opfatte krydset.

Vejkryds uden vejbelysning er farligere i lygte-tændingstiden, end kryds med belysning.

Vejkryds med lyssignaler nedsætter risikoen for ulykker med ligeudkørende på hver sin vej, men øger til gengæld risikoen for ulykker med venstresvingende, der ikke holder tilbage for ligeudkørende.

Rundkørsler nedsætter ulykkesrisikoen for bilister væsentligt i forhold til risikoen i almindelige vigepligtskryds. Rundkørsler forbedrer dog ikke situationen for cyklister, der ofte rammes af bilister, der er på vej ind i eller ud af rundkørslen.

Vejsving

Vejsving må i almindelighed anses for at være farlige steder på en vej, og risikoen for ulykker stiger i hvert fald jo skarpere svinget er.

Et enkelt skarpt vejsving er særlig farligt, hvis det forekommer på en vej, hvor der ellers kun er bløde sving og god oversigt.

Vejsving på smalle veje, hvor der kun er oversigt 100 m fremad eller mindre, er farligere end sving med bedre oversigt.

Skarpe vejsving på landet uden afmærkning af vejkanten er farligere end skarpe vejsving med kantlinier, kantpæle eller retningspile.

Vejsving, hvor kørebanelen hælder udad mod svingets yderside, er særlig farlige, fordi de gør styringen gennem svinget vanskelig selv ved normal hastighed.

Bakker

Bakketoppe må i almindelighed anses for at være farlige steder på en vej på grund af den begrænsede oversigt.

Risikoen for ulykker er særlig stor på stejle bakker med over 4% hældning, hvor påkørsel bagfra er typiske ulykker lige før bakketoppen og lige før foden af bakken, især hvor tunge og lette køretøjer kører efter hinanden.

Tunneller

Risikoen for ulykker er særlig stor ved kørsel ind i en tunnel fra fuldt dagslys, idet synsskarpheden reduceres.



Tunneller kan blandt andet være farlige, fordi en del trafikanter glemmer at sikre, at der er nok brændstof på køretøjet.

Jernbaneoverkørsler

Jernbaneoverkørsler med bomme er mere sikre end overkørsler med lys- og lydsignal alene, men man skal under alle omstændigheder være opmærksom på, at de tekniske foranstaltninger kan svigte.



Risikoen for ulykker er særlig høj ved jernbaneoverkørsler uden bomme.

Vejindsnævring

Vejindsnævring medfører risiko for sammenstød med kørende, som presser eller trænger sig på fra venstre eller højre side.

Vejens brug

Der sker flest ulykker på veje med tæt trafik, og risikoen også i forhold til trafikmængden stiger, jo mere blandet trafikken er.

Bestemte veje i et lokalområde tiltrækker ofte bestemte trafikantgrupper, hvorved risikoen for ulykker øges, fx skoleveje, veje der benyttes af færgetrafik eller tung lastbiltrafik, ind- og udfaldsveje til by-

centre, »smutveje«, butiksgader, parkeringsgader mv.

Bestemte lokale mål på en vej fremkalder ofte uopmærksom adfærd hos trafikanter, fx ved busholdepladser og togstationer, store arbejdspladser, skoler, legepladser, alderdomshjem, sportspladser, biografteater og andre forlystelsessteder.



Pas på uopmærksomme trafikanter den 1. maj.

Vejens type eller klasse

På følgende vejtyper gælder der bestemte regler, som vil blive gennemgået i senere lektioner



Motorvej



**Motor-
trafikvej**



**Hoved-
vej**



**Område
med fart-
dæmpning**



Gågade



**Opholds-
og lege-
område.**



Tunnel

Grundregler for bilkørsel

Færdselslovens gyldighed

Færdselsloven gælder på alle gader og veje, cykelstier og fortove, pladser, broer og tunneller, passager, stier og lignende steder, hvor der er almindelig færdsel, hvad enten disse steder er offentlige eller private.

Biler må normalt kun køre på den del af vejen, der er bestemt for biler og motorcykler (motorkøretøjer) samt store knallerter.

Færdselsloven gælder også på private veje, hvor der kommer almindelig færdsel.



På køreteknisk anlæg gælder færdselsloven ikke, fordi der ikke kommer almindelig færdsel.



Anvisninger for kørslen

I denne rækkefølge skal du rette dig efter anvisningerne:

1. Politiets anvisninger.
2. Lyssignaler.
3. Færdselstavler og kørebanestriber.
4. Færdselsloven.

Du skal altså rette dig efter politiets anvisninger, også hvor færdselstavler m.v. viser noget andet.

Gule kørebanestriber bruges midlertidigt ved vejarbejde og skal respekteres i stedet for eventuelle hvide striber.



Den gule færdselstavle, der står der midlertidigt på grund af vejarbejde, viser det ændrede vognbaneforløb.



Anvisninger kan også gives af andre, som er bemyndiget hertil.



Kørsel med farligt gods forbudt.



Ensrettet færdsel.

Ved fremkørsel mod kryds, hvor politiet regulerer færdslen, gælder følgende:

- Står betjenten med brystet eller ryggen til mod dig, er der rødt lys, medmindre han har en arm i vejret.
- Står betjenten med siden til, er der grønt lys, medmindre han har en arm i vejret.
- Har betjenten en arm i vejret, er der gult lys, uanset hvordan han står.



Indkørsel forbudt. Tavlen forbyder indkørsel med ethvert køretøj. Det kan angives med undertavle, at det også er forbudt at trække cykel og knallert på kørebanen.



Kørsel i begge retninger forbudt. Det kan angives med undertavle, at det også er forbudt at trække cykel og knallert.



Motorkøretøj, traktor, motorredskab og stor knallert forbudt.



Med undertavler kan der angives, at hovedtavlen kun gælder for bestemte færdselsarter eller for en sidevej.

Sikker og uhindret afvikling af færdslen

Grundregler for færdslen
Færdselslovens §3.

Man skal altid køre hensynsfuldt og agtpågivende, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres.

Man skal også vise hensyn over for dem, der bor eller opholder sig ved vejen.

Man skal vise særligt hensyn over for børn, skolepatroljer, ældre mennesker og handicappede.

Fare, ulempe og unødig ulempe.

Man er "**til fare**" ved en køremåde, der giver nærliggende mulighed for sammenstød eller anden ulykke.

Man er "**til ulempe**" ved en køremåde, hvor man uden at være til fare, kommer i vejen for en anden trafikant og derved tvinger denne til at ændre

retning, hastighed eller placering.

Ved bestemte manøvrer, f.eks. igangsætning fra vejkant, vognbaneskit og ved standsning eller hurtig nedsættelse af hastigheden, kan man ikke altid helt undgå at komme i vejen for andre, og man skal da blot sikre sig, at manøvreren ikke er "**til unødig ulempe**".



Man skal før bakning sikre sig, at manøvreren kan udføres uden fare eller ulempe for andre.

Signalgivning

Når det er nødvendigt for at advare om en fare, skal man gøre andre opmærksom på faren ved kortvarigt brug af hornet eller ved at blinke med forlygterne. Brug af hornet i andre tilfælde er forbudt.

Ved kørsel uden for lygte-tændingstiden skal der anvendes nærllys. I stedet for nærllys kan anvendes særligt kørellys eller tågeforlys.

Give fri passage for bestemte trafikanter

Man skal holde tilbage eller give plads for grupper af børn under opsyn af en leder, forsvarrets og redningsberedskabets kolonner, ligtog og andre sluttede optog.

Man skal i god tid holde vejen åben og om nødvendigt standse for køretøjer, der er under udrykning.

Man må ikke køre så tæt på et uhedssted, at man er i vejen for redningsarbejdet.



Man skal i god tid holde vejen åben og om nødvendigt standse for køretøjer, der er under udrykning.

Passagerer og gods m.v. En bil må med eller uden læs ikke være bredere end 2,55 m, længere end 12 m og højere end 4 m. Bilens vægt må med personer, bagage eller andet læs ikke overstige den tilladte totalvægt, som er anført i registreringsattesten til bilen.

Passagerer og gods skal være således anbragt i bilen, at føreren har frit udsyn og tilstrækkelig mulighed for at manøvrere bilen. Passagerer må ikke medtages i et sådant antal eller være anbragt på en sådan måde, at der kan opstå fare for dem selv eller andre.

Fører og passagerer skal anvende sikkerhedssele, når en sådan er til rådighed. Der kan i kombination med sikkerhedssele anvendes selepude.

Børn fra 3-6 år kan i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt.

Børn under 3 år og under 135 cm skal i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr, tilpasset barnets højde og vægt. Dette gælder dog ikke, hvis de er placeret på bagsædet, og bagsædets siddepladser ikke er forsynet med sikkerhedssele. Det gælder heller ikke, hvis de er placeret på bagsædet, og bagsædets siddepladser med sikkerhedssele er optaget af andre børn under 3 år med tilpasset sikkerhedsudstyr. Børn under 3 år skal anvende siddeplads forsynet med sikkerheds-

sele (i kombination med tilpasset sikkerhedsudstyr) frem for andre. Der må ikke befordres flere passagerer end der er siddepladser med tilhørende sikkerhedssele.

Nye biler skal være forsynet med advarselsmærkning mod bagudvendende barnestol ved sæder, bortset fra førersædet, hvor der er monteret airbag, med mindre pågældende airbag automatisk træder ud af funktion, når bagudvendende barnestol monteres.

Det er førerens ansvar, at passagerer under 15 år anvender sikkerhedssele eller andet sikkerhedsudstyr.

Indstillingen af nakkestøtten skal være afpasset af den enkelte bruger.

Gods skal være anbragt, så det ikke dækker blinklys, lygter og nummerplade, og så det ikke støjer unødigt, kan slæbe eller falde ned på vejen eller på anden måde være til hindring eller fare for færdslen.

I de tilfælde, hvor transport af bagage/gods bag på bilen dækker for én eller flere påbudte lygter og reflekser, skal der anbringes en lygtebom bag på godset/bagagen.

Såfremt bilens nummerplade tildækkes, skal der anvendes en 3. nummerplade, der skal være anbragt således, at den uden vanskelighed kan aflæses. Hvis den 3. nummerplade anvendes i lygtetændingstiden, skal den være belyst med nummerpladelygte(r).



Når der anvendes en lygtebom, kan den 3. nummerplade anbringes på lygtebommen.

Gods, der rager mere end 1 m ud over bilens forreste eller bagerste punkt eller mere end 15 cm ud over siderne, skal afmærkes med en klud eller på anden tydelig måde. Ved erhvervsmæssig transport skal godset dog afmærkes med en hvid cylinder, der er 30 cm høj og med en diameter på 10 cm. Cylinderen skal være forsynet med 2 røde refleksbånd. I lygtetændingstiden skal godset, uanset privat eller erhvervsmæssig transport, afmærkes med nævnte cylinder samt rødt lys bagud og hvidt lys fremad.

Transport af farligt gods skal gennemføres efter særlige regler.



Hvis noget tabes eller spildes på vejen, og det medfører risiko for færdslen, skal det straks fjernes. Kan det ikke lade sig gøre, skal man ved afmærkning eller på anden lignende måde advare andre om risikoen.

Man må ikke hænge slæde, trækvogn eller lignende efter en bil, og man må ikke under kørslen trække en person på ski, skøjter, rulleskøjter eller lignende.

Til en bil må kobles højst et påhængskøretøj, og kun såfremt bilen er godkendt hertil.

Motorstop og slæbning

Ved motorstop, uheld eller lignende på et sted, hvor standsning eller parkering er forbudt, skal man snarest muligt flytte bilen væk fra stedet og på motorvej så vidt muligt helt væk fra kørebanen. Hvis bilen er til fare eller ulempe for færdslen, skal man straks opsætte en godkendt advarselstrekant mindst 50 m før bilen på almindelige veje og mindst 100 m før bilen på motorveje. Som supplement til advarselstrekanten kan anvendes havariblink.

I forbindelse med uventet kødannelse eller anden umiddelbar fare på motorveje samt veje udenfor tættere bebygget område kan (på motorveje skal) havariblink anvendes for at henlede andre trafikanters opmærksomhed på faren. Brug af havariblink i andre tilfælde er forbudt.

Ved motorstop eller lignende på en jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel med spor skal man, så godt man kan, advare lokoføreren om faren.

Det er tilladt at bruge bilen til at slæbe en havareret bil, traktor, eller motorredskab på bestemte betingelser. Slæbningen skal ske ved hjælp af et solidt tov, en stangforbindelse eller lignende og så-

ledes, at afstanden mellem køretøjerne højst er 4 m. Er afstanden over 2 m, skal tovet tydeligt afmærkes. Det slæbte køretøj skal føres af en person, der har kørekort til køretøjet. Hastigheden må højst være 30 km/t.

Slæbning er forbudt, hvis det slæbte køretøjs bremses eller styreapparat ikke er i forskriftsmæssig stand, og man må da overlade slæbningen til en godkendt kranvogn eller lignende.

Færdselsulykke

Man skal straks standse og hjælpe tilskadekomne, hvis man med eller uden egen skyld bliver indblandet i en færdselsulykke, og man skal efter anmodning oplyse navn og adresse til andre, der er indblandet i ulykken.

Er der tilskadekomne:

- De tilskadekomne tilses, for at man kan danne sig et indtryk af deres læsioner og tilstand.
- Tilskadekomne ydes den hjælp, man formår.
- Tåler man ikke at se blod eller tilskadekomne, må man inddrage medtrafikanter i at tilse de tilskadekomne, i ydelse af hjælp og i alarmering.

Om nødvendigt fjernes forulykkede køretøjer, der er til fare for færdslen.

Ulykkesstedet afmærkes, så efterfølgende trafikanter ikke påkører forulykkede køretøjer, tilskadekomne personer, tilskudere mv., og om nødvendigt standses trafikken eller ledes udenom.

Ved opkald til alarmcentralen oplyses

- hvor ulykken er sket,
- om der er specielle farer (f.eks. brandfare, fastklemte, farligt gods),
- hvor mange der er kommet til skade,
- om de er i livsfare (f.eks. uden åndedræt, uden hjerteslag eller store blødninger),
- hvorfra der ringes.

Man skal slukke motor på forulykkede køretøjer og undgå brug af åben ild ved lækage med brændstof.

Man skal undlade at nærme sig forulykkede køretøjer, hvor der er fare for udslip af farligt gods.



Køretøjer med farligt gods er afmærket med orange skilt.

Hvis man har voldt mere end ubetydelig skade på personer, skal man melde det til politiet. Hvis der er alvorligt tilskadekomne eller dræbte personer, må man ikke ændre på forholdene eller fjerne spor på ulykkesstedet. Man skal dog flytte køretøjer væk, hvis de er til fare for færdslen.

Deltagelse i et førstehjælpskursus kan medvirke til at redde tilskadekomne medtrafikanter eller, at man kan medvirke til, at deres mén efter trafikulykken formindskes.

Den, der med eller uden egen skyld beskadiger færdselstavler, afmærkning på kørebane eller cykelsti, signalanlæg eller andre færdselsanordninger, skal straks bringe afmærkningen i orden igen, hvis det er muligt. Kan dette ikke ske, skal den pågældende snarest underrette politiet og i øvrigt foretage, hvad der er nødvendigt for at advare andre trafikanter.

Er der sket skade på en andens ejendom eller ting, skal den, der har forvoldt skaden, underrette skadelidte eller politiet herom.

Forsikringspligt

Ejeren af et motordrevet køretøj eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet, skal kunne dække eventuelle erstatningskrav ved en lovpligtig ansvarsforsikring.

Overladelse af køretøj til andre

Det er forbudt at overlade føringen af et køretøj til personer, der ikke er i besiddelse af et gyldigt kørekort til køretøjet.

Manøvrer på vej

Igangsætning fra og standsning ved vejkant

Du må ikke være til **fare** eller **unødig ulempe** for andre ved igangsætning eller standsning ved vejkant.

Det vil sige, at hvis der er tæt trafik, er det i orden at bagfrakommende sætter hastigheden lidt ned, når du sætter i gang eller standser.

Inden du sætter i gang fra vejkant, skal du

1. tænde lyset,
2. orientere dig fremad og bagud i spejlene og ved hoveddrejning,
3. bedømme om et ophold i færdslen bagfra er tilstrækkelig stort, herunder din egen accelerationssevne i forhold til bagfrakommendes hastighed,
4. give tegn i god tid inden igangsætning, hvis der er frit forfra og bagfra,

5. accelerere så hurtigt, at bagfrakommende normalt ikke behøver at nedsætte hastigheden og
6. ophøre med tegngivning.

Er der snæver manøvreplads, der kræver særlig opmærksomhed mod flere ting, stiger risikoen for uheld. Er vejgrebet nedsat vil du accelerere langsommere

Inden du standser ved vejkant skal du

1. orientere dig fremad og bagud i spejlene og ved hoveddrejning,
2. bedømme om et ophold i færdslen bagfra er tilstrækkelig stort,
3. give tegn med stoplys og eventuelt med blinklys,
4. bremse blødt op og standse ved kørebane-kant og slukke lyset.



Pas på bagfrakommende, skjult i blinde vinkler.

Risikoforhold

- Fejlbedømmelse af bagfrakommendes hastighed og afstanden til dem.
- Utålmodighed, fordi der hele tiden er kørende færdsel bagfra.
- Mulighed for motorstop, fx umiddelbart efter start af kold motor.

Kendskab til ulykker

Modparterne er oftest bagfrakommende bilister. Der sker dog også en del uheld med tohjulede trafikanter.

Placering

På veje med flere vognbaner i samme retning skal du placere dig i den højre vognbane og kun bruge venstre vognbane til eventuel overhaling eller forbikørsel.

Du skal placere dig i midten af markerede vognbaner

På veje uden midterstriber skal du placere dig så langt til højre, som hensynet til eventuelle cyklister, knallertkørere, parkerede køretøjer, fodgængere og

forholdene i øvrigt tillader .

Du skal trække til højre på smalle veje før bakketop og før uoverskuelige vejsving.

Når du drejer på rattet, skal det ske gradvist uden rykvisse ratbevægelser. Ved stigende hastighed drejes rattet med stor forsigtighed.

Undlad at fastholde blikket på kørebanelen umiddelbart foran bilen, men med korte mellemrum se langt

frem og så vidt muligt være opmærksom på vej- og færdselsforholdene 8-12 sek. forude.

Du skal hele tiden være orienteret om forholdene forude og til siderne samt forholdene bagude ved hjælp af spejlene.

Se længst muligt fremad på vejen, hvor oversigten begrænses af bakker og sving. I svingene bruges midterstriber eller vejkanter som ledelinier.

Kørebanestriber og færdselstavler



Vognbanelinie angiver adskillelse mellem vognbaner.



Varslingslinie angiver, at man skal være særlig forsigtig ved overskridelse af linien på grund af dårlig oversigt, eller fordi der snart kommer en spærrelinie.



Spærrelinie må ikke overskrides, heller ikke ved vending eller ind- og udkørsel. Den må dog gerne overskrides hvis særlige forhold gør det nødvendigt (f.eks. vejarbejde eller ulovligt parkeret køretøj).



En **spærreflade** må man ikke køre eller standse på. Den skal passeres til den side, hvor skraveringen peger fremad.



Man skal passere heller, færdselsfyr og lignende højre om, medmindre andet er vist ved afmærkning, eller vejen er ensrettet.



Påbudt passage angiver, at man skal køre forbi tavlen til den side, pilen peger.



Valgfri passage angiver, at man selv må vælge, hvilken side man vil køre forbi tavlen.



Krybespor angiver, at man skal køre ind på krybesporet, hvis man kører langsommere end den hastighed, der er anført på tavlen. Man skal forlade krybesporet igen, hvis man kører hurtigere end den anførte hastighed.



Ubrudt kantlinie begrænser den del af kørebanen, som skal bruges af biler, motorcykler og store knallerter.

Den må kun overskrides ved standsning, parkering eller ind- og udkørsel på vejen.

Ubrudt kantlinie må også overskrides ved passage højre om en venstresvingende, såfremt banen til højre for kantlinien ikke er en særlig bane (f.eks. en busbane, cykelsti eller lignende).

Punkteret kantlinie angiver, at det er tilladt at krydse linien, hvis det i øvrigt er lovligt (f.eks. ved vognbanskiift).

Bred kantlinie angiver, at der uden for linien er plads til cyklister og fodgængere, mens **smal kantlinie** angiver, at der normalt ikke er plads til dem, og at de derfor bruger samme del af kørebanen som bilerne.

Hastighed

Et køretøjs hastighed skal til enhver tid være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed. Den kørende skal herved tage vej-, vejr- og sigtforholdene, køretøjets tilstand og belæsning samt færdselsforholdene i øvrigt i betragtning.

Hastigheden må aldrig blive større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Der skal kunne standses på den strækning af kørebanen foran køretøjet, som føreren har udsyn over, og foran enhver hindring, der kan påregnes.

Ved nedblænding fra fjernlys (langt lys) til nærllys (kort lys) skal hastigheden før nedblændingen tilpasses de nye sigtforhold.

Kørende må ikke hindre andre kørendes normale kørsel ved uden rimelig grund at køre med over-

dreven lav hastighed eller pludseligt at bremse.

Hastigheden bedømmes efter synsindtryk fra vejen, vibrationer fra bilen, motorstøj, vindsus, dækstøj mv. Jævnligt kontrolleres disse fartindtryk ved hurtige blik på speedometret.

Vær hele tiden opmærksom på kørebanestriber og færdselstavler, der adværer om vejsving, hastighedsbegrænsning, jernbaneoverkørsel eller andre forhold, der har betydning for hastigheden.



I dårligt føre skal den kørende afpasse hastigheden således, at andre så vidt muligt ikke tilstænkes.

Generelle hastighedsbegrænsninger

- i tættere bebygget område: 50 km i timen,
- uden for tættere bebygget område: 80 km i timen,
- på motorveje: 130 km i timen og
- på motortrafikveje: 80 km i timen.



For en vejstrækning kan der fastsættes en lavere eller en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse. På motortrafikveje og motorveje må hastigheden dog ikke overstige henholdsvis 90 km i timen og 130 km i timen.

For **busser** (over 3.500 kg) må hastigheden aldrig overstige 80 km/t.

For **lastbiler** (over 3.500 kg) og **biler med påhængskøretøj** må hastigheden aldrig overstige 70 km/t. På motorveje må de dog køre 80 km/t. I tættere bebygget område må hastigheden for lastbiler ikke overstige 50 km/t, uanset om der er fastsat en højere lokal hastighedsgrænse.

For biler og motorcykler, hvortil der er tilkøbt et **ikke-registreringspligtigt påhængsredskab**, og for **traktorer** og **motorredskaber** må hastigheden aldrig overstige 30 km/t.

For motordrevet køretøj eller vogntog, på hvilket et eller flere hjulpar har massiv hjulbeklædning, må hastigheden aldrig overstige 15 km/t.

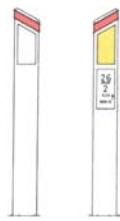
Færdselslovens § 41

Kørende skal holde en efter forholdene **passende lav hastighed**:

1. i tættere bebygget område,
2. når sigtbarheden er nedsat på grund af lys- eller vejrforholdene,
3. ved vejkryds og i vejsving,
4. foran fodgængerfelt,
5. foran bakketop eller på andre steder, hvor oversigten er begrænset,
6. ved risiko for blænding,
7. ved møde med andet køretøj på smal vej,
8. i vådt, glat eller fedtet føre,
9. hvor køretøjet nærmer sig bus, der holder for at optage eller afsætte passagerer,
10. hvor køretøjet nærmer sig børn på eller ved vejen,
11. hvor køretøjet nærmer sig heste eller kreaturer på vejen,
12. hvor der foretages arbejde på vejen, og
13. forbi uheldssted på vejen.



