

Læserbrevsbesvarelse for marts 2008.

Der er til denne gang kommet adskillige skriftlige henvendelser. Når jeg bruger udtrykket skriftlige henvendelser, så er det fordi de 5 af henvendelserne er konkrete spørgsmål og de 2 andre er et par frustrerede trafikanter, der ikke kan forstå "bornholmernes" meget sjuskede omgang med så simple trafikale discipliner som at bruge blinklyset, bruge parkeringslyset og som fodgænger, at få øjenkontakt med en evt. bilist, inden man "vader" ud. Så nu kan læseren godt indstille sig på en "færdselsmoralisk opsang".

Men lad os begynde lidt blidt og tage de 5 spørgsmål først.

Det første lyder: **"Hvordan kan det lade sig gøre, at man kan købe en ny KABE campingvogn med 2 etager, der har en total højde på 4,45 m. Lastbiler og trailere må ikke være højere end 4 m."**

Mit svar er, at det sagtens kan lade sig gøre at købe denne sikkert meget lækre campingvogn, - men det ville være rart også at kunne komme lidt rundt med den i landskabet. Det er vel egentlig det primære formål med netop en campingvogn. Ellers burde man overveje at have købt en skurvogn eller et sommerhus i stedet for!!

Spørgeren har fuldstændig ret i, at den maksimale højde på almindelige køretøjer, der kører rundt på vejene må være 4,00 m.

I særlige tilfælde,- hvor en transport af eet eller andet, - det kan være et sommerhus, en maskine, et andet køretøj, en større båd m.v., ikke med rimelighed vil kunne gennemføres på anden måde, kan der gives en såkaldt transporttilladelse.

Dvs., at politiet kan give en tilladelse til en særlig omfangsrig,- såvel i bredde som i højde,- eller en særlig tung, - transport på nogle helt særlige vilkår. Disse vilkår går bl.a. på, at der skal benyttes en helt bestemt rute og måske på et helt bestemt tidspunkt på døgnet. Inden en sådan tilladelse til en bestemt rute gives, skal man være helt sikker på, at den nødvendige højde er til stede,- under luftledninger, broer m.v., - det samme med både bredde og vægten. Ved nogle transporter kan der kræves en ledsagevogn såvel foran som bag. Tænk på transporterne af bl.a. nye vindmøller.

Jeg kender ikke så meget til denne nye campingvogn, som spørgeren omtaler, men går ud fra, at det er en fast tilbygning af en 1. sal. Jeg har kun set et billede af den i Rytterknægten for nogle uger siden.

Jeg er helt sikker på, at ingen almindelig campist vil få den såkaldte transporttilladelse til at køre rundt med denne campingvogn i sommerlandskabet på "egen hånd".

Det vil utvivlsomt kræve, at en professionelt transportfirma må påtage sig opgaven med at flytte den fra plads til plads i løbet af ferien.

Det er ikke sikkert, at man når så mange forskellige campingpladser i løbet af en sommerferie på 14 dage. Men til gengæld kan man kigge ned på alle andre på den ene plads, man nu når i løbet af sommeren.

Det næste spørgsmål lyder: **"Hvordan er det mest korrekt og hensigtsmæssigt at placere sig med bil i en rundkørsel"?**

Det er et rigtig godt spørgsmål. Endelig var der én, der turde spørge. For der er mange bilister, der ikke ved, hvordan man bør gøre, - og langt mindre tør spørge om det.

Nu blev der ikke i samme moment spurgt til, hvordan tegngivningen (blinkningen) skulle være. Den vil jeg dog gerne "koble" på her, idet den hører sammen med det at køre ind og ud af en rundkørsel. Indledningsvist vil jeg gerne pointere to ting.

For det første det helt generelle i, at vi som trafikanter "aflæser" alle **andre trafikanters hensigt** ved at se på tre forskellige faktorer: **1, - deres hastighed, 2, - deres placering og 3, - deres tegngivning.**

Prøv at tænke på det næste gang du som cyklist eller som bilist skal foretage én eller anden manøvre. Kan de andre aflæse min hensigt??

For det andet, så skal vi prøve at fastholde, at en rundkørsel egentlig blot er et vejkryds. Måske et lidt specielt udseende vejkryds.

