

Besvarelse til læserbrevkasse juni 06

Til denne udgave er der kommet et par specifikke spørgsmål og et par spørgsmål af mere generel karakter.

Det første spørgsmål, der indløb til brevkassen allerede i vinters,- men som jeg på grund af pladshensyn venter med at besvare til nu, lyder sådan:

Der udbedes en kort, klar og for almindelige mennesker forståelig gennemgang af reglerne om kørsel med trailer efter personvogn, herunder reglerne for hvornår der kræves trailerkørekort.

Indledningsvis vil jeg gerne slå fast, at en **kort, klar** og for almindelige mennesker **forståelig** gennemgang er en næsten umulig opgave. Jeg vil forsøge, og så må andre vurdere, om det lykkes.

Det første vi skal "have på plads" er nogle fagudtryk. Tilladt Totalvægt (TT), er udtryk for et køretøjs egenvægt plus last. Udtrykket "påhængskøretøjets største totalvægt m/bremser", kaldes i dagligt tale "største koblingsvægt" eller "lovlig totalvægt".

- Du må altid køre med et påhængskøretøj, når TT for påhængskøretøjet ikke overstiger 750 kg.
- Overstiger påhængskøretøjets TT 750 kg., er kørekort til kategori B stadig nok, hvis begge af nedenstående betingelser er opfyldt:
 1. Bilens og påhængskøretøjets samlede TT må ikke overstige 3.500 kg., OG
 2. Påhængskøretøjets TT overstiger ikke bilens egenvægt med 50 kg. eller mere.

Når man beregner pkt. 1 og 2, kan man anvende én af følgende vægtangivelser:

- Påhængskøretøjets registrerede totalvægt, som fremgår af påhængskøretøjets registreringsattest.
- Den eventuelt lavere fastsatte totalvægt for påhængskøretøjet (største koblingsvægt), der fremgår af bilens registreringsattest.

Dette er den kortest version.

Lad mig eksemplificere det og på den måde måske gøre det enklere:

En mellemklasse personbil med en egenvægt på 1225 kg, en TT på 1800 kg. og en "største koblingsvægt" på 1400 kg. Traileren har en TT på 1350 kg.

Traileren her har en større TT end 750 kg. Men det **kan** fortsat være lovligt at køre vogntoget på kat. B. I denne sammenkobling er påhængskøretøjets TT 1350 kg. Lægger man det til bilens TT på 1800 kg., får man en samlet TT på 3150 kg. MEN påhængskøretøjets TT i denne sammenkobling overstiger bilens egenvægt med mere end 50 kg., og så kræves der B/E kørekort.

På flere hjemmesider, bl.a. Politiets egen: www.politi.dk under Borgerservice og Færdsel, findes en link til Rådet for Større Færdselssikkerheds hjemmeside, hvor der er et online-skema, der kan udfyldes med de oplysninger, der står anført i registreringstesten, jfr. det ovenover anførte og man kan straks beregne, om sammenkoblingen kræves et B/E kørekort eller ej.

I EU forhandles der p.t. om det såkaldte "3. kørekortsdirektiv". Det indeholder bl.a. en forenkling, som med tiden kan medføre, at sammenkobling med ALT over 750 kg. vil kræve et kørekort til kat. B/E. Men indtil det sker, må vi leve med de noget kryptiske regler.

Et andet spørgsmål lyder sådan: **Hvis man køber en brugt bil eller motorcykel i et andet EU-land,- f.eks. Tyskland, har man så lov til at køre den hjem og derefter til fremstilling for toldvæsenet på den udenlandske nummerplade?**

Nej, det har man ikke. Det er sådan, at man ikke må føre et udenlandsk registreret køretøj i sit hjemland. Måden ovennævnte handel og transport kan gøres på, er eksempelvis at låne et sæt løse prøveplader på et dansk motorkontor, og med dem i rygsækken rejse til Tyskland og afslutte handlen. Herefter køres køretøjet på de originale udenlandske nummerplader op til grænsen til Danmark,

hvor nummerpladerne afmonteres, hvorefter de medbragte prøvenummerplader sættes på. Herefter kan der køres frit i Danmark frem til bopæl, til fremstilling til syn m.v. Husk at få den originale registreringsattest med ved købet i udlandet. De udenlandske nummerplader kan herefter sendes tilbage til tidligere ejer eller lignende, alt efter indgået aftale.