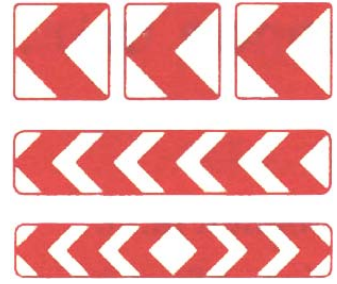
For stor knallert må hastigheden aldrig overstige 45 km/t. For lille knallert må hastigheden aldrig overstige 30 km/t.



"Kantafmærkningspæle" har orange refleks i højre og hvid i venstre vejside. Afstanden mellem pælene er normalt 100 m.



"Kantafmærkningsplader". Motorkøretøjer skal passere pladerne på den side, striberne hælder ned imod.



"Retningspile" forstærker markeringen af f. eks. vejsving.



"Tættere bebygget område" angiver bl.a. den generelle hastighedsgrænse på 50 km/t.



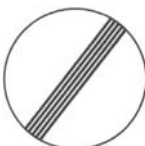
"Ophør af tættere bebygget område" angiver bl.a. den generelle hastighedsgrænse på 80 km/t.



"Lokal hastighedsbegrænsning" angiver den højst tilladte hastighed på strækningen fra tavlen.



"Ophør af lokal hastighedsbegrænsning".



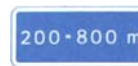
"Ophør af forbud" ophæver alle forbudstavler undtagen standsning og parkering forbudt.



"Mindste hastighed" angiver, at man ikke må køre langsommere, end tavlen viser.



"Ophør af mindste hastighed".



Den gældende strækning kan eventuelt være anført på undertavle.



"Anbefalet hastighed" angiver, at vejen ikke er egnet til kørsel med højere hastighed end den angivne. Den gældende strækning kan eventuelt være anført på undertavle.



"Anbefalet hastighed ophører".

Kørsel på bakker

Ved kørsel op ad bakke skal du skifte til et lavere gear, hvis motoren anstrenges.

Hold en jævn hastighed ned ad bakke ved at lette trykket på speederen, eventuelt skifte til lavere gear eller bremse let med mellemrum. Undlad ved-



Benyt krybespor, hvis den påbudte mindste hastighed ikke kan holdes op ad bakke.

varende bremsning over længere strækning, da dette kan medføre bremsevigt.

Vær opmærksom på at vejsving og bakker kan nedsætte oversigten og skjule eventuelle hindringer, f.eks. langsomme køretøjer eller cyklister og fodgængere i vejsiden.

Kørsel i sving

Vælg en passende hastighed og et passende gear før vejsvinget afhængigt

af svingets skarphed. Kør gennem svinget med konstant hastighed, hvis forholdene ellers tillader det.

Accelerer let ved udkørslen af svinget, samtidig med at bilen rettes op. Pas på skarpe vejsving der kræver særlig godt vejgreb.

Jernbaneoverkørsel forude
Afhængigt af oversigtsforholdene skal du nedsætte hastigheden før en jernbaneoverkørsel, således at du kan nå at standse, hvis teknikken svigter.

Se altid til begge sider efter tog, der eventuelt nærmer sig jernbaneoverkørsel, også selv om der ikke gives advarselssignaler.

Stands ved stoplinie eller i betryggende afstand før krydsmærke, blinklys eller bom, hvis tog nærmer sig, eller hvis blinksignalet er tændt, bomme sænkes, eller du på anden måde advares om toget.



"Stop" angiver, at kørende skal stoppe helt op før passage af jernbanespor.



"Rødt blinksignal" eventuelt suppleret med klokke og bom. Signalet angiver, at man skal standse før stoplinie eller i sikker afstand fra sporene, signalet eller bommen.



"Jernbaneoverkørsel uden bomme" eventuelt med undertavle "Se efter tog" eller "Forvarsling for stop".



"Jernbaneoverkørsel med bomme" her med undertavlen "Varsling af elektrificeret bane".



"Anden fare", med undertavle "spor" angiver krydsende spor, hvor personale advarer med flag, signallygte eller på anden måde om, at tog nærmer sig.



"Krydsmærke for enkeltsporet jernbaneoverkørsel", opsættes umiddelbart foran jernbaneoverkørslen.



"Krydsmærke for flersporet jernbaneoverkørsel", opsættes umiddelbart foran jernbaneoverkørslen.



"Afstands-mærker" tredeler afstanden til jernbaneoverkørsel.



"Vejsving" advarer om farligt højresving.



"Vejsving" advarer om farligt venstresving.



"Vejsving" advarer om flere farlige sving, det første til højre.



"Vejsving" advarer om flere farlige sving, det første til venstre.



"Hastighedsangivelse" angiver den hastighed, hvormed vejsving under normale forhold kan gennemkøres.



"Indsnævret vej".



Fri bredde.



"Indsnævret vej i venstre side".



"Indsnævret vej i højre side".



"Stejl nedkørsel".



"Stejl stigning".



"Fodgængerfelt"



"Lyssignal" anvendes f.eks. hvor signalet vanskeligt kan ses.



"Oplukkelig bro".



"Stensked" angiver, at der er fare for nedfaldende sten på kørebanelen.



"Havnekaej".



"Sidevind" advarer om kraftig sidevind, der kan slå bilen ud af kurs især ved højere hastigheder.



"Anden fare", hvor farens art er angivet på undertavle.



"Fodgængerfelt" anbringes ved selve fodgængerfeltet.

"Fodgængersøjle".



"Glat vej" advarer om, at kørebanen kan være unormalt glat. Årsagen angives på undertavle, f.eks. "Is-glat".



"Løse sten" advarer om særlig fare for stenslag.



"Farlig rabat". Årsagen kan angives på undertavle, f.eks. "Blød rabat" eller "Høj kant".



"Bump" angiver hastighedsdæmpende bump forude.



"Ujævn vej" advarer om farlige ujævnheder i kørebanen.



"Område med fartdæmpning" angiver et område, hvor kørebanen er indrettet således, at den ikke er egnet til kørsel med højere hastighed end den angivne.



"Ophør af område med fartdæmpning".



"Rumlestribes". Smalle, støj fremkaldende striber på tværs af kørselsretningen, angiver, at der skal udvises særlig agtpågivenhed.



"Bump". Kvadratiske felter på tværs af vejen, der angiver bump.



Her skal du være opmærksom de våde brosten der giver nedsat vejgreb.



Her kommer en Jernbaneoverkørsel med dårlig oversigt. Nedsæt hastigheden.

Risikoforhold

- Fejlbedømmelse af egen hastighed.
- Fejlbedømmelse af vejsving skarphed.
- Fejlbedømmelse af vejgrebet, især i vejsving og i glat eller fedtet føre.
- Forkert dæktryk, slidt dækmønster eller forkert belæsning.
- Træthed eller spirituspåvirkning.
- Kraftig drejning med rattet, især ved kørsel med højere hastigheder

Hastighed - Kendskab til ulykker

- Unge bilister kommer ud for særligt mange eneulykker, hvor bilisten uden at have nogen modpart at tage hensyn til pludselig mister herredømmet over bilen og kører ud over vejkannten eller mod en forhindring.
- Eneulykkerne hænger først og fremmest sammen med for høj hastighed efter forholdene (eventuelt i forbindelse med spirituspåvirkning).
- Der sker nogenlunde lige mange eneulykker i vejsving og på lige strækninger.
- I vejsving sker der flest eneulykker ved kørsel udover vejkannten i svingets yderside (den mindst krumme vejkant).
- Der sker flere eneulykker på smalle veje end på brede veje.
- Der sker en del eneulykker, hvor bilisten kommer for langt til højre eller venstre på kørebanen (eventuelt ud i rabatten) og for brat forsøger at dreje tilbage, hvorved man mister herredømmet.

Vognbaneskift og sammenfletning

Vognbaneskift

Før vognbaneskift, eller anden ikke ubetydelig ændring af køretøjets placering til siden, skal du i god tid orientere dig bagud i spejlene og ved hoveddrejning.

Du skal på grundlag af bagfra kommende hastighed og placering bedømme, om et ophold i færdslen er stort nok til, at du kan skifte vognbane, eller ændre placering til siden, uden at være til fare eller unødigt ulempe for andre.

Ved vognbaneskift, eller anden ikke ubetydelig ændring af køretøjets placering til siden, skal kørende give tegn, når det er påkrævet til vejledning for den øvrige færdsel.

Du skal placere dig midt i den nye vognbane og opføre dig med tegngivning,



Pas på forankørende, der netop er ved at skifte vognbane.

medmindre U-vending eller svingning straks skal udføres.

Sammenfletning

Hvis to vognbaner med færdsel i samme retning, bliver til én vognbane, og vognbanelinien stopper før vognbanerne løber sammen, gælder reglen for sammenfletning. De kørende skal under gensidig hensyntagen tilpasse deres kørsel efter de ændrede forhold, herunder ved eventuelt at ændre hastigheden. Det samme gælder ved sammenløb af to kørebaner.



Pas på bagfra kommende, skjult i blinde vinkler.

Du skal i god tid orientere dig bagud i spejlene og ved hoveddrejning.

På grundlag af foran- eller bagvedkørendes hastighed og placering bedømmes om sammenfletningen kan gennemføres uden risiko.



Regn ikke med at andre kørende altid overholder deres flettepligt.



Pas på at afstanden til andre kørende ikke bliver for kort under sammenfletningsmanøveren

Her gælder reglen for sammenfletning



Er vognbanelinierne ikke ført helt igennem, gælder reglen for sammenfletning. Det vil sige, kørende skal flette ind under gensidig hensyntagen.



"Vognbaneforløb" med sammenfletning.



"Sammenfletning".

Risikoforhold

Vognbaneskift

- Manøvreren kan ofte virke overraskende, fordi andre kørende normalt forventer, at man holder sin vognbane.
- Fejlbedømmelse af afstand til og hastighed hos bagfra kommende i den vognbane, man vil skifte til.
- Orientering bagud i for lang tid ad gangen, hvorved uforudsete hindringer forude ikke bemærkes.

Her gælder reglen for vognbaneskift



Er vognbanelinierne ført helt igennem, gælder reglen for vognbaneskift for de kørende, der krydser vognbanelinien.



Ved udkørsel fra krydrespør gælder reglen for vognbaneskift,

medmindre afmærkning angiver, at man skal køre efter flette-reglen.



"Vognbaneforløb" med vognbaneskift.

Sammenfletning

- Fejlbedømmelse af bagfra kommende afstand og hastighed under sammenfletningsmanøvreren.
- Orientering bagud i for lang tid ad gangen, hvorved uforudsete hindringer forude ikke bemærkes.
- Risiko for at komme for tæt på andre trafikanter under sammenfletningsmanøvreren.
- Ukritisk forventning om, at de kørende, man skal flette sammen med, altid opfylder deres flettepligt.

Vending

Lovkrav:

- Man må ikke være til fare eller ulempe for andre.
- Vendingen skal ske forlæns til venstre, medmindre forholdene ikke tillader dette.
- Man skal altid give tegn med blinklyset, før man påbegynder vendingen.



"Venstresving forbudt", forbyder også vending.



"Vending forbudt".



Her er udsynet utilstrækkeligt til at lave en vending fra vej-kant.

U-vending fra vejens midte

I god tid orienterer du dig bagud i spejlene og ved hoveddrejning.

Så giver du tegn til venstre og placerer dig i vognbanen nærmest midterrabat eller ud til vejens midte. Du fortsætter langsomt frem i eventuel venstresvingsbane og standser om nødvendigt.

Nu vender du langsomt rundt under hurtig ratdrejning, såfremt det kan ske uden fare eller ulempe for andre trafikanter.

Du skal ende i den højre vognbane i den ny retning og ophøre med tegngivning. Derefter afpasser du hastigheden efter færdslen i den ny retning.



Her kan du lave en U-vending ved langsomt at køre ud i krydset og vende rundt, når der er frit for modkørende.

Vending fra højre vejkant

Først vurderer du, om det er et lovligt og fornuftigt sted at lave en vending. Udsynet skal være godt, der må ikke være for meget trafik, og vejen skal være tilpas bred.

Så orienterer du dig bagud til højre i spejlene og ved hoveddrejning. Dernæst giver du tegn til højre, hvis der er frit og standser i højre side.

Du skal orientere dig før vending fremad samt bagud ved hjælp af spejle

samt tjekke de blinde vinkler ved hoveddrejning. Du skal bedømme om vendingen kan foretages sikkert uden at være til fare eller ulempe for anden færdsel.

Når der er frit blinker du til venstre og vender langsomt rundt under hurtig ratdrejning, såfremt det kan ske uden fare eller ulempe for andre trafikanter. Er vejen bred laver du en U-vending, ellers laver du en trepunktsvending. Du skal holde sig orienteret om den øvrige færdsel under hele vendingen.

Du skal ende i den højre vognbane i den ny retning og ophøre med tegngivning. Derefter afpasser du hastigheden efter færdslen i den ny retning.



En spærrelinie må ikke overskrides ved vending.



Her er der gode oversigtsforhold til at lave en vending.



Her er vejbredden for smal til at lave en U-vending i forhold til bilens vendediameter.

Risikoforhold

U-vending fra vejens midte

- Fejlbedømmelse af modkørendes hastighed og afstanden til dem.
- Opmærksomhed alene mod de modkørende, hvorved andre risikoforhold ikke bemærkes.
- Utålmodighed, fordi der hele tiden er modkørende, man skal holde tilbage for.

Vending fra højre vejkant

- Fejlbedømmelse af bagfra kommende og modkørendes hastighed og afstanden til dem.

Kendskab til ulykker

Modparterne er først og fremmest bagfrakommende bilister, men også forholdsvis mange motorcyklister og dernæst modkørende bilister.

Kørsel forbi holdende køretøjer og gående m.v.

Du skal nedsætte hastigheden i god afstand før holdende køretøj, børn, heste, kreaturer, vejarbejde mv., hvis det er nødvendigt for at sikre sig tid til orientering og eventuel afværgemanøvre.

Inden du trækker ud i god afstand før hindringen, skal du orientere dig bagud i spejle og ved hoveddrejning. Under kørslen forbi det holdende køretøj mv. skal du se efter tegn på pludselige hindringer uden at låse blikket fast, men også se fremad i egen vognbane. Hold en passende sideafstand under forbikørslen. Se også efter modkørende, der pludselig kan dukke op.

Inden du trækker til højre ind til siden igen, når du er kommet forbi det holdende køretøj mv., skal du orientere dig bagud ved hjælp af spejle samt tjekke de blinde vinkler ved hoveddrejning.



Se efter fodgængere, der træder ud på kørebanen (bildøre, der er ved at blive åbnet og synlige fødder under bil).



"Fodgængerfelt" advarer om fodgængerfelt forude.



"Børn" advarer om børn i nærheden af skoler, fritidshjem, legepladser og lign.



"Cyklister" advarer om, at cyklister og knallerthørere kører ud på kørebanen eller krydser den.



"Ryttere" advarer om ryttere på kørebanen især på steder med nedsat oversigt.



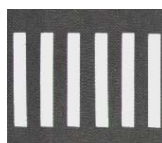
"Kreaturer" advarer om daglig passage af kreaturer på steder med dårlig oversigt og at kørebanen ofte kan være glat eller fedtet.



"Dyrevildt".



"Vejarbejde" advarer bl.a. om arbejdere på kørebanen.



"Fodgængerfelt" angiver den del af kørebanen, der er beregnet til gåendes krydsning.



"Fodgængerfelt" opsættes umiddelbart ved fodgængerfeltet. Her på fodgængersøjle.



Du skal standse, hvis det er nødvendigt for at give plads til en bus, der i tættere bebygget område giver tegn med blinklyset til igangsætning fra et stoppested.



»Skolebørnsskilt med gule blinklygter«, anbringes foran og bagpå køretøjer, der anvendes som skolebus eller lignende til transport af børn til og fra skole. Tændte blinklygter advarer om, at børn kan være på vej over kørebanen til og fra bussen.



Se efter tegn på, at gående eller andre trafikanter vil krydse kørebanen i fodgængerfelt eller uden for fodgængerfelt.



Nedsæt hastigheden under kørsel forbi gående i dårligt føre, så de så vidt muligt ikke tilstænkes.



Her skal du holde tilbage for modkørende, fordi hindringen er i din side.



Hvor der ikke er fortov, skal du holde god afstand til gående under kørslen forbi dem.



Giv signal med hornet, hvis det er nødvendigt, og samtidig vær parat til at bremse.



Kør med passende lav hastighed hen imod et fodgængerfelt, således at gående, der er i fodgængerfeltet eller er på vej ud i det, kan se, at du vil holde tilbage.



Hold tilbage for gående i fodgængerfeltet, også selv om der er grønt lys for de kørende.



Kør med passende lav hastighed foran steder, hvor skolepatruljer arbejder og stands, hvis en skolepatrulje er ved at lede elever over kørebanen.

Risikoforhold

- For høj hastighed og især for lille sideafstand under kørsel forbi den holdende bil, når man tager de begrænsede muligheder for afværgehandling i betragtning for alle parter.

- Mindre børn, men også mange ældre fodgængeres mangelfulde forståelse for faren ved at træde ud bag en holdende bil eller bus.
- Børns ofte impulsive og derfor overraskende adfærd, når de opholder sig ved vejen, især når de er sammen med andre børn.
- KnallerTERS og cyklers tendens til at slingre ved igangsætning og standsning.

Kendskab til ulykker

- Modparten er oftest selve det holdende køretøj, der påkøres, for det meste i vejens højre side, men også i vejens venstre side.
- En del sammenstød sker med biler eller tohjulede køretøjer, der sætter i gang fra vej-kanten netop under kørslen forbi dem.
- Andre modparter er fodgængere, især børn og ældre, der træder ud på kørebanen delvis skjult af et holdende køretøj.

Møde

Du skal holde til højre på kørebanen i god tid før møde med modkørende, for at sikre tilstrækkelig sideafstand til den modkørende, men samtidig skal du tage hensyn til eventuelle trafikanter i vejsiden. Undlad at se for længe direkte på den modkørende for at modvirke tendensen til at styre i retning af den modkørende. Ret derfor blikket mod midten af den fri vognbane for derved at stabilisere styringen.

Er der en hindring på kørebanen, skal det køretøj, i hvis side af kørebanen hindringen er, om nødvendigt standse og lade det mødende køretøj passere, medmindre andet fremgår af færdselstavler eller lyssignal. Ved møde med køretøjer, som anvendes ved vejarbejde, kan der med fornøden forsigtighed køres på den måde, som er mest hensigtsmæssig.



Du skal nedsætte hastigheden i god tid ved møde på smal vej.



"Vognbredde". Inkl. læs må bilen ikke være bredere end den angivne.



"Hold tilbage for modkørende".



"Modkørende skal holde tilbage".



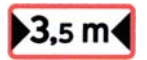
"Modkørende færdsel" på grund af midterrabatten ophører, eller ensretningen ophører.



"Indsnævret vej".



"Indsnævret vej i venstre side".



"Fri bredde" angiver den fri bredde på indsnævrede strækninger.



"Indsnævret vej i højre side".



"Spærrelinie", må ikke overskrides medmindre særlige forhold gør det nødvendigt (f.eks. vejarbejde).



"Varslingslinie" bruges som forvarsel for spærrelinie eller som midterlinie på smalle veje med dårlige oversigtsforhold.



"Vognbanesignal", hvor rødt kryds angiver, at kørsel i vognbanen er forbudt. En gul, blinkende, diagonal pil angiver, at man snart skal køre over i den vognbane, pilen



peger mod. Grøn pil angiver, at kørsel i vognbanen er tilladt i den pågældende færdselsretning

Hvis signalet skifter til rødt kryds, skal man skifte vognbane. Er dette ikke muligt, skal man standse.



Du skal holde tilbage for modkørende, fordi hindringen er i egen vognbane.



Vær opmærksom på at store køretøjer og køretøjer med påhængskøretøj ofte vil overskride vejmidten, især i vejsving og på smal vej.



Pas på motorcyklen der formentlig vil overskride vejmidten.



Møde med store vogntog, kan fremkalde vindturbulens, som kan presse dig ud af kurs og herved øge risikoen for cyklister og fodgængere. Kør derfor med en passende lav hastighed.



Vær opmærksom på færdselsforhold, der kan bevirke, at modkørende kommer over vejens midte.



Her skal du holde dig bag ved gående, indtil den modkørende er passeret.



Oversigtsforholdene kan gøre det svært at vurdere modkørendes placering.



Kraftig sidevind kan bevirke, at man selv eller modkørende kan blive presset ud af kurs.



På veje uden afstrikning er risikoen for mødeuheld større.



Her kan kørebanen deles op i 3 vognbaner. Du må aldrig køre i vognbanen yderst til venstre på veje med 3 vognbaner, medmindre færdslen er ensrettet.

Risikoforhold

Kørsel over vejmidten indebærer altid en risiko for modkørende og bør derfor så vidt muligt undgås og i hvert fald være så kortvarig som muligt.

Kendskab til ulykker

- Der sker temmelig mange ulykker med unge bilister i forbindelse med møde, oftest på smalle, 2-sporede veje.
- Modparterne er først og fremmest person- og varebiler, men også forholdsvis mange lastbiler og en del tohjulede køretøjer.
- Der sker også en del sammenstød med modkørende biler, der overhaler, vender eller forankørende, der bakker samt med gående i vej-kanten.

Kørsel foran eller efter andre

Køretøjer med særlig hastighedsbegrænsning, f. eks. biler med påhængskøretøj, skal holde så stor afstand til foran kørende uden for tættere bebygget område, at overhalende køretøjer har plads til at trække ind imellem.

Under kørsel med lav hastighed eller med et særligt bredt køretøj (f. eks. bil med påhængskøretøj) på en smal eller bugtet vej skal man være særlig opmærksom på bagved kørende og lette overhaling ved f.eks. at nedsætte hastigheden, køre helt ind til siden og eventuelt standse.

I forbindelse med uventet kødannelse eller anden umiddelbar fare kan havariblink anvendes på andre veje end motorveje uden for tættere bebygget område for at henlede bagvedkørende trafikanters opmærksomhed på faren.

Bremselængden er det stykke vej, bilen kører, fra bremsningen påbegyndes, og indtil bilen står stille. Bremselængden afhænger bl.a. af, hvor hårdt du træder på bremsepedalen. Bremselængden vil ved fordobling af hastigheden blive firedoblet.



"Kø" angiver særlig risiko for kødannelse.

Kørsel foran andre

Du skal se i spejlene med hyppige mellemrum i korte øjeblikke ad gangen, for at holde dig orienteret om

eventuelle bagvedkørende. Særligt skal du bedømme deres bremseevne, hastighed, hensigt og afstanden til dig.

Du skal bl.a. bedømme om afstanden til bagved kørende hele tiden er sikker nok og bedømme om bagved kørende har til hensigt at overhale.

Så vidt muligt holdes trafikrytmen, dog må hastigheden ikke overstige den højeste, lovlige og sikre hastighed på strækningen.

Du skal så vidt muligt undlade pludselig at nedsætte hastigheden, hvis bagvedkørende er tæt på, især hvis det er et køretøj med ringere bremseevne, eller fører er dårligt.

Du skal give tegn med stoplyset i god tid, før du nedsætter hastigheden til vejledning for bagvedkørende, som er tæt på.

Kører bagvedkørende tæt på dig, bør du kontrollere, om din egen hastighed er rimeligt tilpasset forholdene og ikke overdreven lav. Du skal nedsætte hastigheden, køre helt ud i højre side og eventuelt standse for derved at lette overhaling, hvis du ved din kørsel sinker den bagved kørende, eller frister den bagvedkørende til at køre for tæt på.