Den nemme version er en rundkørsel med 4 tilstødende veje (Rundkørslen ved Nexø),- det er så enkelt. Så er der den rundkørsel, som har måske 5 veje (Almindings Runddel eksempelvis) og så er der den rundkørsel, som blot har 3 veje (Store Torv eksempelvis).

Hvis vi fastholder billedet med en 4-benet rundkørsel som et 4-benet vejkryds, så bliver det ikke så kompliceret endda.

Nu er det sådan, at der er forskellige holdninger,- også hos kørelærere til, hvordan man mest korrekt blinker i en rundkørsel. Denne forskellige holdning kommer af, at der ingen steder står noget helt konkret om det for en rundkørsels vedkommende.

Nu er det Politiet, der bliver spurgt og jeg vil nu forklare for hver enkelt vej vi skal videre ad, sådan som jeg ser det mest korrekt og mest hensigtsmæssigt udført.

Det skal også anføres, at den mest korrekte placering afhænger af, hvor bred rundkørslen er,- hvor mange vognbaner, der er plads til,- optegnet eller ikke optegnet ved afstriking.

Hvis vi skal ud ad den 1. vej, skal vi allerede ved indkørslen i rundkørslen placere os så langt til højre som muligt og blinke til højre under hele kørslen,- videre inde i rundkørslen og ud ad den 1. vej. Det svarer nøjagtigt til at placere sig og give tegn til et ganske almindeligt højresving i et vejkryds.

Hvis vi skal ud ad den 2. vej, skal vi placere os for ligeudkørsel ved indkørslen og søge ind mod midten af rundkørslen,- uden på dette tidspunkt at have blinket. På det tidspunkt man er ud for begyndelsen af den 1. vej, søger man ud til højre sådan, at bilens placering ved den 1. vejs afslutning er helt ude ved kantlinien (cykelstien) og såvel tegngivning som placering er som ved udkørsel ad 1. vej.

Hvis vi skal ud ad den 3., 4. eller 5. vej m.v., skal man placere sig til venstre såvel ved indkørslen i rundkørslen som inde i selv rundkørslen, og følge rundkørselens midte. Under hele manøvren vises der af med blinklyset til venstre. På den måde kan vore medtrafikanter se omtrentligt, hvor langt vi havde tænkt os at køre rundt i rundkørslen. Ved udkørslen ad 3., 4. eller 5. vej, skal man på det tidspunkt, hvor man er ud begyndelsen af den sidste vej inden den, man skal ud ad, søge ud til højre sådan, at bilens placering ved denne vejs afslutning er helt ude ved kantlinien (cykelstien) og såvel tegngivning som placering er som ved udkørsel ad 1. vej.

Ved alle ændringer af såvel placering på kørebanen som af færdselsretning gælder det jo, at man skal orientere sig i såvel spejl som over skulder, før der gives tegn med blinklyset og før der drejes i rattet. Det er meget relevant at være bevist om, specielt ved udkørsel fra en rundkørsel, idet man som bilist ofte her krydser en cykelsti. Og der kommer måske en cyklist, som skal fortsætte "ligeud",- rundt i rundkørslen.

Når emnet er rundkørsel, vil jeg gerne lige knytte et par kommentarer til ved det.

Der bliver for tiden lavet flere og flere rundkørsler. Også her på Bornholm, vil vi opleve, at der indenfor en kortere årrække kommer flere nye rundkørsler til.

Og det er med god grund.

Al statistik og erfaring viser, at det er den krydssituation, der er den langt mest sikre. Ikke sådan at forstå, at der ikke sker påkørsler i en rundkørsel. Men de påkørsler der sker er som oftest blot med materiel skade eller med mindre personskade.

Et tredje spørgsmål går på, **hvem der får skylden i tilfælde af en ulykke mellem en bilist og eksempelvis en cyklist, når cyklisten kører imod ensretningen i en ensrettet gade.**

De fleste kender vist situationen,- som bilist kommer man lige rundt om et hjørne,- ind på en ensrettet gade,- og pludselig er den der,- cyklisten, der har kørt mod ensretningen. Hjertet kommer lidt højt op i halsen på et splitsekund. Måske når begge parter at bremse, - måske når man at blive så vred, og cyklisten får "hele turen". Måske rammes cyklisten og vedkommende ligger hen over bilens motorhjelme med et blødende ansigt.

En frygtet situation,- men en realistisk mulighed.

Hvad nu?

Der kan ikke gives noget enkelt svar på spørgsmålet.

