

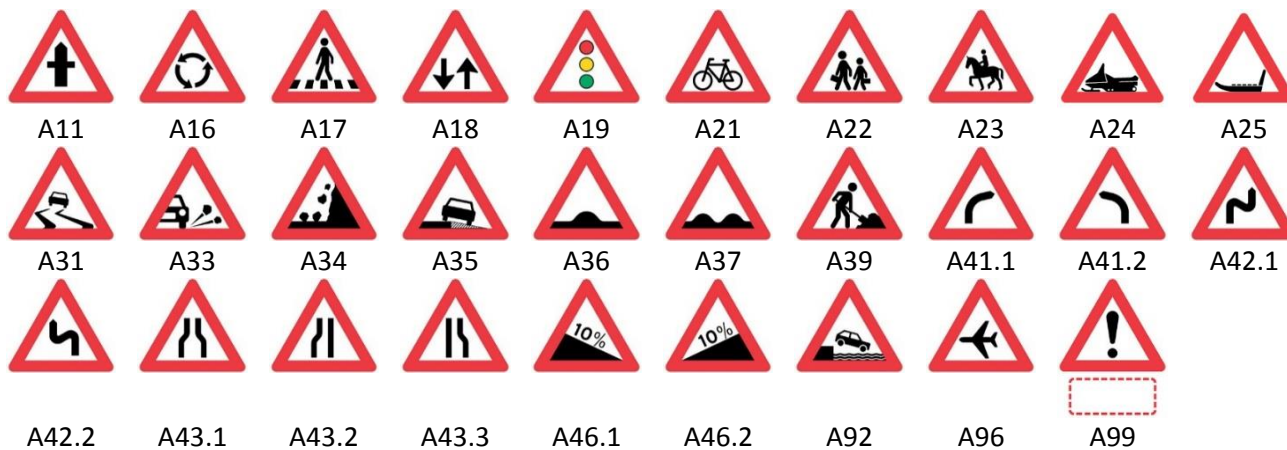


Teoribog for køreundervisningen i Grønland

Færdselsstyrelsen

Teoribog for køreundervisningen i Grønland

A. Advarselstavler



B. Vigepligtstavler



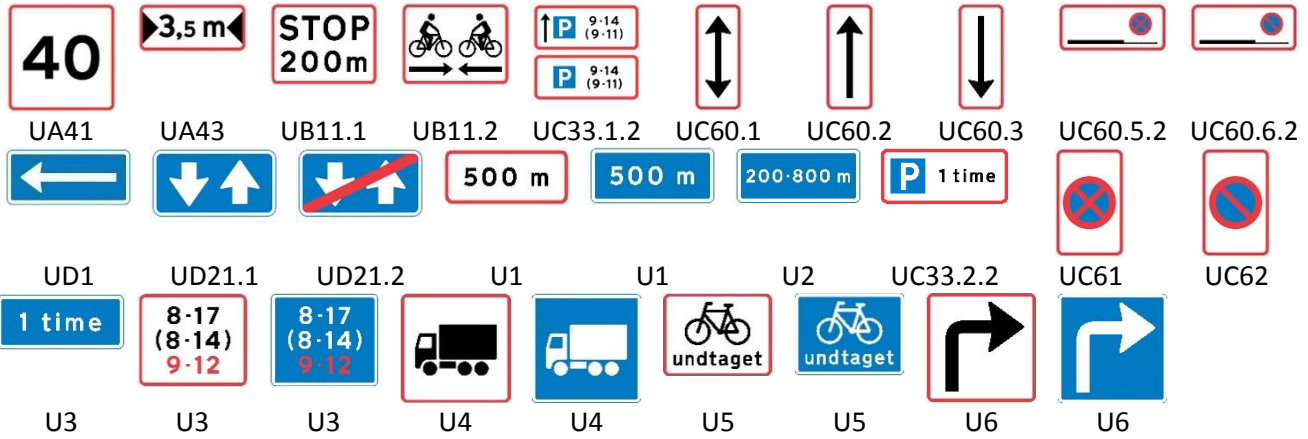
C. Forbudstavler



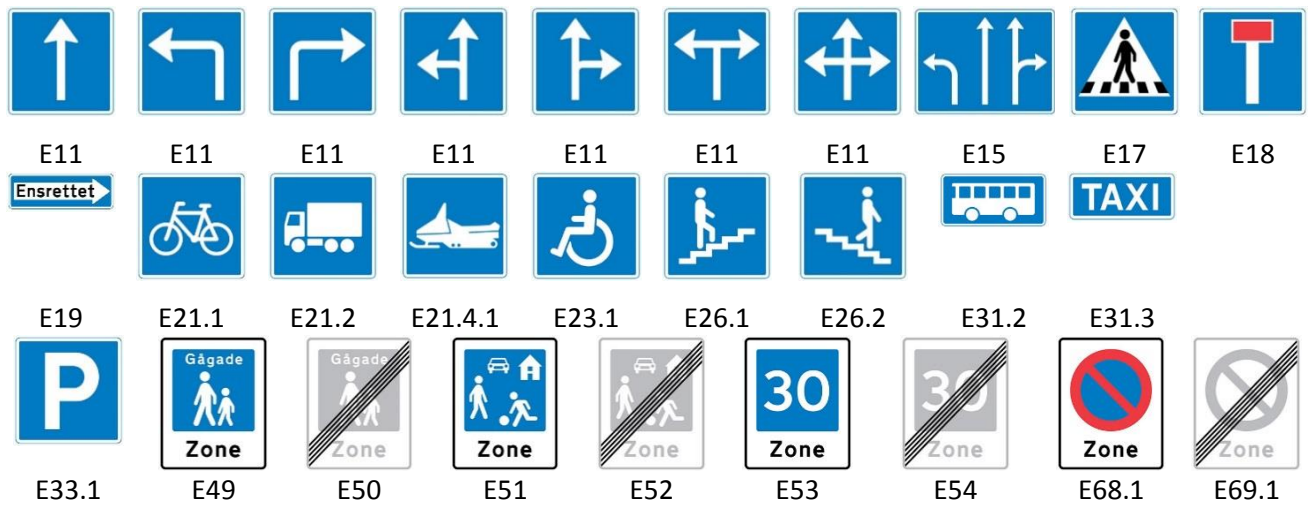
D. Påbudstavler



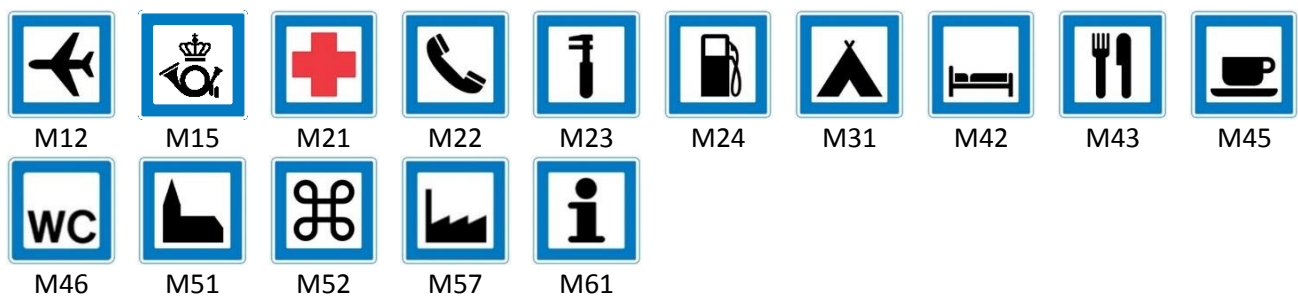
U. Undertavler



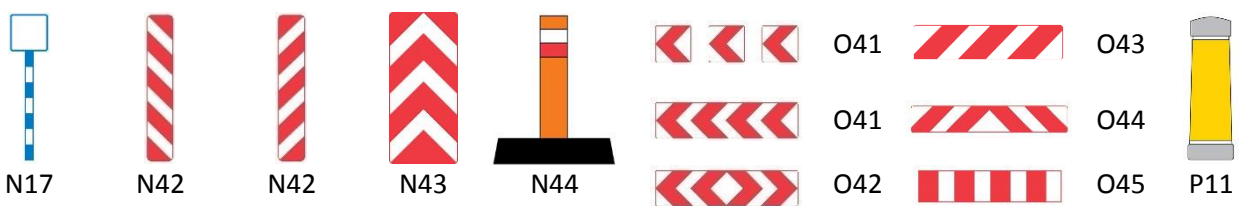
E. Oplysningstavler



M. Servicetavler



N. O. P. Kant- og baggrundsafmærkning m.m.



Indholdsfortegnelse

Forord	5
Hensyn	6
Færdselslovens gyldighedsområde	8
Ejerens og førerens ansvar	9
Bremser	10
Standselængde	14
Beredsskabsstilling	17
Styretøjet	18
Lygter	20
Tegn og signalgivningsapparater	21
Stoplygter, nummerplade- belysning, reflekser	22
Dæk	23
Støddæmpere	24
Påhængskøretøj	25
ATV-køretøj	25
Spiritus, træthed, medicin m.v.	27
Forsøg	30
Inddragelse af førerret	31
Øvelseskørsel og undervisning	32
Placering	34
Svingning	35
Højresving	35
Venstresving	35
Rundkørsel	37
Vending	38

Vigepligt	39
Højre-vigepligt	39
Ubetinget vigepligt	41
Møde	43
Overhaling	44
Overhaling forbudt	45
Når man bliver overhalet	45
Signaler og tegn	46
Trafikregulering	47
Lyssignal	48
Politiets tegn	50
Færdselstavler og afmærkning	51
Hastighed	52
Anvendelse af mobiltelefon	54
Færdselsuheld	55
Lygteføring	56
Lygter	56
Unødig støj	59
Kulilte	59
Belæsning	60
Køreprøve	63

*Udarbejdet af Bjarne Schou og Færdselsstyrelsen
Foto: Politiet i Nuuk og Færdselsstyrelsen
Grafisk tilrettelæggelse: Kontrast v. Uffe Rosenfeldt
Konsulent: Statens Information
Udgivet af Færdselsstyrelsen juni 1994. Opdateret marts 2019*

Forord

For at blive en god bilist er det nødvendigt at have kendskab til den del af færdselsloven, som omfatter køreregler, førerens og ejerens pligter og ansvar samt om det mest nødvendige om bilens indretning og virkemåde og endelig hensynet til andre trafikanter.

Med de særlige forhold, der hersker i Grønland, er indholdet begrænset til den mest nødvendige viden, som en kommende bilist skal sætte sig ind i.

I sidste del af bogen er beskrevet, hvordan køreprøven foregår, og hvad der kræves.

Bogen er ikke kun tænkt som en vej til kørekortet, men er også tænkt som en opslagsmulighed, hvis man senere vil friske hukommelsen op i et emne.

Færdselstavler, der er gældende i Grønland, er medtaget som bilag.

Hensyn

En kommende bilist bør starte med at lære, hvordan man skal opføre sig i trafikken.

Derfor starter denne bog med, hvad man kunne kalde, **Grundloven** for al trafik.

Den "grundlov" findes i færdselsloven for Grønland, §22, som siger:

Særligt hensyn skal vises over for børn, skolepatruljer og ældre mennesker.



Trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, således at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres.

Der skal også vises hensyn over for dem, der bor eller opholder sig ved vejen.

Stk. 2. Særligt hensyn skal vises over for børn, skolepatruljer, ældre mennesker samt personer, der ifølge særligt af Justitsministeren fastsat kendetegn eller i øvrigt, efter hvad der fremgår af omstændighederne, lider af svækket syn eller hørelse eller anden legemlig mangel eller sygdom, som er til ulempe for dem i færdslen.



Stk. 3. Over for hundekøretøjer og over for husdyr, der drives, skal kørende vise særligt hensyn og om fornødent standse.

Hvordan tager man hensyn til andre eller udviser agtpågivenhed? Man kan næsten sammenligne ordet hensyn med at hjælpe. Man skal hjælpe hinanden i trafikken og ikke altid tænke på sin egen ret.

Man kan hjælpe – tage hensyn til- ved at undgå at tilstænke andre ved at køre med passende lav hastighed i vådt føre. Man kan tage hensyn - hjælpe andre -ved ikke at bringe dem i situationer, som kan indebære fare eller ulempe.

I det hele taget give en hjælpende hånd, hvor det er nødvendigt for at få trafikken til at glide bedre.

Dette kræver selvfølgelig, at man ser, at der er nogle, der skal hjælpes. Dette kræver, at man udviser agtpågivenhed, eller sagt på en anden måde, at man hele tiden følger med i trafikken og ser, hvad der sker omkring sig.