Hvis den bagved kørende vil overhale, så skal du holde så langt til højre som muligt og lade være med at sætte hastigheden op.

Kørsel efter andre

Du skal altid holde mindst 2 sekunders afstand til den forankørende, så du kan nå både at reagere og bremse.

Hvis vej- og færdselsforholdene, vejret, føret eller manglende rutine hos føreren gør det nødvendigt, holdes mere end 2 sekunders afstand.

Når du kører, skal du ikke fastholde blikket på den forankørende alene, men også orientere dig så langt frem på vejen som muligt, også foran den forankørende.

Herved kan du tidligere forudse, at den forankørende bremser eller nedsætter hastigheden, f.eks. på grund af parkeret køretøj, kødannelse osv.



Sigtbarheden er nedsat og bremselængden forøget. Hold derfor ekstra stor afstand til den forankørende.



Vær opmærksom på den overhalende, der trækker brat ind foran.



Se efter, om forankørende, der svinger til venstre, har plads til at fuldføre manøvreren.



Her skal du ikke køre for tæt på den forankørende, fordi den så vil tage udsynet.



Vær opmærksom på lastbilen i bakspejlet, der har en ringere bremsevne. Du skal overveje om der er fare for påkørsel bagfra, hvis du bremser for gult.



Du skal altid være opmærksom på vejforhold, der kan nødvendiggøre pludselig nedsættelse af hastigheden. Bremser lastbilen for fodgængere?

Risikoforhold

- En afstand i køretid under 2 sek. er for kort til, at man altid kan nå at afværge sammenstød, hvis den forankørende pludselig nedsætter hastigheden eller bremser.
- I glat eller fedtet føre og ved kørsel bag et køretøj, som dækker udsynet, er 2 sek. ikke altid tilstrækkeligt til reaktion og bremsning.
- Manglende opmærksomhed på ændring af den forankørendes hastighed eller placering.

Kendskab til ulykker

Der sker temmelig mange ulykker med unge bilister ved sammenstød med foran- eller bagvedkørende, oftest i tættere trafik.

Modparterne er oftest biler, men også tohjulede trafikanter.

Overhaling

Overhaling skal ske til venstre, medmindre den forankørende svinger til venstre eller tydeligt forbereder et venstresving.

Før overhalingen

Før du overhaler, skal du sikre dig, at overhalingen kan ske uden fare, herunder særlig:

1. at den vognbane, hvor overhalingen skal foregå, på en tilstrækkelig lang strækning er fri for modkørende færdsel og andre hindringer, når du tager egen accelerationssevne, den forankørendes hastighed og

gældende hastighedsbegrænsning (som ikke må overskrides) i betragtning,

2. at den forankørende ikke giver tegn til overhaling af et andet køretøj,
3. at bagfrakommende køretøjer ikke har påbegyndt overhaling (pas på kørende i blinde vinkler), og
4. at det, bortset fra ensrettede veje, efter overhalingen utvivlsomt er muligt atter at føre køretøjet ind i trafikstrømmen uden at være til ulempe for denne.

Du kan trække lidt ud til venstre eller forøge afstanden til den forankørende, for at forbedre orienteringen.



Du skal særligt vurdere den nødvendige overhalingslængde i forhold til egen accelerationssevne og forankørendes hastighed.

Under og efter overhalingen

Under overhalingen skal du holde tilstrækkelig sideafstand til det køretøj, der overhales.

Du skal trække til højre, så snart du kan se køretøjet, du overhaler, i bakspejlet, medmindre du vil overhale endnu et køretøj, og betingelserne i øvrigt er opfyldt.

Du skal afbryde overhalingen, hvis en uforudset hindring dukker op, eller du har fejlbedømt muligheden for overhaling.

Signalgivning før overhaling

Du skal blinke med venstre blinklys, hvis bagvedkørende er tæt på, så de kan blive klar over hensigten.

Hvis det er en varevogn eller lastbil med begrænset udsyn bagud, eller hvis den forankørende virker uopmærksom, skal du blinke med fjernlyset, inden du overhaler.



Køretøj, som anvendes ved vejarbejde, kan med fornøden forsigtighed overhales på den måde, der er mest hensigtsmæssig.

Overhaling af flere forankørende

Du må kun overhale flere køretøjer i træk, hvis

- der er et "hul" i rækken af køretøjer, du vil overhale, så du helt sikkert kan komme ind

i højre side igen og

- betingelserne for overhaling i øvrigt er opfyldt.

Overhalingen afbrydes hvis oversigten nedsættes, fordi en forankørende bryder ud af rækken for selv at overhale.

Overhaling af venstresvingende

Du skal overhale venstresvingende til højre med passende lav hastighed og tilstrækkelig sideafstand, hvis vejen er fri for trafikanter i højre side.

Vær opmærksom på krydsende færdsel foran den venstresvingende (især fodgængere eller modkørende, der svinger til venstre), og på at den venstresvingende måske standser op.

Ved overhaling til højre forbi venstresvingende er det tilladt at overskride en ubrudt kantlinie, medmindre banen til højre for kantlinien er afmærket som en særlig bane, f.eks. med cykelsymbol.

Hvis du selv bliver overhalet

Hvis du kører i et køretøj, der føres med lav hastighed eller optager megen plads, og kørebanen er smal eller bugtet, eller der er modkørende færdsel, skal du være særlig opmærksom på bagfrakommende færdsel.

Såfremt det kan gøre overhalingen lettere, skal du nedsætte hastigheden, trække ud til siden og eventuelt standse.



Er du selv ved at blive overhalet, skal du holde så langt til højre som muligt og må ikke øge hastigheden.

Overhaling forbudt

Overhaling må ikke foretages (gælder ikke ved overhaling af cyklister og ikke registreringspligtige knallerter):

1. umiddelbart foran eller i vejkryds, medmindre:
 - a. køretøjerne er placeret i vognbaner, der er forbeholdt færdslen i samme retning,
 - b overhaling skal ske til højre af hensyn til køretøj, der svinger til venstre,
 - c færdslen i krydset reguleres af politi eller ved signalanlæg, eller
 - d. færdslen på den krydsende vej har ubetinget vigepligt,
2. umiddelbart foran eller på en jernbaneoverkørsel,
3. foran eller på uoverskuelig bakke eller vejsving, medmindre kørebanen i kørselsretningen har mindst to vognbaner, hvor modkørende færdsel ikke må forekomme, eller
4. foran eller i et fodgængerfelt, medmindre du har fuldt udsyn over det.

På en vej med tre vognbaner må man ikke bruge vognbanen yderst til venstre, f.eks. til overhaling, medmindre færdslen er ensrettet.



Kører du forbi et køretøj i en anden vognbane, som er forbeholdt en sådan art af færdsel, anses dette ikke som overhaling. Forbikørsel i tæt trafik anses heller ikke som overhaling.

Kendskab til ulykker

Selv om antallet af overhalingsulykker er forholdsvis beskedent, vil de ofte få et voldsomt omfang og alvorlige følger på grund af hastigheden.

Modparterne er først og fremmest det overhalede køretøj (oftest bilister og cyklister), som påkøres.

Øvrige modparter er modkørende eller bagfra-kommende, der også er ved at overhale.

Kørsel i trafiksanerede områder

Gågade

Gågader er normalt reserveret til gående. I gågader, hvor kørsel er tilladt, skal man udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for de gående.

Hvis der på gågaden færdes personer, der kan komme i farlig nærhed af køretøjet under dettes passage, må kørslen ikke fortsættes, før føreren har sikret sig, at disse

personer er opmærksomme på køretøjet og har givet plads til passage.

Kørsel i området må kun ske med meget lav hastighed (normalt under 15 km/t). Parkering må ikke ske udenfor afmærkede pladser.



Med undertavlen "Gågade" angives, at man krydser en gågade.



"Gågade" angiver et område, hvor særlige færdselsregler gælder. En vis kørsel kan tillades ved undertavle.



"Ophør af gågade". Kørende har ubetinget vigepligt ved udkørsel fra en gågade.

Opholds- og legeområde

Kørsel på et opholds- og legeområde må kun ske med hastigheder under 15 km/t.

De kørende skal udvise agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for de gående. Hvor kørendes færdselsretning skærer gåendes, skal de kørende holde tilbage for de gående. Når der på vejen op-

holder sig eller leger personer, der kan komme i farlig nærhed af køretøjet, må kørslen ikke fortsættes, før føreren har sikret sig, at disse personer er opmærksomme på køretøjet og har givet plads for passage.

Parkering i opholds- og legeområder må ikke ske udenfor de særligt afmærkede pladser.



"Opholds- og legeområde" angiver, at kørende færdsel er underordnet i forhold til gående og legende børn.



"Ophør af opholds- og legeområde". Kørende har ubetinget vigepligt ved udkørsel fra et opholds- og legeområde.

Område med fartdæmpning

Se efter bump og andre fartdæmpende foranstaltninger.

Kør højst den angivne hastighed i "områder med fartdæmpning" og nedsæt eventuelt hastigheden yderligere under passage af de fartdæmpende foranstaltninger.

De fartdæmpende foranstaltninger kan have form af bump og/eller forskellige hindringer på kørebanen.



"Område med fartdæmpning" angiver, at kørebanen er indrettet således, at den ikke er egnet til kørsel med højere hastighed end den angivne.



"Ophør af område med fartdæmpning".



"Rumlestriber" er smalle og støjfremkaldende striber på tværs af kørselsretningen, der angiver, at der skal udvises særlig agtpågivenhed.



Kvadratiske felter på tværs af vejen angiver "bump".

Fremkørsel mod kryds

Du skal køre frem med så lav hastighed, at der bliver tid til at orientere sig om færdselsreguleringen, vigepligtsforholdene og færdslen i krydset.

Vejkryds kan deles op i 3 slags kryds: X-kryds, T-kryds og Y-kryds.

Placering

På veje med to eller flere vognbaner til færdsel i samme retning, men uden vognbanepile skal du placere dig i vognbanen længst til højre før højresving, i vognbanen længst til venstre før venstresving og i den vognbane, der passer bedst før ligeudkørsel i krydset.

På veje uden markerede vognbaner skal du placere dig så langt til højre på kørebanen som muligt før højresving og ude ved midten af kørebanen før venstresving.

På ensrettede veje skal du placere dig helt ovre i venstre side af kørebanen før venstresving.



Vognbaner ved kryds. Tavlen angiver de kørselsretninger i krydset, de enkelte vognbaner er beregnet for. Der kan på tavlen vises afmærkning på kørebanen, rabatter og lignende.



Her kan du i god tid se hvilken vognbane, du kan vælge, på de blå færdselstavler.



Ophængt pilafmærkning. Tavlerne angiver de kørselsretninger i krydset, som vognbanen under en tavle er beregnet for.

Kryds med vigepligt

Du skal køre langsomt frem mod krydset for at vise, at du vil overholde din vigepligt.

Du skal holde tilbage for gående, der er på vej over kørebanen, uanset om der er fodgængerfelt eller ej.

Du skal standse før vigepligtstavle, hjåjtænder, stoplinie, fodgængerfelt eller skæringen med den tværgående vej, hvis der er tværkørende færdsel, eller hvis det er nødvendigt for, at du kan orientere dig tilstrækkeligt om færdslen.

Er oversigtsforholdene gode, og der er fri bane, fortsætter du langsomt gennem krydset uden at standse helt op. Du skal altid stoppe helt op før stoplinien uanset oversigtsforholdene, hvis det tilkendegives ved tavle, signal eller lignende.

Du skal sikre dig nødvendigt udsyn til begge sider på den tværgående vej, ved eventuelt at køre et lille stykke frem over fodgængerfelt, hjåjtænder eller stoplinie.



Her har du ubetinget vigepligt og skal stoppe helt op før stoplinien.

Kryds med signalregulering

Du skal standse før fodgængerfelt eller stoplinie, hvis signalet viser rødt. Du skal orientere dig i bakspejlet og være parat til at standse, hvis lyssignalet har vist grønt længe under fremkørsel mod krydset.

Du skal standse for gult lys, medmindre en opbremsning giver fare for påkørsel bagfra, eller standsning ikke kan ske før fodgængerfelt eller stoplinie.

Der skal standses for gående på vej over kørebanen, selv om de går over for rødt lys. Du må ikke køre ind i krydset for grønt lys, hvis færdselsforholdene ikke gør det muligt at nå ud af krydset, før signalet skifter til grønt for den tværgående færdsel.



Du skal normalt stoppe for gult lys, hvis du kan nå det, inden stoplinien.

Kryds med dårlig oversigt, hvor sidevejene har vigepligt

Du skal køre frem mod krydset med passende lav hastighed, således at du kan nå at bremse for trafikanter, der ikke overholder deres vigepligt.

Forpligtelser ved ubetinget vigepligt

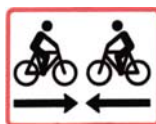
- Du skal i god tid ned-sætte hastigheden eller standse for at vise, at du vil overholde din vigepligt.
- Du skal holde tilbage for kørende fra højre og venstre side.
- Kørslen må først fortsættes, når det kan ske uden fare eller ulempe for tværkørende færdsel. Det vil sige, du må ikke tvinge tværkørende til at ændre hastighed, retning eller placering.

Forpligtelser ved højre vigepligt

- Du skal i god tid ned-sætte hastigheden eller standse for at vise, at du vil overholde din vigepligt.
- Du skal holde tilbage for kørende fra højre og se efter om kørende fra venstre overholder deres vigepligt.
- Kørslen må først fortsættes, når det kan ske uden fare eller ulempe for kørende fra højre side.



"Forvarsling for stop" anvendes i forbindelse med Stop-tavlen.



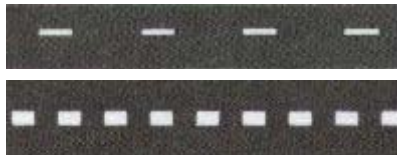
"Dobbeltrettet cykelsti" angiver, at der på den tværgående vej er cykelsti, hvor færdsel i begge retninger er tilladt.



Her er der ubetinget vigepligt.



Du har højrevigepligt, på steder hvor to færdselsretninger krydser hinanden, hvis der ikke er ubetinget vigepligt, vognbaneskiift eller sammenfletning for nogle af parterne.



"Vognbanelinie" og bred "Punkteret kantlinie" foran kryds angiver, at det endnu er tilladt at skifte vognbane.



"Spærrelinie" og bred "Ubrudt kantlinie" foran kryds angiver, at det ikke længere er tilladt at skifte vognbane. "Bred kantlinie" afgrænser desuden svingbaner fra ligeudbaner.



"Vognbanepile" angiver, at vognbanen skal benyttes til kørsel i den eller de retninger, som pilene viser. Er en vognbanepil placeret i tæt tilknytning til U i "BUS", gælder pilen kun for busser.



"Dobbelt vognbanepil" gælder for to kryds, der følger efter hinanden.



"Vognbanepil med svingningsforbud" ad første sidevej.



"Trekantsymbol" angiver, at man har ubetinget vigepligt i det følgende vejkryds.



"Stop" angiver, at man har stoppligt og ubetinget vigepligt i det følgende kryds.

Du har altid ubetinget vigepligt følgende steder, også selvom der ikke er hjåntænder eller vigepligtstavler:

- Udkørsel fra et område uden for vejen (parkeringsplads, ejendom, grundstykke, tankstation eller lignende).
- Udkørsel fra en tydelig underordnet vej (grusvej, skovvej, markvej, sti eller lignende).
- Udkørsel fra gågade eller opholds- og legeområde.
- Udkørsel fra en vej, der sker over fortovej eller cykelsti.
- Udkørsel fra en vej, der er hævet over den tværgående vejs niveau og eventuelt brostensbelagt eller indsnævret før udkørslen.



Udkørsel fra grusvej



Udkørsel over fortovej



"Fodgængerfelt" skal man så vidt muligt undgå at standse i.



Man skal stoppe før "Stoplinie", hvis der er stop-tavle, rødt signallys eller andet stop-tegn.



Farligt vejkræds angiver, at den krydsende færdsel har ubetinget vigepligt og dårlige oversigtsforhold. Du skal derfor køre med en passende lav hastighed og med skærpet opmærksomhed mod færdslen i krydset. Tavlen kan vises med kun én sidevej.



Man skal køre med en passende lav hastighed og med skærpet opmærksomhed mod færdslen i krydset. Tavlen kan vises med kun én sidevej.



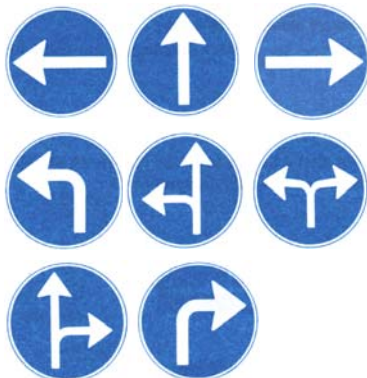
"Lyssignal" advarer om signalregulering forude.



"Hovedvej" angiver, at den krydsende færdsel har ubetinget vigepligt, medmindre andet fremgår af afmærkningen på hovedvejen.



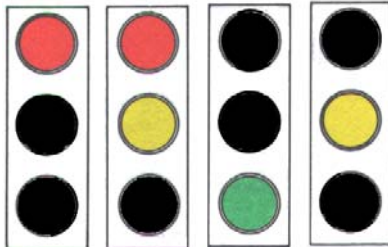
"Hovedvej ophører".



"Påbudt kørselsretning" angiver, i hvilken retning man skal køre.



"Venstresving henholdsvis højresving forbudt".

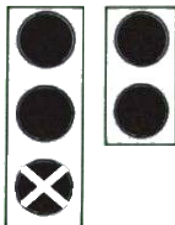


Rødt lys betyder, at man skal stoppe ved stoplinie eller i sikker afstand fra krydset, hvis der ikke er en stoplinie.

Rødt og gult lys samtidig betyder ligeledes stop, men angiver desuden, at signalet snart skifter til grønt.

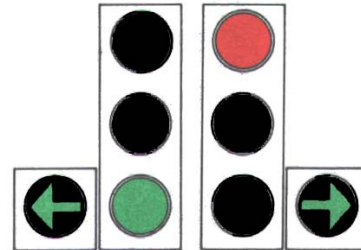
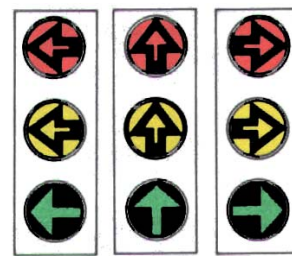
Grønt lys betyder kø, hvis vejen er fri. Fremkørsel for grønt lys er dog ikke tilladt, hvis færdslen forhindrer, at man kan komme helt over krydset og dermed spærrer for den tværgående færdsel, når signalet skifter.

Gult lys betyder stop, og angiver desuden, at signalet snart skifter til rødt. Man skal ikke standse, når signalet skifter fra grønt til gult, hvis man er nået så langt frem, at standsning kan medføre fare.



Repetitionssignal er et lyssignal uden grønt lys, altså kun med rødt og gult lys (se diagram). Repetitionssignalet opsættes undertiden i bunden af venstre hjørne i vejkræds. Signalet angiver for venstresvingende, der holder midt i krydset, hvornår lyset for de modkørende skifter fra forlænget grønt til gult og rødt.

Repetitionssignalet opsættes undertiden i bunden af venstre hjørne i vejkræds. Signalet angiver for venstresvingende, der holder midt i krydset, hvornår lyset for de modkørende skifter fra forlænget grønt til gult og rødt.



Pilesignaler. Rød, gul eller grøn pil gælder for kørende, der vil i den retning pilen viser.



Du skal rette dig efter lyssignaler før eventuel afmærkning om ubetinget vigepligt. Hvis signallyset i et kryds ikke fungerer, skal man rette sig efter afmærkning om ubetinget vigepligt eller, hvis en sådan ikke findes, efter reglen om højrevigepligt.

"Pilevejvisere" og "Frakørselsvej-viser" angiver vej til geografisk mål samt til havne, lufthavne, seværdigheder, serviceanlæg og lign.

"Tabelvejviser" angiver afstand til vejisningsmålet samt rutenummer og andre oplysninger.

Portalorienteringstavle.

Diagramorienteringstavler.

13	26
Ålborg	76
Løgstør	64
Skive	27

Vognbaneorienterings-tavler.

Tabelorienterings-tavler.

"Afstandstave" angiver rutenummer og afstande til lokaliteter.

Kørsel gennem kryds

Risikoforhold og faremuligheder

- Pas på tendens til blot at følge efter den forankørende og dermed undlade selv at orientere sig grundigt.
- Vær opmærksom på, at kørende fra højre og venstre side i krydset ikke altid overholder deres vigepligt eller respekterer signallyset.
- Pas på krydsende fodgængere ved udkørsel af krydset.
- Pas på kørende fra højre eller venstre side i krydset med særlige orienteringsvanskeligheder (børn og ældre på cykel samt alle tohjulede i dårligt vejr).
- Pas på fejlbedømmelse af hastigheden hos kørende fra højre og venstre side i krydset og afstanden til dem.
- Pas på køretøjer
 1. med særlige fartegenskaber, der kan være uventet længe om at passere krydset.
 2. med fartegenskaber, der let undervurderes (motorcykler, knallerter og racercykler).
 3. der fylder mindre i billedet og derfor let overses, når de er sammen med større køretøjer.



Pas på cyklister fra både højre og venstre side. Du krydser en dobbeltrettet cykelsti.



Pas på modkørende, der svinger til venstre uden at holde tilbage.

Ligeudkørsel i kryds

Kryds med dårlig oversigt og vigepligt:

- Orienter dig flere gange til begge sider i krydset efter standsning ved skæringen med den tværgående vej, ved højtænder, stoplinie eller dér, hvor udsynet er tilstrækkeligt.
- Bedøm, om et ophold i færdslen er stort nok til at køre helt over krydset eller til eventuel ventepads i gennembrudt midterrabat uden at tvinge de kørende, som man skal holde tilbage for, til at ændre hastighed eller placering.
- Se efter, om de kørende fra venstre overholder deres vigepligt i kryds med højrevigepligt.
- Bedøm, om modkørende færdsel eller forankørende cyklister og knallertkørere, der vil svinge til venstre, holder tilbage.
- Se efter gående, der eventuelt træder ud på kørebanen ved krydsets modsatte hjørner.
- Orienter dig om fri bane fremad i øvrigt før ligeudkørsel over krydset.

Kryds med dårlig oversigt, hvor færdslen fra sidevejen har vigepligt:

- Bedøm, om de kørende fra venstre eller højre side overholder deres vigepligt.
- Bedøm, om modkørende færdsel eller forankørende cyklister og knallertkørere, der vil svinge til venstre, holder tilbage.
- Se efter gående, der eventuelt træder ud på kørebanen ved krydsets modsatte hjørner.
- Orienter dig om fri bane fremad i øvrigt før ligeudkørsel over krydset.



Her skal hastigheden ned på 20 km/t.

Kryds med signalregulering

- Hold øje med signallyset og eventuelle pile-signaler efter standsning for rødt lys.
- Undlad at fastholde blikket alene på signallyset før fremkørsel for grønt, men orienter dig også om færdslen i krydset, især gående, der endnu er på vej over kørebanen eller måske vil over, selv om det er for sent, eller kørende på tværs, der fortsætter over krydset i sidste øjeblik.
- Se efter modkørende, der er særlig tilbøjelige til at svinge til venstre uden at holde tilbage i signalregulerede kryds.



Vær særlig opmærksom på lyssignalet.



Tavlen viser, at du har ubetinget vigepligt.