Én ting er erstatning,- noget andet er skyld.

Bilens ansvarsforsikring vil under alle omstændigheder dække for skaden på "den svage part", - i dette tilfælde cyklisten.

Hvem der bliver pålagt skylden vil antagelig i de fleste situationer blive afgjort i en retssag. Der kan være så mange forskellige faktorer, der gør sig gældende,- så ikke 2 sager er ens.

Men generelt kan man sige,- for at citere færdselslovens § 41: **"...Der skal kunne standses på den strækning af kørebanen foran køretøjet, som føreren har udsyn over, og foran enhver hindring, der kan påregnes..."**

Det fjerde spørgsmål går kort og godt på, **at de nye lyssignaler i de lysregulerede kryds i Rønne er så kraftige, at de kan virke blændende i mørke og i tåge.**

Det er fuldstændig korrekt, at de nye er betydelig kraftigere end tidligere tiders lyssignal. De gamle bestod af en almindelig glødepære og et farvet glas,- rødt, gult og grønt.

De nye er de såkaldte dioder. Dvs. at hver enkelt lyssignal består af mange ganske små enkeltpærer, som i sin konstruktion er meget koncentreret lys i én bestemt retning.

Og de er så kraftige, at de ses, selv om solen skinner direkte ind i lyssignalet. Og det er rigtig godt. Men modsat, så er de også meget kraftige og blændende i mørke.

Uden at vide det, så kunne jeg forestille mig, at én eller anden "el-ingeniør" må have forsket i at kunne lave en lysdæmpning afhængig af det omgivende mørke. Man kunne forestille sig 2 forskellige lysstyrker,- én til dagslys, og én til mørke.

Hvis ikke der er nogen, der har eksperimenteret med det endnu,- så var det måske en god idé at komme i gang.

Det sidste spørgsmål går på den forholdsvis nye type afstribning, som der er lavet på enkelte af vore større veje i forbindelse med venstresving.

Spørgeren skriver, **at man laver en farlig situation for den bagvedkommende, hvis man ikke må overskride en optrukket streg på kørebanen. Jeg må indrømme, at jeg altid kører ind over det skraverede felt, når der er en bagved, der skal lige ud.**

Det er naturligvis ikke meningen, at du skal køre, som du her beskriver, for så minimerer du jo netop effekten af den tiltænkte hensigt.

Der er lavet eet ude ved Almindingsvej/Industrivej og eet ved Åkirkebyvej/Lillevangsvej, - og flere andre steder.

Det består af en såkaldt spærreflade, der er udfyldt med skråstriber. Tanken med dette er naturligvis, at sikre sig imod de mange, meget grimme påkørsler bagfra, når man holder og foretager venstresving. Der har igennem tiden været adskillige af disse påkørsler,- ofte med store personskader,- typisk med den såkaldte "piskesmældskade" i nakke-regionen.

Ved at lave disse "skraverede felter", dannes der jo netop en "frirum" bag ved den venstresvingende, der måske holder og afventer modkørende, inden venstresvinget kan fuldføres.

Jeg kan ikke "følge" dig i din argumentation med at det skulle være nødvendigt at køre hen over spærrefladen, hvorpå der jo i øvrigt slet ikke må køres på. Ved ganske almindelig placering så langt til højre på kørebanen som muligt under ligeudkørsel, kommer man slet ikke ud i nærheden af spærrefladen. Og når man har besluttet sig for et venstresving længere fremme, orienterer man sig i god tid i såvel sidespejl som over venstre skulder, hvorefter man aktiverer retningsviserblinklyset. Herefter nedsættes farten, og man trækker ud til venstre og placerer sig i den med venstresvingpile opmalede svingbane,- i "tryghed" bag spærrefladen. Alle de andre bagved, som skal lige ud, kører nu blot højre om én,- og man behøver ikke længere at sidde med følelsen af, "at nu kører han sikkert ind i mig bagfra!"

Anderledes tror jeg ikke, at jeg kan forklare det. Det er med andre ord ikke meningen, at man, når disse spærreflader er anlagt, skal trække ud til midten før man kommer frem til dem,- men nøjes med at orientere sig og bruge retningsviserblinklyset.