En god bilist ved hele tiden, om der kører nogen bagved, ved siderne og selvfølgelig foran ens bil. Det er særlig vigtigt, at man orienterer sig i spejle og ved hoveddrejning inden ændring af placering i forbindelse med f.eks. svingning eller vognbaneskift, men man skal også huske ofte at orientere sig i spejlene ved ligeud kørsel. Man skal fx være opmærksom på, om der kommer et udrykningskøretøj (politi, brandbil eller ambulance), også bagfra, idet man skal holde vejen åben for udrykningskøretøjer, så de hurtigt kan komme frem.

Disse hensyn - denne hjælp - gælder ikke bare andre trafikanter, men også alle, der bor eller opholder sig ved vejen.

Nogle trafikanter kræver et særligt hensyn- særlig hjælp- nemlig børn, ældre, dårligt gående, dårligt seende eller hørende, eller de der på en eller anden måde er belastet af et handicap.

Hvis der er skolepatruljer, kræver disse også særligt hensyn - særlig hjælp, fordi disse er sat til at hjælpe deres skolekammerater over farlige steder ved vejen i nærheden af skolen.

Endelig skal der tages særligt hensyn til dyr, hvad enten det drejer sig om flokke, der drives, eller om et hundeforspand eller dyr, der går alene rundt og måske har forvildet sig ind på vejen.

Man skal også udvise hensyn overfor snerydningskøretøjer og ved kørsel forbi vejarbejde.

Færdselslovens gyldighedsområde

Hvor gælder så disse regler?

Færdselslovens § 1 siger:

Loven gælder, hvor andet ikke er bestemt, for færdsel på veje, pladser og andre områder, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Den gælder dog ikke for kørsel med hundslæde på slædevejene.

Hvilke køretøjer gælder reglerne for?

Herom siger færdselslovens § 2:

Ved anvendelse af loven skal følgende definitioner lægges til grund:

1) KØRETØJ: Enhver indretning, som kan køre på vej uden skinner, hvad enten den er forsynet med hjul, bælter, valser, meder eller andet.

2) MOTORDREVET KØRETØJ: Køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft. Motordrevne køretøjer inddeles i motorkøretøj, traktor, motorredskab, knallert og snescooter.

3) MOTORKØRETØJ: Motordrevet køretøj, der hovedsagelig er indrettet til selvstændigt at benyttes til person- eller godsbefordring, eller som er konstrueret til eller uden væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til en hastighed af over 30 km i timen. Motorkøretøjer inddeles i bil og motorcykel.

Ejerens og førerens ansvar

Hvem har ansvaret for, at reglerne opfyldes?

Herom siger færdselslovens § 3, stk. 2:

Ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand.

Når færdselsloven siger, at et køretøj skal være i lovlig stand, hvad betyder så dette?

Også dette svar kan i første omgang findes i færdselsloven:

§ 3, stk. 1 siger:

Ethvert køretøj skal være således indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare eller ulempe for andre samt uden skade på vejene.

.....og nu bliver føreren også inddraget i ansvaret:

Stk. 3. Føreren af et køretøj skal til enhver tid være opmærksom på, at køretøjet og eventuelt påhængskøretøj er i forsvarlig stand, særlig at styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater samt lygter virker forskriftsmæssigt og sikkert, og at tilkoblingen til eventuelt påhængskøretøj er forsvarlig.

Hvad vil det sige, at et køretøj er i forsvarlig stand - herunder lovlig stand?

Nu er vi kommet til den tekniske side af sagen.

Mange vil nok begynde at tænke, nu bliver det nok indviklet. Men hvis man prøver at sætte sig ind i tingene - som man skal - ganske langsomt, skal det nok vise sig efterhånden, at det egentlig ikke var så svært alligevel.

Det er klart, at hvis man skal køre i et køretøj, så vil der komme et tidspunkt, hvor man vil standse igen.

Ligeledes er det vigtigt, at man kan styre køretøjet, det er heller ikke så mærkeligt.

Det er vel også klart, at man må undersøge disse ting for at se, om disse apparater virker og er i orden?

Bremser

Lad os begynde med at kigge lidt på bremserne.

Disse bremser er lavet sådan, at føreren hurtigt kan bestemme, hvornår bremserne skal virke.

Dette gør han ved at træde på sin bremsepedal. Herved sker der noget i det såkaldte bremsesystem. En bremsebelægning presses mod en skive eller en tromle, der er anbragt på bilens hjul, således at der kommer en bremsevirkning, og bilen begynder at gå ned i fart.

Hvad sker der mellem pedalen og hjulet, når føreren påvirker bremsepedalen?

I en moderne bil bruges væsketryk (hydraulik) til denne kraftoverførsel, idet der opstår et væsketryk, når man træder på pedalen, og trykket overføres fra hovedcylinderen, der indeholder bremsevæske, gennem bremserør og bremseslanger til hjulcylinderen ved hvert hjul. Dette væsketryk får hjulcylinderen til at trykke bremseklodsene med en bremsebelægning ud mod enten en bremseskive eller en bremsetromle.

Hvis man har set, hvordan en cykel med håndbremser fungerer ved bremsning, er det egentlig det samme, der sker. Man får en klods til at vanskeliggøre omdrejningen af hjulet, for til sidst at standse hjulet helt.

Bremserne er en meget vigtig del på et køretøj.

Derfor er det også en del, som ejeren (brugeren) af bilen har ansvaret for er i lovlig stand, og hvor føreren skal kontrollere, at de er i orden og fungerer perfekt.

Forinden man kører, skal man derfor kontrollere nogle ting vedrørende bremserne.

Når man har sat sig ind i bilen, skal man uden at starte motoren træde på bremsepedalen, der skal have en passende (1 cm) frigang (ingen modstand) fra topstillingen.

Ved videre nedtrædning må bremsepedalen ikke kunne trædes længere end ca. halvdelen af vejen mellem topstilling og bundstilling.

Den skal da føles fast og må ikke kunne synke ved vedvarende tryk på pedalen.

Under kontrol af bremserne hører også kontrol af væskestanden i bremsevæskebeholderen, som er anbragt i motorrummet. Her kontrolleres, at væsken står inden for den tilladte markering på beholderen, og at hullet i låget ikke er tilstoppet af snavs.

Næsten alle biler er forsynet med en bremseforstærker, der gør bremsning lettere for føreren, idet man så ikke skal træde så hårdt på bremsepedalen for at opnå god bremsevirkning. Selve indretningen og virkemåden af bremseforstærkeren skal vi ikke ind på, men vi skal kunne finde ud af, om den virker.

Det er heldigvis nemt, hvis der er tale om en vakuumforstærker, som næsten alle biler er forsynet med. Den kontrolleres på følgende måde:

Med standset motor trædes bremsepedalen ned nogle gange, så bremseforstærkeren bliver tømt for vakuum. Herefter træder man bremsepedalen ned til et punkt, hvor den føles fast og ikke synker. Man holder pedalen på dette sted, hvorefter man starter motoren. Herefter skal man kunne mærke, at pedalen synker en smule. Hvis pedalen synker en smule, virker bremseforstærkeren, som den skal.

Nyere biler er ofte forsynet med ABS-bremser. Ved bremsning med en bil med ABS-bremser sørger ABS-bremsesystemet for, at hjulene netop holdes i rotation. Når ABS-bremsesystemet regulerer, kan der opstå kraftige vibrationer i bremsepedalen. Dette er normalt og betyder, at systemet er i funktion. Uanset vibrationerne skal trykket på bremsepedalen opretholdes, så længe bremsning ønskes. Hvis ABS-kontrollampen lyser konstant, virker ABS-bremsesystemet ikke, og kun kørsel til værksted er tilladt.

De fleste nye biler er endvidere forsynet med Elektronisk Stabilitets Control (ESC) der kan modvirke udskridning og væltning. Biler med ESC er forsynet med følere (sensorer), der registrerer bilens bevægelser i alle retninger. Når systemet registrerer, at en udskridning er på vej, afbremses et eller flere hjul i kortere eller længere tid for derved at rette bilen op. ESC-systemet er forsynet med en kontrollampe. Hvis denne lyser konstant, kan der være fejl i ESC-systemet, og bilfabrikantens anvisninger skal følges.

Alt kan gå i stykker - også et bremsesystem. I det foregående har vi afprøvet bremserne, som de skal være, hvis de er i orden.

Hvis man under afprøvningen kan træde pedalen helt i bund eller længere end halvdelen af vejen mellem topstilling og bundstilling, er systemet i uorden, og man må ikke køre med bilen, før den er eftersat og repareret.

Hvad er der i vejen?

I de fleste tilfælde vil der være tale om, at den ene bremsekreds er utæt. Det kan formentlig ses på vejbanen, idet der sker udsivning af bremsevæske.

Her kom der et nyt begreb - bremsekreds?

For at gøre bremsesystemet så sikkert som muligt, har man forbundet bremserørene således, at der ikke er tale om eet rørsystem, men om to af hinanden uafhængige.

Disse systemer kalder man bremsekredse.

Det vil sige, at man på denne måde bevarer nogen mulighed for at kunne bremse, selv om det ene system er utæt.

Når man prøver sine bremses under kørsel med ca. 30 km i timen, skal man lægge mærke til, at på tør, vandret vej skal bremsene virke på en sådan måde, at bilens kurs ligeud er uændret.

Hvis bilen under bremsning trækker til en af siderne, kan det skyldes, at belægninger er uens slidt, at der er tale om fugt eller snavs på belægninger.

Hvis vognen bremses ujævnt (hugger) kan der være fejl i tromler, skiver eller belægninger.

Fodbremsen (driftsbremsen) skal virke på alle 4 hjul og kunne bringe bilen til standsning både sikkert og hurtigt ved alle hastigheder, også selv om der er læs på bilen.

Hvor mange meter må man bruge, hvis bremsene er i orden?

Driftsbremsen er tilstrækkelig virksom (men også kun lige akkurat), hvis man ved 30 km i timen på tør, vandret vej kan bringe den til standsning på højst 6 m. Under bremsningen skal koblingen være trådt i bund.

Gode bremses skal ikke bruge så mange meter.

Bilen er også udstyret med en parkeringsbremse (håndbremse).

Den har to formål.

Den skal sikre bilen mod rulning, hvis der parkeres på skrånende vej. Derfor er den indrettet således, at den kan blive stående i tilspændt stand.

Den skal også kunne bremse bilen under kørsel, dog ikke med så stor bremsevirkning som driftsbremsen, som bremses alle 4 hjul.

Parkeringsbremsen bremses oftest kun baghjulene.

Kravene til parkeringsbremsen er opfyldt, hvis den kan bremse bilen ved en fart af 30 km i timen på 20 m. Koblingen skal være nedtrådt. Dette svarer til, at den kan holde bilen standset på en vej med 18% hældning.

18% hældning vil sige, at vejen falder 18m på 100m eller 1,80 m på 10 m, hvilket er temmelig stejlt.

Vi hørte før om, at en moderne bil har to bremsekredse. Hver af disse kredse fungerer som en nødbremse, sådan forstået, at hvis den ene kreds går i stykker - bliver utæt - virker den anden som nødbremse. Hvis nødbremsen er tilstrækkelig virksom, må bremselængden ved 30 km i timen højst være 12 m for en personbil og højst 14 m for en varebil. Alle disse højst tilladte bremselængder gælder kun for tør, vandret vej.

Hvis bremserne ikke er i orden, må der ikke køres med bilen, som straks skal på værksted.

Kan man nu altid forvente, at bilen bremser, som vi lige har hørt om? Desværre nej.

I glat og fedtet føre vil bremselængden blive forlænget endda uhyggeligt meget.

En bilist, der første gang skal køre i glat føre (is), skal egentlig som udgangspunkt næsten regne med, at bilen slet ikke kan bremse! Sådan føles det i hvert fald, når man prøver det. Bremselængden bliver forøget mange gange.

Når man er klar over dette, men alligevel er nødt til at køre, så må den første tanke være, at hastigheden må sættes endda meget ned. Bremselængden bliver således mindre. Betjeningen af såvel gaspedal, kobling og bremsepedal skal udføres med allerstørste omhu og varsomhed, da pludselige bevægelser på pedaler og også på rattet kan få katastrofale følger.

Under bremsning på glat vej (is) vil bilens hjul meget tit blokere (stå stille), hvorefter man faktisk nu ikke mere bruger hjul, men faste punkter, der hverken bremser eller styrer godt.

På biler uden ABS-bremser skal man bremse meget blødt - trykke varsomt på pedalen, således at hjulene stadig ruller, men bremses mere og mere for til sidst at holde helt stille.

På biler med ABS-bremser skal bremsepedalen trædes helt ned og holdes nede for at opnå maksimal bremsning.

Standselængde

Nu må man ikke forvente, at man kan bringe en bil til standsning på de antal meter, som vi brugte til at **kontrollere** bremserne.

Når man kører, skal man først opdage en fare, derefter skal man beslutte, at der skal bremses, og derefter kommer selve bremsningen.