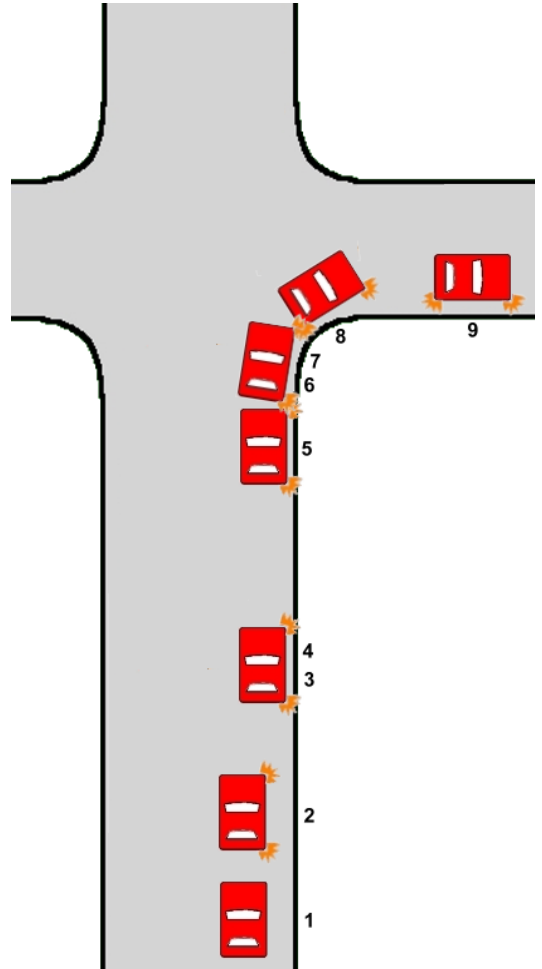
Kendskab til ulykker

- Der sker mange ulykker med unge bilister under ligeudkørsel i kryds.
- Modparterne er, uanset vigepligtsforholdene, først og fremmest bilister, men også tohjulede trafikanter fra højre, hvoraf en stor del svinger til venstre.
- Modparterne er næsten lige så ofte kørende fra venstre samt modkørende, der svinger til venstre uden at holde tilbage.
- Andre modparter er gående på vej over kørebanen både før og efter krydset.

Højresving i kryds

Du skal

1. orientere dig bagud til højre efter cyklister og knallertkørere ved hjælp af spejlene og ved hoveddrejning (bl.a. skal de blinde vinkler kontrolleres),
2. give tegn til højre i passende afstand fra krydset, dog aldrig før sidste sidevej på højre side inden krydset, hvor du skal svinge,
3. placere dig i vognbanen længst til højre eller i korrekt vognbane i øvrigt, når det kan ske uden fare eller unødigt ulempe for trafik i samme retning. Du skal køre tæt på højre kantsten eller kantlinie for så vidt muligt at hindre cyklister og knallertkørere i at køre frem på højre side af bilen,
4. tilpasse hastigheden til oversigts- og vigepligtsforholdene og svingets skarphed i øvrigt,
5. holde tilbage for gående, der krydser den kørebane, der svinges fra, eller som er på vej ud i fodgængerfelt,
6. overholde eventuel vigepligt. Har du ubetinget vigepligt, skal du orientere dig flere gange til begge sider i krydset og først svinge, når det kan ske uden at tvinge de kørende fra venstre eller højre til at nedsætte hastigheden eller ændre placering,
7. holde tilbage for bagfrakommende (og forfrakommende ved dobbeltrettet cykelsti) cyklister og knallertkørere, der skal fortsætte ligeud i krydset,
8. holde tilbage for gående, der krydser den kørebane, der svinges ind på, eller som er på vej ud i fodgængerfelt og
9. ophøre med tegngivning efter højresvingets afslutning og herefter tilpasse hastigheden efter færdslen i den ny retning.



Kryds med signalregulering

Se efter signallyset og eventuelle pilsignaler efter standsning for rødt.

Undlad at koncentrere dig alene om signallyset ved fremkørsel for grønt men se også efter færdslen i krydset, især gående, der endnu er på vej over kørebanen, selvom de har fået rødt lys.

Modkørende i signalregulerede kryds er ofte tilbøjelige til at svinge til venstre uden at holde tilbage. Bedøm om cyklister og knallertkørere standser for rødt cyklistsignal på cykelsti, før højresvinget udføres for grønt lys eller grøn højrepil.



Vær opmærksom på om bagfrakommende cyklister og knallertkørere fortsætter ligeud trods grøn højrepil.



Pas på modkørende cyklister og knallertkørere på dobbeltrettet cykelsti.



Hvis du skal til højre i lyskrydset, må du først blinke ud for den første sidevej.



Her skal du trække helt ind til kantstenen og lukke af for bagfrakommende cyklister.



Husk også at tilpasse hastigheden til vejgrebet.

Kendskab til ulykker

- Modparterne er først og fremmest kørende bagfra, især cyklister og knallertkørere, der kører frem på højre side af bilen.
- Modparterne fra venstre side i krydset er især bilister, men også ofte cyklister og knallertkørere.
- Andre modparter er gående, der krydser den kørebane, man svinger til højre ind på.

Risikoforhold og faremuligheder



Pas på for høj hastighed før og under højresvinget, så orienteringen bliver mangelfuld eller svinget for stort med fare for at komme over i modkørendes vognbane.



Pas på tendens til blot at følge efter forankørende, der svinger til højre, uden selv at orientere sig tilstrækkeligt.

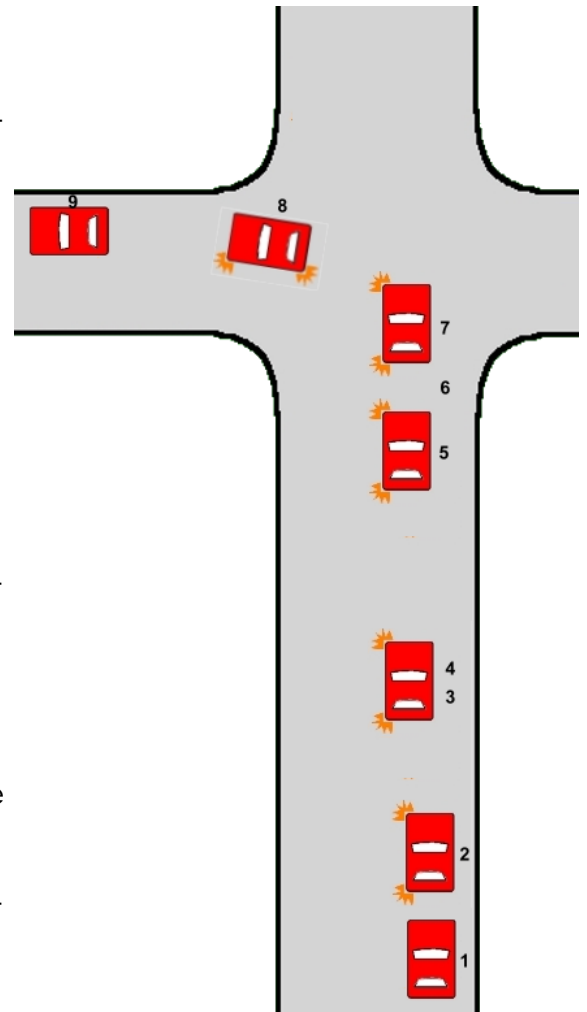


Pas på gående ved udkørsel af krydset.

Venstresving i kryds

Når du skal til venstre i et kryds, skal du:

1. orientere dig om bagfrakommende færdsel på venstre side af bilen,
2. give tegn til venstre i passende afstand fra krydset, dog aldrig før sidste sidevej på venstre side inden krydset, hvor du skal svinge,
3. placere dig ud til vejens midte eller i korrekt vognbane i øvrigt (er der svingbaner, følger du dem), når det kan ske uden fare eller unødigt ulempe for trafik i samme retning,
4. tilpasse hastigheden til oversigts- og vigepligtsforholdene og svingets skarphed i øvrigt,
5. holde tilbage for gående, der krydser den kørebane, der svinges fra, eller som er på vej ud i fodgængerfelt,
6. overholde eventuel vigepligt. Har du ubetinget vigepligt, skal du orientere dig flere gange til begge sider i krydset og først svinge, når det kan ske uden at tvinge de kørende fra højre eller venstre side til at nedsætte hastigheden eller ændre placering,
7. holde tilbage for modkørende, så du ikke er til fare eller ulempe for dem. Undlad at dreje forhjulene mod venstre før svingningen påbegyndes. Ved dobbeltrettet cykelsti skal du også holde tilbage for bagfrakommende cyklister og knallerter,
8. holde tilbage for gående, der krydser den kørebane, der svinges ind på, eller som er på vej ud i fodgængerfelt og
9. ophøre med tegngivning efter venstresvingets afslutning og herefter tilpasse hastigheden efter færdslen i den ny retning.



Her skal du placere dig i venstresvingbanen, efter at du har orienteret dig bagud og givet tegn med venstre blink-



Du skal vente med at fuldføre venstresvinget fra midten af krydset, hvis udsynet er dækket af modkørende, der ligeledes skal svinge til venstre.



Du skal placere dig i højre side af den kørebane, du svinger ind på. Hvis der er flere vognbaner i samme retning, placerer du dig normalt i den højre vognbane eller i den bane, der er mest hensigtsmæssig under hensyn til den øvrige færdsel og din fortsatte kørsel.

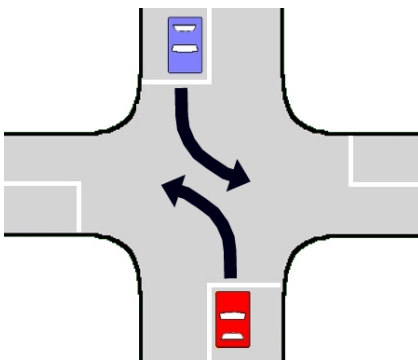
Skarpt/fladt venstresving

Når man skal svinge til venstre i et kryds, skal man holde tilbage for modkørende, der skal ligeud, og modkørende, der skal svinge til højre (samme vej som os).

Men hvordan skal vi placere os i forhold til modkørende, der også skal svinge til venstre, og hvor langt frem skal vi køre?

Venstresving kan deles op i et skarpt eller fladt sving.

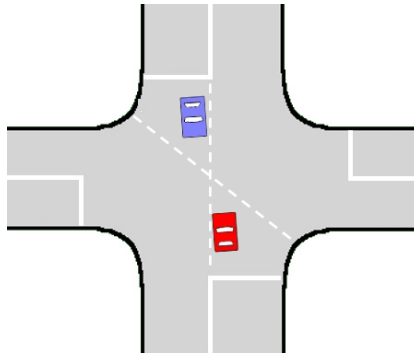
Fladt venstresving



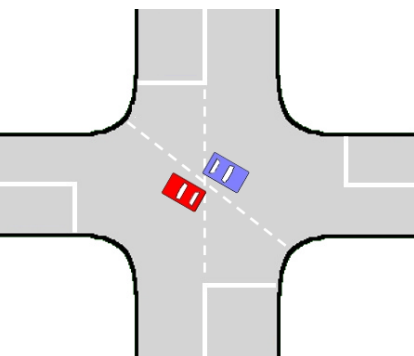
Ved det flade sving krydser man ikke de modkørendes (som også skal til venstre) retning. Hvis der ikke er afmærkede vognbaner, laver man normalt det flade sving.

Hvis der er frit, så svinger man til venstre med det samme, som vist ovenover. Hvis der er modkørende, man skal holde tilbage for, hvordan skal man så placere sig ude i krydset, hvis der ikke er afmærkede baner?

Man kører lidt ud i krydset uden at krydse vejens midte. Man skal ikke køre for langt frem i krydset, fordi de modkørende, der også skal til venstre, skal kunne svinge i den samme bue.

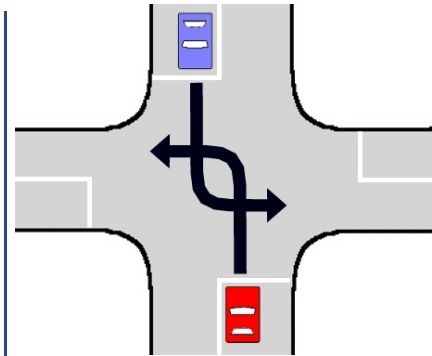


Når der er frit, kan de så svinge uden at krydse hinandens retninger.



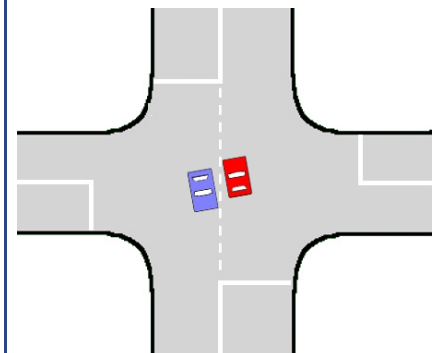
Skarpt venstresving

Ved det skarpe sving krydser man de modkørendes (som også skal til venstre) retning. Man laver dette sving, hvis afmærkede baner på kørebanen viser, at man skal lave det eller hvis konstruktionen af krydset umuliggør et fladt



venstresving. Det skarpe sving har den ulempe, at der let opstår trafikpropper, hvis der er mange biler, der skal svinge til venstre.

Hvis der kun er få, der skal svinge til venstre, har de til gengæld et godt udsyn, når de holder ude i krydset og venter på, at der bliver frit for modkørende, der skal ligeud og modkørende, der skal til venstre.





Din placering eller kørselsretning frem mod krydsets midte skal vise, hvordan du vil køre forbi en modkørende, der også vil svinge til venstre (fladt/skarpt venstresving).



Du skal holde tilbage for gående, der er på vej over den kørebane, man svinger ind på, eller som er på vej ud i fodgængerfelt, også selv om de går over for rødt lys.

Lyskryds med mange modkørende

Når man holder ude i et lyskryds, og der bliver ved med at komme modkørende, så må man vente med at køre, indtil de modkørende får gult eller rødt lys.

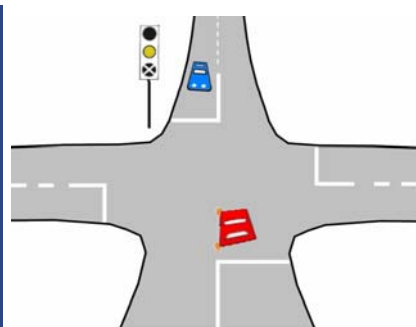
Almindeligt lyskryds



Du holder ude i lyskrydset og lyssignalet er lige skiftet til gult. Hvis den modkørende stopper for gult lys, f.eks. tydeligt nedsætter hastigheden, så kan du fuldføre dit venstresving.

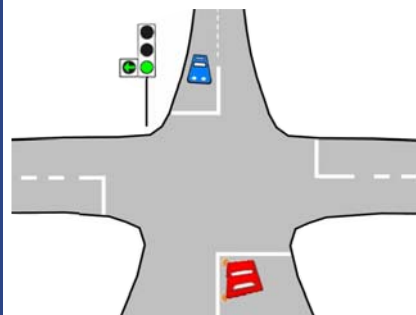
Kryds med repetitions-signal

Du holder ude i lyskrydset, og repetitionssignalet er lige skiftet til gult. Repetitionssignalet viser, hvad de modkørende har, dvs. de modkørende har fået gult



lys. Hvis den modkørende stopper for gult lys, kan du fuldføre dit venstresving.

Kryds med pilesignaler



Her er der lige kommet en grøn pil til venstre. Så har den modkørende rødt lys, så du kan svinge til venstre, hvis han ikke kører over for rødt lys.



I krydset ovenover er der rødt lys og grøn pil til venstre. Så kan du svinge til venstre uden at holde tilbage for nogen.

Kryds med signalregulering



Du skal bedømme, om den modkørende stopper for gult lys og i øvrigt sikre dig, at krydset er frit.



Se efter signallyset og eventuelle pilesignaler efter standsning for rødt.



Undlad at koncentrere dig alene om signallyset ved fremkørsel for grønt, men også om færdslen i krydset, især gående, der endnu er på vej over kørebanen, samt modkørende, som man skal holde tilbage for.



Pas på ikke at overse repetitionssignalet, når du holder midt ude i krydset. Da de modkørende har gult lys (ses på repetitionssignalet), skal du se efter om de stopper, før du kører frem.

Kryds med højrevigepligt



Når du skal til venstre i et kryds med højre vigepligt, skal du holde tilbage for kørende fra højre side og modkørende og se efter, om kørende fra venstre overholder deres vigepligt.



Her er der højrevigepligt. Du skal holde tilbage for kørende fra højre side og ikke regne med, at kørende fra venstre holder tilbage for dig.

Tværgående har ubetinget vigepligt



Her skal du køre langsomt frem til krydsets midte og afvente et tilstrækkeligt stort ophold i den modkørende færdsel før fuldførelsen af venstresvinget.

Kryds med ubetinget vigepligt



Du skal holde tilbage for kørende fra højre og venstre side og modkørende, inden du svinger til venstre.

Risikoforhold og faremuligheder



Pas på tendens til fejlagtigt at opfatte grønt lys som fri bane til venstresving og dermed overse modkørende.



Bliv ikke utålmodig, fordi der hele tiden er modkørende, du skal holde tilbage for.



For høj hastighed før og under venstresvinget, gør orienteringen mangelfuld og styringen usikker. Her må du først svinge til venstre ved den anden sidevej.

Kendskab til ulykker

- Der sker mange ulykker med unge bilister under venstresving i kryds.
- Modparterne er først og fremmest modkørende (især bilister og tohjulede trafikanter), som den venstresvingende ikke holder tilbage for.
- Andre modparter er kørende fra venstre side i krydset, især bilister, men også tohjulede trafikanter samt bagfrakommende på venstre side af bilen.
- Modparter er i øvrigt kørende fra højre side i krydset og gående, der krydser den kørebane, man svinger til venstre ind på.

Rundkørsel

Fremkørsel mod rundkørsel

Du skal køre frem med passende lav hastighed, så der er tid til at orientere sig om færdselsreguleringen.



Hvis rundkørslen forlades ad første sidevej, skal du placere dig længst til højre, når det kan ske uden fare eller unødigt ulempe for cyklister og knallertkørere. Du skal køre tæt på højre kantsten eller kantlinie for, så vidt muligt, at hindre cyklister og knallertkørere i at køre frem på højre side af bilen.

Hvis rundkørslen skal forlades ad sidste sidevej, placerer du dig ude ved midten af kørebanelen, og der gives tegn med venstre blinklys, hvis det er hensigtsmæssigt for at vejlede andre. På veje med flere vognbaner til færdsel i samme retning,

men uden vognbanepile, skal du placere dig i vognbanen længst til venstre. I øvrigt placerer du dig i eventuelt anvist vognbane efter kørselsmålet, eller vælger den vognbane, som er mest hensigtsmæssig.

Du skal holde tilbage for gående og overholde vigepligten, før du kører ind i rundkørslen. I lysregulerede rundkørsler respekteres signallyset.

Vognbaneskift ved kørsel frem mod eller kørsel inden i rundkørslen, skal ske uden fare eller unødigt ulempe for andre.

Udkørsel

Inden du kører ud af rundkørslen, skal du se efter cyklister og knallertkørere og holde tilbage for dem. Hold også tilbage for gående, der krydser kørebanelen ved udkørslen, eller som er på vej ud i et fodgængerfelt.

Udkørsel ad første sidevej

Du skal blive i rundkørselens højre vognbane og køre så tæt på kørebanelkanten som muligt samt

fortsætte tegngivningen til højresving.

Udkørsel ad sidste sidevej

Du skal placere dig i rundkørselens venstre vognbane og eventuelt give tegn med venstre blinklys til vejledning for andre.

Skift til rundkørselens højre vognbane og giv tegn til højre ud for sidevejen før den, du vil køre ud ad.

Udkørsel mellem første og sidste sidevej

Her vælger du den vognbane, der er mest hensigtsmæssig efter færdselsforholdene og kørselsmålet. Senest ud for sidevejen før den du vil køre ud ad, skal du skifte til rundkørselens højre vognbane. Midt ud for sidevejen før den du vil køre ud ad, giver du tegn til højre.



Pas på for høj hastighed ved fremkørsel mod rundkørslen, for så bliver orienteringen mangelfuld, vigepligten kan vanskeligt overholdes, og placeringen bliver dårlig.



"Rundkørsel" advarer om rundkørsel forude.



"Påbudt kørselsretning til højre" (D 11) angiver, at færdslen er ensrettet i rundkørslen.



"Påbudt kørselsretning i rundkørsel" (D 12) opsættes umiddelbart før en rundkørsel, hvor der ikke er plads til færdselstavler på midterøen.

Kendskab til ulykker

- Den almindeligste type ulykker med biler i rundkørsler er eneulykker, hvor bilen mister herredømmet over bilen og påkører midterrabatten.
- Der sker desuden en del ulykker ved indkørsel i rundkørsler, hvor biler ikke holder tilbage for cyklister og knallertkørere.
- Andre modparter er fodgængere, der krydser kørebanen ved udkørsel fra rundkørslen.

Motorvej



Motorvej, angiver motorvejens begyndelse.



Motorvej ophører normalt kun ved selve motorvejens ophør og ikke ved frakørsler.

Kørsel på motorvej samt til- og frakørselsveje må kun ske med motorkøretøjer, der lovligt kan køre mindst 40 km/t. Vending, bakning, standsning og parkering er ikke tilladt på motorvej, på til- og frakørsler samt i rabatten på disse veje.

Indkørsel på motorvej må kun ske ad tilkørselsbaner eller ved motorvejens begyndelse. Udkørsel fra motorvej må kun ske ad frakørselsbaner eller ved motorvejens afslutning.

Standning ved nødtelefon er kun tilladt, hvis man skal tilkalde hjælp, og standsningen skal så vidt muligt ske uden for kørebanen. På motorvej med tre eller flere vognbaner i samme retning må

vogntog (bil + påhængskøretøj) længere end 7 m kun køre i én af de to vognbaner længst til højre, medmindre man skal forberede et venstresving i forbindelse med motorvejens ophør.

Slæbning på motorvej er forbudt. Dette skal ske med godkendt redningskøretøj.

Den højst tilladte hastighed på motorvej samt til- og frakørselsveje er for:

Personbiler	130 km/t.
Varebiler	130 km/t.
Motorcykler	130 km/t.
Busser	80 km/t.
Lastbiler	80 km/t.
Biler m. påhæng	80 km/t.

Tilkørselsbane med sammenfletning

På tilkørselsbanen skal du tilpasse din hastighed til de kørendes hastighed i den nærmeste vognbane på motorvejen, hvilket normalt vil medføre, at du skal accelerere hurtigt op i hastighed.

Du skal orientere dig om tilkørselsforholdene, herunder andre kørendes ha-

stighed og placering.

I god tid orienterer du dig bagud til venstre (i spejlene og over skulderen) og kører ind på motorvejen, når det kan ske uden fare eller unødigt ulempe.

Du skal give tegn til indfletning med venstre blinklys og ophøre med tegngivningen, når du er kommet ind på motorvejen.

Hvis indfletning ikke kan gennemføres, uden at du er til fare eller unødigt ulempe, skal du standse op med så lang, fri tilkørselsbane forude som muligt og derefter afvente mulighed for indfletning.



"Sammenfletning" angiver, at man skal køre efter reglen om sammenfletning.



Du skal flette ind på motorvejen, når den stiplede linie ophører.

Kombineret til- og frakørselsbane

På en kombineret til- og frakørselsbane skal du køre efter reglen for vognbaneskift, medmindre den punkterede kantlinie oplyses.

Du skal tilpasse hastigheden til de kørendes hastighed i den nærmeste vognbane på motorvejen, hvilket normalt vil medføre, at du skal accelerere hurtigt op i hastighed.