Så er der som nævnt indledningsvis kommet et par tilkendegivelser om trafikanters generelt meget "sløse omgang med tegngivning",- den ene gående specielt på tegngivning i rundkørsler. Den del af tegngivningen er der redegjort for i ovennævnte besvarelse af andet spørgsmål. Samme spørger kan heller ikke forstå, hvorfor fodgængere ikke bare kunne søge øjenkontakt med bilisten, inden man "vader ud".

En læser funderer lidt over, hvordan det kan lade sig gøre at få godkendt og indregistreret biler i Danmark, når mange af dem er indrettet på en sådan måde, at der ikke kan gives tegn med retningsviserblinklyset før efter man er påbegyndt en svingning.

Samme læser har noteret sig, at det kun er meget få biler, der er indrettet med positionslys. For selv om bilen kortvarigt standses, så står den fortsat med "fuld blus" på, eller helt mørk. Som læseren skriver, så må det skyldes en fejl i betjeningskontakten.

Det er rart også at have humoren med i dagligdagen.

Men nævnte påstande giver naturligt mig en mulighed for at understrege nødvendigheden af, at ALLE trafikanter, lige fra fodgængerer til lastvognschaufføren, viser den gensidige respekt og hensynstagen til andre, der er så nødvendig for at få trafikken til at glide på en fornuftig og sikker måde.

På samme måde, som vi gerne vil "aflæse" vore medtrafikanters hensigter ved evt. at se en tydelig tegngivning, placering, lygteføring m.v., sådan må den enkelte tænke på, hvordan man bedst selv får "signaleret", så andre tydeligt kan se, hvad jeg vil!

Tænk på den risiko du som trafikant udsætter dig selv eller andre for ved at have en "sløset" adfærd i trafikken. Du kan blive den direkte eller indirekte årsag til et færdselsuheld, hvor du selv eller andre bliver skadet. Det er for tåbeligt, hvis det blot skyldes manglende tegngivning eller orientering.

Lad mig slutte denne spørgsmålsrunde af med at citere færdselslovens § 32, stk. 2: **"Kørende skal give tegn før igangsætning fra kanten af vejen og før vending og svingning. Kørende skal endvidere give tegn før vognbaneskift eller anden ikke ubetydelig ændring af køretøjets placering til siden på motorvej. Ved vognbaneskift eller anden ikke ubetydelig ændring af køretøjets placering til siden på anden vej end motorvej skal kørende give tegn, når det er påkrævet til vejledning for den øvrige færdsel. Tegnet skal gives ved hjælp af blinklys, hvor anbringelse heraf på køretøjet er påbudt eller tilladt, og i øvrigt ved, at en arm rækkes vandret ud til siden."**

Så tydeligt er det formuleret i færdselsloven.

Så fik cyklisterne hermed også "en hilsen". Det er desværre meget påkrævet,- det ses hver eneste dag. Tænk på egen og andres sikkerhed kære cyklister!

Når vi er ved emnet respekt for færdselsregler, adfærd m.v., så vil jeg her også lige nævne respekten for forbudsskilte. Her tænker jeg specielt standsningsforbudsskilte. Vi har dem mange steder. Sat op på strækninger,- korte eller længere, - i en gade, på en plads eller lignende. De er sat op for at sikre fremkommeligheden,- til fælles bedste.

Tilsyneladende er der rigtig mange, der slet ikke forstår betydningen,- måske tror, at forbud kun gælder alle andre end mig, eller ikke vil rette sig efter gældende skiltning. En besynderlig og asocial holdning.

Et standsningforbudsskilt,- eksempelvis nede ved indkørslen til P-pladsen foran Bornholmstrafikkens terminal, - betyder noget så enkelt som "et forbud mod at standse". Det kan hverken misforstås, gradbøjes eller andet.

Samme problemstilling opleves foran Lufthavnens terminal, hvor der på en kortere strækning er "standsingsforbud" med undertavle "Af- og pålæsning tilladt". Det betyder kort og godt, at det er tilladt at standse bilen, sætte passagerer og bagage af, - og derefter køre igen. En manøvre, der altid vil kunne klares inden for 1 min. Hvis man så skal følge en dårligt gående ind,- eller afvente afrejse eller ankomst for et familiemedlem, - så køres der hen på den nærmeste række parkeringsbåse, hvor der er 1-times parkering, eller længere ned i rækkerne, hvor der ingen tidsmæssig restriktion er. Der kan man holde lovligt i ventetiden. Så enkelt er det.

Helmer Olsen,
Vicepolitikommisær,
Bornholms Politi