

Handbok i förutseende körning

LÄMNA SPELRUM



Innehåll:

Förtseendets grunder

Hastighet i enlighet med situationen	7
Håll ögonen på helheten	10
Övrraska inte	12
Håll säkerhetsavstånd	14
Se och bli sedd	18
Beakta väglagets krav på spelrum	20

Med tanke på en olycka

Använd bilbäle	28
Kom ihåg barnens säkerhetsanordningar	29
Lär dig nödåtgärderna	30

I händelse av fara

Bromsa kontrollerat	24
Häv sladd	25
Väj för hinder	26

Spara energi och miljö

Utgivare: Trafikskyddet

Illustrationer: Hannu Lukkarinen

Layout: Teppo Jokinen

Svensk språkdräkt: Rolf Gabrielsson

Tryckeri: Erikoispaino, Helsinki 2007

ISBN:951-560-036-7



TRAFIKSKYDDET

PL 29, 00421 HELSINGFORS

Tel. 020 7282 300 Fax. 020 7282 303

www.liikenneturva.fi

Till läsaren

Erfarenhet är bra i många sammanhang. I trafiken lär man sig med åren att undvika farliga situationer och onödiga risker. Det blir rutin att köra. Men det har också sina risker. Då ingenting särskilt händer, invaggas man lätt i en känsla av säkerhet. I verkligheten gör vi oss alla skyldiga till fel och råkar ut för nära på-situationer då trafiken ökar och blir allt mer komplicerad, reglerna ändras och det man lärt sig för länge sedan faller i glömska.

Det lönar sig att då och då repetera grunderna i trygg och smidig körning. Forskningsresultat och praktiska erfarenheter visar, att de kan utkristalliseras i allmängiltiga råd. Genom att följa dessa undviker man att råka ut för farliga situationer. En fötutseende förare är också beredd på att allting inte alltid går som det borde och vet att handla därefter.

Vi har samlat råden i detta häfte. Tusentals förare har redan blivit förtrogna med dem på kurser i fötutseende körning och även testat dem i praktiken. Nu ställer vi dem också till ditt förfogande. Studera dem noga och testa sedan också själv hur de fungerar i praktiken.

Fastän råden utarbetats med tanke på personbilsförare, lämpar de sig också för andra fordonsförare.

Ha en trygg färd

TRAFIKSKYDDET

Handbok i förutseende körning

LÄMNA SPELRUM



Vem som helst kan lära sig ett förutseende tänke- och körsätt. Som bas behöver man information om körningens grunder och olika vägtrafikanterers egenskaper.

I detta häfte behandlas saker som är förknippade med en trygg körning, följande de lärdomar som kurserna i förutseende körning gett och förfinat.

Innehållet i häftet är uppbyggt i enlighet därmed.



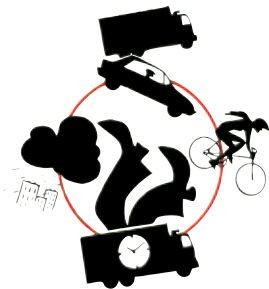
Spelrum 10 sekunder

En förare kan skapa sig spelrum för att undvika faror



Spelrum 2-3 sekunder

Om du låter spelrummet krympa, minskar också de till budstående metoderna och de blir allt mer krävande



Spelrum 0 sekunder

Gör dig beredd på olycksföljdena i förväg

VAR FÖRUTSEENDE – LÄMNA SPELRUM

Förutseende körning handlar framförallt om att kunna varsebli faromoment i trafiken i tillräckligt god tid. Det kan röra sig om vägen och dess skick, om väder- och väglagsförhållanden, övriga vägtrafikanter såsom gående, cyklister eller andra fordon och deras förare. Också det egna skicket och fordonets skick spelar en viktig roll.

En förutseende förare förstår att se till att han har spelrum när det gäller olika faromoment. Han har lärt sig att så att säga köra flera sekunder framför händelseförloppet.

OM SPELRUMMET MINSKAR

En förutseende förare är också förberedd på situationer där spelrummet krympt. En olycka hotar. Det finns bara 2–3 sekunder tid att undvika den. Vad står ännu att göra?

OM INGET SPELRUM MERA FINNS

Ibland kan en olycka vara oundviklig, och också det skall man vara förberedd på. Det finns saker man redan i förväg kan göra för att lindra olycksföljdena.

En förutseende förare kör så att säga
flera sekunder framför händelseförloppet.

VAR FÖRUTSEENDE

- Lämna spelrum



Han håller sig med
spelrum – tid och rum
att handla.

**Förhållanden? Hastighet?
Säkerhetsavstånd?
Observationer? Bilens skick?
Körskick? Regler?**



Ett fortsatt spelrum förutsätter att man förstår några grundläggande saker och handlar därefter.

Hastighet i enlighet med situationen

I goda förhållanden och på torra vägar borde man kunna färdas betryggande inom ramen för gällande hastighetsbegränsningar. Så har lagstiftaren tänkt. I sista hand ankommer det dock alltid på föraren att reglera hastigheten. Oftast behövs det bara att man lättar på gaspedalen. När situationerna växlar eller väglaget ändrar, ger redan en liten hastighetsminskning

föraren större möjligheter att klara sig, eftersom

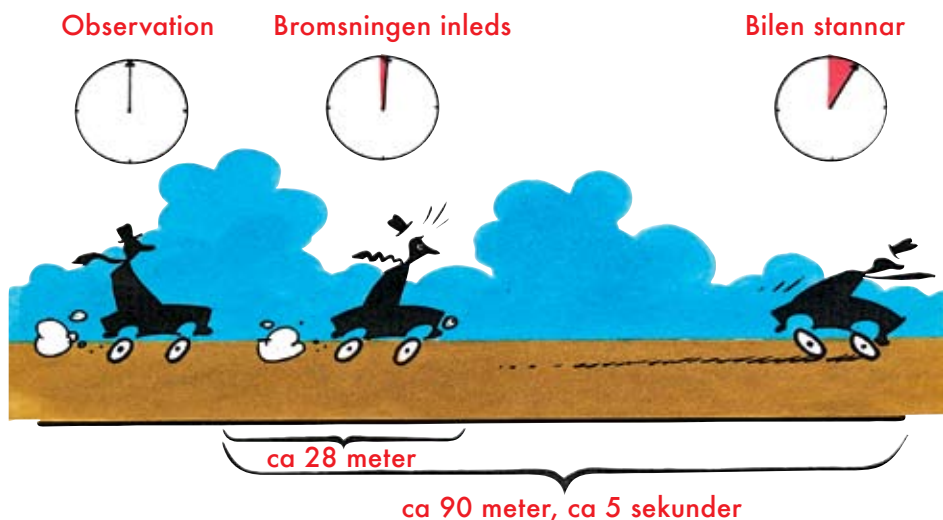
- det betyder mera tid att göra korrekta observationer
- stoppsträckan och -tiden förkortas
- möjligheterna att behärska fordonet i en knepig situation förbättras
- följderna av en kollision blir lindrigare

Att stanna kräver tid och rum

För en vanlig förare, går det i en överraskande situation minst en sekund från det att han blir varse faran till det att han trampar på bromspedalen (reaktionstid). Till exempel i en hastighet

på 100 km/h rör sig bilen 28 meter på en sekund.

I gott sommarföre är bromssträckan från den hastigheten 60 meter och tiden det tar att bromsa 4 sekunder.