Du skal orientere dig om tilkørselsforholdene, herunder andre kørendes hastighed og placering. I god tid skal du orientere dig bagud til venstre (i spejlene og over skulderen) og skifte vognbane, når det kan ske uden fare eller unødigt ulempe.

Du skal give tegn med blinklyset ved tilkørselsbanens begyndelse. Vær opmærksom på kørende på motorvejen, der giver tegn til udkørsel.

Hvis indkørslen ikke kan gennemføres uden at være til fare eller unødigt ulempe, skal du advare bagvedkørende med stoplyset og standse med så lang fri tilkørselsbane forude som muligt. Herefter afventer du mulighed for indkørsel på motorvejen.



Reglen for vognbaneskift gælder, når du skal ind på motorvejen, hvis den punkterede kantlinie er ført helt igennem uden afbrydelse.

Tilkørselsbane med vigepligt

Du skal i god tid orientere dig om tilkørselsforholdene.

Se efter bagfrakommen i den nærmeste vognbane på motorvejen og bedøm, om du kan køre ind uden at være til fare eller ulempe. Der skal gives tegn til indkørsel med venstre blinklys.

Er det ikke muligt at køre ind på motorvejen uden at tvinge de kørende på motorvejen til at ændre hastighed eller placering, standser du tidligt på tilkørselsbanen og afventer et nyt ophold i trafikken.



Når der er hjåntænder eller den trekantede tavle "Ubetinget vigepligt", har du ubetinget vigepligt.

Kørsel på selve motorvejen

Du skal placere dig midt i den højre vognbane og kun skifte vognbane til venstre for at overhale, for at give plads til at andre kan køre ind på motorvejen eller for at følge motorvejen til venstre, når den deler sig.

Du skal holde dig orienteret om vej- og færdselsforholdene langt forude og bagude.

Ved om nødvendigt at accelerere, nedsætte hastigheden eller skifte vognbane, skal du hjælpe de kørende på tilkørselsbaner med at komme ind

på motorvejen. Når du skifter vognbane på motorvej eller ændrer placering til siden, skal du altid give tegn med blinklyset, inden du påbegynder vognbaneskiftet.

På grund af de høje hastigheder bør vognbaneskift og andre manøvrer ske med betydelig større sikkerhedsmargin end på almindelig vej.

Ved uventet kødannelse eller anden umiddelbar fare ved kørsel på en motorvej, skal du advare den bagvedkørende ved at blinke med havariblinklyset.



Her er der sammenfletning, og du skal hjælpe de kørende på tilkørselsbanen ind på motorvejen.



Her har kørende fra tilkørselsbanen ubetinget vigepligt. Du kan hjælpe ved at skifte til venstre vognbane.

Frakørsel

I god tid gives tegn til frakørsel med højre blinklys.

Du skal orientere dig grundigt om frakørselsforholdene, herunder frakørselsbanens længde. Undgå

så vidt muligt at nedsætte hastigheden på selve motorvejen, især hvis bagvedkørende er tæt på.



Frakørselsbanen benyttes fra dens begyndelse.



"Vognbaneforløb med sammenfletning" angiver ved reduktion af vognbaneantallet, at man skal køre efter reglen om sammenfletning.



"Vognbaneforløb med vognbaneskift" angiver ved reduktion af vognbaneantallet, at man skal køre efter reglen om vognbaneskift.



"Farligt vejkræds" angiver, at de kørende fra tilkørselsbanen undtagelsesvis har ubetinget vigepligt, men også vanskeligt ved at køre ind, bl.a. fordi tilkørselsbanen er kort. Tavlen vises ofte med tilslutning fra kun én side.

Tavlen vises ofte med tilslutning fra kun én side.



"Ubetinget vigepligt" angiver, at man undtagelsesvis har ubetinget vigepligt ved indkørsel på motorvejen



"Hastighedsangivelse for frakørsel" angiver den hastighed, hvormed et sving på en frakørselsvej under normale forhold kan gennemkøres.



"1000-m frakørselstavle" opsættes ved siden af kørebanelen eller ophænges over kørebanelens højre del 1000 m før frakørslen.

Tavlen angiver foroven frakørselsnummer efterfulgt af frakørselsnavn. Tavlen nedenunder viser den næste frakørselsnummer og navn samt afstanden til denne (13 km).

Diagramorienteringstavle for motorveje angiver rutenummer og vejvisningsmål for hver af forgreningsretninger, samt afstand fra tavlen til forgreningen.



"Forvarsling af vognbaneforløb" angiver vognbaneforløb og færdselsretning. For neden på tavlen angives afstand fra tavlen til frakørsel eller forgrening.



Her holder bagvedkørende på tilkørselsbanen for kort afstand. Pas også på bagfrakommende på motorvejen, som kan være skjult i blinde vinkler, eller som ikke viser tegn på at ville lette indkørslen.



Anviste vognbaner ophænges over kørebanelen ved frakørsler og forgreninger. Tavlen kan være forsynet med pile, der peger ned på den eller de vognbaner, anvisningen gælder for.

Risikoforhold

Almindelig tendens til orienterings- og manøvre fejl på grund af motorvejens særlige anlægspræg (større vejbredder, blødere sving og bakker, ingen bebyggelse langs vejen og næsten ubegrænset oversigt), herunder især:

- Undervurdering af egen og andres hastighed og overvurdering af afstande.
- For kort sikkerhedsafstand ved kørsel i tæt trafik og ved indhentning af forankørende.

- For kort orientering fremad og bagud i forhold til hastigheden.
- Overvurdering af bilens manøvre evne og undervurdering af kraftig sidevinds indflydelse på styringen.
- Træthed og nedsat opmærksomhed efter længere tids kørsel på motorvej.
- Fartblindhed ved kørsel på og især ved udkørsel fra motorvej.

Kendskab til ulykker

- Den almindeligste ulykkestype med bilister på motorveje samt på til- og frakørselsbaner til disse er eneulykker.
- Andre ulykker er især påkørsel bagfra eller påkørsel af forankørende.

Motortrafikvej

Kørsel på motortrafikvej må kun ske med motorkøretøjer, der lovligt kan køre mindst 40 km/t. Vending, bakning, standsning og parkering er ikke tilladt på motortrafikvej, på til- og frakørsler samt i rabatten på disse veje.

Den højst tilladte hastighed på motortrafikvej samt til- og frakørselsveje er 80 km/t, men kan dog lokalt hæves til 90 km/t ved skiltning. For bil med påhængskøretøj dog højst 70 km/t.

Slæbning på motortrafikvej er forbudt. Dette skal ske med godkendt redningskøretøj.



Der er mulighed for modkørende færdsel, idet der sjældent er midterrabat på motortrafikveje.



Der forekommer vejkryds, hvor både kørende og gående har lov til at krydse motortrafikvejen.



"Motortrafikvej begynder".



"Motortrafikvej ophører".

Kørsel ved siden af andre

Du må **ikke** skifte vognbane i tæt trafik, medmindre

- du skal svinge,
- du skal standse eller parkere, eller
- vognbanen er spærret på grund af holdende køretøjer, vejarbejde eller lignende.

Er færdslen tæt, og fremføres den i flere rækker med en hastighed, der bestemmes af de forankørende, er det tilladt at forbykøre højre om, hvilket så ikke regnes for en overhaling.

Undgå så vidt muligt at placere dig i de blinde

vinkler på køretøjer til højre eller venstre ved enten at køre længere frem eller holde lidt tilbage i egen vognbane. Undlad at køre ved siden af en motorcykel i én og samme vognbane.

Undgå at klemme cyklister og knallertkørere ved at holde en passende sideafstand, når du kører forbi dem. Vær også opmærksom på, at deres hastighed let undervurderes i tæt og langsom færdsel, og at de normalt overhaler indenom.

Se i øvrigt længst muligt fremad i egen vognbane ved kørsel i tæt trafik, og orientér dig ved hurtige

blik om afstanden til kørende ved siden af.



Du må kun skifte vognbane i tæt trafik, hvis det har et gyldigt formål. Formålet må ikke være at komme hurtigere frem.



"Cyklister" advarer om cyklister og førere af ikke-registreringspligtige knallerter

på kørebanen, f.eks. efter ophør af en cykelsti.



"Indsnævret vej" advarer om, at vejen indsnævres, og at man derfor må forudse vognbaneskift eller sammenfletning.



"Indsnævret vej" advarer om, at vejen indsnævres i venstre side, og at man derfor må forudse vognbaneskift eller sammenfletning.



"Indsnævret vej" advarer om, at vejen indsnævres i højre side, og at man derfor må

forudse vognbaneskift eller sammenfletning.



"Sidevind" advarer om vanskeligheder med at holde sin vognbane.



"Cykelsymbol" angiver, at cyklister og førere af ikke-registreringspligtige knallerter skal

benytte den pågældende del af vejen. Cykelsymbol i en

bane, der er afgrænset med ubrudt kantlinie, angiver, at banen er en cykelsti.



"Bussymbol" angiver, at banen benyttes af busser i rute. (Det anses ikke som overhaling, men som forbikørsel, at passere forbi køretøjer (f.eks. busser) i en særlig bane, der er forbeholdt disse køretøjer (f.eks. busbane)).

Risikoforhold

Pas på tendens til at se for længe direkte på de kørende til højre eller venstre, da dette gør kørslen usikker og orienteringen fremad og bagud dårlig.

Vær opmærksom på blinde vinklers placering og størrelse på køretøjer i vognbanen til højre eller venstre.



Der er begrænset udsyn og manøvre mulighed på grund af køretøjer til højre og venstre i tæt trafik.

Kendskab til ulykker

- Modparterne er især bilister, knallertkørere og cyklister, der uventet svinger til venstre ind foran bilen i et kryds.
- Andre modparter er især bilister, der fra

Standingsning og parkering

Ved standsning og parkering forstås enhver frivillig hensætning af et køretøj med eller uden fører.

Hensætning af køretøjet kortere end 3 minutter, samt af- eller påstigning og af- eller pålæsning af gods anses altid for standsning. Hensætning af køretøjet længere end 3 minutter anses for parkering.

Standingsning og parkering må ikke ske på et sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare eller ulempe for færdslen. I praksis tillades dog at man er lidt til ulempe, hvis det er nødvendigt.

Hvor parkeringspladser uden for tættere bebygget

område er anlagt i umiddelbar tilslutning til vejen, skal man så vidt muligt bruge parkeringspladsen i vejens højre side.

Ved parkering langs vej-kanten (med en almindelig bil uden påhængskøretøj) indenfor tættere bebygget

område og i lygtetændingstiden, behøver man kun at tænde parkeringslygten og baglygten mod vejens midte.

I de enkelte kommuner forekommer der særlige, lokale parkeringsbestemmelser.



Ved standsning eller parkering skal bilen anbringes i vejens længderetning ved kørebanens yderkant eller om muligt uden for denne.

Følgende steder er standsning og parkering forbudt:



Ved udkørsel før cykelsti eller nærmere end 5 m før.



På en jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel.



I eller ved et uoverskueligt vejsving.



På cykelsti, gangsti eller i almindelighed på fortov.



På en måde, så bilen dækker færdselstavler eller signaler.



På midterrabat, helleanlæg, spærreflade eller lignende.



I venstre side af vejen, bortset fra ensrettede veje og mindre befærdede veje.



Ud for ubrudt gul linie på kantsten eller ved kørebane-kant.



Færdselstavlen "Standsning forbudt" angiver, at standsning på kørebanelen er forbudt.



I veikryds eller nærmere end 10 m fra den tværgående kørebanes eller cykelstis nærmeste kant. Dette gælder ikke afmærkede båse.



Ved siden af spærrelinie, hvis afstanden mellem bilen og spærrelinien er mindre end 3 m, og der ikke er en punkteret linie til højre for spærrelinien.



Ved busstoppested på hele den gule kantstensafmærkning eller nærmere end 12 m på hver side af skiltet for busholdeplads.



På eller i nærheden af bakketop.



På afmærket plads for hyrevogne.



I krybespor.



Nærmere end 5 m fra en spærrelinies begyndelse ved veikryds.



På fodgængerfelt eller nærmere end 5 m foran feltet.

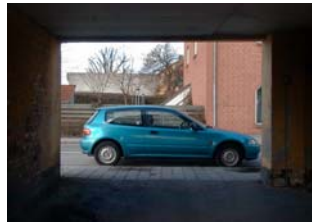


I viadukt, tunnel eller på motorvejsbro.

Følgende steder er parkering forbudt:



Hvor færdselstavlen "Parkering forbudt" angiver, at parkering på kørebanen er forbudt.



Ud for ind- og udkørsler til ejendom, eller hvis til- og fra-kørslen væsentligt vanskeliggøres.



Så tæt på et andet køretøj, at man ikke kan komme hen til det, eller det ikke kan køres væk fra stedet.



Ved siden af et andet køretøj, der holder i vejkannten, bortset fra tohjulet cykel, knallert eller motorcykel.



I gågade el. opholds- og legeområde, medmindre der er afmærkede parkeringsbåse.



Ud for punkteret, gul linie på kantsten eller ved kørebane kant.



På kørebanen på hovedveje udenfor tættere bebygget område.



Nærmere end 30 m før og efter en jernbaneoverkørsel.

Når du skal standse eller parkere

Under søgning efter parkeringsplads skal du stadig holde dig orienteret om den øvrige færdsel og ikke køre med alt for lav hastighed.

Bedøm om et ophold i færdslen er tilstrækkeligt stort til at parkere uden at være til fare eller unødigt ulempe, og om det i øvrigt er lovligt at parkere bilen på dette sted. Orienter dig bagud, i spejle og ved hoveddrejning, før nedsæt-

telse af hastigheden eller standsning, og giv i god tid tegn med stoplys og blinklys. Aktiver parkeringsbremsen, og sæt eventuelt bilen i gear, så den ikke triller væk. Holder du parkeret langs kantsten, ned ad bakke, kan du dreje forhjulene helt til højre, som ekstra sikring for, at den ikke triller. Holder du op ad bakke, så drej hjulene helt til venstre.

Sluk lyset, fjern tændingsnøglen og lås dørene for at sikre dig, at ingen uvedkommende stjæler bilen. Orienter dig grundigt om der er bagfrakommende, især cyklister, knallertkørere og gående, før du åbner bildøren. Således at du ikke er til fare eller unødigt ulempe for andre.



Indstil parkeringsskive eller køb parkeringsbillet, hvor det er påbudt.



"Ubrudt gul linie" på kantsten eller ved kørebane kant angiver, at standsning er forbudt.



"Punkteret gul linie" på kantsten eller ved kørebane kant angiver, at parkering er forbudt.



"Parkeringsbås" kan være afmærket med hvide, ubrudte linier eller markeret ved særlig belægning og angiver, at parkering kun må ske inden for én bås. Tekst eller symbol for bestemte køretøjer angiver, at båsen er forbeholdt disse køretøjer.



"Parkeringsymbol" angiver, at arealet er beregnet til parkering.



"Standsning forbudt" angiver, at standsning på kørebanen er forbudt i den side, hvor tavlen er opsat.



"Parkering forbudt" angiver, at parkering på kørebanen er forbudt i den side, hvor tavlen er opsat.



Angiver, at forbudet gælder både før og efter tavlen.



Angiver, at forbudet gælder efter tavlen.



Angiver, at forbudet gælder før tavlen.



Angiver, at standsning på rabat er forbudt.



Angiver, at parkering på rabat er forbudt.



Angiver, at parkering kun er tilladt i det anførte tidsrum.



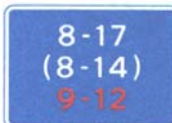
Angiver standsningsforbud.



Angiver parkeringsforbud.



Med undertavler gælder hovedtavlens angivelse kun i et vist antal timer eller minutter, på visse ugedage eller inden for visse klokkeslæt. Klokkeslæt anført med sort eller hvidt gælder for hverdage, klokkeslæt anført i parentes gælder for lørdage, og klokkeslæt anført med rødt gælder for søn- og helligdage.



"Parkering" angiver, at parkering er tilladt i den vejside eller på det areal, hvor tavlen er opsat. Parkeringsbegrænsning kan i øvrigt kun være oplyst på samme slags undertavler som ved parkeringsforbud, eller ved undertavle være forbeholdt bestemte slags køretøjer. Hvis undertavlen f.eks. er forsynet med symbolet for lastbil og med teksten "tilladt", gælder der dog ingen parkeringsbegrænsning for person- og varebiler. Hvis undertavlen er forsynet med symbolet for lastbil uden tekst, er det forbudt at parkere med person- og varebiler.



"Zonetavle" angiver et område, hvor parkeringsforbud eller parkeringsbegrænsning er gældende efter tavlens nærmere oplysning.



"Ophør af zone".



"Busholdeplads" og "Taxiholdplads"



angiver, at standsning og parkering er forbudt for almindelige biler.



"Farlig rabat" advarer mod kørsel ud i rabatten. Årsagen kan angives på undertavle.



"Hovedvej" angiver, at parkering på kørebanen er forbudt uden for tættere bebygget område.



"Hovedvej ophører".

Ulykker og risikoforhold



Pas på for høj hastighed under parkeringsmanøvrer og ret ikke al opmærksomheden mod at finde en parkeringsplads.

Kendskab til ulykker

- De fleste påkørsler af parkerede biler sker på 2-sporede veje i tættere bebygget område og meget ofte i mørke.
- Modparterne er oftest bilister, cyklister og knallertkørere.
- Der sker mange parkeringsuheld med materiel skade.



Vis hensyn og vær opmærksom på at især indkørsel til kantsten ofte virker overraskende på bagfra kommende, fordi de normalt forventer, at færdslen forude fortsætter i jævnt tempo.



Når du skal bakke ud fra en parkeringsplads, skal du både holde øje med, at du ikke kommer for tæt på bilerne ved siden af, men også holde øje med trafikanter bagved bilen.

Kørsel i mørke og i lygtetændingstiden i øvrigt

Lygtetændingstiden

- er tiden fra solnedgang til solopgang, eller i øvrigt
- når anvendelse af bilens lygter er påkrævet på grund af mørke, tåge, dis, regn eller lignende dårlige sigt- eller lysforhold, enten for at gøre bilen synlig for andre trafikanter, eller for at man selv kan se tilstrækkeligt.

Særligt kørelys må ikke anvendes ved kørsel i lygtetændingstiden.

Hastigheden skal tilpasses til de forringede orienteringsmuligheder i mørke, således at bilen kan standses inden for den oplyste strækning.

Kørebanelinjer og reflekterende kant- og baggrundsafmærkning bruges til orientering om vejens forløb. Eventuelle kantpæle har orange refleks i højre vejside og hvid refleks i venstre vejside.



Køretøjet skal kunne standses inden for den oplyste strækning. Kørebanelinjer og kantpæle bruges til orientering om vejens forløb.

Normalt brug af lyset

Nærlyset bruges som det normale overalt på belyste veje.

Fjernlyset bruges på uoplyste og ikke tilstrækkeligt oplyste veje, hvis

synslængden ikke er tilstrækkelig med nærlyset tændt ved den aktuelle hastighed, men kun såfremt andre trafikanter ikke blændes.

Positionslýset bruges kun ved standsning eller parkering. Eventuelle tågelygter bruges i tåge og under kraftig nedbør, hvis det kan ske uden fare eller ulempe for andre.

Ved signalgivning bruges lyssignal (blink med fjernlyset) i stedet for lyd-signal (horn), medmindre faren er overhængende.



Nærlyset skal oplyse vejen mindst 30 m frem.

Møde

Du kan bedømme modkørende køretøjers art og størrelse efter forlygternes antal og placering.

I en afstand af ca. 200-300 m fra modkørende bil eller motorcykel og ca. 100-150 m før en cykel eller knallert, skiftes fra fjernlys til nærlys. Umiddelbart



Her skal du nedsætte hastigheden til højst 40 km/t, blive i højre side på kørebanen og eventuelt blinke med fjernlyset, så den modkørende kan se dig.

delbart forinden nedsættes hastigheden til nærlysets rækkevidde, således at du kan nå at standse før enhver påregnelig hindring.

Ved møde med biler på smalle og helt mørke veje nedsættes hastigheden til højst 40 km/t, for at kunne nå at reagere i tide på mulige hindringer i vej-kanten.

Du kan modvirke blænding ved at undlade at se direkte i de modkørendes lys og i stedet se fremad langs højre vejkant efter mulige hindringer. Bliver du alligevel blændet, så du intet kan se, skal du standse. Umiddelbart inden du passerer den modkørende skiftes til fjernlys, hvis dette er lovligt.

Du skal skifte til nærlys i passende afstand fra tog, der kører langs vejen, hvis der er risiko for, at lokoføreren blændes af fjernlyset.

Kørsel foran eller efter andre

Ved indhentning af andet køretøj skiftes til nærlys, så fjernlyset ikke blænder den forankørende gennem spejle, men kun såfremt nærlyset giver tilstrækkeligt lys til fortsat sikker kørsel.

Du skal holde større afstand til den forankørende i mørke end i dagslys, fordi mulighederne for at orientere sig forbi den forankørende er ringe.

Hold fjernlyset tændt, (hvor dette er lovligt), hvis bagfrakommende er ved at overhale, for at hjælpe med bedst muligt lys. Skift til nærlys, så

snart den overhalende begynder at trække ind til højre igen, efter overhalingen.

Jævnligt orienterer du dig om bagvedkørende og deres hensigt.



Du kan orientere dig om det forankørende køretøjs art og størrelse efter baglygternes antal og placering samt refleksanordninger.

Overhaling

Du skal vurdere, om betingelserne for overhaling er tilstede under hensyntagen til de nedsatte synsmuligheder.

Du kan blinke med fjernlyset, for at kontrollere om overhalingsstrækningen er fri, efter at være trukket ud i overhalingsbanen.

Du skal skifte til fjernlys (hvor dette er lovligt) umiddelbart før den forankørende passeres, for at sikre de bedst mulige lysforhold under selve overhalingen.



Her skal du ikke overhale, men holde større afstand.

Standsnings

Stoplyset anvendes for at advare bagfrakommende om, at du standser eller hurtigt nedsætter hastig-

heden, f.eks. under forventning af mulighed for venstresving midt på kørebanen.

Hvis du standser eller parkerer på veje, der ikke er tilstrækkeligt oplyste, skal du lade positionslyset være tændt på bilen.

Brug af lys i lygtetændingstiden om dagen

Om dagen skal du bruge nærlys, men ikke positionslys eller kørellys, hvis det er tåget, diset, regnvejr, eller sigtforholdene på anden måde er dårlige. Tågeforlygter kan anvendes i stedet for nærlys.

Eventuelt bruges fjernlyset i særlig tæt tåge om dagen, så du bliver set på længst mulig afstand.



Positionslyset bruges, når du i lygtetændingstiden standser eller parkerer på utilstrækkeligt oplyste veje.



Her kan du køre med nærlys, tågelys eller fjernlys.

Risikoforhold

- Betydelig nedsættelse af orienteringsmulighederne i tusmørke og mørke, og i øvrigt i tåge, dis, regn og sne både dag og nat.
- Vanskeligheder med at bedømme hastighed og afstand korrekt på grund af manglende holdepunkter.

- Kørsel med for høj hastighed i forhold til sigtforholdene og belysningen (herunder vores eget lys).
- Hel eller delvis blænding af lyset fra modkørende, som yderligere nedsætter orienteringsmulighederne.
- Uafmærkede eller utilstrækkeligt afmærkede forhindringer, f.eks. parkerede køretøjer, mørkkledte fodgængere og cyklister uden lys.
- Uensartet lygteføring hos de kørende, især i tusmørke eller i lygtetændingstiden om dagen.