En læser har indsendt nogle spørgsmål **om hastighedsgrænser, opstillede fartmålere og bilers speedometer mht. evt. fejlvisning og kontrol af eget speedometer m.v.**

De fartmålere, der bliver placeret forskellige steder på vejene og som typisk står på en bestemt lokalitet i en uges tid, for derefter at blive placeret et andet sted, har intet med Politiets fartkontrol eller med Politiet at gøre.

Det er kommunens Vejvirksomhed, der opstiller dem som en "service", - for at minde os bilister om ikke at køre hurtigere end det tilladte. Derfor står de oftest indenfor bymæssig bebyggelse, hvor der som udgangspunkt er 50 km/t.

De opstillede fartmålere viser den korrekte hastighed med "nogenlunde" sikkerhed. Men ingen må forlade sig på, at de er 100 % retvisende. Det kan variere lidt, alt efter opstilling, vinkel, niveau m.v.

Når det drejer sig om speedometret i et motorkøretøj, så er det kun de færreste, der er præcise. De fleste viser mellem 5 og 10% for lidt. Fejlvisningen er typisk en procentvis fejl, - dvs., at den fejlvisningen øges i takt med hastighedsforøgelsen.

For at vide, hvor hurtigt man præcist kører, når ens speedometer viser f.eks. 50 km/t eller 80 km/t, er det forholdsvis let selv at lave denne kontrol. Det er en god idé at have en hjælper med til at betjene stopuret eller kigge på sekundviseren på uret.

Under søndagsturen kan man vælge en strækning uden for bymæssig bebyggelse, der ikke er så befærdet. Det er nemlig forbudt unødigt at hindre eller sinke trafikken. Hvis der derfor ikke er trafik bagefter én, kan man køre med en konstant hastighed på 50 km/t og udse sig en kantpæl eller kilometersten. Når man med konstant hastighed passerer denne kantpæl, aktiveres stopuret eller sekundviseren aflæses. Det er vigtigt, at man under den næste km. eller to, kører med speedometrets viser stående præcis stille på den ønskede hastighed. En længere strækning giver et mere præcist resultat. Lad os antage, at bilens speedometer viser 50 km/t, og målingen bliver udført over en strækning på 1.000 m. Når stopuret standses efter disse 1.000 m., aflæses det eksempelvis til 80 sek. Herefter er det meget enkelt at udregne den nøjagtige hastighed, hvormed bilen har kørt. Vi skal finde det antal meter bilen har kørt pr. sekund. 1.000 m divideres med 80 sek. og giver 12,5 m/sek. Denne hastighed ganges med 3,6 (en konstant omregningsfaktor fra km/t til m/sek.) og den nøjagtige hastighed bilen har kørt strækningen med, er 45 km/t.

Nøjagtig det samme kan gøres ved alle andre hastigheder. Ved 80 km/t vil tilsvarende tal se nogenlunde sådan ud. 1.000 m. tilbagelagt på 50 sek., er lig med en hastighed på 20 m/sek., der ganges med 3,6, hvilket giver en nøjagtig hastighed på 72 km/t.

Det sidste spørgsmål er noget om fodgængere, og hvor fodgængere skal placere sig mest hensigtsmæssigt.

Da Færdselslovens bestemmelser for de enkelte trafikantgrupper ikke kan tage højde for alle situationer, vil jeg begrænse besvarelsen her til at citere noget af Færdselslovens § 10, der omhandler færdselsregler for gående: Stk. 1: *Gående skal benytte fortov, gangsti eller rabat, dog ikke midterrabat. Cykelsti eller kørebane må kun benyttes, såfremt der ikke findes fortov, gangsti eller egnet rabat.* Stk. 2: *Gående, som benytter kørebanen, skal gå yderst i venstre side i færdselsretningen eller, hvis vedkommende trækker cykel eller knallert, yderst i højre side. Den*

gående kan dog gå i den modsatte side, hvis den pågældende ellers ville blive udsat for fare, eller hvis særlige omstændigheder tilsiger det.”

Som jeg læser spørgsmålet, så bliver det besvaret igennem paragraffens ordlyd. Øvrig adfærd reguleres som altid igennem almindelig omtanke og hensynstagen til hinanden.

Helmer Olsen
vicepolitikommisær