Det vil sige, at man er nødt til at regne med en noget længere strækning til at standse en bil - denne samlede strækning kaldes standselængden.

Den tid, der medgår til at opdage en fare og til at beslutte sig til at bremse, kaldes reaktionstiden.

Den længde, bilen kører i denne tid, kaldes reaktionslængden.

Heraf kan vi se, at en standselængde består af to begreber: En reaktionslængde og en bremselængde.

Dette kan vi udtrykke således:

Standselængde = Reaktionslængde + bremselængde.

For at få et indtryk af, hvad der sker, når vi vil bringe et køretøj til standsning, kan vi prøve at sætte nogle tal på.

Hvis vi tænker os, at en bil kører med 30 km i timen, vil den flytte sig ca. 9 m i sekundet.

For de nysgerrige regnes dette således ud og bliver helt nøjagtigt:

30 km i timen er det samme som 30000 m i timen.

Vi skal finde ud af, hvor mange meter bilen kører i 1 sekund, fordi det er den tid, man normalt anser for at være den almindelige reaktionstid hos et menneske. Den kan være større eller mindre hos forskellige mennesker, men som sagt, vi tager den almindelige reaktionstid.

I en time er der 60 x 60 sekunder, hvilket vil sige, at en time indeholder

3600 sekunder

Nu kan vi bruge tallene.

30000 m

3600 sek

Så får vi 8,33 m pr. sekund.

Den højst tilladte bremselængde for en personbil under 3500 kg på tør, vandret vej med en fart af 30 km i timen er 6 m.

Nu kan vi regne den størst tilladelige standselængde ud ved at indsætte tallene i formlen fra tidligere.

$$\frac{\text{Reaktionslængde} + \text{bremselængde}}{8,33\text{m} + 6\text{ m}}$$

(STANSELÆNGDE)

Som tidligere omtalt skulle en personbil meget gerne kunne bremse bedre (kortere) end netop de tilladelige 6 m.

Som man kan se, bestemmes standselængden foreløbig af 2 ting:

- 1. Førerens hurtighed (reaktion)**
- 2. Bilens bremseevne.**

Hvis man sætter farten op til det dobbelte - 60 km i timen - hvad vil der så ske med standselængden?

Jo, da hastigheden er 2 gange så stor, vil bilen også flytte sig dobbelt så meget i 1 sekund, det vil sige:

$$2 \times 8,33 \text{ m} = 16,66 \text{ m.}$$

Men det spændende er, hvad sker der med bremselængden? Vil den også stige med det dobbelte eller hvad?

Hvis hastigheden stiger til det dobbelte (f.eks. 30 til 60 km i timen) vil bremselængden stige med det firedobbelte!

Det vil sige, at hvis vi med 30 km i timen havde en bremselængde på 6 m vil den med 60 km i timen være,

$$6 \text{ m} \times 4 = 24\text{m}!$$

Det giver en samlet **standselængde** på:

$$16,66 \text{ m} + 24 \text{ m} = 40,66 \text{ m}!$$

Hvis vi nu indsætter disse tal i en tabel, bliver det lettere at overskue:

Hastighed	Reaktionslængde	Bremselængde	Standselængde
30 km/t	8,33 m	6 m	14,33 m
60 km/t	16,66 m	24 m	40,66 m
90 km/t	24,99 m	54 m	78,99 m

Disse tal gælder kun for vandret, tør vej.

Det skal igen understreges, at bremselængderne er de højst tilladte, hvorfor længderne meget gerne skulle blive væsentlig kortere med bremses, der yder den maksimale bremsevirkning.

Hvis man tænker på, at i Grønland vil der en stor del af året være sne- og isglat, og bremselængden ofte vil stige måske 7 gange, så kan man forstå, hvorfor færdselsloven indeholder en bestemmelse om, at myndighederne har mulighed for at fastsætte hastighedsgrænser, der er afpasset efter et bestemt område!

Kan føreren nedsætte denne standselængde?

Ja egentlig.

Selvfølgelig bliver standselængden kortere, hvis hastigheden nedsættes - det har vi lige set i eksemplet.

Derudover kan føreren yderligere gøre to ting:

1. Indtage beredskabsstilling, hvor han måske ikke ser en øjeblikkelig faresituation, men hvor han forventer en fare.

2. Holde sin bils bremses i så god stand, at bremseserne yder det bedste, således at bremselængden holdes så langt nede som muligt.

Men hvad er beredskabsstilling?

Beredskabsstilling

At indtage beredskabsstilling vil sige, at man flytter sin fod til bremsepedalen og er parat til at bremse, hvis der skal bremses.



At indtage beredskabsstilling vil sige, at man flytter sin fod til bremsepedalen og er **parat** til at bremse, hvis der skal bremses. Det vil man gøre i alle de situationer, hvor man foran sig har en situation, hvor man måske om lidt skal bremse, men det er ikke sikkert. Man er altså **parat**.

Ved at indtage beredskabsstilling sparer man tid ved at have foden klar på bremsepedalen, herved bliver reaktionstiden og dermed den kørte strækning i denne tid mindre.

Beredskabsstillingen er med til at forkorte reaktionstiden og gør dermed standselængden kortere.

Vi ved nu, at en bils standselængde er afhængig af:

1. Førerens reaktionsevne.
2. Bremsernes tilstand (bremseevnen).
3. Bilens hastighed.
4. Vejens tilstand (tør eller glat).
5. Vejens belægning (grus eller asfalt).
6. Vejens hældning.

I afsnittet om bremsning på glat vej blev det forklaret, hvordan man skal bremse meget varsomt og blødt for at undgå, at hjulene blokerer.

På biler uden ABS-bremser er den rigtige måde at bruge sine bremses på - også på tør vej - er at bremse så meget, man kan, men hele tiden kun så meget, at hjulene stadig ruller.

På denne måde opnås den bedste bremsning. Hjulene blokerer ikke.

På biler med ABS-bremser skal bremsepedalen trædes helt ned og holdes nede for at opnå maksimal bremsning.

Styretøjet

En anden meget vigtig del er styretøjet. Her påhviler det også ejer (bruger) eller fører at efterse, om styretøjet virker sikkert og forskriftsmæssigt.

Et styreapparat fungerer i princippet på den måde, at en drejning på rattet overføres til forhjulene gennem forskellige mekaniske forbindelser og led.

Dette skal foregå let, sikkert og hurtigt.

Der må ikke på grund af slid eller lignende forekomme slør i de enkelte forbindelser.

Derfor skal man undersøge, om hjulene følger rattets bevægelser- om der er ratslør og i givet fald hvor meget.

Hvad er ratslør?

Det vil sige, at man kan dreje rattet et stykke, uden at hjulene følger med.

Man undersøger først styretøjet ved at efterse for ratslør.

Dette gøres ved, at man stiller bilen med hjulene i ligeudstilling.

Man stiller sig ved siden af bilen, således at man kan se venstre forhjul, og således at man kan nå rattet gennem venstre fordørs rudeåbning.

Man drejer forsigtigt på rattet, indtil hjulet begynder at bevæge sig. Den stilling rattet nu har, mærker man sig, hvorefter man forsigtigt drejer rattet til den anden side, indtil hjulet igen begynder at bevæge sig.

Afstanden mellem de to stillinger på rattet kaldes ratslør.

Ved måling af ratslør bør i almindelighed ikke medregnes den ratbevægelse, der kommer fra elasticitet i de forskellige dele, fordi køretøjet holder stille.

Som en almindelig regel for den, der skal undersøge sit styretøj gælder, at såfremt styretøjet er et såkaldt tandstangsstyretøj, må der praktisk talt ikke være ratslør.

De fleste personbiler i dag er forsynet med et sådant styretøj. Ellers siger man, at der må være op til 5 cm målt på ratkransen.

Hvis der er tale om et ratslør, som synes at være større end tilladeligt, må man ikke køre med bilen.

Hvis der måles et ratslør, som synes større end det plejer at være, må man undersøge, hvorfra det eventuelt kommer.

Man stiller sig ved siden af bilen, således at man kan se venstre forhjul og således at man kan nå rattet gennem venstre fordørs rudeåbning.



Motorhjælmen lukkes op, og man får en hjælper til at dreje rattet fra side til side i små, langsomme bevægelser.

Man kigger selv derefter på de enkelte synlige dele af styretøjets forbindelser i motorrummet for at se, om alle dele bevæger sig samtidigt - eller der skulle være dele, der begynder at bevæge sig lidt efter de andre.

Hvis dette er tilfældet, må man på værksted med bilen, da ratsløret så formentlig stammer fra dette sted. Ratsløret, hvis der er noget, skal nemlig være fordelt jævnt mellem de enkelte styretøjsforbindelser og led.

Styretøjet skal være således indrettet, at når man har drejet rattet under kørsel på plan vej med en fart af mindst 10 km i timen, skal styretøjet selv søge tilbage til kørsel ligeud.

Selv om styretøjet er forsynet med en eventuel hjælpeanordning (servostyring) skal bilen kunne styres, selv om denne anordning ikke virker.

Hvis bilen er forsynet med servostyring, skal undersøgelsen for eventuelt ratslør ske med startet motor. I modsat fald vil man ellers konstatere et stort (og forkert) ratslør.

Lygter

Inden man kører, skal man også undersøge om lygter, signal- og tegngivningsapparater, vinduesviskere og - vaskere samt dæk er i orden og i forskriftsmæssig stand.

Bilen skal være forsynet med forlygter, og der skal være tre forskellige slags lysstyrker: Fjernlys og nærlys og endelig for sig, positionslygter. Fjernlyset skal kunne lyse mindst 100 m frem foran køretøjet, nærlyset mindst 30 m frem uden at blænde. Positionslyset skal kunne ses i en afstand af mindst 300 m foran vognen.

Føreren skal kontrollere, at alle lygter lyser, og at de virker forskriftsmæssigt.

Ved kontrol af forlygterne skal man kontrollere, at pærerne er sat rigtigt i således, at når man tænder for nærlyset, så er det også nærlyslygterne, der tænder. Det samme gælder fjernlyset.

Mange udskifter selv en sådan pære, men sætter den forkert i med et forkert resultat til følge.

Lygterne i et lygtepar skal have ens farve og lysstyrke.

Baglygterne (1 i hver side bagpå) skal lyse rødt bagud og kunne ses i en afstand af 300 m bag bilen.

Baglygterne skal lyse samtidig med forlygterne.

I bilens instrumentpanel sidder en blå lampe, som, når den er tændt, viser, at bilens fjernlys er tændt. Fjernlyset må ikke benyttes, når det kan blænde andre.

Ved kørsel i lygtetændingstiden, der er tiden fra solnedgang til solopgang, samt i tåge eller under lignende dårlige sigt- eller lysforhold skal nærlyslygterne være tændt.

Ved kørsel uden for lygtetændingstiden skal nærlyset også være tændt. I stedet for nærlys kan dog anvendes tågeforlygter eller særligt kørellys.

Tegn og signalgivningsapparater

Bilens tegn- og signalapparater, som udgøres af blinklygter, stoplygter og signalhorn, skal også efterses.

Blinklysene tændes, og man undersøger, om alle lygter blinker i den ene side, foran og bagpå og derefter undersøges lygterne i den anden side på samme måde.

De skal blinke på en bestemt måde - nemlig mellem 60 og 120 blink i minuttet.

I førerkabinen findes en kontrollampe og/eller et lydsignal, som tilkendegiver, at blinklysene er tændt. Hvis lys- eller blinkfrekvens ændres, vil det være tegn på, at een eller flere af blinklygterne ikke er tændt.

En særlig kontakt skal kunne tænde alle blinklysene samtidig (havariblink).

Signalhornet skal have en klar, konstant tone.

Stoplygter, nummerpladebelysning, reflekser

Stoplygterne afprøves ved at trykke på bremsepedalen og lade en hjælper kontrollere, om de lyser.

Nogle biler er således indrettet, at tændingen skal være tilsluttet, for at stoplygterne kan lyse.

Hvis det er muligt, kan man bakke bilen hen til en mur eller lignende, og selv se om stoplygterne er tændt ved nedtrædning af bremsepedalen.

Stoplygterne skal lyse væsentlig kraftigere end baglygterne.

Nummerpladen bagpå skal være belyst i lygtetændingstiden. Føreren skal efterse, om nummerpladebelysningen er i orden. Nummerpladerne skal holdes rene.

Bilen skal være forsynet med røde reflekser bagpå. De skal være hele og rene. Reflekserne må ikke være trekantede.

Dæk

Af hensyn til bilens styre- og bremseevne er det vigtigt, at man altid kører med så gode dæk som muligt.