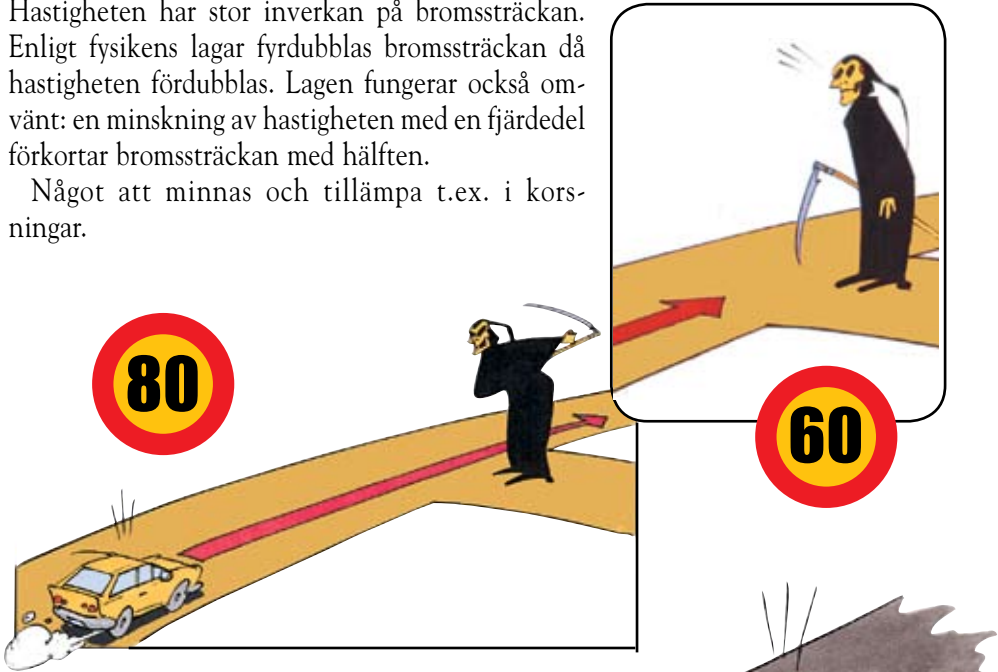


Att stanna en bil som rör sig med en hastighet av 100 km/h kräver också i goda förhållanden överraskande lång tid och sträcka: fem sekunder och nästan 90 meter. För lastbilar och bussar är bromssträckorna ännu längre. Dessa verden bygger på reaktionstiden en sekund och bromssträckan på torr asfalt, inbromsning 7 m/s.

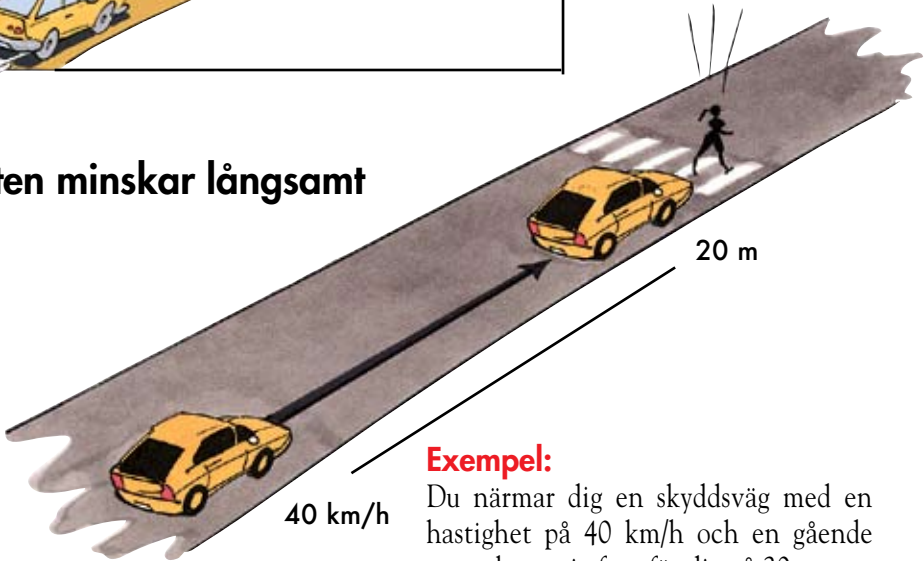
En kvart bort från farten - bromssträckan blir hälften kortare

Hastigheten har stor inverkan på bromssträckan. Enligt fysikens lagar fyrdubblas bromssträckan då hastigheten fördubblas. Lagen fungerar också omvänt: en minskning av hastigheten med en fjärdedel förkortar bromssträckan med hälften.

Något att minnas och tillämpa t.ex. i korsningar.



Farten minskar långsamt

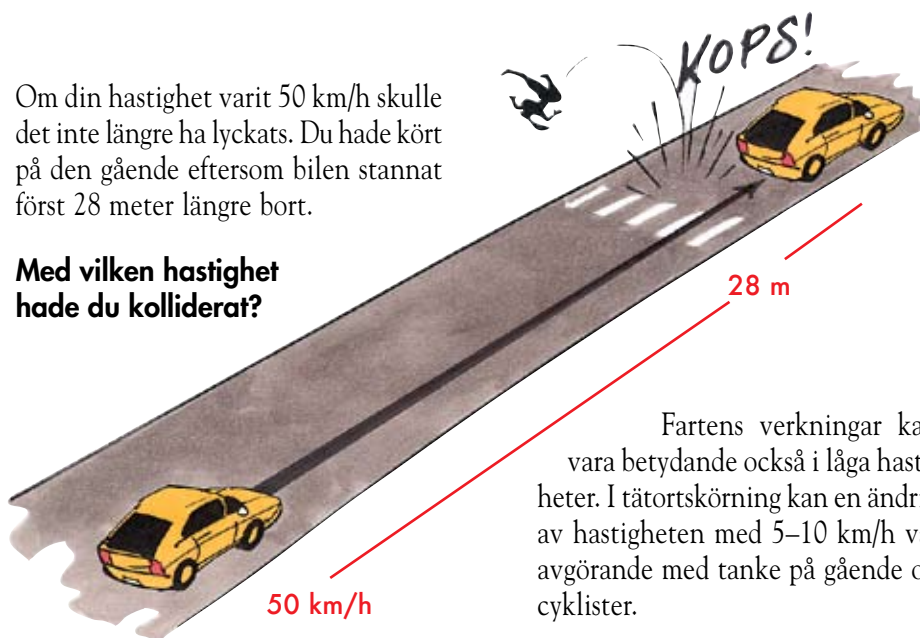


Exempel:

Du närmar dig en skyddsväg med en hastighet på 40 km/h och en gående uppenbarar sig framför dig på 20 meters avstånd. Du hinner just och just stanna.

Om din hastighet varit 50 km/h skulle det inte längre ha lyckats. Du hade kört på den gående eftersom bilen stannat först 28 meter längre bort.

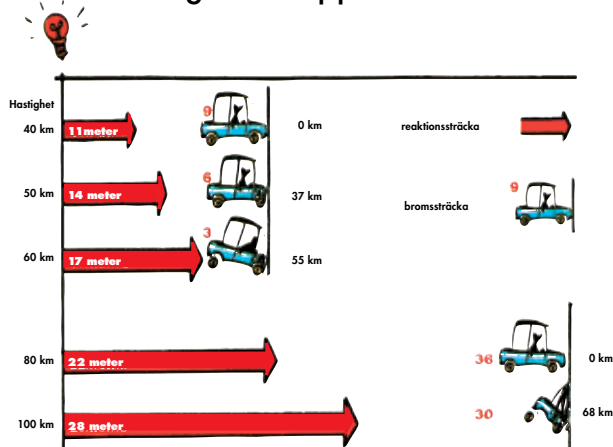
Med vilken hastighet hade du kolliderat?



Fartens verkningar kan vara betydande också i låga hastigheter. I tätortskörning kan en ändring av hastigheten med 5–10 km/h vara avgörande med tanke på gående och cyklister.

...Du hade kolliderat med fotgängaren med en hastighet på 37 km/h.

Fartminskning och stoppsträcka



Man utgår från en reaktionstid på en sekund och från att bromsningen sker på torr asfalt, varvid retardationen är 7 m/s^2 .

Om din hastighet hade varit 60 km/h skulle du ha kolliderat i en fart av 55 km/h. Låt oss ta ytterligare ett exempel: där en bil som hållit en hastighet på 80 km/h stannar, där har en bil som inlett bromsningen i en fart av 100 km/h fortfarande en hastighet på 68 km/h.

§ Situationshastighet

Fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver med beaktande bland annat av vägens skick, vädret, föret, sikten, fordonets belastning och lastens art samt trafikförhållandena.

Hastigheten skall vara sådan att föraren behåller herraväldet över fordonet. Fordonet skall kunna stannas på den del av den framförvarande körbanan som kan överblickas och i alla situationer som kan förutses.

Vägförordningen 23 §

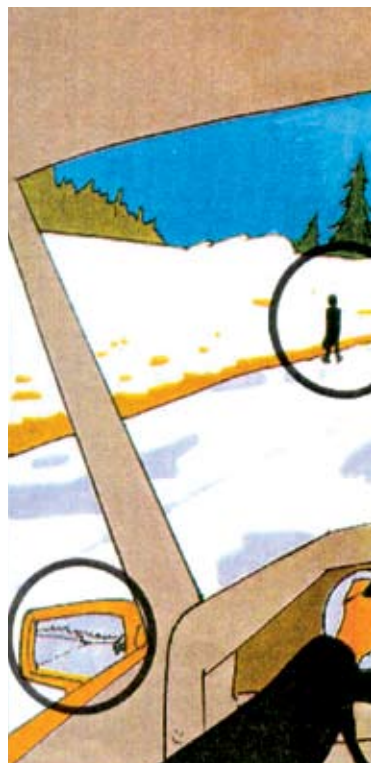
Håll ögonen på situationen som helhet

I trafikvimlet är det omöjligt att observera allt som händer omkring en. För att kunna vara förutseende måste man lära sig att notera det väsentligaste och att göra det i tid. Det är något man medvetet kan öva sig i.