Hvis du bliver blændet ved kørsel imod lavtstående sol, skal du nedsætte hastigheden, så du kan nå at standse inden for dit synsfelt.

Kendskab til ulykker

Der sker rigtig mange ulykker med bilister i mørke og tusmørke, samt en del ulykker ved påkørsel af gående, parkerede biler, dyr og genstande på vejen.

Kørsel i tunnel

Når du kører ind i en tunnel kan lysforholdene ændres. Det tager tid for øjet at vænne sig til en eventuel reduceret lysmængde, hvilket øger risikoen for at overser forhindringer. Vær opmærksom på køretøjer der standser i tunnellen, fordi de er havareret eller er løbet tør for brændstof. Hold god afstand til meget høje køretøjer, der risikerer at påkøre selve tunnellen. Vær opmærksom på eventuelt stopsignal før tunnellen. Før kørsel ind i tunnellen tændes der for nærløst og eventuelle solbriller tages af..

Når du kører i en tunnel skal du holde en længere sikkerhedsafstand til forankørende end normalt. Hvis de forankørende i tunnellen stopper, så tænd for havariblinklyset og stands med god afstand til bilen foran. Sluk for motoren. Ved kørsel

i tunnellen skal man være opmærksom på afmærkning, der viser nødudgange, nødudstyr (brandslukkere), nødpladser og evt. skilt med den radiofrekvens, man kan lytte til for at få informationer om tunnellen.

Ved brand forlades køretøjet og der søges mod nærmeste udgang eller redningsvej. Ved motorstop og anden havari bør man søge at standse ved en nødtelefon. Der er sjældent nødspor så tænd for havariblinklyset. Ved opkald til alarmcentralen bør nødtelefon anvendes frem for mobiltelefon.

Færdselstavler mv.:



»Tunnel«. Længden af tunnellen kan angives på undertavle.



»Nødplads» angiver en plads, der kan benyttes til nødstop.



Kan suppleres med undertavlen »Brandslukker og nødtelefon».



Mange tunneller er udstyret med trafikregulering med vognbanesignaler.



Vær opmærksom på om vognbanesignalerne skifter. Ved rødt kryds skal banen forlades straks, ved



gul pil skal bilisten søge efter en passende lejlighed til at forlade banen. Hvis der er rødt lys over alle baner, er der forbud mod videre kørsel.

Særlige risikoforhold

Alkohol som ulykkes- og skadesfaktor.

Alkohol er skyld i hver 4. trafikdræbte og hver 6. kvæstede. Kørsel med alkohol i blodet forøger risikoen for ulykker væsentligt, især for unge bilister. 18-24-årige bilister med en promille på 0,8-1,2 har en ulykkesrisiko, der er 20-30 gange større end hos 35-44-årige med samme promille.

Kroppens evne til at nedbryde alkohol er meget individuel. Forbrændingen afhænger først og fremmest af personens vægt, men også bl.a. af mavesækkens indhold, leverens forbrændingsevne, muskelmasse, osv. Som grundregel er en person på 60 kilo 1½ - 2 timer om at forbrænde en genstand. Har man drukket en del aftenen før, kan promillen stadig være for høj til at køre næste dag. Man kan ikke øge forbrændingen af alkohol og det er næsten umuligt at camouflere alkoholindtagelse over for politiet.

Risikoen for en ulykke øges på ture til og fra fest i weekenden, hvor der er flere unge jævnaldrende i bilen.

En promille på 0,5-0,8 øger ulykkesrisikoen med 2-3 gange.

En promille på 0,8-1,2 øger ulykkesrisikoen med 4-10 gange.

En promille på over 1,2 øger ulykkesrisikoen med 100 gange.

Man må aldrig køre med en promille på over 0,5

(spirituskørsel).

Førstegangserhververe af kørekort som har » kørekortet på prøve« får et kørselsforbud ved promille på 0,51- 1,2. Ved en promille på over 1,2 får man frakendt kørekortet ubetinget.

Spirituskørsel kan undgås, hvis du følger disse råd:

- Hvis du vil drikke, så lad bilen stå. Aftal hvem, der holder sig ædru for at køre eller overnat eller lignende.
- Lad dig ikke påvirke af andre til at køre spirituskørsel.
- Som passager bør du altid sikre dig, at føreren ikke kører spirituskørsel.
- Grib ind over for andres spirituskørsel ved at tage bilnøglerne eller ringe til politiet.

Narkotika som ulykkes- og skadesfaktor

Narkotiske stoffer virker på forskellige måder. Virkningen vil være uforudsigelig, men vil altid forøge risikoen for ulykker væsentligt. Nogle stoffer virker sløvende, andre stimulerende og nogle giver hallucinationer.

Stimulerende stoffer som amfetamin (speed), kokain, ecstasy og en række syntetisk fremstillede rusmidler, såkaldte designerdrugs øger aktivitetsniveauet. Man mærker ikke træthed og har en øget risikofærd, således at man tager chancer og laver fejlurde-

ringer med en øget risiko for trafikuheld til følge. Nogle af disse kan også medføre hallucinationer.

Sløvende stoffer som cannabis (hash, marihuana, pot), heroin, morfin, metadon, stærk smertestillende medicin, sove- og nerve-medicin (fx stesolid) og GHB (fantasy) medfører nedsat opmærksomhed, nedsat koordinationsevne og længere reaktionstid, hvilket medfører øget risiko for trafikuheld.

Stoffer, der giver hallucinationer, er LSD, visse designerdrugs, visse svampe og visse kaktus. Disse giver en forvrænget virkelighedsopfattelse, hvilket øger risikoen for trafikuheld.

Kørsel i narkopåvirket tilstand kan undgås, hvis du følger disse råd:

- Du bør forhindre andre i at køre i narkotikapåvirket tilstand.
- Lad dig ikke presse af andre til at køre i narkotikapåvirket tilstand.
- Som passager bør du altid sikre dig, at føreren ikke er påvirket af narkotika.
- Grib ind over for andres kørsel i narkotikapåvirket tilstand.

Hastighed som ulykkes- og skadesfaktor

Hastighed indgår skøns-mæssigt som ulykkes- og skadesfaktor i mellem 25 og 50 % af ulykkerne med personskaade. Mænd i alde-

ren 18-19 år har 2-3 gange højere risiko for en ulykke end kvinder i samme alder. Hastighed er oftere en faktor i unge mænds ulykker end i unge kvinders.

Hvis man øger hastigheden med 10 km/t øger man samtidig risikoen for en dødsulykke med ca. 45 % og en personskadeulykke med ca. 20 %. Bremselængden øges fire gange, når man fordobler hastigheden. Når to biler med hhv. 50 og 60 km/t bremses på samme tid kører bilen med 60 km/t stadig 44 km/t, der hvor bilen med 50 km/t standser. De alvorligste ulykker, hvor hastighed er en væsentlig ulykkes- og skadefaktor sker i landområder. Ved en påkørselshastighed på 30 km/t dør 2 ud af 10 fodgængere, ved 50 km/t dør 4 ud af 10 og ved 60 km/t dør 7 ud af 10.

Hastigheden er ofte helt afgørende for alvorligheden af en ulykke som udløses af egne eller andre trafikanters fejl. Der sker især mange ulykker på grund af høj hastighed ved kørsel til og fra fest i weekenden med flere unge jævnaldrende i bilen.

Overskridelse af hastighedsgrænserne med mere end 30 % giver 1 klip i kørekortet. De første 3 år, hvor kørekortet er på prøve, skal man kun have 2 klip i kortet for at få kørselsforbud. Førstegangserhververe får kørselsforbud ved en hastighedsoverskridelse på mere end 60 % eller ved kørsel med 160 km/t eller derover på motorvej.

Man kan næsten undgå alle typiske ulykker, hvor hastigheden er afgørende for ulykkes- og skadesrisiko, ved at følge disse råd:

- Overhold hastighedsgrænserne.
- Sæt hastigheden ned, hvis forholdene ikke tillader at køre med den højeste tilladte hastighed.
- Lad dig aldrig påvirke af andre til at overtræde hastighedsgrænsen.
- Gør føreren opmærksom på det, hvis hastighedsgrænsen overtrædes.

Manglende brug af sikkerhedssele som skadefaktor

Skønsmæssigt hver 4. dræbte kunne have været reddet af sikkerhedsselen, svarende til ca. 100 personer hvert år. Risikoen for at blive dræbt er 5 gange større, hvis man kastes ud af bilen, end hvis man bliver i bilen. Sikkerhedsselen øger chancerne for at overleve en ulykke med ca. 50 % for personer på forsædet og ca. 25 % for personer på bagsædet. Hvis man fx vejer 75 kilo og kører ind i en mur med 50 km/t, skal man kunne modstå et tryk på ca. 1,5 tons, hvis man vil blive siddende i bilen. Selv ved hastigheder på 10 km/t kan man ikke stå imod uden sikkerhedssele. Der sker mange ulykker under kørsel ved relativ lav hastighed. Her har sikkerhedsselen også stor effekt og kan være forskellen på, om man kommer alvorligt til skade – eller slipper helt uskadt. 18-24-årige bilister, der er indblandet i ulykker, anvender sikker-

hedssele i mindre omfang end erfarne bilister, der er indblandet i ulykker. Risikoen for en ulykke øges på ture til og fra fest i weekenden med mange unge jævnaldrende i bilen. På sådanne ture øges tilbøjeligheden til ikke at bruge sikkerhedssele.

18-24-årige bilister er oftere end andre indblandet i ulykker, hvor bilen ruller rundt og risikoen for at blive kastet ud er stor. I disse ulykker har brug af sikkerhedssele særlig høj effekt. Bilens airbag kan være direkte livsfarlig, når man ikke bruger sikkerhedssele. Hvis man ikke er spændt fast, kastes man ofte rundt i bilen ved en ulykke. Derved er der meget stor risiko for, at man skader sig selv og andre i bilen.

Man får et klip i kørekortet, hvis passagerer under 15 år ikke anvender sikkerhedssele under kørsel. 2 klip inden for 3 år giver kørselsforbud for nye bilister med kørekort på prøve.

Man kan undgå alle typiske skader, som skyldes manglende brug af sikkerhedssele ved at følge disse råd:

- Anvend altid sikkerhedssele – også på korte ture.
- Lad dig aldrig påvirke af andre til at køre uden sikkerhedssele.
- Sørg for, at alle i bilen bruger sikkerhedssele.
- Kør ikke med flere passagerer end der er sikkerhedssele til.

Manøvrer på Køreteknisk Anlæg

Inden køreprøven skal du på køreteknisk anlæg. Her vil du blive øvet i at beherske bilen i visse kritiske situationer med forskellige hastigheder. Du øves bl.a. i at bremse på kortest mulige strækning, at lave bremse- og undvigemanøvrer på tør og glat vej samt at rette bilen op efter udskridning på vejbane. Hastigheden vil normalt ikke komme over 60 km/t ved nogen af øvelserne. Nogle af øvelserne gennemføres både med og uden ABS-bremsesystemet tilsluttet.

Du vil erfare hastighedens afgørende betydning

for, at en afværgemanøvre kan gennemføres og om bilens reaktioner i kritiske situationer således at panikbremsning undgås. De øvelser, der skal gennemføres både på tør og på glat vej, skal gennemføres på tør vej før glat vej, således at du lærer hvor meget hastigheden på glat vej skal nedsættes, for sikkert at kunne udføre den samme øvelse som på tør vej.

Øvelserne gennemføres med én elev i hver bil og kørelæreren må højst undervise seks elever samtidig. Øvelser og instruktion kan normalt gennemføres

på 4-5 timer, hvoraf mindst 3 timer skal være øvelser som fører af bilen. Husk at medbringe både kørelærerens eksemplar af lektionsplanen og ansøgning om kørekort.



Her udføres en af øvelserne på glatbanen

Vejgreb, belæsning, hastighed og bremselængde.

Vejgrebets betydning

Vejgrebet opstår ved gnidningsmodstanden (friktionen) mellem dæk og kørebane og ved at dækkene griber ned i og får fat i ujævnhederne i kørebanen. For at kunne accelerere, bremse og styre er det nødvendigt med et vejgreb, og det har derfor stor betydning for bilens manøvreegenskaber.

Vejgrebet formindskes betydeligt i glat, vådt og fedtet føre. Derfor skal bremsning og styring ske med stor forsigtighed og hastigheden holdes passende lav.

Belæsning, dæktryk og slidbanemønster

Tung last i bilens bagende

bag bagakslen forøger trykket på baghjulene samtidig med at trykket på forhjulene lettes. Dette resulterer i at bilen bliver overstyret, dvs. bilen drejer mere end du drejer på rattet, når du kører rundt i et sving. Forkert dæktryk vil ligeledes ændre bilens styreegenskaber (over-/understyring).

Kørsel med slidte dæk i vådt føre forøger risikoen for akvaplaning.



Kør langsomt og pas på akvaplaning.



Slidt dækmønster nedsætter vejgrebet i vådt føre.

Bevægelsesenergi og bremselængde

En bil, der sættes i bevægelse, opnår bevægelsesenergi, der bevirker, at den kan fortsætte med at køre et stykke uden at motoren trækker.

En fordobling af hastigheden giver en firedobling af bevægelsesenergien. Ved at bremse kan man forkorte det stykke vej, bi-

len kan køre alene på bevægelsesenergien, men en fordoblet hastighed medfører en firedoblet bremselængde. En tredoblet hastighed medfører en ni-doblet bremselængde.

Bremselængden er det stykke vej, bilen kører, fra bremsning påbegyndes, og indtil bilen står stille.

Bremselængden afhænger bl.a. af, hvor hårdt man træder på bremsepedalen. Ved en hastighed på 60 km/t på vandret, tør vej er bremselængden:

- ca. 50 m ved en blød bremsning,
- ca. 30 m ved en ret kraftig bremsning og
- ca. 20 m ved en meget hård bremsning.

Bremselængden vil i øvrigt blive forøget ved kørsel ned ad bakke. Bremselængden vil næsten blive fordoblet ved forholdsvis små hastighedsforøgelser, f.eks.:

- fra 30 til 40 km/t,
- fra 60 til 80 km/t og
- fra 80 til 100 km/t.

For driftsbremser (fodbremser) må bremselængden ved 30 km/t højst være 6 m for en almindelig personbil og højst 7 m for en varebil på højst 3.500 kg totalvægt.

For nødbremser, (som kan være parkeringsbremsen eller den ene kreds i et to-kreds bremsesystem) må bremselængden ved 30 km/t højst være 12 m for en almindelig personbil og højst 14 m for en varebil.

Hvis parkeringsbremsen (hånd-bremser) ikke fungerer som nødbremse,

må bremselængden ved 30 km/t højst være 20 m.

Centrifugalkraft

Hvis du kører rundt i et sving eller laver en undvigemanøvre, vil bilen blive påvirket af en centrifugalkraft, som vil prøve at trække bilen ud af svinget. Centrifugalkraftens størrelse afhænger af bilens hastighed og svingets skarphed.

En fordoblet hastighed vil medføre en firedobling af centrifugalkraften, mens en halvering af svingets kurveradius vil medføre en fordobling af centrifugalkraften.

Vejgrebets udnyttelse

På glat vejbane skal du bremse med let tryk på bremsepedalen for at undgå blokerede hjul (dvs. hjul, der ikke roterer).

For biler uden ABS-bremser opnås den korteste bremselængde ved at trykke så hårdt på fodbremsen, at hjulene lige akkurat ikke blokerer.

For biler med ABS-bremser opnås den korteste bremselængde ved at trykke meget hårdt på fodbremsen. ABS-bremsesystemet vil så sørge for, at hjulene ikke blokerer. Når ABS-bremsesystemet regulerer bremsetrykket, vil der opstå kraftige vibrationer i bremsepedalen. Du skal alligevel blive ved med at trykke på fodbremsen, så længe bremsning ønskes.

Under kørsel på glat vejbane vil en skarp rattdrejning kunne medføre, at bi-

len ikke følger rattets bevægelse.

Kraftig bremsning eller acceleration under svingning (især på glat vejbane) bør undgås, da bilen ellers risikerer at skride ud. Hård bremsning med det ene hjulpar på tør vejbane og det andet hjulpar på glat vejbane, medfører kraftig skævtrækning af bilen og bør derfor undgås.



Tryk let på bremsen så hjulene ikke blokerer ved bremsning på glat vej.

Øvelserne på glatbanen

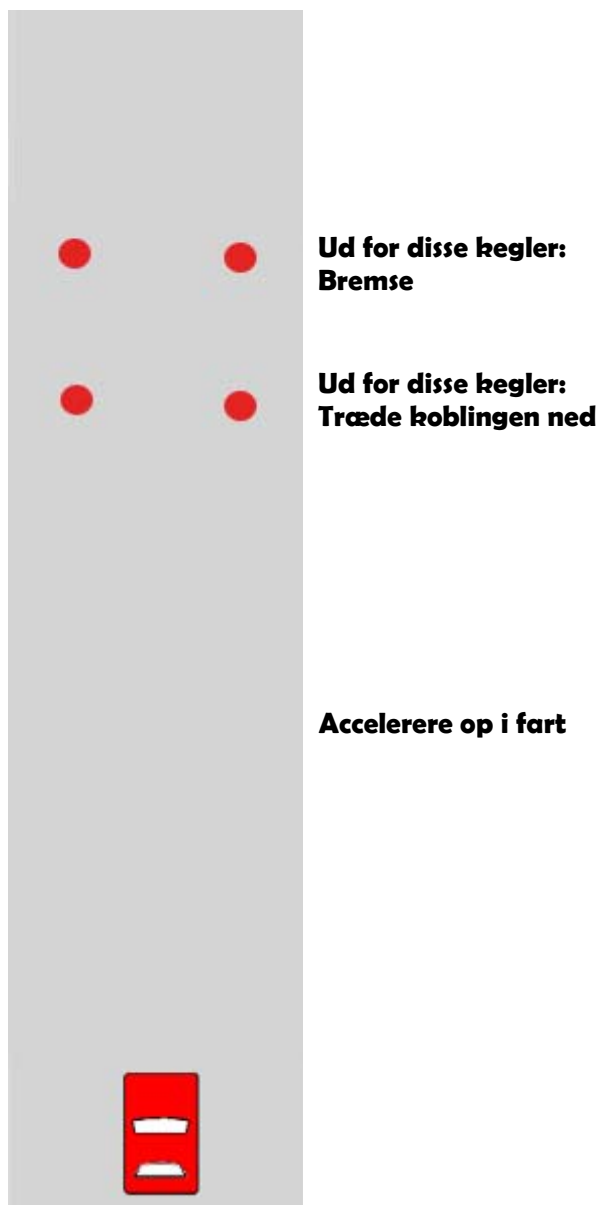
Bremseøvelser mm.

Eleven skal ved øvelser opnå erfaring om følgende forhold på **almindelig** vej:

- Foretage en ganske blød bremsning ved en hastighed på ca. 60 km/t, svarende til en bremselængde på ca. 50 m.
- Foretage en ret kraftig bremsning ved en hastighed på ca. 60 km/t, svarende til en bremselængde på ca. 30 m.
- Foretage en meget hård bremsning ved en hastighed på ca. 60 km/t, svarende til en bremselængde på ca. 20 m.
- Foretage katastrofebremssning.
- Bremse ved ca. 60 km/t med et hårdt og vedvarende tryk så bremselængden bliver kortest mulig.

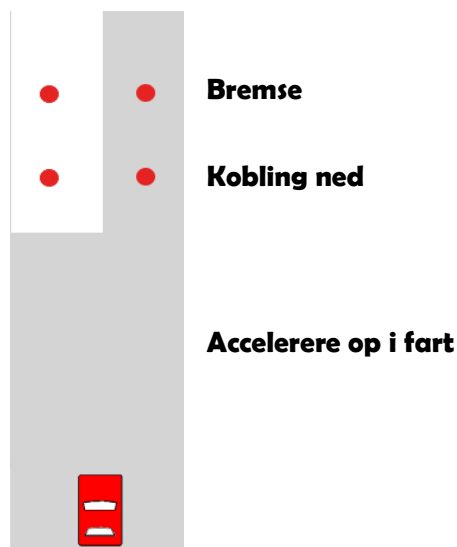
Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende på **glat** vej:

- Bremse på kortest mulig strækning ved trinvis stigende hastighed op til ca. 50 km/t.
- Tilpasse hastigheden således, at eleven selv bedømmer, hvad den skal nedsættes til, for at bremselængden på ca. 20 m - som blev opnået på almindelig vej ved ca. 60 km/t - kan bibeholdes.
- Sætte i gang på glat vej uden hjulspin eller udskridning.



Eleven skal ved øvelse opnå erfaring om følgende forhold ved at bremse ved trinvis stigende hastigheder med det ene hjulpar på **almindelig** vej og det andet hjulpar på **glat** vej:

- At bilen kan holdes næsten stabil.
- At bremselængden er længere end på almindelig vej.
- At bremselængden bliver kortere end på glat vej.



Hindringer på kørebanen

Du skal lære at reagere rigtigt over for pludselige hindringer på kørebanen, ved at styre forbi hindringer hvor der ikke er plads nok til bremsning. Du skal samtidig undgå at styre og bremse på samme tid.

Slalom

Eleven skal opnå nogen færdighed i følgende manøvre på almindelig vej:

- Køre slalom med passende hastighed (50 km/t) mellem 5-7 kegler med 15-20 m's afstand. Påvirkningen af bilen skal være så lille som muligt og styringen skal udføres således, at bilen falder til ro mellem hver drejning. Eleven skal endvidere mærke betydningen af at sidde rigtigt i sædet og i forhold til rattet.



Dobbelt undvigemanøvre uden bremsning

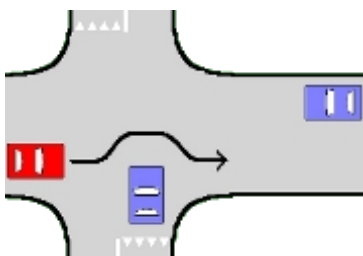
Eleven skal ved øvelse opnå nogen færdighed i følgende manøvre på **almindelig** vej:

- Foretage hurtigt vognbaneskift ved passende høj hastighed (50-60 km/t alt efter elevens evner), for at undgå påkørsel af markeret hindring, og derpå hurtigt skifte til den oprindelige bane, når hindringen er passeret.

Eleven skal ved øvelse opnå nogen færdighed i følgende manøvre på **glat** vej:

- Gennemføre samme øvelse som ovenfor nævnt, men hvor eleven selv skal bedømme, hvad hastigheden skal nedsættes til for, at øvelsen kan gennemføres sikkert.

Øvelsesopstillingen skal være den samme som på almindelig vej.



Sådan kunne øvelsen se ud i trafikken.

Kombineret bremse- og undvigemanøvre

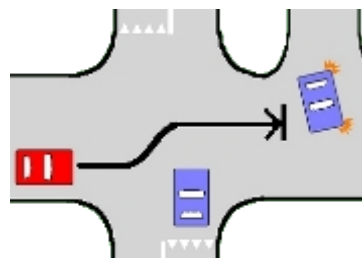
Eleven skal ved øvelse opnå nogen færdighed i følgende manøvre på **almindelig** vej:

- Bremsede ved 70 km/t, før en markeret hindring, der er så tæt på, at standsning alene ikke er mulig, styre forbi hindringen med ikke for voldsomme ratbevægelser og bringe bilen til standsning.

Eleven skal ved øvelse opnå nogen færdighed i følgende manøvre på **glat** vej:

- Gentage samme øvelse som ovenfor nævnt, men hvor eleven selv skal bedømme hvad hastigheden skal nedsættes til for at øvelsen kan gennemføres sikkert.

