

Trafik

I den tid, jeg har haft kørekort og bil, samt arbejdet i transportbranchen, har jeg oplevet en del i trafikken. Jeg har ligeledes oplevet nogle direkte farlige situationer som regel følge af, at andre trafikanter gør noget i strid med færdselsreglerne. Jeg vil dog heller ikke påstå, at jeg selv er en engel på dette område.

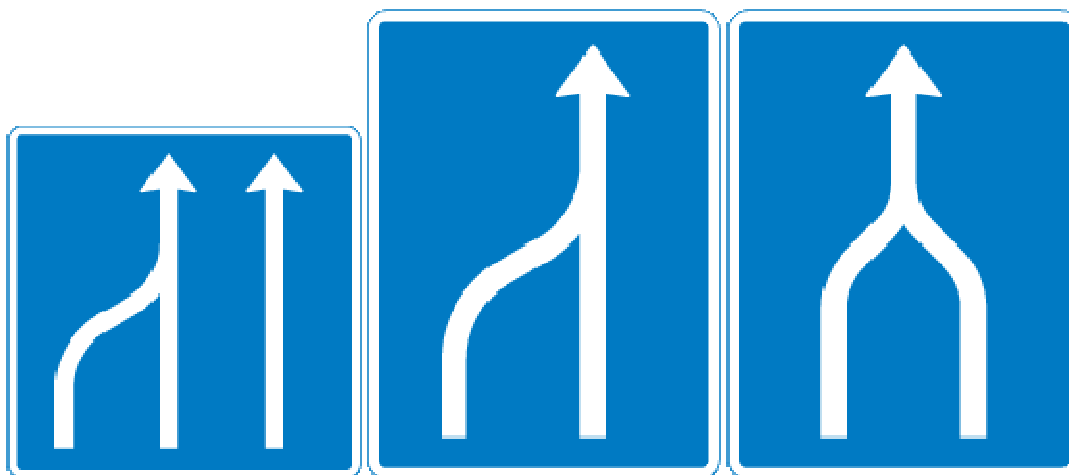
Et fænomen, jeg oplever af og til, er noget jeg kalder bimmer privilegiet, der går ud på, at bare fordi man har en dyr bil, må man gerne køre råddent. Jeg har intet imod, at folk bruger deres egne penge på en dyr bil. Der gælder ens færdselsregler for alle, uanset hvilken bil, man fører.

Bilister

Der er specielt 3 ting, der er et irritationsmoment fra andre bilister. Det ene er, at man kører med en eller flere defekte lygter. Lygterne har blandt andet det formål, at andre kan se, hvor man er, men også til at identificere det andet køretøj. Har man eksempelvis et defekt nærlys, kan en modkørende være i den tro, at det er en motorcykel, der kommer imod en, og dermed den plads, man har brug for.

Det andet er, at her i landet, er der en regel om, at man kører så langt til højre som muligt. På veje med flere vejbaner i samme retning, betyder det, at man trækker ind i højre vejbane, når der ledigt, hvilket desværre alt for få gør. Man kan sagtens forestille en situation, at en bilist kører langsomt i anden vognbane, og der er plads i højre vognbane. Her skal man trække ind til højre. Nogle bilister kan blive utålmodig overfor denne bilist, og overhale højre om. Det er for det første farligt, og for det andet givere denne forseelse et klip i kørekort.

En tredje ting, som en del folk ikke kan finde ud af er flettereglen. Det er, når to vejbaner bliver til en enkelt vejbane. Der vil ofte være et skilt, der indikerer, at der er eller kommer en fletteregel. Skilte kan eksempelvis se sådan ud:



En anden måde, der indikerer en fletteregel er, at striberne mellem de to vognbaner ophører. Dette betyder, at den bil, der er forrest, kører først ind på den nu enkelte vejbane, mens den, der ligger bagved om nødvendigt bremses op, således den forreste bil kan køre først ind.

Cykelister

Jeg oplever desværre også en del farlig adfærd i trafikken fra cyklister. Jeg har desværre oplevet et par situationer, hvor et sammenstød med en cyklist kun lige akkurat er blevet undgået. I disse situationer har det været cyklisten, der ikke har kørt efter gældende regler, såsom at holde for rødt lys. Det er ikke en rar situation at blive sat i, at man er tæt på at havne i et uheld, fordi en anden trafikant kører råddent.