Håll blicken riktad tillräckligt långt framåt



Försök blicka så långt framåt som möjligt, 300-400 meter på landsväg. Då har du ett spelrum på ungefär 10 sekunder visavi kommande händelser i trafiken.



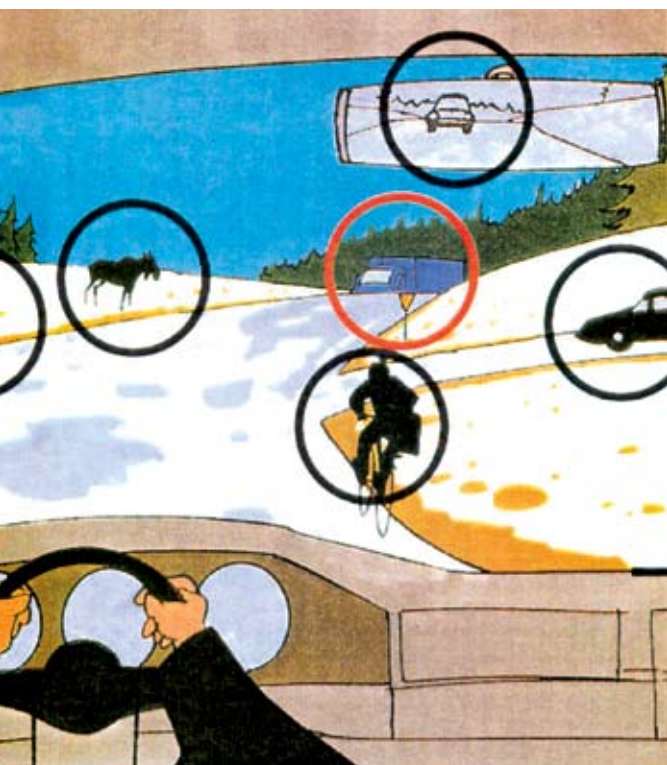
Undvik döda vinklar

Sådant som händer snett bakom till höger eller vänster syns inte alltid i bilens backspeglar.

I korsningar och vid byte av körfält bör man beakta detta. Det är skäl att titta en gång till...



Låt blicken svepa



Du får inte bli stirrande på en enda sak även om du tänker framåt i trafiken.

Skapa dig en helhetsbild av det som sker omkring dig. Du är hela tiden ajour med händelseförloppet om du håller ögonen på vägriktningen och vägytan, korsande vägar och andra vägtrafikanter avsikter. Följ också med trafiken bakom dig.

Den bästa helhetsbilden får du då du fortlöpande låter blicken gå från vindrutan till backspeglarna och mätarna och igen långt framåt. På det här sättet hålls också ögonen pigga. Med litet övning blir det här något som faller sig naturligt, en del av körrutinerna.



Undvik också att själv köra skymd för andra.

Klarlägg dina möjligheter att undvika en olycka

En vaken förare följer också med vad som händer och sker i akt och mening för att kunna undvika en hotande olycka. Fundera färdigt vad du tänker göra: bromsa, försöka väja, vartåt du kan väja...

Överraska inte

Ge andra spelrum genom att tydligt och i tid visa dina avsikter.

§ Riktningstecken

Förare av fordon, vilken har för avsikt att starta från vägkant, svänga i korsning eller vända på väg eller byta körfält eller eljest föra sitt fordon i sidled, skall till varning för andra ge tecken med riktningssvisare eller, om fordonet inte har sådan, på annat synligt sätt.

Tecken skall ges i god tid och vara väl synligt och begripligt. Avgivande av tecken befriar ej föraren från skyldigheten att försäkra sig om att åtgärden inte medför fara eller onödigt hinder.

Vägtrafiklagen 35 §



Vägtrafikanterna borde fortlöpande kommunicera med varandra för att kunna förutse varandras göranden och låtanden. Bilisternas teckenspråk verkar dock inte fungera så bra.

Det kan dagligen hända att en framförvarande plötsligt bromsar samtidigt som han ger riktningstecken och svänger. I ditt stilla sinne förbannar du föraren, som inte tycks ha en aning om hur och när man ger riktningstecken.

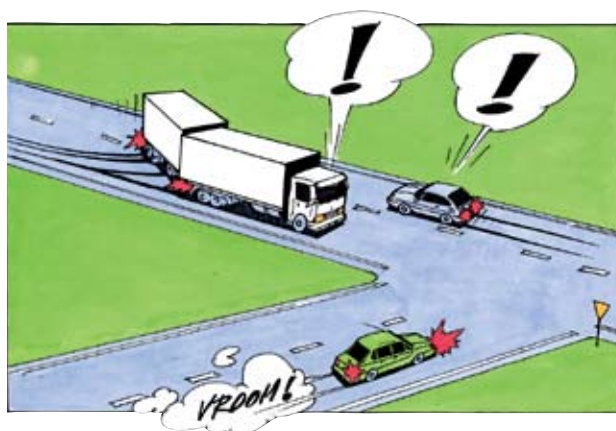
I hur god tid visar du själv dina avsikter för medtrafikanterna? Tänker du någonsin på vad du själv gör och hur det inverkar på andra och deras handlande?



§ Visande av väjningsavsikt

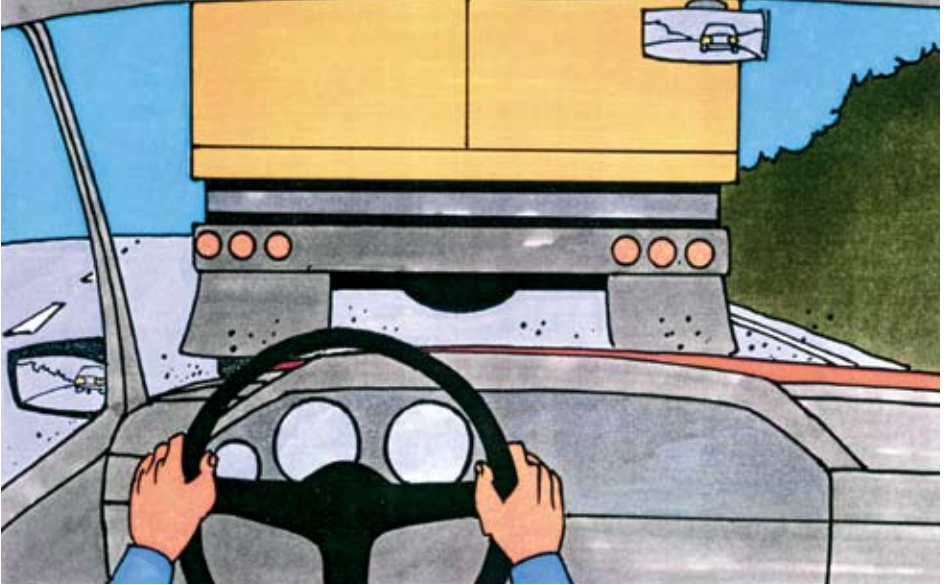
Förare, som enligt trafikregler eller vägmärke är väjningsskyldig skall, genom att i god tid minska hastigheten eller stanna, tydligt visa att han ämnar iakttaga denna skyldighet.

Vägförordningen 15 §



Att vänta med att väja till sista minuten kan få ödesdigra följder.

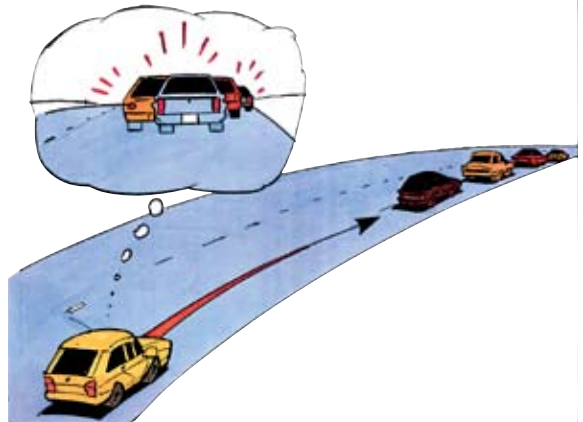
Kör du på den framförvarandes....