Øvelsesopstillingen skal være den samme som på almindelig vej.



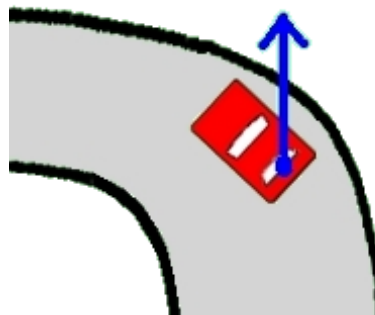
Sådan kunne øvelsen se ud i trafikken.

Du skal lære at genvinde vejgrebet og få bilen på ret kurs efter en udskridning på glat vej.

Baghjuls-udskridning

Eleven skal ved øvelse opnå nogen færdighed i følgende manøvrer ved baghjulsudskridning på **glat** vej:

1. Øjeblikkelig træde koblingspedalen i bund og holde den nedtrådt under selve opretningen.
2. Dreje rattet i den oprindelige kørselsretning, - dvs. til samme side, som bilens bagende skrider ud.
3. Når bagenden herefter retter sig op, drejes rattet samtidig tilbage mod ligeudstillingen, - ellers risikeres en ny udskridning til modsat side.
4. Når vejgrebet er genvundet, og bilen på ny er på den rette kurs, løftes koblingen langsomt, og der gives samtidig forsigtigt gas.



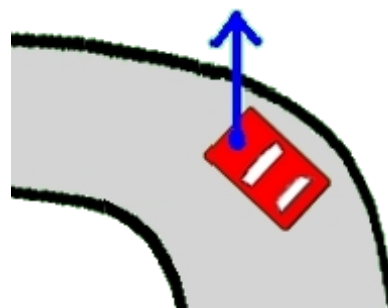
Baghjulsudskridning

Øvelsen gennemføres uden tilsluttet ESC-system (ESC er et system, der ved hjælp af bremserne kan holde bilen på den kurs).

Forhjuls-udskridning

Eleven skal ved øvelse opnå nogen færdighed i følgende manøvrer, under kørsel gennem et sving på **glat** vej:

1. Dreje rattet mod ligeudstilling, hvis bilen ikke følger rattets bevægelse
2. Træde koblingspedalen i bund og holde den nedtrådt under hele opretningen.
3. Når vejgrebet er genvundet, fortsættes kørslen gennem svinget i så flad en bue som muligt.
4. Aldrig røre hverken bremse eller speeder, da det kun forværrer udskridningen.



Forhjulsudskridning

Øvelsen gennemføres uden tilsluttet ESC-system.

Tilbagekørsel af bilen efter kørsel ud over høj vejkant

Kørsel ud over en høj vejkant og ud i rabatten kan medføre risiko for, at man mister herredømmet over bilen, når man for brat tvinger bilen tilbage til vejen med høj hastighed. Kørsel ud i rabatten kan ske både til højre og venstre, fx på motorvej i midterrabat.

Eleven skal ved øvelser opnå erfaring om følgende forhold på **almindelig** vej:

1. Køre ud over høj vejkant mindst 3 gange med trinvis stigende hastigheder (40 – 60 km/t.).
2. Nedsætte hastigheden ved at bremse forsigtigt og samtidig styre bilen lige frem langs kanten.
3. Først styre op over kanten og dermed tilbage på vejen, når hastigheden er så lav, at det kan ske uden risiko.
4. Såfremt forholdene tillader det skal eleven også gennemføre førnævnte øvelse med den høje kant i venstre side.

Forberedelse til køreprøve

Betingelser for at få kørekort

Køreundervisning

Hvis du ikke tidligere har haft kørekort til kategori B, skal du inden køreprøven modtage undervisning, i overensstemmelse med undervisningsplanen til kategori B, hos en godkendt kørelærer.

Der skal i køreundervisningen anvendes en lektionsplan, som udføres i to eksemplarer, hvoraf det ene udleveres til køreeleven. Efter afslutningen af hver enkelt teori- og kørelektion skal kørelærer og køreelev, med deres underskrifter i kørelærens eksemplar af lektionsplanen, bekræfte gennemførelsen af lektionen.

Under øvelseskørsel på almindelig vej anses kørelæreren for at være fører af bilen. På lukket øvelsesplads og køreteknisk anlæg skal eleven, bortset fra en kortvarig instruktion fra kørelærerens side, være alene i bilen under indlæring.

Undervisningsplaner med tilhørende lærervejledninger kan ses på Rigspolitiets hjemmeside (www.politi.dk).

Indstilling til køreprøve

Kørekort udstedes af politiet efter bestået køreprøve. Køreprøven aflægges for politiets prøvesagkyndige (for militærpersoner og for personel ved Redningsberedskabet aflægges køreprøven for særlige køredommere).

Indstilling til køreprøve sker ved at udfylde og underskrive en godkendt an-

To lektionsplaner. Kørelærens eksemplar underskrives efter hver lektion.

søgningsblanket og indlevere den til kørekortkontoret. Når undervisningen er gennemført, skal kørelæreren med sin underskrift

på ansøgningsblanketten bekræfte, at ansøgeren har modtaget undervisning i overensstemmelse med undervisningsplanen.

Hvis man ikke i forvejen har eller har haft kørekort, skal ansøgningsblanketten skal være vedlagt:

- Lægeattest med oplysninger om ansøgerens helbred og sundhedstilstand.
- Sygesikringsbevis eller lignende dokumentation for personnummer.
- Vellignende fotografi, (portræt uden hovedbeklædning) i størrelsen 35 x 45 mm, med en læges påtegning på bagsiden.
- Erklæring om køreundervisning.

Kørekortkategorier og førerret

Et kørekort til kategori B giver ret til at føre følgende køretøjer



Personbil på max 3.500 kg tilladt totalvægt og med højst 9 siddepladser inkl. førerens.



Varebil på max 3.500 kg tilladt totalvægt.



Person- eller varebil med tilkoblet påhængskøretøj.



3-hjulet motorcykel med og uden påhængskøretøj.



Traktor, motorredskab og registreringspligtig knallert.

Køreprøvens gennemførelse

Krav ved køreprøven

Køreprøven opdeles i en teoriprøve og en praktisk prøve. Teoriprøven skal være bestået, før du kan tilmeldes den praktiske prøve.

Teoriprøven

Teoriprøven varer normalt en halv time. Prøven er skriftlig og gennemføres ved forevisning af en lysbilledserie med indtalte spørgsmål og tilhørende afkrydsningsskema til besvarelse. En gang i løbet af år 2009-2010 vil teoriprøven komme til at foregå på computer.

Til hvert lysbillede vil der være 2-4 spørgsmål som besvares med ja eller nej. Prøvelokalet lukkes ved fastsat mødetid. Aspiranter, der møder for sent, kan ikke få adgang til prøvelokalet og skal beramme ny prøve mod betaling.

Før prøven bliver aspiranterne vejledt om prøvens gennemførelse og vilkår, herunder hvordan afkrydsningsskemaet skal udfyldes.

Hjælpe midler er ikke tilladt. Under prøven har kun prøvesagkyndige og aspiranter adgang til prøvelokalet. Prøven bedømmes efter Færdselsstyrelsens rettevejledning. Resultatet af prøven skal meddeles straks efter prøvens bedømmelse. Aspiranter skal have oplyst hvilke emner i undervisningsplanen, der er fejlagtigt besvaret.

Aspiranter, der - på grund af dokumenterede forhold - ikke kan aflægge sædvanlig skriftlig prøve, kan aflægge en specialprø-

ve. Specialprøven kan foregå således, at den køreprøvesagkyndige læser spørgsmålene op eller standser båndoptageren mellem hvert spørgsmål. Lysbilledserierne og afkrydsningsark anvendes også ved specialprøven. Ordblindhed kan ikke begrunde en specialprøve.

Ved teori- og praktisk prøve skal aspiranten medbringe:

- Ansøgning om kørekort i behørig udfyldt stand.
- Kørelærerens eksemplar af lektionsplanen i behørig udfyldt stand.
- Eventuelt tidligere udstedt kørekort.
- Legitimation.

Til den praktiske prøve skal legitimationen være EU-kørekort, pas (udstedt efter den 1. oktober 1949) eller original dåbs-, navne- eller fødselsattest sammen med gyldig billedlegitimation.

Den praktiske prøve

Køretiden, der afsættes til bedømmelse af aspirantens adfærd i trafikken, må ikke være under 25 minutter ved den praktiske prøve til kategori B.

Derudover afsættes der tid til kontrol af aspirantens identitet, oplysning om prøvens forløb, kontrol af køretøjets udstyr og evaluering af prøveforløbet. Prøvetiden kan om nødvendigt forlænges eller afbrydes, hvis aspirantens kørefærdighed er meget ringe.

Prøven i kørsel gennemføres med den prøvesagkyndige ved siden af aspiranten i en godkendt sko-

levogn, hvilket normalt er kørelærerens. Kørelæreren kan, medmindre aspiranten eller den prøvesagkyndige har væsentlige indvendinger imod det, overvære prøven fra bilens bagsæde.

Som led i politiets kvalitetssikring af den praktiske prøve, kan endnu en køreprøvesagkyndig overvære prøven fra bagsædet. Kørelæreren vil blive orienteret om dette på forhånd. Under prøven anses aspiranten som bilens fører.

Færdighed i kontrol af bilens lovpligtige udstyr indgår som led i den praktiske prøve. Under kontrollen skal aspiranten, uden brug af værktøj, undersøge og tage stilling til, om de dele, der undersøges, opfylder lovkravene, herunder kunne forklare hvordan kontrollen udføres.

Aspiranten skal køre efter den prøvesagkyndiges anvisninger om rute og manøvrer. Anvisningerne gives tydeligt og i så god tid, at aspiranten kan opfatte og forstå dem og nå at forberede og udføre dem. Den prøvesagkyndige leder prøven på en sådan måde, at aspiranten ikke tvinges ud i unormale færdselssituationer eller tilskyndes til at handle mod færdselsreglerne.

De manøvrer, som er indøvet på lukket øvelsesplads og køreteknisk anlæg, skal ikke ved prøven udføres separat, men indgår i forbindelse med den normale betjening af køretøjet under kørslen. Dog skal baglænskørsel, herunder baglænskørsel om-

kring hjørner, indgå stikprøvevis, men kan kun kræves udført med nogen præcision. Enkelte mindre alvorlige fejl kan ikke i sig selv medføre, at prøven bedømmes som ikke-bestået, idet aspirantens kørsel skal vurderes som helhed. Den sagkyndige skal gribe ind ved brug af bilens betjeningsudstyr, hvis det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden.

Resultatet af prøven skal meddeles straks efter prøvens afslutning. Aspiranter, der ikke har bestået, skal have oplyst, hvilke færdighedskrav i undervisningsplanen, der ikke er tilfredsstillende opfyldt.

Kørekortets gyldighed

Kørekortet er normalt gyldigt, indtil man er fyldt 70 år, men kan i særlige tilfælde udstedes med kortere gyldighed og på bestemte betingelser.

Når gyldighedstiden er udløbet, kan kørekortet fornys for kortere perioder ad gangen ved henvendelse til politiets kørekortkontor.

Kørekortet skal medbringes under kørslen og på forlangende vises til politiet. Hvis kørekort beskadiges eller bortkommer, henvender man sig til politiets kørekortkontor for at få udstedt et nyt.



Kørekortet er gyldigt, til man fylder 70 år.

Inddragelse og generhvervelse af kørekort

Politiet kan inddrage førerretten eller indkalde til en kontrollerende køreprøve, hvis de vurderer at en bilist, ikke længere opfylder betingelserne for at erhverve kørekort. Har man fået kørekortet frakendt, skal man normalt bestå en kontrollerende køreprøve for at generhverve kørekortet. Førstegangserhververe, der har haft kørekortet i mindre end 3 år, skal

også gennemføre særlig køreundervisning. Særlig køreundervisning skal gennemføres hos en godkendt kørelærer. Undervisningen skal mindst omfatte 7 teorilektioner á 45 minutters varighed og mindst 8 kørelektioner á mindst 45 minutters varighed.

Er førerretten frakendt ubetinget som følge af spiritus- eller promillekørsel, udført efter den 1. marts 2002, kan kørekortet kun generhverves, hvis ansøgeren har gennemført et kursus i alkohol og trafik (A/T-kursus) og derefter bestået en kontrollerende køreprøve.

Førstegangserhververe, der har haft kørekortet i mindre end 3 år, vil ved visse lovovertrædelser få udstedt et kørselsforbud eller en ubetinget frakendelse af førerretten.

Advarselstavler

Uden for tættere bebygget område opsættes advarselstavler normalt mellem 150 og 250 m før farestedet. Opsættes de i anden afstand, angives afstanden på undertavle. I tættere bebygget område opsættes tavlerne normalt i kortere afstand før farestedet.



A11 Farligt vejkryds, hvor den krydsende trafik har ubetinget vigepligt.



A16 Rundkørsel.



A17 Fodgængerfelt. I forbindelse med undertavle med teksten "Gågade" angiver tavlen en krydsende gågade.



A18 Modkørende færdsel. Kan opsættes i begyndelsen af en strækning med modkørende færdsel.



A19 Lyssignal.



A20 Kø. Tavlen angiver særlig risiko for kødannelse.



A21 Cyklister. Cykelsti ophører eller krydsende cykelsti.



A22 Børn. Tavlen angiver særlig fare, hvor børn færdes på eller ved vej.



A23 Ryttere.



A26 Dyrevildt.



A27 Kreaturer.



A31 Glat vej. Tavlen angiver, at kørebanelen kan være unormalt glat.



UA31 Isglat.



A33 Løse sten. Tavlen angiver særlig fare for stenslag.



A34 Tavlen angiver særlig fare for stenskrud og for nedfaldne sten.



A35 Farlig rabat. F. eks. "Blød rabat" eller "Høj kant".



A36 Bump.



A37 Ujævn vej. Tavlen angiver farlige ujævnheder på vejen.



A41,1 Farligt højresving.



A41,2 Farligt venstresving.



UA 41 Hastighedsangivelse angiver hastigheden, hvor med svinget under normale forhold kan gennemkøres.



A42,1 Flere farlige sving, det første til højre. Er der flere end to sving, angives strækningens længde eller antallet af sving på undertavle.



A42,2 Flere farlige sving, det første til venstre. Er der flere end to sving, angives strækningens længde eller antallet af sving på undertavle.



A39 Vejarbejde.



A43,1 Indsnævret vej.



A43,2 Indsnævret vej i venstre side.



A43,3 Indsnævret vej i højre side.



UA43 Fri bredde.



A44 Tunnel. Længden af tunnelen kan anføres på undertavle.



A46,1 Stejl nedkørsel. Tallene angiver den maksimale hældning.



A46,2 Stejl stigning. Tallene angiver den maksimale hældning.



A72 Jernbaneoverkørsel uden bomme.



UA72 Se efter tog. Anvendes ved jernbaneoverkørsler uden bomme.



A73 Jernbaneoverkørsel med bomme.



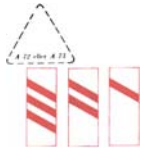
UA73 Varsling af elektrificeret bane angiver den sikre frihøjde under strømførende ledninger.



A74,1 Krydsmærke for enkeltsporet jernbaneoverkørsel.



A74,2 Krydsmærke for flersporet jernbaneoverkørsel.



A75 Afstandsmærker tredeler afstanden til jernbaneoverkørsel.



A91 Oplukkelig bro.



A92 Havnekaj angiver færgeleje, kaj eller lignende. Kan opsættes umiddelbart på kanten af kaj eller lignende.



A95 Sidevind.



A96 Lavtgående fly.



A 99 Anden fare. Tavlen angiver fare, hvis art anføres på undertavle.

Vigepligtstavler

Vigepligtstavler opsættes umiddelbart ved det sted, hvor eller hvor fra den angivne vigepligtsregel gælder.

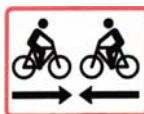


Tavlen B11 angiver, at trafikanterne ved kørsel ind på eller over en vej har

vigepligt for den kørende færdsel fra begge sider (ubetinget vigepligt). I kombination med undertavlen U1 anvendes tavlen B11 til forvarsling af Ubetinget vigepligt.



Undertavlen U11,1 anvendes i forbindelse med B11 til forvarsling for stop ved kryds.



Undertavlen UB11,2 angiver, at der på den krydsende vej er anlagt cykelsti, hvor færdsel i begge retninger er tilladt.



Tavlen B13 angiver, at kørende har ubetinget vigepligt og skal stoppe før fremkørsel i et kryds eller før fremkørsel over jernbanespor.



B15 angiver, at kørebener løber sammen og at trafikanterne under gensidig hensyntagen skal lette sammenfletningen af trafikstrømmene.



B16 Hovedvej angiver, at færdslen fra sideveje normalt har ubetinget vigepligt og at parkering på kørebanelen er forbudt uden for tættere bebygget område.



B17 Hovedvej ophører.



B 18 Hold tilbage for modkørende.



B19 Modkørende færdsel skal holde tilbage.

Forbudstavler

Forbudstavler opsættes normalt umiddelbart ved det sted, hvor eller hvorfra forbudet gælder. Tavler, der opsættes i nogen afstand fra stedet, forsynes med undertavle med afstandsangivelse.



C 11,1 Højresving forbudt. Forbudet gælder kun i det kryds eller ved den indkørsel, hvor

tavlen er opsat, medmindre andet er angivet med undertavle.



C 11,2 Venstresving forbudt. Vending er også forbudt. Forbudet gælder kun i det kryds eller

ved den indkørsel, hvor tavlen er opsat, medmindre andet er angivet med undertavle.



C 12 Vending forbudt. Forbudet gælder kun i det kryds eller ved den indkørsel, hvor

tavlen er opsat, medmindre andet er angivet med undertavle.



C 19 Indkørsel forbudt. Tavlen forbyder indkørsel med ethvert køretøj. Det kan angives

med undertavle, at det også er forbudt at trække cykel og knallert på kørebanen.



C 21 Kørsel i begge retninger forbudt. Det kan angives med undertavle, at det også er forbudt at trække

cykel og knallert.



C 22,1 Motor køretøj, traktor og motorredskab forbudt. Det kan angives med undertavle, at knallerthørsel også er

forbudt.



C 22,2 Motorcykel forbudt.



C 23,1 Lastbil forbudt.



C 23,2 Bus forbudt.



C 23,3 Kørsel forbudt med køretøjer der medbringer farligt gods.



C 24,1 Traktor og motorredskab forbudt.



C 24,2 Hestevogn og lignende forbudt.



C 25,1 Cykel og knallert forbudt. Det kan angives med undertavle, at det også er forbudt at trække cykel og knallert.



C 25,2 Knallert forbudt. Det kan angives med undertavle, at det også er forbudt at trække knallert.



C 26,1 Ridning og føring af hest forbudt.



C 26,2 Fodgængere forbudt.



C 31 Totalvægt. Kørsel med køretøjer, hvis faktiske totalvægt er større end den angivne, er forbudt.



C 32 Totalvægt af vogntog. Tavlen forbyder kørsel med vogntog, hvis samlede faktiske totalvægt er større end den angivne.



C 35 Akseltryk. Tavlen forbyder kørsel med køretøjer, hvis faktiske akseltryk er større end det angivne.



C 36 Bogietryk. Kørsel forbudt med køretøjer, hvis faktiske tryk på en aksel/akselgruppe er større end den angivne.



C 41 Vognbredde. Tavlen forbyder kørsel med køretøjer, hvis bredde inklusive læs er større end den angivne.



C 42 Vognhøjde. Tavlen forbyder kørsel med køretøjer, hvis højde inklusive læs er større end den angivne.



C 43 Vognlængde. Tavlen forbyder kørsel med køretøjer, herunder vogntog, hvis længde inklusive læs er større end den angivne.



C 51 Overhaling forbudt.



C 52 Overhaling med lastbil og lastbilvogntog forbudt.

Overhalingsforbudene gælder ikke ved overhaling af tohjulet cykel eller knallert eller af køretøjer, der svinger bort fra vejen. Forbudene gælder indtil det ophæves ved ophørstavle eller ved afstandsangivelse på undertavle.



C 53 Ophør af overhaling forbudt.



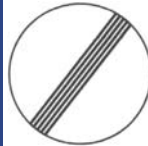
C 54 Ophør af overhaling med lastbil forbudt.



C 55 Lokal hastighedsbegrænsning.



C 56 Ophør at lokal hastighedsbegrænsning.



C 59 ophæver alle forbudstavler på den forudgående vejstrækning bortset fra standsnings- og parkeringsforbud.



C 61 og UC 61 forbyder standsning på kørebanen, som ikke sker af hensyn til den øvrige færdsel.



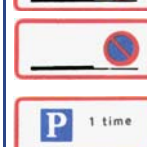
C 62 og UC 62 forbyder parkering på kørebanen, som ikke sker af hensyn til den øvrige færdsel.



UC 60,1 angiver, at forbudet gælder både før og efter tavlen.



UC 60,2 angiver, at forbudet begynder ved tavlen.



UC 60,3 angiver, at forbudet ophører ved tavlen.



UC 60,5 Standsning på rabat forbudt.

UC 60,6 Parkering på rabat forbudt.

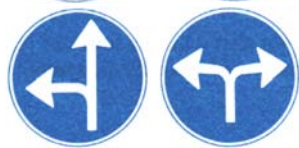
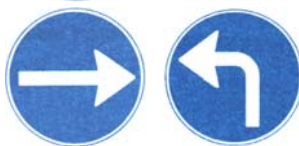
UC 33 angiver begrænset parkeringstilladelse.



C 92 Passage uden stop forbudt.

Påbudstavler

Påbudstavler opsættes umiddelbart ved det sted, hvor eller hvorfra påbudet gælder.



D 11 Påbudt kørselsretning.



D 12 Påbudt kørselsretning i rundkørsel.



D 16 Valgfri passage. Tavlen angiver, at motorkøretøjer kan passere tavlen på begge sider.



D 15 Påbudt passage. Tavlen angiver, at motorkøretøjer skal passere tavlen på den side, pilen peger mod. Det gælder dog ikke for kørsel til stoppested, i busbane, parkeringsbane eller lignende.



D 21 Cykelsti. Tavlen angiver bane, som skal benyttes af cyklister og kun må benyttes af disse.



UD 21,1 Dobbeltrettet cykeltrafik. Undertavlen angiver, at cykelstien har trafik i begge retninger.



UD 21,2 Dobbeltrettet cykeltrafik ophører. Undertavlen angiver, at cykelstien ikke længere har trafik i begge retninger.



UD 1. Undertavlen udpeger den bane, som kun må benyttes af den færdselsart, der angives med hovedtavlens symbol.



D 22 Gangsti. Tavlen angiver bane, som skal benyttes af gående og kun må benyttes af disse.



D 23 Ridesti. Tavlen angiver bane, som skal benyttes af ridende og kun må benyttes af disse.



D 26 Delt sti. Tavlen angiver sti med flere baner, der er adskilt ved afstribning, rabat eller lignende.



D 27 Fællessti. Skal benyttes af flere færdselsarter og kun må benyttes af disse. Trafikanter på fællessti skal udvise gensidig hensynsfuldhed.



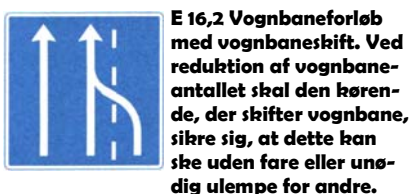
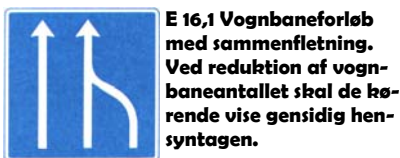
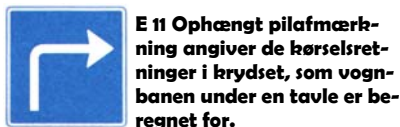
D 55 Mindste hastighed. Påbudet gælder kørende bortset fra cyklister og knallertkørere. Det gælder, indtil det ophæves ved tavle D 56 eller ved afstandsangivelse på undertavle.