Her er nogle gode råd til sikkerhed for cyklister;

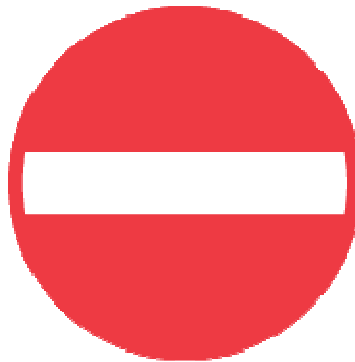
- Hav respekt for færdselsreglerne, såsom rødt lys, stoplinjer, ensretninger og belysning.
- Kør altid med cykelhjelme. Når det er mørkt eller tussmørke, kør altid med korrekt belysning, og refleksevest, også selvom den ikke er så ”pæn”. Det gør, at du er nemmere at se, og derfor også tage højde for, at du er der.
- Regn med, at du ikke bliver set i trafikken. Eksempelvis når det er mørkt, er du sværere at se, specielt når det regner. Derfor er risikoen for en højresvingsulykke større. Selvom det er dig, der har færdselsretten i denne situation, så overvej at holde tilbage alligevel.

- Bliv bagved en bus eller lastbil, der vil dreje til højre i et kryds, også selvom det er dig, der har færdselsretten. De blinde vinkler på disse køretøjer er enorme, og større end du regner med. Såfremt du ikke bliver bagved, er der en meget stor risiko for, at du ikke bliver set, og dermed er risikoen for en højresvingsulykke stor. Det sker desværre alt for ofte, at en cykelist mister livet, eller kommer alvorligt til skade, i en sådan situation.

Grunden til disse råd er blandt andet, at det altid er cyklisten, der er den svage part derude i trafikken. Sandsynligheden for, at jeg kan gå uskadt væk fra et uheld som bilist, er langt større end en cyklist.

Det er min oplevelse, at en meget stor andel af cyklister ikke ved, at en ensretning som udgangspunkt også gælder de cyklister. Det er forbundet med en bøde at køre mod ensretningen. Du kan se oversigt over bødestørrelser hos Rådet for Sikker Trafik. (Indsæt link <https://www.sikkertrafik.dk/raad-og-viden/paa-cykel/regler-og-boeder>)

En ensretning er markeret med et skilt, der ser således ud:



Der er dog visse steder, hvor cyklister er undtaget for ensretningen. Men dette skal skiltes med nogle andre skilte, der kunne se således ud;



Andre steder, vil der være et skilt, der ser således ud;



Dette betyder, at vejen er ensrettet, og dette også gælder cyklister. Hvis cyklister er undtaget ensretningen, vil der være et skilt, der minder om nedenstående.



Bremselængder

En anden ting, som jeg har på fornemmelsen er, at folk ikke rigtigt er klar over, hvor lang bremselængden på køretøjer egentlig er. Såfremt man ikke holder ordentlig afstand, og køretøjet foran pludselig bremses hårdt, kan der ske en alvorlig ulykke.

Man kan beregne, hvor langt et køretøj vil køre på en tør vej. Normalt regner man med, at en vågen person er 2 sekunder om at reagere.

En personbil skal reagere prompte på, at man bremser. Derfor kan man beregne, hvor mange meter en bil har kørt på 2 sekunder således;

$$f(x) = 5/9 * x$$

hvor x er hastigheden i kilometer i timen.

En bil skal kunne bremse på maksimalt 6 meter ved en hastighed på 30 kilometer i timen. Da relativitetsteorien gælder, vil man kunne beregne bremselængden i meter til;

$$f(x) = (x / 30) * (x / 30) * 6$$

hvor x er hastigheden i kilometer i timen.

Derfor vil den samlede formel se således ud;

$$f(x) = 5/9 * x + (x / 30) * (x / 30) * 6$$

hvor x er hastigheden i kilometer i timen.

Kravene til bremserne er ens for både lastbiler og busser. De fleste af disse køretøjer benytter sig af et trykluftmekanisk bremsesystem. Det er her tilladt, at bremserne er et halvt sekund om at reagere på, at der bliver trykket på bremsepedalen. Af denne grund vil reaktionslængden være længere, og formlen vil se således ud;

$$f(x) = 25/36 * x$$

hvor x er hastigheden i kilometer i timen.

En bus eller lastbil skal kunne standse på 10 meter ved en hastighed på 30 kilometer i timen, hvorfor formlen for bremselængden

$$f(x) = (x / 30) * (x / 30) * 10$$

Derfor er den samlede formel;

$$f(x) = 25/36 * x + (x / 30) * (x / 30) * 10$$

hvor x er hastigheden i kilometer i timen.