Derfor hører det med til et eftersyn af bilen, at man kontrollerer, at dækkene er ubeskadigede, at der mindst er den foreskrevne dækmønsterdybde 1 mm - og at lufttrykket i dækkene har det af fabrikanten foreskrevne tryk. Hvis man kører med pigdæk, skal de være monteret på alle 4 hjul. Det samme gælder terræn- og vinterdæk.



Hvorfor er det vigtigt at kontrollere, at dækkene har den lovbefalede dæk- mønsterdybde, og at lufttrykket er korrekt?

Det er lige beskrevet, at det er vigtigt at kunne styre og bremse bilen, og at bilen opfører sig, som man forventer. Hvis dækkene ikke er i orden, kan det både gå ud over styresikkerheden og bilens bremseevne.

Lad os antage, at lufttrykket i højre for- hjul er alt for lavt. Hvordan vil føreren af bilen mærke dette?

Jo, bilen vil styre mod højre (trække), således at han hele tiden skal holde rattet mod venstre for at få den til at køre ligeud.

Hvis man bremser, vil bilen ligeledes trække mod højre, hvilket ikke giver en sikker bremsning.

I tilfælde af glat føre vil det kunne få katastrofale følger med en eventuel udskridning til følge.

Dækmønstret har den opgave at lede vand på kørebanen væk gennem mønstrets riller, således at vejgrebet, som har stor betydning for såvel styre- som bremseevne, bevares mest muligt.

Vejgrebet forbedres betydeligt ved anvendelse af vinterdæk ved kørsel på snedækkede veje.

Hvis dækkene ikke er i orden, kan det både gå ud over styresikkerheden og bilens bremseevne.

Der er ikke krav om, at man skal køre med vinterdæk, når føret tilsiger dette, men det anbefales på det kraftigste, også af forsikringsmæssige årsager.

Pigdæk må ikke anvendes i perioden 1. maj til 30. september.

Støddæmpere

Man vipper kraftigt i for eksempel venstre hjørne af bilens forparti. Bilen vipper og skal, hvis støddæmperne er i orden, falde til ro efter højst 2 dyk.



Til kontrol af bilens udstyr hører også undersøgelse af støddæmperne. Dette er også meget vigtigt, da defekte støddæmpere også har betydning for bilens styre- og bremseegenskaber.

Undersøgelsen er meget nem.

Man vipper kraftigt i for eksempel venstre hjørne af bilens forparti. Bilen vipper og skal, hvis støddæmperne er i orden, falde til ro efter højst 2 dyk.

Man gentager vipningen ved de andre bilhjørner.

Synlige tegn på fejl i bilens bærende dele kan ses af ujævnt dækslid, som tyder på forkert lufttryk, fejl i selve hjulet (løber skævt) og fejl ved støddæmpere eller bremseser.

Forkert lufttryk kan give styringen en tendens til over- eller understyring (styrer **mere** (over) eller **mindre** (under) end man regner med).

Knirkende lyde under kørsel kan tyde på fejl i fjedre, støddæmpere eller hjulophæng. Man skal ligeledes undersøge, om bilens viskere og vaskere er virksomme, og om der er påfyldt sprinklervæske.

Det er vigtigt, at man ved hjælp af disse kan holde sine ruder rene. Sikkerhedsselerne skal være i forskriftsmæssig stand (ikke flossede eller på anden måde defekte).

Bilens spejle skal holdes rene og være indstillet korrekt, således at føreren har det fornødne udsyn bagud.

Påhængskøretøj

Når du har kørekort til bil, har du tillige ret til at køre bil med påhængskøretøj på visse betingelser.

Du må altid køre med et påhængskøretøj hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 750 kg.

Hvis påhængskøretøjets tilladte totalvægt overstiger 750 kg, må bilens og påhængskøretøjets samlede tilladte totalvægt tilsammen ikke overstige 3500 kg.

Inden man tilkobler et påhængskøretøj til bilen, skal man sikre sig, at bilen må trække påhængskøretøjet. Hvis vægten af påhængskøretøjet overstiger det, bilen er godkendt til at måtte trække, må man ikke tilkoble påhængskøretøjet.

Når man har sikret sig, at bilen må trække påhængskøretøjet, skal man efter tilkobling sikre sig, at alle lygter og reflekser er hele og rene, og at alle lygter kan lyse.

Påhængskøretøjet skal være indregistreret, og nummerpladen skal være synlig og belyst i lygtetændingstiden.

ATV-køretøj

En ATV er især egnet til kørsel i ujævnt terræn uden for vejene, men vær forsigtig. I ujævnt terræn kan man let miste herredømmet over en ATV, og hvis man kører op ad stejle stigninger, kan ATV'en tippe bagover eller vælte.

Vær også forsigtig når du kører med en ATV på almindelig vej. Dens køreegenskaber er ikke beregnet til høje hastigheder. Hvis vejen f.eks. svinger lidt, kan man let miste herredømmet.

Det er ikke et lovkrav, at man skal anvende styrthjelm under kørsel på en ATV, men det anbefales for egen sikkerheds skyld.

En ATV må højst kunne køre 30 km/t, og den skal ligesom en bil være indregistreret og forsynet med nummerplade.

Spiritus, træthed, medicin m.v.

Ikke bare bilen, men også føreren af bilen skal være i "lovlig" stand, det vil sige, han skal være i en tilstand, så han er i stand til at føre vognen på fuldt betryggende måde.

Herom siger færdselslovens § 10, stk. 1:

Et motordrevet køretøj må ikke føres eller forsøges ført af nogen, der på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at den pågældende er ude af stand til at føre et køretøj af den pågældende art på fuldt betryggende måde.

*Indtag kun ikke
alkoholiske
drikke før du
kører.*



Derfor må man ikke køre bil eller forsøge at gøre det, hvis man er så træt eller syg, at man ikke kan køre bilen på fuldt betryggende måde. Det samme gælder, hvis man har indtaget medicin eller narkotiske stoffer.

Såkaldt trafikfarlig medicin er i almindelighed mærket med en rød trekant på etiketten, hvilket fortæller brugeren, at ved indtagelse må man ikke køre bil i det tidsrum, hvor man er under behandling eller påvirkning af præparatet.

Opfattelseevnen og reaktionsevnen bliver betydelig svækket, når man er syg, træt eller har indtaget visse former for medicin. Det kan eksempelvis være nerve- eller sovemedicin, stærke hoste- eller smertestillende midler eller medicin mod allergi, køre- og søsyge eller lignende og selvfølgelig narkotika.

Indtager man bevidsthedspåvirkende stoffer eller blander narkotiske stoffer med alkohol, kan virkningen på personen være uforudsigelig, men ulykkesrisikoen vil være stærkt forøget.

Det er ulovligt at køre bil eller blot forsøge det, hvis man har indtaget bevidsthedspåvirkende stoffer, som er farlige for færdselssikkerheden.

Det er tidligere beskrevet, at man regner reaktionstiden til normalt at være omkring 1 sekund. Denne tid bliver meget forlænget, hvis man omfattes af de ovennævnte tilfælde og er som følge heraf længe om at se en fare, længe om at beslutte sig, og følgelig længe om at bremse eller at styre uden om - hvilket ofte vil være ensbetydende med et trafikuheld.

Det er helt klart, at opfattelseevnen og reaktionsevnen også bliver klart nedsat, hvis man indtager spiritus. Derfor må man lade bilen stå, hvis man har drukket spiritus.

Herom siger færdselslovens § 10, stk. 2:

Et køretøj må i øvrigt ikke føres eller forsøges ført af nogen, der af de foran nævnte grunde eller som følge af påvirkning af spiritus befinder sig i en sådan tilstand, at den pågældende er ude af stand til at føre køretøjet på betryggende måde.

En god regel for enhver bilist er derfor:

Benzin og spiritus er en farlig cocktail



Lad derfor bilen stå, hvis man har indtaget spiritus. Enhver, der har fået nogle genstande, vil synes, at han sagtens kan køre bil. Men som før nævnt er hans opfattelsesevne og reaktions- og beslutningsevne blevet svækket i en sådan grad, at hans kørsel bliver dårlig, og han er til fare for sig selv og sine omgivelser i den øvrige trafik.

Man skal ikke have indtaget meget alkohol, før man bliver straffet for det, hvis man kører.

Almindeligvis regner man med, at en almindelig genstand vil give en alkoholpromille i blodet på 0,20 til 0,25.

Når man har mere end 0,50 promille (0/00) spiritus i blodet, bliver man straffet for spirituskørsel.

Hvis man har en promille på mellem 0,5 og 1,2 bliver førerretten frakendt betinget, forstået således, at man i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke må føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, på en sådan måde, at førerretten skal frakendes vedkommende.

Hvis man har drukket så meget, at man har mere end 1,20 promille spiritus i blodet bliver man straffet for spirituskørsel, og førerretten bliver ubetinget frakendt i et tidsrum af mellem 6 måneder og 10 år eller for bestandig.

Man kan også miste førerretten ubetinget, hvis man tidligere har fået en betinget frakendelse, og man begår et nyt forhold i prøvetiden eller tidligere er frakendt førerretten ubetinget og det nye forhold er begået inden 5 år efter udløbet af frakendelsestiden.

Ved grove eller gentagne overtrædelser kan man få bilen konfiskeret!

Man må ikke tro efter at have læst dette, at så kan man roligt køre bil, hvis man "bare" har en spirituspromille under 0,50!

Hvis det kan godtgøres, at årsagen til uheldet skyldes indtagelse af spiritus, selv om promillen er under 0,50, vil man kunne dømmes for spirituskørsel.

Herom siger færdselslovens § 9, stk. 2:

For spirituskørsel dømmes endvidere den, som i øvrigt fører eller forsøger at føre et motordrevet køretøj efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at den pågældende ikke kan føre køretøjet på betryggende måde.

Forsøg

Ikke bare det **at køre** en bil, men også at **forsøge** at køre en bil, når man har drukket spiritus, kan straffes.

Hvornår kan man da sige, at man forsøger at køre en bil?

Man kan straffes for forsøg, hvis man **har til hensigt** at føre køretøjet, og hvis man er ved at afslutte de indledende forberedelser og er ved at iværksætte handlingen, f.eks. ved, at man sætter bilnøglen i tændingslåsen for at starte.

Derfor skal man holde sig fra bilen, hvis man har drukket spiritus og vil være på den sikre side.

Færdselslovens § 11, stk. 1 siger:

Det er forbudt at overlade føringen af et køretøj til en person, der af de i § 10, stk. 1 nævnte grunde eller på grund af spiritus befinder sig i en sådan tilstand, at den pågældende er ude af stand til føre køretøjet på betryggende måde.

Som det ses, må man heller ikke overlade rattet til en person, der har drukket så meget, at han ikke kan føre køretøjet på betryggende måde. Både den der fører bilen, og den der har overladt ham bilen (givet nøglen til), bliver straffet.

Føreren bliver straffet for promille- eller spirituskørsel, og den der har overladt ham bilen bliver straffet som nævnt ovenfor i § 11.

Af alle disse førnævnte grunde er det derfor nødvendigt for politiet at standse biler med henblik på at undersøge, om føreren har drukket spiritus.

Derfor giver færdselsloven politiet ret til - til enhver tid - at kræve udåndingsprøve, således at man kan se, om føreren af bilen har drukket spiritus og i givet fald hvor meget.

Politiet har endvidere ret til at fremstille en person til blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at føreren har overtrådt reglerne i færdselsloven om spiritus i forbindelse med kørsel.

Inddragelse af førerret

Færdselslovens § 16, stk. 1-2-3:

Politiet kan inddrage førerretten, hvis den pågældende ikke længere opfylder betingelserne for at få kørekort. Såfremt en person nægter at medvirke til de undersøgelser eller prøver, der er nødvendige til afgørelse heraf, kan politiet straks inddrage førerretten. Spørgsmålet, om den pågældende er afhængig af brug af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer eller ikke er ædruelig, kan forlanges indbragt for domstolene.

Stk. 2. Har førerretten været frakendt ubetinget, kan retten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, såfremt en orienterende køreprøve består.

Stk. 3. Er førerretten blevet frakendt betinget, skal føreren inden for en frist, der fastsættes af politiet, aflægge en orienterende køreprøve. Førerretten inddrages, såfremt prøven ikke består, eller vedkommende undlader at medvirke til den. Orienterede køreprøve skal dog ikke aflægges, hvis frakendelsen er sket i medfør af § 59, stk. 2, 2. pkt., eller § 60, stk. 1 nr. 2. Orienterende køreprøve skal heller ikke aflægges, såfremt domfældte har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen.

Som det kan ses, kan politiet inddrage førerretten, hvis den pågældende ikke længere opfylder betingelserne for at have et kørekort. Dette indebærer flere ting. Det kan være sygdom, handicap eller køremåde, der kan være årsag til inddragelsen.

Men som tidligere nævnt, kan førerretten også inddrages betinget eller ubetinget, hvis man gør sig skyldig i spirituskørsel.