Håll säkerhetsavstånd

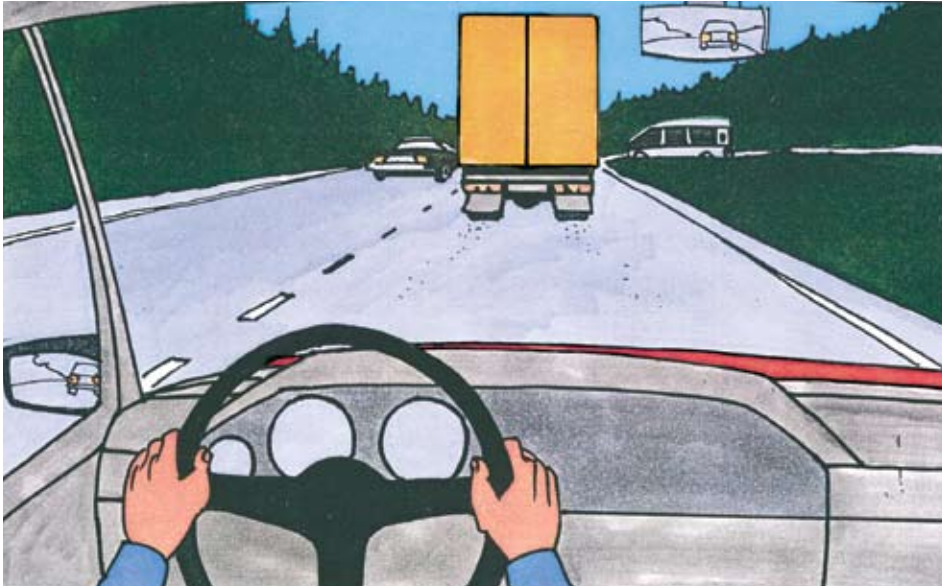
Ett alltför kort avstånd till det framförvarande fordonet leder ofta till påkörning bakifrån. Också många ödesdigra kollisioner med motkommande fordon har sin upprinnelse i korta mellanrum.

Om du kör alltför nära den framförvarande, tvingas du köra på dennes villkor. Ovetenskapen om vad han gör härnäst håller dig hela tiden i spänning. Din körning blir ryckig, oekonomisk och påfrestande. I en oförutsedd situation har du knappt något spelrum alls.



Då du ser att de framförvarande kör nära varandra kan du för egen del se till att du håller ordentligt avstånd till dem. På det sättet får du längre tid på dig att reagera om någonting överraskande inträffar.

...eller dina egna villkor?



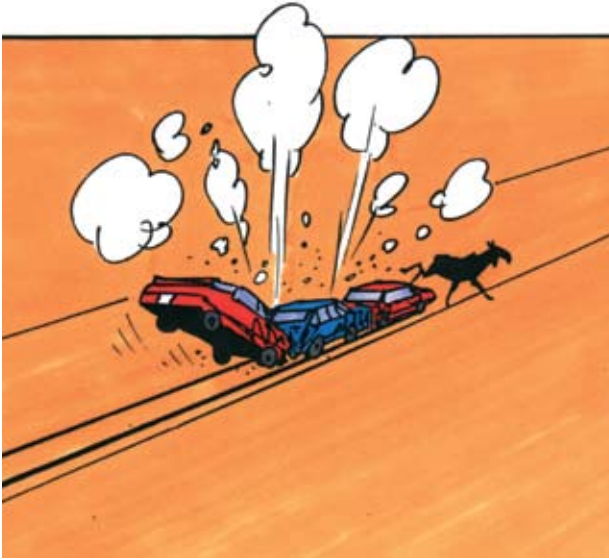
Då du håller ordentligt avstånd,

- ser du vad som händer framför dig och kan i lugn och ro förbereda dig på olika situationer
- ser också andra dig och kan förutse ditt handlande
- har du vid behov tid och rum att göra vad som krävs
- blir körningen lugnare, jämnare och mer ekonomisk.



Om den bakomvarande hänger praktiskt taget i din bakre stötfångare, är det lika bra att ge väg och låta honom köra om. Låt avståndet till de framförvarande växa om det inte annars lyckas. När det finns rum framför, minskar risken för tvärbromsningar och påkörningar bakifrån och du kan bättre koncentrera dig på din egen körning.

Hur stort mellanrum?



Undersökningar visar, att finländska bilister kör med ungefär en sekunds – reaktionstids – avstånd till varandra. I en hastighet på 100 km/h betyder det ungefär 30 meter.

I teorin är det tillräckligt, under förutsättning att alla i kön reagerar lika snabbt, har lika goda däck och bromsar samt ett lika effektivt bromssätt och vidare, att inte en framförvarande tvingas tvärstanna.

§ Avståndet mellan fordon

Avståndet till framförkörande fordon skall anpassas så, att risk för påkörning ej föreligger, även om detta fordon stannas.

Utanför tätort skall motor-drivna fordon, som framförs klart långsammare än den övriga trafiken, framföras på ett sådant avstånd sinsemellan, att ett omkörande fordon utan fara kan köra in mellan dem.

Vägtrafiklagen 10 §

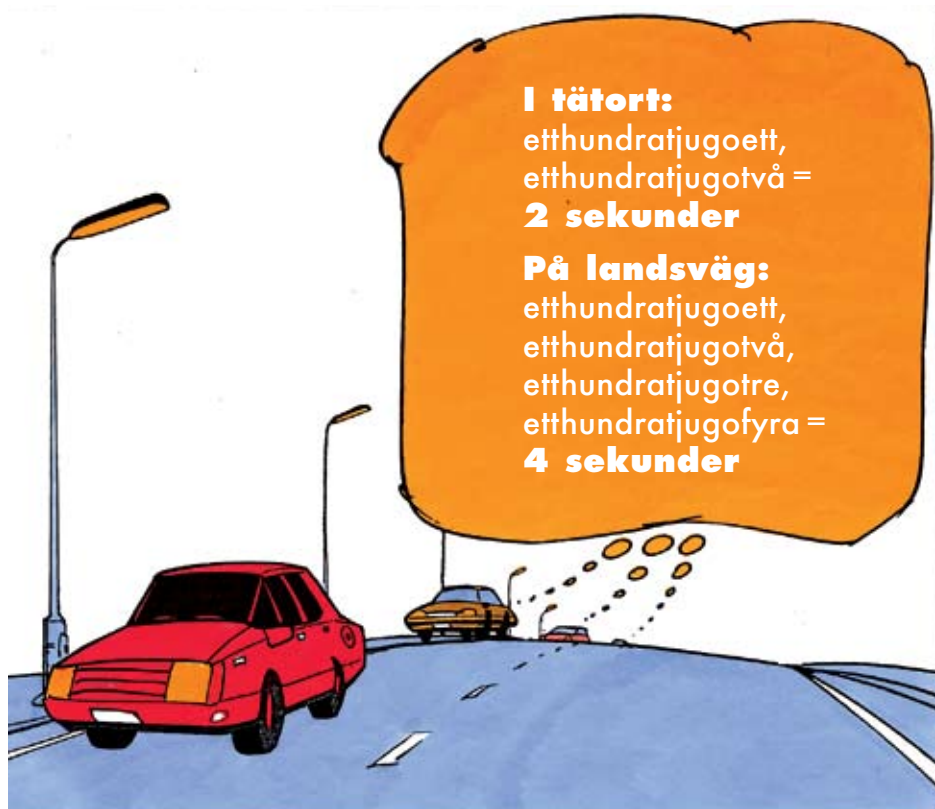
Det behövs bara, att en i kön reagerar långsammare eller har sämre bromsar för att kedjekrocken skall vara ett faktum.

Mellanrummet skall vara större än vad som just och just räcker till för att stanna. Om du hela tiden tvingas bromsa, då du kör bakom ett annat fordon, är avståndet för kort. Tillräckligt stort är det, då du enbart behöver gaspedalen för att justera det.

Följande tumregler är till hjälp vid bestämmandet av rätt säkerhetsavstånd:

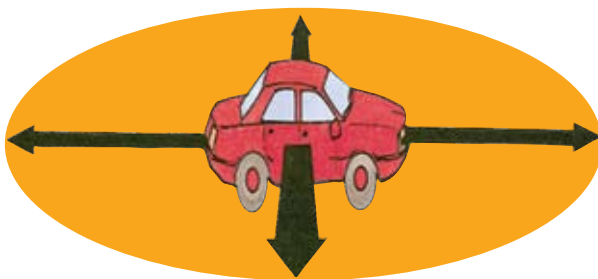
- I tätortstrafik skall avståndet vara ungefär två sekunder och i meter ungefär hälften av hastigheten: 40 km/h = 20 meter.
- I landsvägshastigheter skall avståndet vara ca 4 sekunder och i meter lika mycket som hastigheten: 80 km/h = 80 meter.