Inden du nu tænker, at bremselængden er længere, jo mere køretøjet vejer. Det ville også være korrekt. På et trykluftmekanisk bremsesystem er der monteret en såkaldt ALB ventil omkring baghjulene. Den ventil er følsom overfor, hvor meget vægt der er ovenpå, og vil regulere den luftmængde, der rent faktisk bruges til bremserne, mens resten ledes ud i atmosfæren omkring køretøjet.

Man kan derfor lave et skema, der ser således ud;

| Kmt | Bil | | | Bus/last | |
|-----|-----------------|--------------|--------|-----------------|--------|
| | Reaktionslængde | Bremselængde | Total | Reaktionslængde | Bremse |
| 5 | 2,78 | 0,17 | 2,95 | 3,47 | |
| 10 | 5,56 | 0,67 | 6,23 | 6,94 | |
| 15 | 8,33 | 1,50 | 9,83 | 10,42 | |
| 20 | 11,11 | 2,67 | 13,78 | 13,89 | |
| 25 | 13,89 | 4,17 | 18,06 | 17,36 | |
| 30 | 16,67 | 6,00 | 22,67 | 20,83 | |
| 35 | 19,44 | 8,17 | 27,61 | 24,31 | |
| 40 | 22,22 | 10,67 | 32,89 | 27,78 | |
| 45 | 25,00 | 13,50 | 38,50 | 31,25 | |
| 50 | 27,78 | 16,67 | 44,45 | 34,72 | |
| 55 | 30,56 | 20,17 | 50,73 | 38,19 | |
| 60 | 33,33 | 24,00 | 57,33 | 41,67 | |
| 65 | 36,11 | 28,17 | 64,28 | 45,14 | |
| 70 | 38,89 | 32,67 | 71,56 | 48,61 | |
| 75 | 41,67 | 37,50 | 79,17 | 52,08 | |
| 80 | 44,44 | 42,67 | 87,11 | 55,56 | |
| 85 | 47,22 | 48,17 | 95,39 | 59,03 | |
| 90 | 50,00 | 54,00 | 104,00 | 62,50 | |
| 95 | 52,78 | 60,17 | 112,95 | 65,97 | |
| 100 | 55,56 | 66,67 | 122,23 | 69,44 | |
| 105 | 58,33 | 73,50 | 131,83 | 72,92 | |
| 110 | 61,11 | 80,67 | 141,78 | 76,39 | |
| 115 | 63,89 | 88,17 | 152,06 | 79,86 | |
| 120 | 66,67 | 96,00 | 162,67 | 83,33 | |
| 125 | 69,44 | 104,17 | 173,61 | 86,81 | |
| 130 | 72,22 | 112,67 | 184,89 | 90,28 | |
| 135 | 75,00 | 121,50 | 196,50 | 93,75 | |
| 140 | 77,78 | 130,67 | 208,45 | 97,22 | |
| 145 | 80,56 | 140,17 | 220,73 | 100,69 | |
| 150 | 83,33 | 150,00 | 233,33 | 104,17 | |
| 155 | 86,11 | 160,17 | 246,28 | 107,64 | |
| 160 | 88,89 | 170,67 | 259,56 | 111,11 | |
| 165 | 91,67 | 181,50 | 273,17 | 114,58 | |
| 170 | 94,44 | 192,67 | 287,11 | 118,06 | |
| 175 | 97,22 | 204,17 | 301,39 | 121,53 | |
| 180 | 100,00 | 216,00 | 316,00 | 125,00 | |
| 185 | 102,78 | 228,17 | 330,95 | 128,47 | |
| 190 | 105,56 | 240,67 | 346,23 | 131,94 | |
| 195 | 108,33 | 253,50 | 361,83 | 135,42 | |
| 200 | 111,11 | 266,67 | 377,78 | 138,89 | |
| 205 | 113,89 | 280,17 | 394,06 | 142,36 | |
| 210 | 116,67 | 294,00 | 410,67 | 145,83 | |

Inden du nu tænker, at køretøjer ikke kan køre så hurtigt, så er det udelukkende en beregning baseret på ovenstående formler. En bus skal have en hastighedsbegrænser monteret sat til 100 kilometer i timen, mens en lastbil skal være begrænset til 90 kilometer i timen.