I mange tilfælde vil det sige, at man for at få førerretten igen skal aflægge en orienterende køreprøve, hvilket indebærer, at man skal til en ny teoriprøve og efterfølgende praktisk prøve.

Øvelseskørsel og undervisning

Nu har vi hørt om alle de pligter og om det store ansvar, der påhviler en motorfører - både vedrørende køretøjet og også ham selv. Men er det ikke bedre at få noget sådant at vide med det samme, så man ved, hvad man går ind til?

For at få kørekort skal man undervises i kørefærdighed hos en person, der er godkendt af politiet.

Denne person skal sidde ved siden af eleven i køretøjet, der benyttes til øvelseskørsel.

Denne øvelseskørsel kan først påbegyndes 3 måneder før, eleven efter sin alder kan få udstedt kørekort.

Under denne kørsel skal eleven lære om bilens indretning og udstyr, og om udstyret er i forskriftsmæssig stand og sidst, men ikke mindst, at betjene bilen rigtigt uden fare for andre.

Når man sætter sig ind i bilen og vil starte den, må man først sikre sig, at parkeringsbremsen er trukket (bremset), og at bilen er i frigear.

Derefter skal man indstille førersædet, således at man kan indtage den rigtige kørestilling (sidder godt og ubesværet og kan nå alle betjeningsapparater) og endelig skal bilens spejle - såvel udvendige som indvendige indstilles rigtigt.

Man træder derefter koblingen helt i bundstilling og drejer tændingsnøglen.

Nu er motoren startet. Man sætter bilen i første gear.

Før man kører, er det meget vigtigt, at man ser sig godt for (orienterer sig), om der kommer andre trafikanter, gående eller kørende, bagfra, ved siden eller foran bilen.

Hvis man efter orientering i spejle og over skulderen ved hoveddrejning er helt sikker på, at der ikke kommer nogen, giver man tegn med blinklys til venstre og træder forsigtigt på gaspedalen (hører motoren stige i omdrejninger) løfter forsigtigt koblingen samtidig med, at man slækker parkeringsbremsen (lægger den).

Nu kører bilen.

Man kan straks lære at bremse den igen ved at træde koblingen helt ned, orientere sig bagud og til siden, og hvis ingen kommer, træde blødt (forsigtigt) på bremsepedalen samtidig med, at man giver tegn til højre, efter orientering over skulderen ved hoveddrejning, hvorefter man styrer bilen ind langs med kanten af kørebanen til højre.

Koblingen er stadig nedtrådt, gearet stilles i frigear- parkeringsbremsen trækkes, koblingen slippes, blinklyset slukkes, motoren stoppes ved at dreje tændingsnøglen.

Nu har vi prøvet både en igangsætning og en standsning.

Efter denne meget korte lektion er det nok bedst, at kørelæreren/underviseren tager sig af den videre undervisning og oplæring i betjening og kørsel med en bil.

Placering

For at trafikken skal køre så uhindret som muligt, har man givet regler for, hvorledes man skal placere sig på kørebanen.

Herom siger færdselslovens § 27, stk. 1:

Kørende skal holde så langt til højre, som omstændighederne, herunder hensynet til andre trafikanter, tillader det.



Hold til højre

Det vil sige, når man kører, skal man hele tiden køre så tæt som muligt på kørebanens højre kant.

Det giver bedre plads på kørebanen, hvis nogen skulle overhale, eller hvis der er kørende i modsat retning (modkørende). Dette gælder især, hvis kørebanen er smal.

Færdselsloven taler om hensyn til andre trafikanter, når man holder til højre.

Det er klart, at der af og til kan forekomme andre trafikanter i højre side. Det kunne være gående, cyklister eller knallertkørere.

Det er disse langsommere trafikanter, man skal tage hensyn til - give plads - når man kører ud ad vejen.

Svingning

Om svingning siger færdselslovens § 28:

Før forberedelsen og udførelsen af en svingning skal føreren påse, at manøvreren kan foretages uden fare og unødigt ulempe for bagfra kommende. Svingning må afvente forbikørsel af modgående færdsel.

Stk. 2. Vending og hakning må kun foretages, når det kan ske uden fare eller ulempe for anden færdsel.

Højresving

Når man skal svinge til højre, skal man inden svingningen se efter, at man kan dreje uden at være til fare eller unødigt ulempe for andre. Det vil sige, at man skal se sig godt for bagud til højre, om der kommer f.eks. en knallert eller måske en cyklist eller fodgænger.

Man ser ligeledes efter, om der er trafikanter, der fra modsat retning også vil svinge ad den vej, hvortil man selv ønsker at svinge.

Endelig ser man efter, om der på den "nye vej" er plads til bilen, og om der er trafikanter, gående, eller modkørende, som man skal tage hensyn til.

Når man i god tid har orienteret sig, også over skulderen ved hoveddrejning, giver man tegn til højresving med bilens blinklys og drejer i en så kort bue som muligt til højre og bliver ved med at holde så tæt på kørebanens højre kant som muligt.

Venstresving

Når man vil svinge til venstre, skal man ligeledes først orientere sig bagud, til siderne og fremad for at se, om man kan dreje uhindret. Først da giver man tegn med blinklyset til venstre.

Hvis vejen er så bred, at der både er plads til modkørende og til, at en bil kan passere inden om (højre om) ens egen bil, kan det være praktisk at placere bilen en smule ind mod kørebanens midte således, at der både er plads til en bil, der vil højre om, og en bil, der kører i modsat retning.

*Når man vil
svinge til venstre,
skal man først
orientere sig
bagud, til siderne
og fremad.*



Inden man drejer væk fra vejen, skal man stadig se efter, om der kommer modkørende.

Hvis der kommer modkørende, skal man holde tilbage, indtil disse er passeret.

Rundkørsel

Hvis man nærmer sig en rundkørsel og vil fortsætte gennem den, hvordan skal man så gøre?

Først og fremmest skal man overholde sin vigepligt, inden man kører ind i rundkørslen. Det vil sige, at man skal køre frem mod rundkørslen med passende lav hastighed og holde tilbage for kørende fra venstre side i rundkørslen. Man må først køre ind i rundkørslen, når det kan ske uden fare eller ulempe for andre, som enten er i eller er på vej ind i rundkørslen.

Hvis man så et øjeblik glemmer ordet rundkørsel og kun tænker på, hvordan man skal placere sig under den videre kørsel, er det egentlig ikke så svært.

En rundkørsel skal opfattes som en krum eller buet vejstrækning, der er ensrettet.

Man skal så placere sig, som man ville gøre i en sådan gade.

Først og fremmest holde til højre.

Hvis man derefter vil ud af rundkørslen ad første vej, holder man stadig til højre på kørebanen, orienterer sig som ved højresving, giver tegn til højre og forlader rundkørslen.

Det sker på nøjagtig samme måde, som vi lige har lært om svingning til højre.

Hvad nu, hvis man vil forlade rundkørslen ad 2. eller måske 3. vej? Hvis kørebanen i rundkørslen er så bred, at der kan køre 2 eller flere biler ved siden af hinanden, skal man placere sig til venstre på kørebanen (ind mod midten).

Der bliver man til kort før den sidste vej, før man vil forlade rundkørslen, hvorefter man skifter bane (husk orientering) og placerer sig helt inde i højre side igen som før, og foretager et almindeligt højresving som før beskrevet.

En rundkørsel skal opfattes som en krum eller buet vejstrækning, der er ensrettet.



Husk - før du drejer på rattet - orientering først.

Vending

Da bilen normalt befinder sig i højre side, er det lettest og sikrest at vende bilen forlæns til venstre.



Vendinger og bakninger må kun foretages, når det kan ske uden fare eller ulempe for andre. Altså først efter en grundig orientering.

En vending skal ske på den mest sikre måde med hensyntagen til den øvrige trafik.

Da bilen normalt befinder sig i højre side alligevel, er det lettest at vende bilen forlæns til venstre.

På den måde kan man også bedre orientere sig, idet man ser trafikken fra den side, man plejer at se den.

Under spørgsmålet placering hører også at holde afstand til forankørende. Her skal man hele tiden tænke på, at man skal placere sig passende langt bag den forankørende, at såfremt han skulle bremse, vil man have rigelig mulighed for at standse.

Her kan du slå tilbage i bogen og se, om du kan huske, hvad du læste om bremse- og standselængder m.v.

Vigepligt

Under omtalen af placering og navnlig under svingninger blev det nævnt, at man skulle holde tilbage i visse situationer.

Heldigvis foregår dette ikke efter et tilfældigt skøn af den enkelte trafikant, men færdselsloven har opstillet helt bestemte regler for, hvornår man skal holde tilbage i de enkelte situationer. Denne pligt kaldes vigepligt.

Højre-vigepligt

Færdselslovens § 32, stk. 1, 4 og 5 siger herom:

Stk. 1. Kørende skal iagttage særlig forsigtighed ved vejkryds.

Stk. 4. Når kørende i andre tilfælde (nævnt i stk. 2 og 3) færdes på en sådan måde, at deres færdselsretninger skærer hinanden, har føreren af det køretøj, der har det andet køretøj på sin højre side, vigepligt (højre-vigepligt), medmindre andet følger af § 27, stk. 2.

Stk. 5. Kørende, som har vigepligt, skal på tydelig måde ved i god tid at nedsætte hastigheden eller standse tilkendegive, at de vil opfylde vigepligten. Kørslen må kun fortsættes, når det under hensyn til andre køretøjers placering på vejen, afstanden til dem og deres hastighed kan ske uden fare eller ulempe for andre.

Ved nærmere at læse de regler opdager man hurtigt, at hvis alle kender og følger disse, kan trafik næsten glide ubesværet, selv om der er mange trafikanter.

Reglerne starter egentlig med færdselslovens "grundlov". Vi husker fra bogens indledning dette med at "hjælpe".

Selv om loven bruger udtrykket forsigtighed, er det alligevel hensyn og agtpågivenhed, der skjuler sig i "forsigtighed".

Man kan vel ikke være forsigtig, hvis man ikke udviser agtpågivenhed og hensyn?

Når man nærmer sig et vejkryds, skal man udvise særlig forsigtighed,

altså være meget agtpågivende (se sig for) og udvise meget hensyn til andre trafikanter.

Hvordan gør man så det?

Jo, først og fremmest ved, at man nærmer sig krydset med nedsat fart, så man hurtigt kan standse og orientere sig, om der kommer andre trafikanter.

På denne måde tilkendegiver man også over for andre trafikanter, at man vil opfylde sin vigepligt.

Hvis der kommer andre på tværs af ens egen kørselsretning, hvem skal så holde tilbage?

Hvis der ikke findes særlig afmærkning på stedet før krydset, skal man altid holde tilbage for al kørende trafik, **der kommer fra højre side**. Man må først køre frem, når fremkørslen kan ske uden fare eller ulempe for andre.



Denne vigepligt kaldes højre-vigepligt.

Ubetinget vigepligt

Trekant på spidsen betyder ubetinget vigepligt.



Nogle veje er af myndighederne anset som så betydningsfulde, at man fra sidevejene har indført strengere bestemmelser om vigepligt end højre-vigepligt.

Afgørelsen af, om en vej er betydningsfuld, kan bero på, at den er mere trafikeret eller, at den på stedet fremtræder naturligt som en hovedfærdselsåre.

For at fortælle trafikanten, at nu kommer man til en særlig betydningsfuld vej, opsætter man en færdselstavle.

Den vil almindeligvis være udformet som en trekant, der står på spidsen og er hvid med røde kanter.

Hvordan skal man forholde sig ved en sådan afmærkning?

Færdselslovens § 32, stk. 2 siger:

Ved kørsel ind på eller over en vej har den kørende vigepligt for den kørende færdsel fra begge sider (ubetinget vigepligt), såfremt dette er tilkendegivet ved afmærkning i medfør af § 23.

Som det fremgår, er det nu ikke nok at holde tilbage for kørende trafik fra højre side.

Når man ser en sådan afmærkning, f.eks. trekant på spidsen, betyder det, at man nærmer sig en mere betydende vej og derfor

skal holde tilbage for al kørende trafik

både fra **højre og fra venstre side.**

Denne vigepligt kaldes **ubetinget vigepligt.**

Også her gælder, at man skal nærme sig krydset med nedsat hastighed eller eventuelt standse for at tilkendegive, at man vil opfylde sin vigepligt.

Man må først køre frem, når man er helt sikker på, at det kan ske uden fare eller ulempe for andre.

Det er ikke altid, at stedet er afmærket, selv om der er ubetinget vigepligt ved fremkørsel.

Færdselsloven har fastsat nogle steder, hvor der altid er ubetinget vigepligt ved fremkørsel, såsom ved **udkørsel fra parkeringsplads, ejendom eller grundstykke, tankstation eller andet lignende område uden for vej samt ved udkørsel fra sti, markvej eller lignende.**



Det er nemt at huske, for det drejer sig om alle steder, hvor man har opholdt sig uden for den egentlige vej og nu ønsker at komme ud på vejen igen.