Dessa direktiv gäller i goda förhållanden. Är det halt skall avståndet vara större.



Rätt avstånd får du så här. Då den framförvarande passerar någon bestämd punkt, börjar du räkna: etthundratjugoett, etthundratjugotvå...Om du, då du slutat räkna, befinner dig vid samma punkt är avståndet det rätta.

Många säger att man inte kan hålla sådana mellanrum, eftersom bakifrånkommande fordon då hela tiden tränger sig in framför. Försök i alla fall, och räkna hur många det sist och slutligen är som gör så. Spelar det egentligen heller så stor roll om du då och då tvingas sacka efter litet mera?



**Säkerhetszon ger spelrum och
möjlighet att köra på egna villkor.**

Se och syns

I regn, dimma, skymning och mörker lurar samma faror som vid körning då det är ljust. Du ser dem bara mycket senare och mycket sämre.

- Med helljusen påkopplade ser du ungefär 100 meter framför dig. Den sträckan tillryggalägger du på mindre än fyra sekunder om din hastighet är 100 km/h.

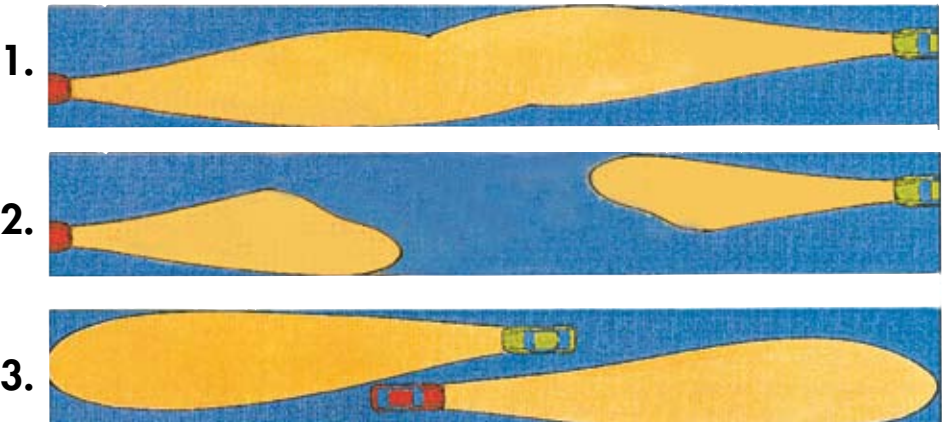
- När du växlat om till halvljus för mötande trafik ser du bara 30 meter framför dig och den ströckan kör du på ca en sekund om hastigheten är 100 km/h. Det är inte mycket man hinner göra på så kort tid.

Så här får du spelrum i mörker

Rätt situationshastighet är viktig i dessa förhållanden. Du kan inte köra betryg-



gande på samma sätt som då det är ljust. Du kan själv hela tiden påverka din situationshastighet. En liten rörelse med gaspedalen kan ge dig de avgörande metrarna extra spelrum.



1. Växla inte för tidigt till halvljus då du möter ett annat fordon så att det inte blir ett mörkt fält mellan ljuskägglorna.
2. Sakta in och bländav först då ljuskägglorna möter varandra.
3. Slå på helljuset igen strax innan fordonen möts.



Använd ljusen rätt

Den allmänna anvisningen om användning av ljus lyder: Kör på helljus alltid då det är möjligt utan att andra bländas.

Använd ögonen rätt

Körning i mörker kräver sin egen ögonteknik. Rikta blicken mot ljusfältets yttersta gränser och utnyttja de mötande fordonens ljus. Bländning kan du undvika genom att koncentrera blicken på vägens högra kant och inte på de mötandes ljus.

Reflex behövs

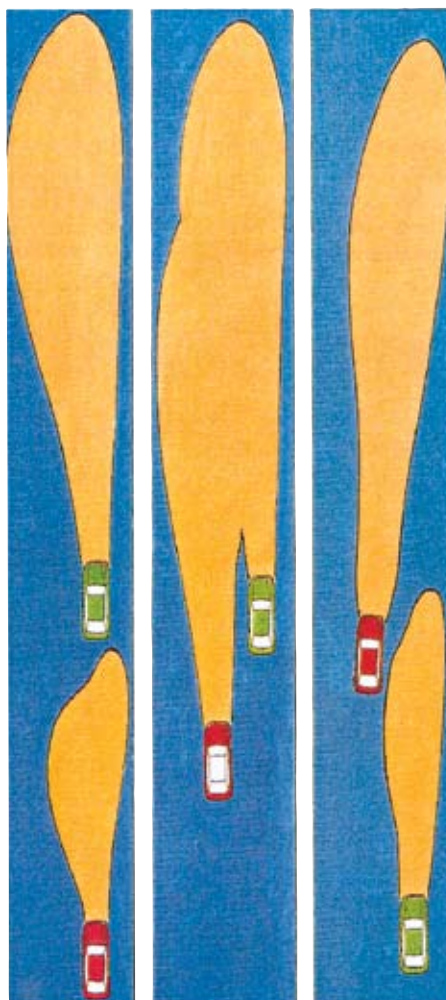
Som bilist vet du hur dåligt en gående syns också på belysta områden. Då du stiger ut ur bilen behöver du reflex.

Lämna inte bilen mörklad på vägområde. Använd "parkeringsljus" (fram- och bakljus) om du tvingas stanna på vägrenen.

1.

2.

3.



Gör så här i en omkörningssituation. Använd helljus ända tills du tydligt ser det fordon du skall köra om.

1. Växla till halvljus.

2. Växla igen till helljus, då du börjar komma i jämbredd med det andra fordonet. På det sättet ser du så långt som möjligt.

3. Blir du själv omkörd skall du i din tur bländas av först då det omkörande fordonet börjar svänga in framför dig.

Lämna halkmån

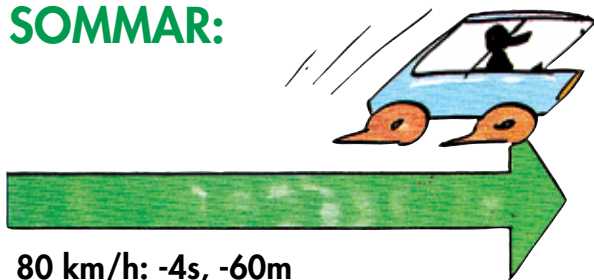
Halkan tycks överraska varje år. Vinterförets risker tas inte på allvar. Hastigheterna sjunker inte mycket och avstånden mellan fordonen växer inte fastän var och en känner till farorna: i regn-, snö- och isföre är bromssträckorna avsevärt längre än normalt, bilen råkar lätt i sladdning och bilen är svårare att behärska än i torrt sommarföre.

Bromssträckorna blir kännbart längre

då det är halt. Hur bra vinterdäck man än har, är väggreppet inte det samma som på sommaren.

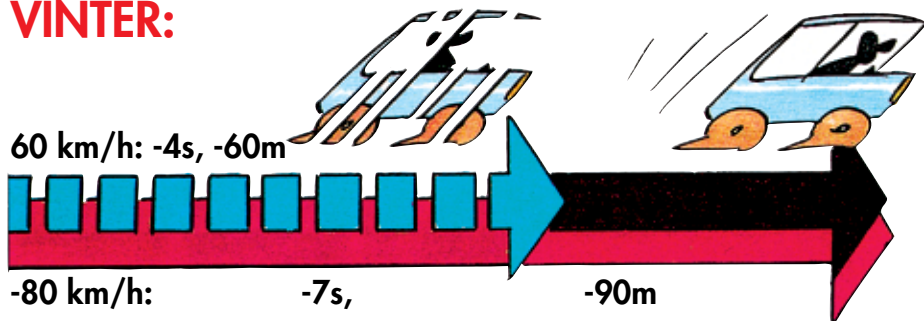
Om du till exempel kör med en hastighet av 80 km/h på torr asfalt och skall stanna så fort som möjligt, behöver du nästan 60 meter och drygt fyra sekunder tid till det. Hur är det om vägen är snöbelagd? Hur lång sträcka och tid behöver du då?

SOMMAR:



80 km/h: -4s, -60m

VINTER:



60 km/h: -4s, -60m

-80 km/h:

-7s,

-90m

På snöig väg behöver du för att stanna från en hastighet på 80 km/h nästan 30 meter längre sträcka än i sommarföre och det tar nästan tre sekunder längre tid. Det kan vara ödesdigra metrar och sekunder. För att stoppsträckan skall vara den samma som på sommaren får din hastighet inte i det här fallet vara högre än 60 km/h.