D 56 Ophør af mindste hastighed.

Oplysningstavler

Oplysningstavler opsættes i nærheden af det sted eller ved begyndelsen af den vejstrækning, som tavlens indhold vedrører. Tavler, der opsættes i nogen afstand, kan forsynes med afstandsangivelse forinden på tavlen eller på undertavle.



Ved midlertidig afmærkning udføres tavlerne E15-E16 og eventuelle undertavler med gul bund og sort symbol.



E 17 Fodgængerfelt.



E 18 Blind vej. Med tynd hvid streg kan angives, at vejen fortsætter i en sti.



E 19 Ensrettet færdsel.



E 21, 1 Vejledning for cyklister.



E 21,2 Anbefalet rute for lastbiler.



E 23 Vejledning for invalide.



E 26 Fodgængertunnel eller fodgængerbro.



E 31,1 Busholdeplads for fjerntrafik.



E 31,2 Busholdeplads for nærtrafik.



E 31,3 Taxiholdeplads.



E 33 Parkering. Tavlen angiver areal, som er beregnet til parkering. Et vinkelformet tagsymbol over symbolet tilkendegiver, at det drejer sig om indendørs parkering.



E 37 Krybespor. Tavlen angiver særlig vognbane, som skal anvendes af køretøjer, der kører med lavere hastighed end den, der angives for den øvrige kørebane.



E 41 Hastighedsangivelse for frakørsel. Tavlen angiver den hastighed, hvormed et sving på en frakørselsvej under normale forhold kan gennemkøres.



E 42 Motorvej. Tavlen angiver vejstrækning, hvor de særlige regler om kørsel på motorvej og til- og frakørselsveje til motorvej gælder.



E 43 Motortrafikvej. Tavlen angiver vejstrækning, hvor de særlige regler om kørsel på motortrafikvej og til- og frakørselsveje til motortrafikvej gælder.



E 44 Motorvej ophører. Tavlen anvendes normalt ikke ved frakørslers tilslutning til det almindelige vejnet.



E 45 Motortrafikvej ophører. Tavlen anvendes normalt ikke på veje, der krydser motortrafikvej eller ved frakørslers tilslutning til det almindelige vejnet.



E 49 Gågade. Tavlen angiver et område, hvor særlige færdselsregler gælder.



E 50 Ophør af gågade.



E 51 Opholds- og legeområde. Tavlen angiver et område, hvor særlige færdselsregler gælder.



E 52 Ophør af opholds- og legeområde.



E 53 Område med fartdæmpning. Tavlen angiver et område, hvor kørebanen er indrettet således, at den ikke er egnet til kørsel med højere hastighed end den angivne.



E 54 Ophør af område med fartdæmpning.



E 55 Tættere bebygget område. Tavlen angiver område, hvor færdselslovens regler for tættere bebygget område gælder.



E 56 Ophør af tættere bebygget område.



E 68 Zonetavle. Tavlen angiver et område, hvor bestemmelserne for de tavler, der er anført som symbol, er gældende. Bestemmelsernes nærmere indhold og afstanden til områdets begyndelse kan angives på tavlen.



E 69 Ophør af zone.



E 80 Generelle hastighedsbegrænsninger. Tavlen angiver de generelle hastighedsbegrænsninger, som gælder i landet.

Vejvisningstavler

Vejvisere har hvid bund, rød tekst og rød ramme. Vejvisere til mål ad motorvej har dog grøn bund, hvid tekst og hvid ramme. Vejvisere til seværdigheder, serviceanlæg og lignende har hvid bund, blå tekst og blå ramme. Stivejvisere har blå bund, hvidt symbol og hvid tekst.

F 11-14 Pilevisere. Tavlerne opsættes i kryds. Afstand angives i pilens spids, rutenummer og andre oplysninger i roden.



F 11 Pileviser til geografiske mål samt til havne, lufthavne og lignende, hvor der ikke køres ad motorvej.



F 12. Pileviser, hvor det forudsættes, at der køres ad motorvej for at komme til målet.



F 13. Pileviser til seværdigheder, service- anlæg og lignende.



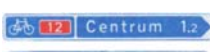
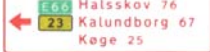
F 14. Midlertidig pileviser.



F 16 Frakørselsvejviser. Tavlen opsættes ved frakørselsbanens begyndelse.



F 18 Tabelvejviser. Tavlen opsættes umiddelbart før eller i vejkryds.



F 21 Stivejvisere. Vejviser og tabelvejviser, der anvendes som vejvisere for stitrafik til geografiske mål, havne, luft- til sturter eller til almindelige veje.

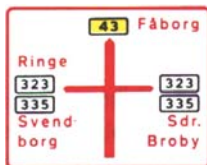


havne og lignende, til sturter eller til almindelige veje.

Orienteringstavler har hvid bund og rød tekst, portaltavler dog blå bund og hvid tekst. Vejvisning til motorvej anføres i et grønt felt med hvid tekst.



G 11 Portalorienteringstavle. Op- hænges over kørebanen foran vejkryds og vejviser normalt for de enkelte vognbaner.



G 14 Diagramorienteringstavle. På tavlen anføres et simpelt diagram af krydset. Uden for tættere bebygget område opsættes tavlen normalt mellem 150 og 250 m før vejkrydset.



G 15 Vognbaneorienteringstavle. Tavlen angiver de kørselsretninger i krydset, de enkelte vognbaner er beregnet for. Uden for tættere bebygget område opsættes tavlen normalt mellem 150 og 250 m før vejkrydset.



G 18 Tabelorienteringstavle. Uden for tættere bebygget område opsættes tavlen normalt mellem 150 og 250 m før vejkrydset.

Afstands- og stedtavler:



H 41 Afstandstavle. Tavlen opsættes især efter vigtigere vejkryds, ofte på bagsiden af orienteringstavler.



H 42 Delt afstandstavle. Tavlen kan opsættes som sidste afstandstave foran et vejkryds.



H 45 Stedtavle. Tavlen opsættes umiddelbart ved den angivne lokalitet.



H 47 Amts- og kommunegrænsetavle.



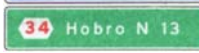
I 11 Frakørselsvejviser O-m tavle. Tavlen opsættes ved siden af kørebanen ved frakørselsbegyndelse eller ophænges over frakørselsbanen. Tavlen angiver foroven frakørselsnummer efterfulgt af frakørsels navn.



I 12 500-m frakørselstavle. Angiver afstanden til frakørselsbegyndelse.



I 13 1000-m frakørselstavle. Tavlen angiver afstanden til frakørselsbegyndelse. 1000-m frakørselstavlen er normalt forsynet med en undertavle, der viser den næste frakørsel.



I 16 Frakørselsvejviser O-m tavle for forbindelses- anlæg til anden motorvej.



I 16 Frakørselsvejviser O-m tavle for forbindelses- anlæg til anden motorvej.



J 17 500-m frakørselstavle for forbindelse til anden motorvej.



J 11 Anviste vognbaner. Tavlerne ophænges over kørebanen ved frakørsler og forgreninger. Tavlerne angiver, at vognbanen, der befinder sig under tavlen, er beregnet for kørende mod det mål, der er angivet på tavlen.



Forvarsling for anviste vognbaner kan ske ved, at tavlen ophænges med en afstandsangivelse.



J 12 Forvarsling af vognbaneforløb. Tavlen opsættes ved siden af kørebanen før frakørsel eller motorvejsforgrening. Pile på tavlen angiver vognbaneforløb og færdselsretning.



J 13 Diagramorienteringstavle. Opsættes ved siden af eller ovenover kørebanen før motorvejsforgreningen.



K 11 Bekræftelsestavle. Tavlen opsættes ved siden af kørebanen efter tilkørsel til motorvejen og tjener som bekræftelse af motorvejens rutenummer og fjernmål samt afstand til disse. Endvidere angives i et særligt felt nederst på tavlen nummer og navn på første frakørsel til det øvrige vejnet og afstand til denne.



K 12 Afstandstavle. Tavlen opsættes ved siden af kørebanen, hvor der skønnes at være særligt behov for at informere trafikanterne om afstande til lokaliteter, der nås ved kørsel ad motorvejen. Øverst på tavlen angives rutenummer for motorvejen.



L 41 Rutenummer for Europavej.



L 42 Rutenummer for primære ruter.



L 43 Rutenummer for sekundære ruter.



L 44 Rutenummer for ringruter. Tavlen har en sort ring foran et sort nummer. Tavlen har gul bund, hvis det er en primær ringrute, og hvid bund, hvis det er en sekundær ringrute.



L 45 Rutenummer for stier. Numre på nationale stier er hvide på rød baggrund. Numre på andre stier er hvide på blå baggrund.



L 50 Ruteidentifikation for turistruten, Margueritru-



ten.

Servicetavler

Servicetavler, der opsættes i nogen afstand fra anlægget, forsynes med afstandsangivelse under midterfeltet eller på undertavle.



M 11 Færge. Tavlen angiver overfartssted med færge, der medtager motorkøretøjer.



M 12 Lufthavn. Tavlen angiver lufthavn eller flyveplads, der må beflyves af taxify.



M 13 Jernbanestation. Tavlen angiver jernbanestation, hvorfra der afgår persontog.



M 14 Busterminal. Tavlen angiver busstation, hvorfra der udgår busser i fast rutetrafik.



M 15 Posthus.



M 21 Førstehjælp. Tavlen angiver, at der kan ydes førstehjælp ved ulykker.



M 22. Telefon.



M 23 Værksted.



M 24 Tankanlæg.



M 31 Campingplads for telte.



M 32 Campingplads for vogne.



M 33 Hytter.



M 34 Rasteplass. Tavlen angiver parkeringsplads med borde og bænke for kortvarigt ophold.



M 35 Badested. Indendørs badested markeres med tagsymbol over badesymbolet.



M 41 Vandrerhjem.



M 42 Hotel. "Motel" eller "Kro" kan angives med tekst.



M 43 Restaurant.



M 45 Cafeteria.



M 46 WC. Angiver toilet eller tørkloset. Hvis toiletet er indrettet for handicappede, forsynes tavlen med invalidesymbol.



M 51 Kirke. Tavlen angiver kirke, synagoge eller lignende.



M 52 Seværdighed. Tavlen angiver vigtigere turistmål.



M 57 industriområde. Tavlen angiver industriområde. I forbindelse med symbolet kan eventuelt angives navn på industriområdet.



M 61 Information. Tavlen angiver turistbureau, turistinformationstavle eller anden information.

Kant- og baggrundsafmærkning



N 17 Fodgængersøjle. Søjlen kan opsættes under "fodgængerfelt" (E 17) for at fremhæve fodgængerfeltets beliggenhed.



N 41 Kantafmærkningspæle. Pælene har orange refleks i højre og hvid refleks i venstre vejside. Afstanden mellem pælene er normalt 100 m. I vejsving og andre steder, hvor der er behov for kraftig markering, er afstanden dog mindre. Motorkøretøjer skal passere pælene på den side, toppen hælder ned imod.



N 42 Kantafmærkningsplader. Pladerne opstilles i stedet for N 41, hvor der er behov for særlig kraftig markering. Motorkøretøjer skal passere pladerne på den side, striberne hælder ned imod.



N 43 Spidsafmærkning. Pladen angiver rabat-spids. Motorkøretøjer kan passere pladen på begge sider.



N 44 Markeringskegler. Kegle eller cylinder i rødt eller hvidt eller en kombination af disse farver. Anvendes ved vejarbejde.

N 46 Markeringsbrikker. Reflektende små rød-hvide plader, der op hænges i række.

N 46 Markeringslygter. Lygter med fast eller blinkende hvidt lys.



O41-42 Retningspile. Pilene anvendes over for vejudmundinger, i ydersiden af vejsving og på andre steder, hvor trafi-



kanterne skal foretage en væsentlig retningsændring. O43,44 og 45 Spærrebomme.

Bommene anvendes, hvor vej eller sti ophører, eller hvor bredden brat formindskes, f.eks. fordi en del af kørebanen er afspærret. Bomme med skrå striber skal passeres af motorkøretøjer på den side, striberne hælder ned imod.



P 11 Hellefyr er gule søjler. De angiver, at kørende skal holde til højre for fyret, med mindre kørsel venstre om er tilladt ved anden afmærkning, eller fyret er beliggende på kørebane med ensrettet færdsel.

Længdeafmærkning

Længdeafmærkning på langs af vejen angiver vejens opdeling i baner.



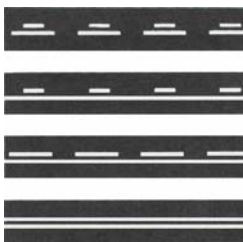
Q41 Vognbanelinie. Smal punkteret linie med kort streg og langt mellemrum. Overskridelse af vognbanelinie kan ske, hvis manøveren kan udføres uden fare eller unødigt ulempe for andre.



Q42 Varslingslinie. Smal punkteret linie med lang streg og kort mellemrum. Overskridelse af varslingslinie kan ske, hvis manøveren kan udføres uden fare eller unødigt ulempe for andre. Ved manøveren skal udvises særlig agtpågivenhed. Varslingslinie benyttes som forvarslingslinie og i øvrigt navnlig som midterlinie på smalle veje med dårlige oversigtsforhold.



Q44 Spærrelinie. Smal ubrudt linie. Den må ikke overskrides eller krydses af kørende heller ikke ved vending, svingning i vejkryds, indkørsel til ejendom eller lignende. Hvor særlige forhold, f.eks. vejarbejde eller standset eller parkeret køretøj, gør det nødvendigt, kan linien dog overskrides under udvisning af særlig agtpågivenhed.



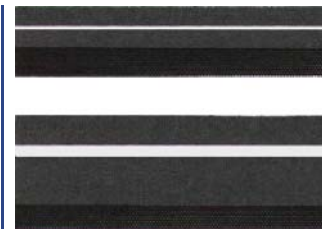
Vedrørende Q41-44. Linierne kan anvendes som enkeltlinier eller ved siden af hinanden som dobbeltlinier. Ved dobbeltlinier skal

de kørende rette sig efter den nærmeste linie. Trafikanter, der kører i en vognbane for modsat rettet færdsel, kan dog altid køre tilbage til højre vejside.



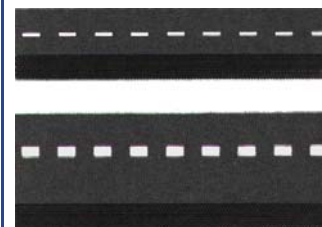
Q45 Spærreflade. Skraveret eller helt hvidt areal på kørebanen, på hvilket der ikke må køres, standses eller parkeres. Såfremt spærrefladen er begrænset af en punkteret linie, kan trafikanter under svingning dog køre over spærrefladen fra denne side. Skraveret spærreflade skal passeres af motorkøretøjer på den side, hvor skraveringen peger fremad.

Q46 Ubrudt kantlinie. Linien begrænser den del af kørebanen, der skal benyttes af motorkøretøjer og



anvendes til at adskille almindelige vognbaner fra

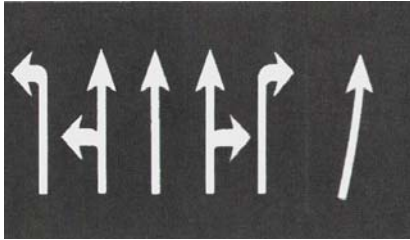
særlige vognbaner. Ubrudt kantlinie må ikke overskrides af motorkøretøjer, undtagen i forbindelse med standsning, parkering, svingning eller ved passage højre om en venstresvingende, såfremt banen til højre for kantlinien ikke er en særlig bane.



Q47 Punkteret kantlinie. Den angiver, at det er

tilladt at krydse linien, såfremt det ikke strider mod andre bestemmelser. Overskridelse af punkteret kantlinie kan ske, hvis manøveren kan udføres uden fare eller unødigt ulempe for andre.

Vedrørende Q 46-47: Linien er bred, hvor den del af kørebanen, der ligger uden for linien, er tilstrækkelig bred til færdsel af fodgængere, cyklister og lignende, og er i almindelighed smal, hvor dette ikke er tilfældet.



Pilafmærkning

R 11 Vognbanepile. Pile foran kryds angiver, at kørende, der befinder sig i den pågældende vognbane ved indkørsel i krydset, skal køre i den viste retning. I kryds kan pile anvendes til at angive, hvorledes køretøjer mest hensigtsmæssigt kan placeres under svingning. På parkeringspladser kan vognbanepile anvendes til at vise, i hvilken retning trafikken skal køre.



R 13 Dobbelt vognbanepile. Pilene gælder for to på hinanden følgende kryds.

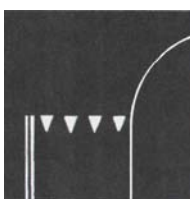


R 14 Vognbanepile med svingningsforbud. Her må du ikke svinge i det første kryds.

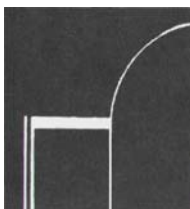


R 15 Pile for vognbaneskift. Skrå pile, der er placeret i mellemrummene af punkteret linie. De angiver, at kørende snarest skal skifte til den vognbane, pilen peger mod.

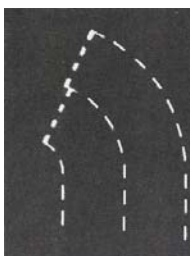
Tværafmærkning



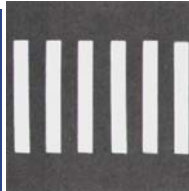
§ 11 Vigelinie (hajtænder). Den angiver, at kørende fra den side, trekanternes spids vender mod, har ubetinget vigepligt.



§ 13 Stoplinie. Bred ubrudt linie på tværs af kørselsretningen. Den angiver, hvor kørende skal stoppe ved tavle B 13 Stop, ved rødt eller gult gadesignal eller rødt blinksignal.



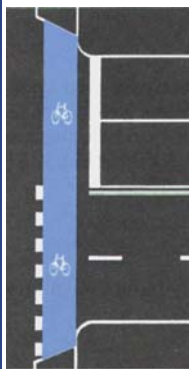
§ 16 Afslutning af svingbane. Den angiver, hvor kørende skal stoppe, hvis dette er nødvendigt for at efterkomme færdselslovens bestemmelser for svingende trafik.



§ 17 Fodgængerfelt. Det angiver den del af vejen, som er bestemt for gående ved passage over kørebane eller cykelsti.



§ 18 Rumlestriber. Smalle, støjfremkaldende striber på tværs af kørselsretningen. Striberne angiver, at der skal udvises særlig agtpågivenhed.



§ 21 Cykelfelt. Felt i kryds, der angiver, at cyklister og knalbertkørere skal benytte den pågældende del af vejen. Feltet afmærkes med bred punkteret linie med lige lang streg og mellemrum eller med blå farve. V 21 Cykelsymbol skal altid afmærkes i feltet.



§ 32 Bump. Kvadratiske felter på tværs af vejen. De angiver, at der er et bump.

Tekst og symboler på kørebanen m. m.



T 33 Parkeringsbås.



T 61 Standsningsforbud.



T 62 Parkeringsforbud.



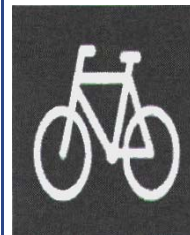
V 11 Trekantsymbol. Symbolet angiver, at trafikanterne i et følgende vej-kryds er pålagt ubetinget vigepligt ved tavle B 11 Ubetinget vigepligt. Hvor symbolet anvendes i nogen afstand fra krydset, anføres afstanden før symbolet.



V 12 STOP. Teksten angiver, at trafikanterne i et følgende vej-kryds eller en følgende jernbaneoverkørsel er pålagt ubetinget vigepligt og fuldt stop ved tavle B 13 Stop. Hvor V 12 angives i nogen afstand fra krydset, anføres afstanden før symbolet.



V 15 Rutesymbol. Vejens rutenummer kan anføres på kørebanen.



V 21 Cykelsymbol.



V 23 Invalidesymbol.

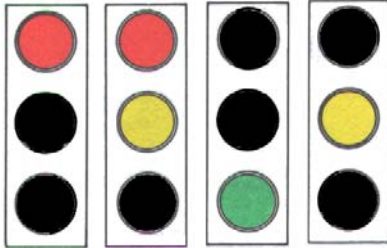


V 33 Parkeringsymbol. Symbolet angiver, at arealet kun må benyttes til parkering.



V 42 Bussymbol. Teksten "BUS" i en bane, der er afgrænset med ubrudt kantlinie eller dobbelt spærrelinie, angiver, at banen kun må benyttes af busser i rutedrift. Bussymbolet kombineret med pil kan forekomme i en svingbane. Dette angiver, at bussen må køre i den viste retning.

Lyssignaler



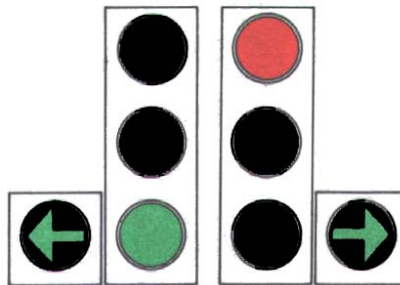
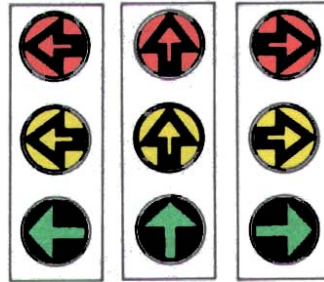
Rødt lys betyder stop. Kørende skal standse før stoplinie eller, hvis ingen stoplinie findes, i betryggende afstand før krydset eller vejstrækningen.

Rødt og gult lys samtidig betyder stop. Det har i det hele samme betydning som rødt lys, men angiver tillige, at signalet snart vil skifte til grønt.

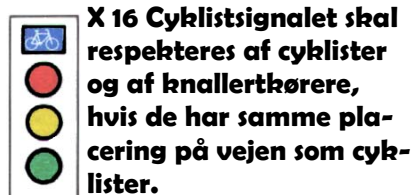
Grønt lys betyder kør.

Gult lys betyder stop. Det angiver, at signalet snart vil skifte til rødt, men har i øvrigt samme betydning som rødt. Kørende skal dog ikke standse, hvis de, når signalet skifter fra grønt til gult, er nået så langt frem, at standsning vil medføre fare.

X 11 Hovedsignal. Signalfølgen er rødt, rødt og gult, grønt, gult, rødt. Hovedsignal gælder for al trafik, der ikke særligt reguleres ved signalerne X 12-19.



X 12 Pilsignaler gælder for kørende (undtagen cyklister og knallertkørere), der vil køre i den retning, pilen viser.



X 16 Cyklistsignalet skal respekteres af cyklister og af knallertkørere, hvis de har samme placering på vejen som cyklister.



X 18 Fodgængersignal. Hvor der er flere fodgængersignaler i færdselsretningen, gælder det nærmeste.



X 19 Bussignal gælder for busser i koncessioneret rutedrift.



Y 17 Vognbanesignal. Rødt kryds angiver, at kørsel i vognbanen er forbudt i den pågældende færdselsretning. En gul blinkende diagonal pil angiver, at trafikanter i vognbanen snarest skal køre over i den vognbane, pilen peger mod.



Grøn pil angiver, at vognbanen er åben for kørsel, hvis dette ikke strider mod anden regulering.