Møde

Ved møde mellem to køretøjer forstår man, at de kører på samme vej, men kører i hver sin retning, når de passerer hinanden.

Her skal de kørende i god tid holde tilstrækkeligt til højre, og hvis det er nødvendigt nedsætte farten.

Hvis ens egen kørebanelhalvdel er spærret, skal man standse, således at den modkørende frit kan passere.

En sådan spærring (vejarbejde eller andet) kan være afmærket med en færdselstavle.

Reglen om at holde tilbage for modkørende gælder også, selv om der ikke er afmærkning på stedet.

Hvis mødet sker i lygtetændingstiden, skal man huske at skifte til nærlys, så man ikke blænder den modkørende.

Overhaling

Når man kører på en vej, kan det undertiden være nødvendigt at overhale en anden kørende.

Dette skal altid gøres med største forsigtighed, da en overhaling, der ikke bliver foretaget rigtigt, kan afstedkomme en ulykke.

Færdselsloven siger om overhaling:

§ 31. Overhaling må kun foretages, når det kan ske uden ulempe for såvel forfra som bagfra kommende færdsel, og når der er fri oversigt over kørebanen. Overhaling foran eller i vejkryds må kun ske, når omstændighederne tillader det, og under iagttagelse af særlig forsigtighed. Kørende, som nærmer sig et fodgængerfelt, må ikke foretage overhaling af et andet køretøj, såfremt dette køretøj hindrer fuldt udsyn over fodgængerfeltet.

Stk. 2. Overhaling skal ske til venstre. Dog kan cyklist og knallertkører overhale køretøj af anden art til højre. Overhaling af et køretøj, der er i færd med at svinge til venstre, må kun ske til højre.

Stk. 3. Når en forankørende bliver opmærksom på, at en bagfra kørende vil overhale til venstre, skal den pågældende holde så langt til højre som muligt og må ikke øge hastigheden. Sker overhaling til venstre, skal den overhalende holde til højre, så snart dette kan ske uden fare eller ulempe.

Man kan inddele en overhaling i tre faser:

- 1) Før overhalingen,**
- 2) Selve overhalingen,**
- 3) Efter overhalingen.**

1) Før man beslutter sig for at overhale, skal man først ved grundig orientering bagud og fremad samt til siden sikre sig, at overhalingen kan ske uden ulempe for den øvrige trafik.

Dette kræver, at man har fri oversigt over kørebanen.

Hvis disse betingelser ikke er til stede, er overhaling forbudt.

2) Hvis betingelserne er til stede, skal overhaling ske udenom til venstre, dog må køretøj, der er ved at svinge til venstre, kun overhales højre om (inden om).

3) Når man har overhalet venstre om, skal man igen placere sig i højre side, men dette må først ske, når man ikke kan være til fare eller ulempe for den, man lige har overhalet.

En god regel er, at man skal kunne se den overhalede i sit bakspejl, før man igen placerer sig i højre side.

Overhaling forbudt

Det er klart, at man ikke altid kan overhale, når man har lyst til det. Det er altid forbudt, hvor man ikke har fri oversigt, eller hvis de før nævnte betingelser ikke er til stede.

Overhaling i vejkryds må kun ske, når man udviser særlig forsigtighed - skærpet orientering.

Man må ikke overhale ved et fodgængerfelt, såfremt der ikke er fri oversigt over hele feltet.

Som før omtalt er det forbudt at overhale et andet køretøj, der er i færd med at svinge til venstre. Det vil sige, at hvis køretøjet giver tegn til venstresving, vil det også være forbudt, hvorfor man skal overhale højre om, såfremt der er plads. Ellers må man afvente den forankørendes svingning.

Husk - for at en overhaling skal være lovlig, skal man kunne påbegynde en overhaling - overhale og endelig komme ind på plads igen uden at være til ulempe for andre.

Disse regler er nogle, man skal huske - man bliver ikke altid gjort opmærksom på det ved afmærkning. Men man kan også møde en afmærkning, som betyder overhaling forbudt.

En sådan afmærkning kan opstilles på steder, hvor myndighederne har fundet, at en overhaling altid vil være forbudt, fordi det er farligt.

Når man bliver overhalet

Hvordan skal man forholde sig, når man bliver overhalet?

Så snart man bliver opmærksom på, at et andet køretøj vil overhale, skal man holde så langt til højre på kørebanen som muligt og må ikke sætte farten op.

I visse tilfælde kan det være hensigtsmæssigt at standse helt for at undgå en ulykke, hvis den overhalende har fejlbedømt situationen.

Signaler og tegn

Når man sætter i gang eller kører ad en vej, vil man på et eller andet tidspunkt skulle skifte retning. Som før nævnt skal man forinden først orientere sig og derefter give tegn. Dette gøres ved hjælp af bilens blinklys. Dette gælder alle ændringer af kørselsretningen - igangsætning, svingning, vending eller i det hele taget, når det er påkrævet som vejledning for andre.

Tegn til standsning gives ved hjælp af bilens stoplygter, som bliver tændt, når bremsepedalen bliver aktiveret. Da det er vigtigt, at dette tegn ses af bagfrakommende, kan man se, at det er vigtigt også at efterse, om stoplygterne virker, forinden man starter, som tidligere beskrevet.

Lygteglassene skal selvfølgelig også holdes rene, ligesom alle andre lygteglas på forlygter, baglygter, blinklys o.s.v.

Hvis der er ved at opstå en faresituation, skal kørende, hvis det er nødvendigt for at afværge denne fare, henlede opmærksomheden herpå ved at bruge hornet (give signal) eller hvis det er tilstrækkeligt, blinke med forlygterne (skifte mellem nærllys og fjernlys hurtigt efter hinanden).

Unødvendig eller hensynsløs signalgivning er forbudt.

Husk, det er altid vigtigt, at man fortæller andre trafikanter, hvad man **vil** gøre, **inden man gør det.**

Trafikregulering

Ethvert område, der befærdes af trafik, kan have behov for at blive reguleret således, at trafikken bliver hjulpet på en sådan måde, at afviklingen bliver nemmere.

Det kan gøres på mange forskellige måder. Man kan anvende færdselstavler eller afmærkning på kørebanen, hvor dette er hensigtsmæssigt og muligt.

Man kan opsætte lyssignaler både til regulering og til advarsel (fodgængerblink ved fodgængerfelter).

Ligeledes kan man etablere rundkørsler, ensrette veje, forbyde overhalinger, advare om skolebørn, hospital, institutioner for gamle og syge, dyr og meget andet.

Endelig kan politiet til enhver tid foretage regulering af trafikken ved håndregulering.

Herom siger færdselslovens § 23 bl.a.:

Trafikanter skal efterkomme de anvisninger, som gives af politiet ved tegn, færdselstavler, afmærkning eller signaler. Trafikanter skal standse, når politiet giver tegn dertil.

Lyssignal

I almindelighed vil myndighederne, hvis det er påkrævet med konstant trafikregulering, opstille et lyssignal.

Et lyssignal viser normalt 3 farver.



Grønt som betyder, at man må køre frem, hvis krydset er ryddet (ingen trafik).

Gult lys betyder stands ved stoplinien (hvis den findes) eller før den tværgående kørebane. Dette betyder ikke, at man skal foretage en meget kraftig opbremsning med risiko for at blive påkørt bagfra. Hvis man er så tæt på krydset, så det skulle være nødvendigt, må man hellere fortsætte og komme ud af krydset på normal måde.

For at undgå sådanne situationer, skal man derfor, når man forude ser et lyssignal, tilpasse sin hastighed således, at man undgår disse situationer. Betydningen af gult lys kan udbygges med, at krydset skal ryddes. Det er beregnet til, at de trafikanter, der måtte befinde sig i krydset, får tid til at forlade dette, inden den "nye trafik" får tilladelse til at køre, når der er givet grønt lys.

Man skal derfor bremse, hvis signalet skifter fra grønt til gult lys og det er muligt at standse før fodgængerfelt eller stoplinje uden fare for påkørsel bagfra.

Rødt lys betyder stop.

Man skal standse ved en eventuel afmærkning (stoplinie) eller før den tværgående kørebane.

Endelig kan et lyssignal indeholde de såkaldte pilsignaler. Rød, gul eller grøn pil. Når et af disse er tændt, er det vejledning til de trafikanter, der ønsker at svinge til den side, som pilen viser.

Man må først begynde at køre, når der vises grønt lys i ens egen køreretning!

§ 23, stk. 2. Politiet kan regulere færdslen på steder, hvor det skønnes nødvendigt, og fastsætte bestemmelser om benyttelsen af de enkelte veje.

Når man læser dette, vil man opdage, at uanset anden afmærkning (tavler-lyssignal eller andet) vil det altid være politiets tegn, der er gældende, hvis politiet foretager regulering på stedet.

Det kan undertiden være nødvendigt for politiet at gribe hjælpende ind, hvis unormale forhold opstår. Der kan være tale om trafikulykker, ildløs, vejarbejder eller lignende.

Politiets tegn

Politiets tegn kan i store træk sammenlignes med et lyssignal. Der er ganske vist ikke tale om farver, men derimod politimandens stilling med sine arme og krop, der har betydning for trafikanten.

Hvis politimanden står med siden til ens kørselsretning, betyder det køre frem, altså det samme som grønt lys. Han kan have armene vandret ude for tydeligt at vise, at han vender siden til.

Hvis politimanden står med siden til ens egen kørselsretning, betyder det køre frem, altså det samme som grønt lys.



Kør langs med lovens arm!

Når politimanden vil skifte trafikstrømmen, skal han række den ene arm i vejret, medens den anden stadig er vandret udstrakt.

Den stilling svarer til lyssignalets gule lys.

Når krydset er ryddet for trafik, drejer politimanden sin krop mod den færdselsretning, der lige har haft "grønt lys" og vinker trafikken, der nu må køre, frem med håndbevægelser.

Først da må trafikken køre frem "langs lovens arm".

Den trafik, der nu kan se enten politimandens bryst eller ryg, skal holde tilbage.

Denne stilling svarer til rødt lys i lyssignalet.

Kør ikke på tværs af lovens arm.

Færdselstavler og afmærkning

Som nævnt i bogens forord er der medtaget alle færdselstavler, der er gældende i Grønland.

Det vil føre for vidt her at skulle beskrive hver enkelt tavle, så derfor henvises læseren til selv at læse de sider i bogen og i øvrigt indprente sig betydningen af de tavler, som han møder på sin vej, og som kunne have forbindelse med de emner, der er beskrevet i bogen.

De forskellige former for vejafmærkning ved påmaling på kørebanen vil man måske ikke se anvendt alle steder i Grønland af klimatiske årsager.

Hastighed

Færdselsloven siger herom:

§ 29. Kørehastigheden skal til enhver tid være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed og må aldrig blive større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Særligt skal den kørende holde en passende lav hastighed i vådt, glat eller fedtet føre, og i dårligt føre skal den kørende afpasse hastigheden således, at andre så vidt muligt ikke tilstænkes.

Stk. 2. Kørende, som nærmer sig et fodgængerfelt, skal afpasse hastigheden således, at der ikke opstår fare eller ulempe for gående, som befinder sig i feltet eller er på vej ud i dette. Kørende skal om nødvendigt standse for at lade de gående passere.

Når en kommende bilist læser dette i stk. 1, vil han nok sige til sig selv: "Ja, det er allsammen i orden, men hvordan skal jeg omsætte dette til praktisk kørsel?

Forholdene - fuldt herredømme - hvad er det?

Det er klart, at når man vil lære at køre bil, så kræver det, at man får noget undervisning i form af en lærebog og instruktion af en kørelærer/underviser.

Denne undervisning skal gerne munde ud i, at forståelsen af stoffet bliver så god som mulig.

Derfor er det ikke nok, at man køber en færdselslov og lærer den udenad. Den bruger udtryk og ord, hvoraf vi allerede har hørt om en del. Nu kom der altså nogle nye.

Hastigheden skal afpasses efter forholdene. Dette ord indebærer en del begreber, som indgår i førerens måde at køre sin bil på - på mange måder er det en fast del af hans beslutningsproces, som hele tiden skal foregå, medens han bevæger sig i trafikken.

Nogle af de vigtigste **forhold** kan betegnes med de **5-V-er**:

1. Vejens omgivelser, det vil sige, bebyggelse, bebyggelsens tæthed, og andre ting, der f.eks. kan tage førerens udsyn.

2. Vejens udstyr. Vejens bredde, belægningens art, afmærkning, fortov, fodgængerfelt, vej-belysning.

3. Vejens forløb. Om der er bakker, sving, vejindsnævring, vejkryds, rundkørsler eller lignende.

4. Vejens brug. Trafiktæthed, om der er en skole, hospital, sportsplads o. lign., der trækker mange mennesker til.

5. Vejens type. Om vejen er mere eller mindre betydende i forhold til det øvrige vejnet.

Når man skal vælge sin hastighed, skal disse forhold indgå i overvejelserne.