Halt är det inte bara på vintern



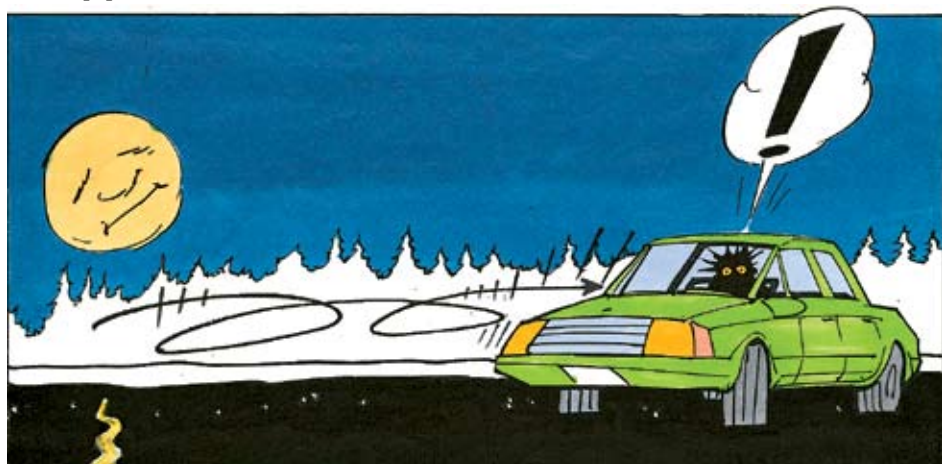
Redan en våt vägyta minskar väggreppet. En våt kullerstengata är synnerligen hal. Lera på körbanan och nerfallna löv gör också vägen hal.

Om det är mycket vatten på vägen, kan däckets stiga upp på en "vattenkudde". Bilen glider på den och går inte att styra.

Samma fenomen kan inträffa vid snöglopp och då till och med lättare än vid regn.

Säkrast undviker du planing genom att minska hastigheten och undvika att köra i slutfårorna på vägen. Om du ändå råkar ut för planing skall du trampa kopplingen i botten och låta farten minska. Undvik häftiga ratt rörelser.

Se upp för svart is



Svart is är förrädisk. Halast är vägen då temperaturen rör sig kring noll grader. Väggreppet kan variera kraftigt också på en kort sträcka. Särskilt farliga ställen är vägdalar och broar.

Så här får du halkmån

Däcken förlorar inte sitt grepp av sig själv även om det är halt. Det är föraren som med det han själv företar sig får detta till stånd. Väggreppet är något man måste bära omsorg om:

- Accelerera så att inte hjulen spinner loss.
- Kör in i kurvor så att inte hjulen slirar i sidled.
- Undvik att köra med hög hastighet i snövallar som bildats på vägen.

- Undvik att bromsa så att hjulen låser sig (utom i nödfall). Med låsta hjul går bilen inte att styra, den kan börja sladda i sidled och glida mot mötande trafik.
- Undvik häftiga ratt rörelser.

Halkmån får du säkrast med ordentligt säkerhetsavstånd och vettig hastighetsreglering.

Håll också rutor och glas rena så att du ser vad som händer.

Lägre hastigheter i mörker och halka

För att minska olyckorna under den mörka och hala årstiden sänks max-

hastigheterna för tiden oktober–mars. Många tycker att de lägre hastigheterna gör färden oskäligt mycket långsammare. Den verkliga tidsförlusten är ändå i de flesta fall bara några minuter.

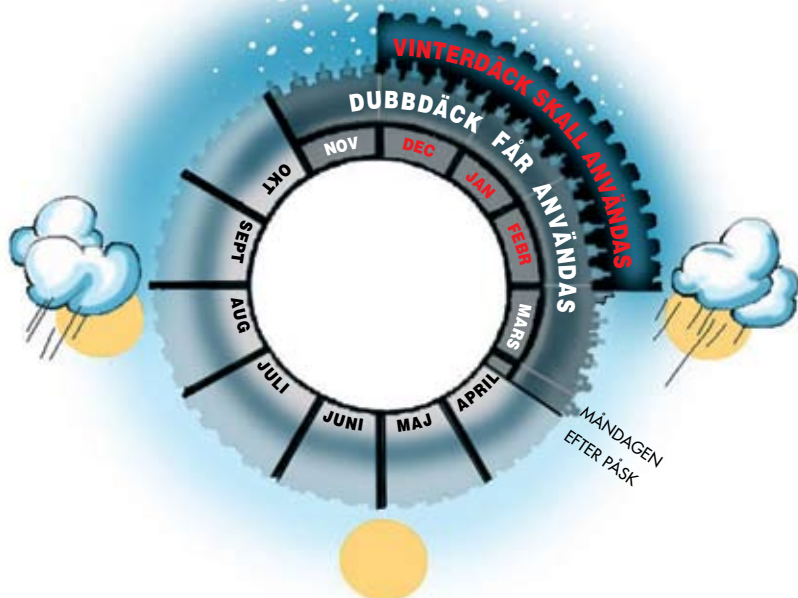
10 km lång sträcka



	110	100	90	80
70	3:07	2:34	1:54	1:04
80	2:03	1:30	0:50	
90	1:13	0:40	-	-
100	0:33	-	-	-

Hur mycket tid förlorar du på en 10 km lång sträcka om du i stället för 100 km/h tvingas köra 80 km/h? Bara en och en halv minut.

Fakta om däck och deras användning



Mönsterdjup

Huvudmönstret på bil- och släpvagnsdäck skall ha ett djup på minst 1,6 mm. Minimirekommendationen när det gäller sommardäckens mönsterdjup är 4,0 mm vid körning i regn. Se till att i synnerhet däcken på samma axel är slitagemässigt likvärdiga och att de mindre slitna däcken sitter på bakaxeln.

Däcktryck

Med rätt tryck i däcken kommer bilens köregenskaper till sin fulla rätt. Vilket det rätta trycket är vid olika belastningar framgår ur bilens handbok. Det är skäl att kontrollera trycket regelbundet.

När skall vinterdäck användas?

Odubbade eller dubbade vinterdäck med ett mönsterdjup på minst 3,0 mm skall användas i december, januari och

februari. I svårt väglag rekommenderas ett mönsterdjup på minst 5,0 mm. Användningsskyldigheten gäller person- och paketbilar samt specialbilar med en totalmassa på högst 3,5 ton och släpvagnar, vilkas totalmassa är större än 750 kg och högst 3,5 ton. Om dragbilen har dubbdäck bör sådana användas också på släpvagn av ovannämnt slag.

När får dubbdäck användas?

Odubbade vinterdäck får om man så vill använda året om. Användningen av dubbdäck är däremot tillåten bara från november månads början till mars månads slut eller måndagen efter påsk beroende på vilken tidpunkt som infaller senare. Dubbdäck får dock användas också övriga tider om vädret eller väglaget det förutsätter.

Trots försiktighet och förutseende kan situationer uppstå, där spelrummet klart har krympt.

Om spelrummet minskar



Du har inte mycket tid på dig att handla - vanligen bara 2-3 sekunder. Någonting kan dock ännu göras för att undvika det värsta.

Genom att stanna kontrollerat, häva en sladd eller väja för ett hinder kan du ännu klara dig ur det hela.

Bromsa kontrollerat

I en farlig situation är det en naturlig reaktion att bromsa så kraftigt att hjulen låser sig. Det är nog ett effektivt sätt att minska hastigheten, men med hjulen låsta går bilen inte att styra.

Om bilen vid bromsning med låsta hjul börjar sladda i sidled eller avvika från körlinjen, skall man lättta på bromsen så att bilen igen går att styra. Efter att ha återfått herraväldet över bilen, bromsar man på nytt. Med sådan intervallbromsning minskar hastigheten och bilen är hela tiden under kontroll.

Då det gäller att stanna snabbt och kontrollerat, gör man så här:

- Bromsa och, om bilen börjar avvika från körlinjen, släpp bromsen och styr, bromsa sedan igen, släpp bromsen och styr, bromsa...

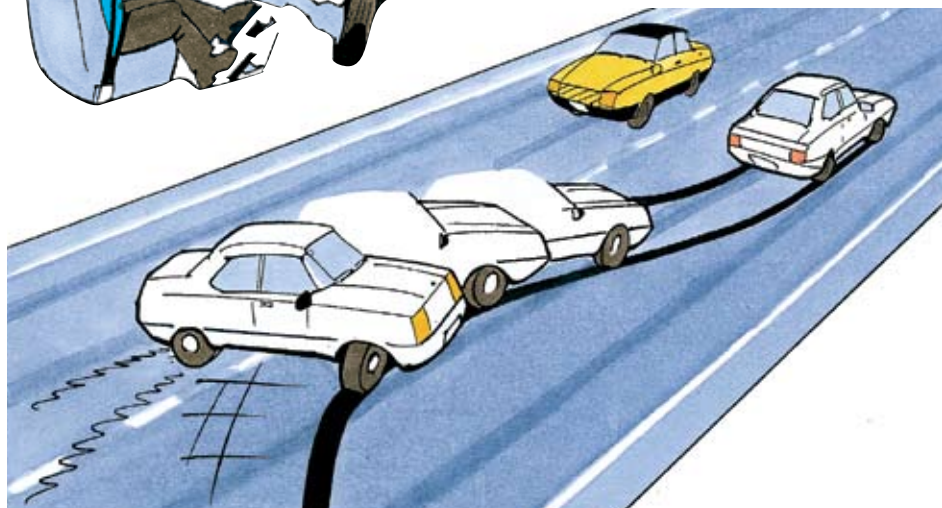
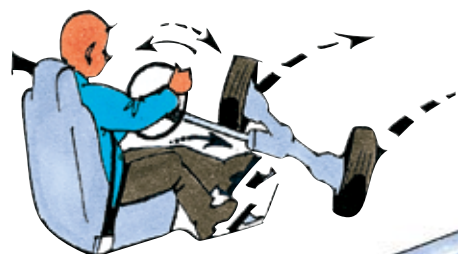
Kopplingspedalen skall hela tiden hållas i botten så att inte motorn stannar.

I bilar med låsningsfria bromsar sköter tekniken om att bilen går att styra också då man bromsar för fullt.

Att häva en sladd

Gör så här om bilen börjar sladda i sidled:

- Styr genast i den riktning bilen sladdar och
- Tryck kopplingen i botten - bromsa inte
- Styr i vägens riktning an efter som sladden hävs



För att kunna behålla kontrollen över en sladdande bil krävs att man behärskar många saker samtidigt och i rätt ögonblick. Många tillverkare utrustar sina bilar med låsningsfria bromsar, antispinnsystem och körstabilitetskontrollerande system. Syften med dem är att eliminera

Gör så här om framvagnen börjar kana rakt fram:

- Tryck kopplingen i botten - bromsa inte
- Vrid inte ytterligare på ratten – redan det att hjulen för ett ögonblick svängs rätt gör det lättare att återfå väggreppet och stoppa sladdningen.

Sladdar bilen bara en aning, kan en erfaren förare klara det hela med gaspedalen och en parerande ratt rörelse. Håll dig ändå till de ovanstående råden om du inte är säker på ditt kunnande.

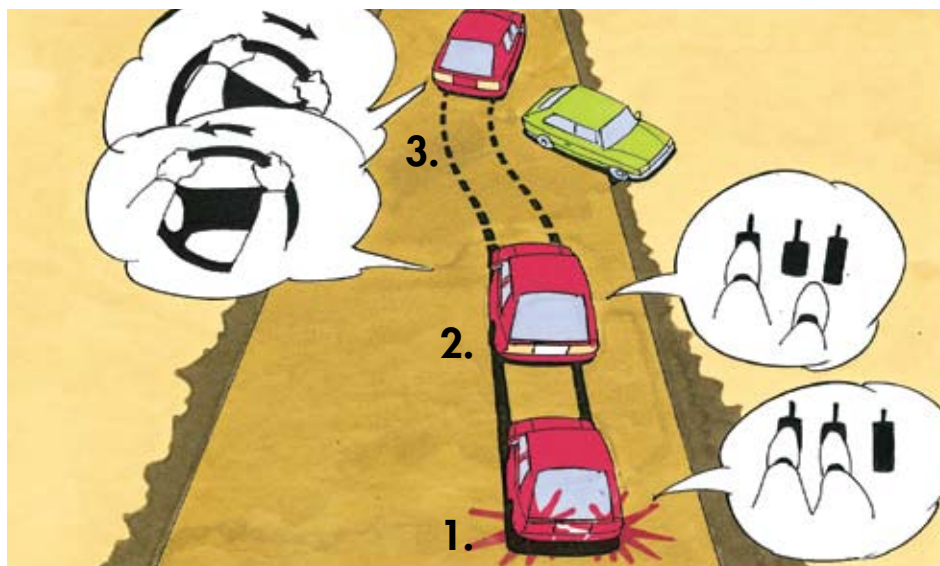
förarfel och hindra bilen att börja sladda okontrollerat.

Om bilen ändå börjar sladda på grund av hög fart, häftig acceleration, spår i vägytan, kraftiga ratt rörelser eller häftig bromsning, måste väggreppet och kontrollen över bilen snabbt återfås.

Väj för hinder

Ibland kan det egna körfältet vara blockerat. Avståndet är kort och en kollision hotar. Vad göra? Att kollidera med hindret

är oftast det sämsta alternativet. Därför lönar det sig alltid att försöka väja åt det håll där det finns rum. Gör så här:



1. Broms och koppling i botten

Hastigheten måste minskas så fort som möjligt. Bromsning med låsta hjul är det effektivaste sättet. Kopplingen skall tryckas i botten så att motorn inte stannar.

2. Upp med bromspedalen

Bromsen måste släppas så att det går att styra.

3. Styr förbi hindret

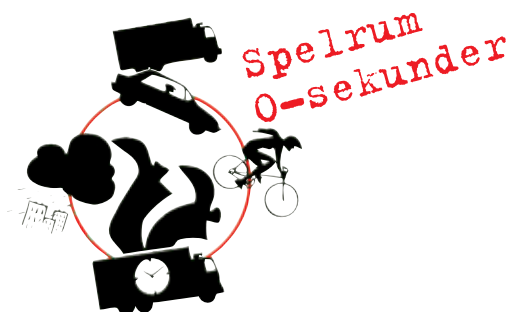
Oftast räcker det med en liten ratt rörelse för att styra bilen förbi hindret. En alltför kraftig ratt rörelse leder lätt till att bilen börjar sladda.

Om bilen har låsningsfria bromsar skall du trycka kopplingen i botten, bromsa kraftigt och styra förbi hindret. Bromsen behöver inte i något skede släppas upp eftersom bilen går att styra också under bromsningen.

Det är klart att man inte lär sig dylika färdigheter på ett ögonblick. Det krävs mycket övning under trygga förhållanden. Läs ännu direktiven, gå igenom dem för dig själv och sök dig om möjligt till en kurs i förutseende körning för att öva i praktiken.

Att bereda sig på det värsta hör också till förutseendets konst. Det är trafikrealism.

Om inget spelrum mera finns



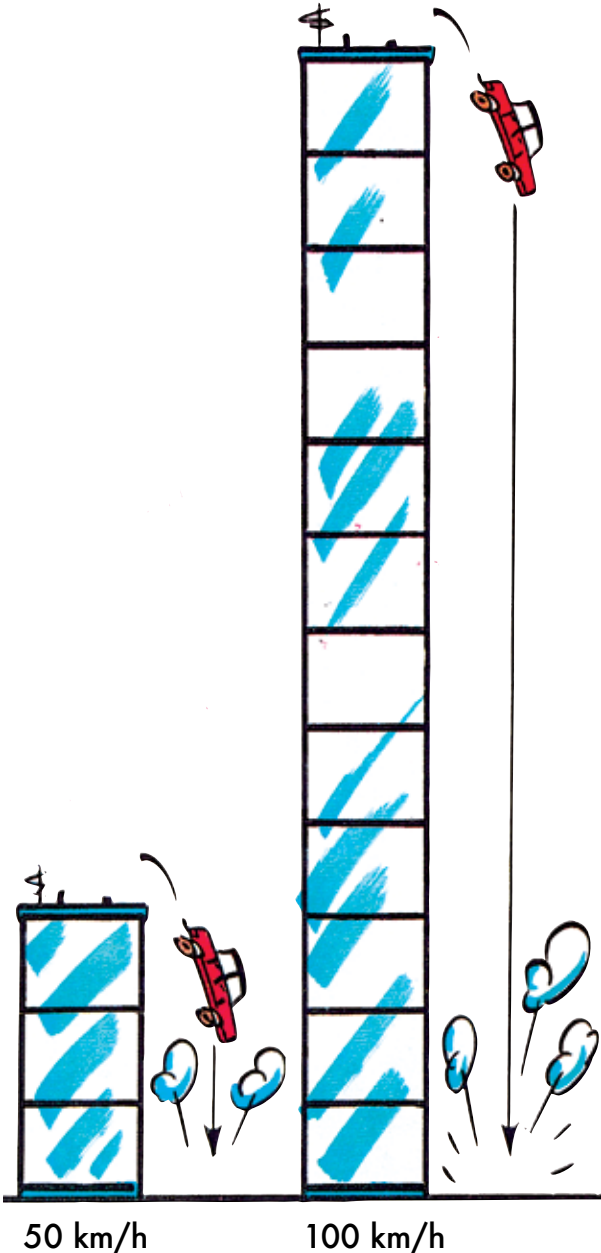
Om en olycka är oundviklig, återstår endast att försöka lindra följderna. En förutseende förare är också beredd på det.