Også førerens rutine, det vil sige, hvor længe man har kørt bil, tæller med, når man skal vælge sin hastighed.

Føret og vinden skal der også tages hensyn til.

Det kan være glat, eller det kan blæse kraftigt fra siden. Her skal man passe særligt på, når vognen kommer i læ af huse eller andet, da vognen nemt på sådant et sted kommer ud af kurs (mod vindretningen) og omvendt, når man kommer fra et læ og ud i vinden. Her bliver vognen igen påvirket af vinden, men nu i vindens retning!

Hvis nogen af disse forhold ikke er, som de skal være, må føreren af bilen afpasse hastigheden derefter, d.v.s. nedsætte den så meget, at han hele tiden kan standse og derved afværge en ulykke.

Eller sagt på en anden måde

hele tiden bevare det fulde herredømme over bilen.

Færdselslovens § 29, stk. 3 giver politiet ret til efter forhandling med kommunalbestyrelsen at indføre hastighedsbegrænsning i enkelte kommuner eller dele af disse.

Den 17. oktober 1973 er der indført hastighedsbegrænsning i Nanortalik, Qaqortoq, Narsaq, Ivigtut, Paamiut, Maniitsoq, Sisimiut, Kangatsiaq, Aasiaat, Qeqertarsuaq, Qasigiannuguit, Ilulissat, Uummannaq, Upernavik og Tasiilaq således, at personvogne og lukkede varevogne samt motorcykler ikke må køre hurtigere end 40 km/t.

Alle andre køretøjer må højst køre 30 km/t.

Snescootere i bymæssigt bebyggede områder dog kun 10 km/t.



I Nuuk (Godthåb) er det ved politibekendtgørelse af 17. marts 1982 bestemt, at personbiler, last- og varebiler samt motorcykler højst må køre 40 km/t. Traktorer, motorredskaber, knallerter og snescootere må højst køre 30 km/t.

På veje uden for byområderne kan det ved skiltning vises, at hastigheden med motorvogne højst må være 60 km/t.

Anvendelse af mobiltelefon

Det er forbudt at anvende håndholdt mobiltelefon under kørsel.

Anvendelse af mobiltelefon (fx samtale eller sms) vil altid aflede førerens opmærksomhed fra trafikken, så reaktionstiden forlænges. Telefonsamtaler kan virke stressende, hvis samtalen går dårligt igennem, eller hvis budskabet er kompliceret eller ubehageligt.

Anvend derfor aldrig håndholdt mobiltelefon og send aldrig sms, når du kører bil!

Færdselsuheld

Selv om man altid kører efter forholdene - prøver at overholde de regler, man skal, kan det ikke altid undgås, at man bliver indblandet i et færdselsuheld.

Hvis det skulle ske, skal man straks standse og i muligt omfang yde hjælp til eventuelt tilskadekomne.

Man skal endvidere yde hjælp til sikring af den øvrige trafik på stedet.

Man har pligt til at opgive navn og bopæl til den anden, der er indblandet i uheldet, hvis han anmoder om det.

Dette gælder også, hvis man har lavet skade på ejendom eller ting, hvis der anmodes om det.

Hvis der ikke er andre til stede, skal ejeren eller politiet underrettes om den skete skade, også ved parkeringsskader. Efterkommer man ikke disse bestemmelser, kan dette af politiet sanktioneres med bøde.

Hvis der er sket ikke ubetydelig skade på en person, skal man først yde den fornødne hjælp og derefter underrette politiet.

Ikke ubetydelig skade? Man kan måske sige, hvis nogen lægehjælp er nødvendig, er skaden ikke ubetydelig.

Hvis nogen kommer alvorligt til skade eller bliver dræbt ved uheldet, må der ikke ændres eller flyttes noget på uheldsstedet, som kan være af betydning for opklaring af uheldet.

Hvis et køretøj, der har været indblandet i uheldet, er til fare for den øvrige trafik, skal det dog flyttes, således at der ikke af den grund opstår flere uheld.

Hvis man under kørsel med eller uden skyld beskadiger en færdselstavle, afmærkning, signalanlæg eller andre færdselsforanstaltninger, skal man hurtigst muligt bringe afmærkningen i orden igen, hvis man kan.

Hvis dette ikke er muligt, skal man snarest muligt underrette politiet og samtidig foretage det nødvendige for at advare trafikanter. Der kunne f.eks. være tale om en afspærring foran en udgravning på vejen.

I sådanne tilfælde vil det være overordentligt nødvendigt, at man bliver på stedet og advarer andre trafikanter mod at køre i udgravningen.

Lygteføring

Om brugen af lygter siger færdselslovens § 36:

Ved kørsel i lygtetændingstiden, der er tiden fra solnedgang til solopgang, samt i tåge eller under lignende dårlige sigt- eller lysforhold skal de foreskrevne lygter holdes tændt.

Stk. 2. Ved kørsel uden for lygtetændingstiden skal nærlys (kort lys) anvendes på motordrevne køretøjer. Ved kørsel med motorredskab gælder dette dog kun, hvis motorredskabet er forsynet med nærlyslygter. I stedet for nærlys kan anvendes tågeforlygter eller særligt kørellys.

Stk. 3. Ved kørsel på vej, der er tilstrækkeligt oplyst, samt ved kørsel bag eller møde med et andet køretøj må blændende lys ikke anvendes.

Læg mærke til at lygtetændingstiden omfatter både en tidsmæssig (fra solens nedgang til dens opgang) og en vejrmæssig bestemmelse. Man skal nemlig også køre med tændte lygter, når lysforholdene er dårlige som følge af tåge eller stærkt regnvejr, snevejr o. lign.

Det rigtigste lys at bruge ved kørsel i lygtetændingstiden vil være nærlyset. Lygterne skal nemlig ikke bare bruges, når man selv skal se, men lige så meget for at andre kan se, at man kommer. Man må ikke blænde andre og må derfor kun bruge fjernlyset - som blænder - når der ikke kører nogen foran eller mod en selv. Hvis vejen er tilstrækkeligt oplyst, må fjernlys derfor ikke anvendes.

Lygter

Som tidligere omtalt er der fastsat regler for, hvorledes lygterne skal kunne lyse.

Det skal lige gentages her:

Fjernlyset skal kunne oplyse kørebanen mindst 100 m foran køretøjet,

Nærlyset skal kunne oplyse kørebanen mindst 30 m foran køretøjet og må ikke blænde, og

Positionslýset skal kunne ses i en afstand af mindst 300 m fra køretøjet (dette gælder også baglygterne).

Kan lygternes evne til at kunne lyse fremad have betydning for den hastighed, man vælger?

I høj grad, ja.

Når man kører, skal man kunne bringe sin bil til standsning ved enhver hastighed og ved alle belastningsforhold på en sikker, hurtig og virksom måde.

Når man skal standse, kræver det selvfølgelig, at **man kan se det**, man skal standse for.

Her kommer vores tidligere nævnte standselængde ind.

Det går nemlig ikke, at vi kører hurtigere, end at vi hele tiden mindst har vores standselængde belyst af bilens lygter.

Den trafikant, vi gerne vil standse for, skal ses af os, før vi kan beslutte os til at standse. Derfor skal man vælge en hastighed således, at standselængden bliver noget kortere i meter end lygterne belyser kørebanen fremad.

Det lyder måske indviklet, men lad os kigge på et eksempel.

Hvis man tænker sig, at lygterne (nærlyset) lige akkurat opfylder lovens krav og dermed belyser kørebanen 30 m frem.

Hvis man ligeledes regner med, at bremselængden er 6 m med en hastighed af 30 km/t, så vil standselængden med den hastighed og en reaktionstid på 1 sek. være: (Se også eksemplet under afsnittet om bremses):

8,33 m (reaktionslængde) + 6 m (bremselængde)=

14,33 m

I dette eksempel vil lygterne rigeligt belyse kørebanen længere end den standselængde, som hastigheden giver.

Men hvad nu med 60 km/t?

I tabellen under emnet bremses fremgår det, at standselængden vil være:

16,66 m + 24 m = 40,66 m.

Nu er standselængden blevet større, end den længde lygterne belyser kørebanen, (30 m), vi kører altså for stærkt.

Det vil med andre ord sige, at der inden for de 10,66 m, som ikke er belyst, kan befinde sig trafikanter, som vi godt nok gerne vil kunne bremse for, men vi kan ikke se dem, før det er for sent.

Resultat: Vi vil formentlig påkøre den anden trafikant, især hvis denne er en fodgænger, som ikke selv er forsynet med lys.

Nærlyset er altså ikke nok til denne hastighed i eksemplet. Vi må sætte hastigheden ned eller bruge fjernlys, hvis dette er tilladt.

Som man kan se, er der en nøje sammenhæng mellem brug af lygter, valg af hastighed, vognens bremseevne og ens egen reaktionsevne.

På moderne og velholdte biler belyser nærlygterne kørebanen meget længere end 30 m, og bremserne skulle også gerne virke bedre end angivet.

Men eksemplet er også blot lavet for at vise sammenhængen mellem lygternes evne til at lyse fremad og valg af hastighed.

Men man skal stadig huske, at bremselængden i glat og fedtet føre bliver betydeligt forlænget, hvilket man også skal tænke på, når man vælger hastighed og brug af lygter!

Unødig støj

Føreren af et motordrevet køretøj har pligt til at betjene køretøjet således, at det ikke frembringer støj eller unødigt udvikler røg eller gasarter.

Det vil sige, at føreren både har pligt til at holde bilen i lovlig stand - udstødningssystemet skal være helt i orden - og hans betjening af gaspedal og kobling skal foregå således, at motoren udvikler mindst mulig røg og støj.

I og ved bebyggelse må kørsel, der er unødvendig og forstyrrende, ikke finde sted.

I det hele taget skal hastighed og køremåde afpasses således, at andre ikke unødigt forstyrres.

Kulilte

Når en motor er i gang, udvikles den farlige luftart kulilte. Den er meget giftig og virker hurtigt bedøvende og kort efter dræbende.

Luftarten er meget farlig, fordi den ikke kan ses, lugtes eller smages.

Men man kan være sikker på, at dersom man kan lugte bilens udstødning, så vil der være kulilte til stede blandt disse udstødningssgasser.

Lad derfor aldrig motoren arbejde i et lukket rum!

Kulilte kan også trænge ind i bilen under kørsel, hvis udstødningssystemet er utæt.

Hvis man under kørsel begynder at føle sig tung i hovedet, skal man straks køre ind til siden og standse bilen, sørge for udluftning og undersøge om udstødningssystemet er tæt.

Hvis det gentager sig, lad da bilen undersøge hos en mekaniker.

Belæsning

Når man kører med personer eller gods i bilen, skal føreren være opmærksom på, at han hele tiden har frit udsyn og tilstrækkelig mulighed for at kunne betjene vognens pedaler, rat, signal- og tegngivningsapparater samt kunne se i sine spejle.

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.

Alle personer i bilen skal benytte sikkerhedsseler, hvis siddepladsen er forsynet med sikkerhedssele.

Børn under 3 år skal i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt. Børn der er fyldt 3 år, men ikke 7 år, kan i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol eller andet godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde eller vægt. Der kan i kombination med sikkerhedssele anvendes selepude.

Børn og airbags hører ikke sammen. Børn bør være mindst 140 cm høje, før de sidder på forsædet i en bil med airbags. Børn under 140 cm risikerer at blive skadet af en airbag, og børn i en bagudvendt baby- eller barnestol kan blive livsfarligt skadet af en airbag i tilfælde af kollision. Det er derfor forbudt at placere børn i en bagudvendt baby- eller barnestol på forsædet i en bil med airbags, med mindre airbagen er koblet fra.

Sideairbags er ikke farlige for børn, som er korrekt spændt fast. Hverken børn eller voksne bør dog hvile hovedet mod døren, hvis der er sideairbags.

Gods skal være anbragt således, at det ikke er til fare for personer eller medfører skade på ejendom. Det skal være forsvarligt fastsurret således, at det ikke falder af eller frembringer støj.

Man skal udvise særlig forsigtighed, hvis man kører med gods, der rager ud over køretøjet. Gods må ikke skjule lygter, nummerplade, signal- eller tegngivningslygter.

Gods må heller ikke anbringes således, at føreren ikke har frit udsyn i sine spejle.

Hvis der tabes noget på kørebanen, og dette kan være til fare eller ulempe for færdslen, skal føreren straks fjerne det.