Använd bilbälte



Bilbältet håller den som färdas i bilen fastspänd i stolen. Därför är det viktigt att bilbälte används både i fram- och baksätet. Har baksätesspassagerarna inte bilbältet fastspänd slungas de med våldsam kraft på dem som sitter framför.

Kollisionskrafterna överraskar



Kollisionskrafterna är oftast ofattbart stora. Föraren kan med händerna hålla emot en kraft på 50 kg och med fötterna en kraft på 100 kg. Väger föraren 60 kg skapas emellertid redan i en frontalkrock i 20 km/h en kraft på 400 kg. Många inbillar sig emellertid att man hålls på plats i kollisioner i tätortsfart (40–50 km/h).

En kollision mot ett fast hinder i en hastighet på exempelvis 50 km/h motsvarar ett fritt fall med fronten före från taket på ett trevåningshus. Då kollisionshastigheten fördubblas fyrdubblas kollisionskraften.

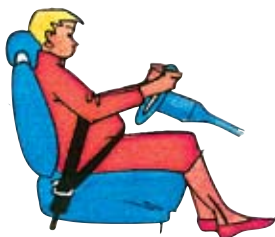
Krockkudden (airbag) ökar särskilt på förarplatsen det skydd bilbältet ger genom att hindra uppkomsten av skullskador. För en person, som inte använder bilbälte, kan krockkudden vara livsfarlig.

I bilens handbok finns beskrivet hur skyddsanordningarna används.

Kom ihåg barnens skyddsanordningar

Under graviditeten

Bilbältet skyddar både den gravida kvinnan och fosret. Höftbältet spännas under magen.



Baby 0–13 kg

Ett bakåtvänt babyskydd ger det bästa skyddet.



Småbarn 9–18 kg

En bakåtvänd bilbarnstol skyddar barnets huvud och hals bäst vid en eventuell kollision.



KÖRRIKTNING



Barn över 18 kg

En bilbältesstol eller en bilbälteskudde gör det säkrare och bekvämare för ett barn som väger över 18 kg att använda bilbältet. En bältesstol är att föredra framom en bälteskudde då den även skyddar från sidorna. Då man använder en bilbälteskudde bör man försäkra sig om att det finns skydd för barnets huvud.

Säkerhetsanordningarna förhindrar att man dödas och lindrar skadorna.

Lagen förpliktar att förare och passagerare är ändamålsenligt fastspända under bilfärd. Ett barn under 135 cm som färdas i person-, paket-, eller i lastbil skall använda en säkerhetsanordning som är anpassad till barnets vikt.

Barn över 135 cm

Ungefär vid tio års ålder kan barnet börja använda bilbältet utan bilbältesstol eller bilbälteskudde.

Barnets vårdnadshavare ansvarar för att barnet använder säkerhetsanordning och bilbälte. Om vårdnadshavaren inte färdas med i bilen, ansvarar föraren för att säkerhetsanordningarna används.

Om det finns krockkudde (airbag) i passagerarframsätet skall barn placeras i baksätet fastspänt i en skyddsanordning av godkänt slag.

Lär dig nödåtgärderna



Nödnumret är 112

Snabb och sakkunnig hjälp på en olycksplats kan vara avgörande för offren. Det kan röra sig om minuter. Redan lagen förpliktar var och en att hjälpa och förebygga ytterligare skador.

Då du kommer till en olycksplats skall du börja med att ta reda på vilken situationen är:

- om offren redan bistås skall du inte i onödan stanna kvar och störa och ge upphov till trafikstockningar
- om din hjälp behövs skall du ofördröjligen skrida till verket. Åtgärdsföljden bestäms av situationen.

Det är dock alltid viktigt:

- att rädda dem som befinner sig i livsfara och vid behov ge den första hjälp nöden kräver
- att förebygga ytterligare skador och varna den övriga trafiken

- att kalla på hjälp, nödnumret är 112. Det kan man ringa gratis från alla telefoner och inte heller mobiltelefonerna kräver riktnummer

- att vid behov bistå vid utredningen av olyckan

Om personskador uppstått bör man också alltid kalla på polis. Lindriga trafikskador kan parterna sinsemellan klara upp.

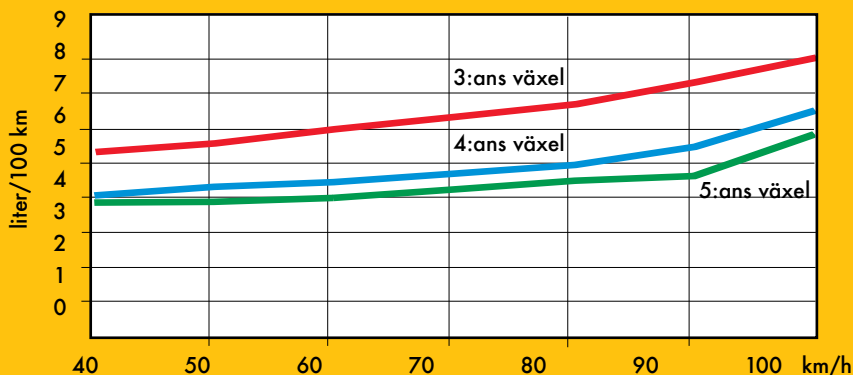
Om du varit inblandad i någonting dylikt skall du göra så här:

- anteckna motpartens personuppgifter, försäkringsbolag och bilens registernummer
- anteckna också personuppgifter om eventuella vittnen
- gör tillsammans med motparten en skiss som beskriver det inträffade
- underrätta försäkringsbolaget

**FÖRUTSEENDE ÄR OCKSÅ
ATT KUNNA GE FÖRSTA HJÄLP**

Spara på energi och miljö

Förbrukning vid jämn hastighet



Genom att köra förutseende kör du säkert, men samtidigt också ekonomiskt. Om du undviker rusningstrafik och väljer rutter med smidig trafik kan du göra märkbara inbesparingar. Du kan reducera bilens genomsnittliga förbrukning betydligt.

Sträva att växla till 2:ans växel så snabbt som möjligt efter att du åkt iväg och vidare till högre växlar på 1/3 – 1/2 av gasens effekt.

Accelerera på varje växel bara till det varvtal där vridmomentet är som störst (vanligen ca 3 000 r/min), för att undvika att motorn går på onödigt höga varv.

Om din bil saknar varvräknare, accelerera på 1:an till 10–15 km/h, på 2:an till 40 km/h, på 3:an till 60 km/h och därifrån vidare på 4:an eller 5:an.

Var förutseende när du närmar dig korsningar eller trafikljus, eller när bilen framför

dig viker av, så att du kan fortsätta köra utan att i onödan bli tvungen att stanna.

Följ samma rytm som den övriga trafiken. Passeringar på trafikavsnitt med livlig trafik sparar inte in tid av nämnvärd betydelse, men ökar bränsleförbrukningen.

Den mest ekonomiska körstilen är att använda den högsta växeln med vilken motorn drar bra. I nedförsbackar och med lätt tryck på gaspedalen också på slätmark kan du gott köra på 5:ans växel redan i 60 km/h.

Sörj också för föruppvärmning av motorn under årets kalla årstider, ett korrekt lufttryck i däcken, regelbunden service o.s.v. Rätt servad bidrar bilen till en reducerad bränsleförbrukning samtidigt som du minskar belastningen på miljön.

Mera information:
www.motiva.fi/kuluttajat



Trygghet och information för fordonstrafiken

Fordonsförvaltningscentralen AKE är en modern förvaltnings-, service- och informationscentral inom kommunikationsministeriets verksamhetssektor. Vi handlar bl.a. fordonsregistreringen och verkställer den årliga beskattningen, arrangerar förarexamina, övervakar besiktningssamheten samt upprätthåller fordonstrafikens datatjänst. Med vår verksamhet främjar vi en säker och miljövänlig fordonstrafik.

www.ake.fi