Standingsning og parkering

Herom siger færdselslovens § 33:

Standingsning eller parkering må ikke ske på et sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare eller unødigt voldes ulempe for færdslen eller den offentlige snerydning. Køretøjer skal stilles ved kørebansens yderkant eller om muligt uden for denne. Havareret, fastkørt eller indesneet køretøj skal snarest muligt fjernes fra kørebansen, medmindre andet følger af bestemmelserne i § 24, stk. 3. (Alvorlige trafikuheld).

Stk. 2. Køretøjer, der er henstillet i strid med stk. 1, kan fjernes af politiet. De af politiet afholdte udgifter til transport og opbevaring påhviler føreren.....

I færdselsloven har man ikke defineret nærmere, hvad der forstås ved en parkering eller standingsning.

I medfør af færdselslovens § 23, stk. 4 er der udstedt nærmere regler om udformning, betydning og anbringelse af færdselstavler m.v., (vejafmærkningsbekendtgørelsen).

Her er defineret, hvad der forstås ved en parkering og en standingsning. Ved parkering forstås enhver hensætning af et køretøj med eller uden fører. Standingsning kortere end 3 minutter, standingsning for af- eller påstigning samt af- eller pålæsning af gods anses ikke for parkering.

Det vil sige, at hvis køretøjet henstår med eller uden fører i mere end 3 minutter, vil det være en parkering, forudsat, at der ikke foregår af- eller påstigning af passagerer eller af- eller pålæsning af gods.

Myndighederne kan, hvor man mener det nødvendigt, opstille tavler, som forbyder parkering. (Se bilaget om færdselstavler under tavle C 62). Da det udelukkende er parkering, der er forbudt på et sådant sted, vil det være lovligt at standse i op til 3 minutter.

Tavlen C 61 betyder standingsning og parkering forbudt.

Det vil sige, at man hverken må standse eller parkere, når en sådan tavle er opstillet.

Det er heller ikke tilladt at parkere på fodgængerfelt eller nærmere ned 5 m foran feltet, nærmere end 5 m fra et vejkryds, eller nærmere end 12 m før eller efter et busstoppested.

Det er ligeledes forbudt at parkere på fortov eller gangsti.

De almindelige regler siger, - når det i øvrigt er tilladt at standse eller parkere, - at køretøjet skal stilles ved kørebanens yderkant eller om muligt uden for denne.

Man skal altid hensætte sit køretøj så hensynsfuldt som muligt af hensyn til den øvrige trafik, så det generer mindst muligt.

Man skal også tænke på, at snerydningskøretøjer skal kunne passere og kunne få mulighed for at fjerne sneen fra kørebanen.

Hvis gadebelysningen ikke er god eller måske slet ikke findes, vil det være hensigtsmæssigt at hensætte køretøjet uden for kørebanens kant eller i hvert fald tænde positionslyset, således at køretøjet kan ses af andre trafikanter.

Det sidste skal man nu ikke gøre i længere tid, når der er tale om stærk frost. Det kan let medføre, at bilens akkumulator bliver tappet for al strømmen.

Når man skal forlade sit køretøj, er der flere ting, man skal huske.

Før man åbner bildøren, skal man orientere sig om, at der ikke kommer trafikanter, således at der kan opstå fare eller ulempe for disse.

Denne regel gælder ikke blot føreren, men også alle passagerer, når bilen skal forlades.

Føreren skal ligeledes sikre sig, at køretøjet ikke kan sætte sig i gang.

Hvis man holder på hældende terræn, skal man naturligvis passe særligt på. Man skal trække håndbremsen (parkeringsbremsen), hvis det ikke er frostvejr. (Den kan fryse fast).

I tilfælde af frostvejr, hvor man ikke tør bruge parkeringsbremsen, og hvis bilen er parkeret på hældende terræn, kan man sætte bilen i bakgear, dreje forhjulene til højre (hvis man standser i højre side) eller eventuelt lægge nogle klodser under baghjulene, som man gør i bjergegne.

Endelig påhviler det føreren om muligt at sikre sig, at bilen ikke kan fjernes af uvedkommende. Man fjerner tændingsnøglen og låser alle dørene, og så kan man desuden anskaffe sig et ekstraudstyr, der aflåser rattet, eller som låser parkeringsbremse og gear fast.

Det nedsætter risikoen for ulykker og parkeringsskader, hvis man bakker ind i en parkeringsbås, for så har man et bedre udsyn, når man skal forlade parkeringspladsen igen.

Køreprøve

For at kunne føre motorkøretøj, traktor og motorredskab skal man først erhverve et kørekort. Man skal have dette kort på sig under kørslen og på forlangende vise det til politiet.

Hvis man ikke tidligere har haft kørekort til den kategori køretøj, man ønsker at føre, skal man forinden have modtaget undervisning i kørefærdighed hos en af politiet godkendt person.

Når man mener, at man kan det stof, der er beskrevet i denne bog og i kørefærdighed, og vel at mærke, at underviseren mener det samme, kan man indstille sig til køreprøve.

Prøven, som består af både en mundtlig og praktisk prøve, bliver bedømt af en særlig godkendt polititjenestemand (den sagkyndige).

Under teoriprøven udspørger den sagkyndige aspiranten i teoristoffet for at se, om han har erhvervet den nødvendige viden og forståelse. Denne prøve varer ca. 15 minutter.

Prøven i kørsel gennemføres med den sagkyndige ved siden af aspiranten i en godkendt skolebil, som stilles til rådighed af aspiranten. Under prøven anses aspiranten som bilens fører med deraf følgende ansvar og forpligtelser i henhold til lovgivningen.

Kørekort

Kørekortet kan normalt udstedes til en person, der

- 1) er fyldt 18 år,
- 2) er i besiddelse af tilstrækkelig syns- og høreevne samt i øvrigt af den fornødne åndelige og legemlige førlighed, og
- 3) ved en prøve godtgør at have tilstrækkelig kørefærdighed og fornødent kendskab til køretøjet og dets behandling samt til færdselsreglerne.

Kørekortets gyldighed varer normalt, til man fylder 70 år.

Husk!

Selvom man har bestået køreprøven og får udstedt et kørekort, skal man være opmærksom på, at man hurtigt kan miste kørekortet igen, hvis man fx kører i spirituspåvirket tilstand.

Ved grove eller gentagne overtrædelser af færdselsloven kan man tillige risikere at få sit køretøj konfiskeret!

Bjarne Schou.
Færdselsstyrelsen,
01/06-94.

Opdateret og redigeret af Færdselsstyrelsen i marts 2019.

A 11 Farligt vejkryds, hvor den krydsende trafik har ubetinget vigepligt.

A 16 Rundkørsel.

A 17 Fodgængerfelt.

A 18 Modkørende færdsel.

A 19 Lyssignal.

A 21 Cyklister.

A 22 Børn.

A 23 Ryttere.

A 24 Snescooter.

A 25 Hundeslæde.

A 31 Glat vej.

A 33 Løse sten.

A 34 Stenscred.

A 35 Farlig rabat.

A 36 Bump.

A 37 Ujævn vej.

A 39 Vejarbejde.

A 41,1 Højresving.

A 41,2 Venstresving.

A 42, 1 Flere sving, det første til højre.

A 42,2 Flere sving, det første til venstre.

UA 41 Hastighedsangivelse.

A 43, 1 Indsnævret vej.

A 43,2 Indsnævret vej i venstre side.

A 43,3 Indsnævret vej i højre side.

UA 43 Fri bredde.

A 46, 1 Stejl nedkørsel.

A 46,2 Stejl stigning.

A 92 Havnekaj.

A 96 Lavtgående fly.

A 99 Anden fare.

B 11 Ubetinget vigepligt.

UB 11,1 Forvarsling for stop.

UB 11,2 Dobbeltrettet cykelsti.

B 13 Stop.

B 18 Hold tilbage for modkørende.

B 19 Modkørende færdsel skal holde tilbage.

C 11,1 Højresving forbudt.

C 11,2 Venstresving forbudt
Forbud mod venstresving forbyder også vending.

C 12 Vending forbudt.

C 19 Indkørsel forbudt.

C 21 Kørsel i begge retninger forbudt.

C 22,1 Motorkøretøj, traktor og motorredskab forbudt.

C 22,2 Motorcykel forbudt.

C 22,3 Snescooter forbudt.

C 23,1 Lastbil forbudt.

C 23,2 Bus forbudt.

C 24,1 Traktor og motorredskab forbudt.

C 24,2 Hestevogn og lignende forbudt.

C 24,3 Hundeslæde forbudt.

C 25,1 Cykel og knallert forbudt.

C 25,2 Knallert forbudt.

C 26,1 Ridning og føring af hest forbudt.

C 26,2 Fodgængere forbudt.

C 31 Totalvægt

Tavlen forbyder kørsel med køretøjer, hvis faktiske totalvægt er større end den angivne. Ved vogntog gælder vægtbegrænsningen hvert enkelt køretøj i vogntoget.

C 35 Akseltryk

Tavlen forbyder kørsel med køretøjer, hvis faktiske akseltryk er større end det angivne.

C 36 Bogietryk.

C 41 Vognbredde.

C 42 Vognhøjde.

C 43 Vognlængde.

C 51 Overhaling forbudt.

C 52 Overhaling med lastbil forbudt.

C 53 Ophør af overhaling forbudt.

C 54 Ophør af overhaling med lastbil forbudt.

C 55 Lokal hastighedsbegrænsning.

C 56 Ophør af lokal hastighedsbegrænsning.

C 59 Ophør af forbud.

C 61 Standsning forbudt.

C 62 Parkering forbudt.

UC 33 angiver begrænset parkeringstilladelse.

UC 61 angiver standsningsforbud.

UC 62 angiver parkeringsforbud.

UC 60,1 angiver, at restriktionen gælder både før og efter tavlen.

UC 60,2 angiver, at restriktionen begynder ved tavlen.	E 21,4 Anbefalet rute for snescootere.	ikke for den angivne færdselsart.
UC 60,3 angiver, at restriktionen ophører ved tavlen.	E 23 Vejledning for invalide.	U 6: Hovedtavlens angivelse gælder en tilstødende vej.
UC 60,5 Standsning på rabat forbudt.	E 26 Fodgængertunnel eller fodgængerbro.	M 12 Lufthavn.
UC 60,6 Parkering på rabat forbudt.	E 31,2 Busholdeplads.	M 15 Posthus.
C 92 Passage uden stop forbudt.	E 31,3 Taxiholdeplads.	M 21 Førstehjælp.
D 11 Påbudt kørselsretning.	E 33 Parkering.	M 22 Telefon.
D 12 Påbudt kørselsretning i rundkørsel.	E 49 Gågade.	M 23 Værksted.
D 15 Påbudt passage.	E 50 Ophør af gågade.	M 24 Tankanlæg.
D 16 Valgfri passage.	E 51 Opholds- og legeområde.	M 31 Campingplads for telte.
D 21 Cykelsti.	E 52 Ophør af opholds- og legeområde.	M 42 Hotel.
UD 21, 1 Dobbeltrettet cykeltrafik.	E 53 Område med fartdæmpning.	M 43 Restaurant.
UD 21,2 Dobbeltrettet cykeltrafik ophører.	E 54 Ophør af område med fartdæmpning.	M 45 Cafeteria.
UD 1 Undertavlen udpeger den bane, som kun må benyttes af den færdselsart, der angives med hovedtavlens symbol.	E 68 Zonetavle.	M 46WC.
D 22 Gangsti.	E 69 Ophør af zone.	M 51 Kirke.
D 24 Snescootersti.	U 1: Afstanden til det sted på vejen, hvorfra hovedtavlens angivelse gælder.	M 52 Seværdighed.
D 25 Hundeslædespor.	U 2: Hovedtavlens angivelse gælder for en vejstrækning. Tallene angiver afstanden fra tavlen til vejstrækningens begyndelse og slutning.	M 57 Industriområde.
D 26 Delt sti.	U 3: Hovedtavlens angivelse gælder 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 undtagen lørdage, klokkeslæt anført i parentes gælder for lørdage, og klokkeslæt anført med rødt gælder for søn- og helligdage.	M 61 Information.
D 27 Fællessti.	U 4: Hovedtavlens angivelse gælder kun for den angivne færdselsart.	N 17 Fodgængersøjle.
E 11 Ophængt pilafmærkning.	U 5: Hovedtavlens angivelse eller signalets visning gælder	N 42 Kantafmærkningsplader.
E 15 Vognbaner ved kryds.		N 43 Spidsmarkering.
E 17 Fodgængerfelt.		N 44 Markeringskegler.
E 18 Blind vej.		O 41-42 Retningspile.
E 19 Ensrettet færdsel.		O 43,44 og 45 Spærrebomme.
E 21,1 Vejledning for cyklister.		P 11 Hellefyr
E 21,2 Anbefalet rute for lastbiler.		