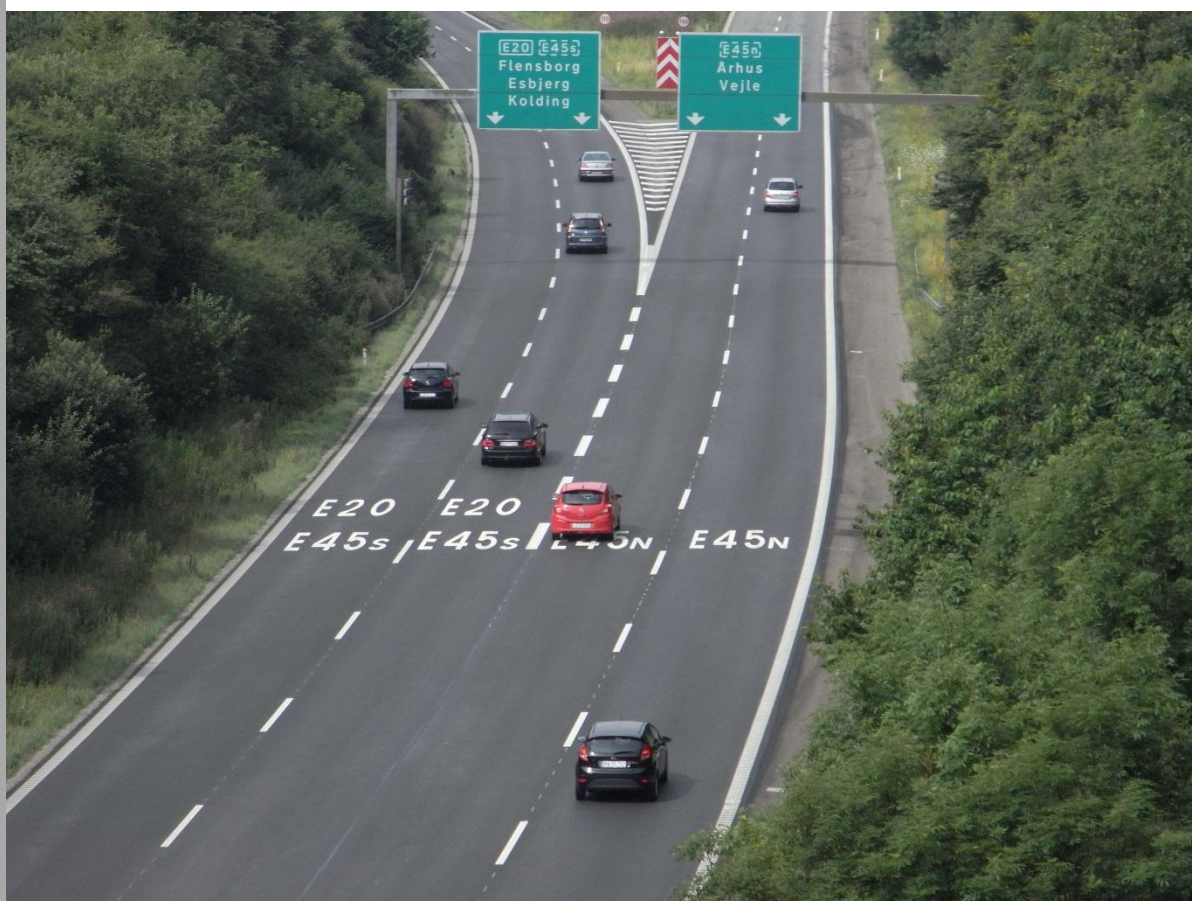


# Symboler på vejbanen

Evaluering af forsøg i Motorvejskryds Fredericia



Lene Herrstedt  
Thomas Skallebæk Buch  
Belinda la Cour Lund

Oktober 2012



# Indhold

<b>Sammenfatning og konklusion .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Indledning.....</b>	<b>9</b>
1.1 Forsøgslokaliteten ved Fredericia.....	9
<b>2. Metode .....</b>	<b>13</b>
2.1 Videoregistreringer i motorvejsforgrening .....	13
2.2 Analyse af sene vognbaneskift og konfliktende adfærd .....	15
2.3 Køretøjsfordelinger og vognbaneskift .....	16
<b>3 Resultater.....</b>	<b>17</b>
3.1 Sene vognbaneskift .....	17
3.1.1 Opsamling.....	20
3.2 Valg af vognbane .....	21
3.2.1 Køretøjsfordeling i målesnittene.....	22
3.2.2 Vognbaneskift mellem snit A-B og snit C-F .....	24
3.2.3 Opsamling.....	26
<b>Bilag 1 – Konfliktsituationer.....</b>	<b>27</b>
Konflikter ved forgreningen før symbolafmærkningen.....	27
Konflikter ved forgreningen efter symbolafmærkningen .....	35



## Sammenfatning og konklusion

I forbindelse med tidligere undersøgelser af trafikanters valg af kørespor og navigering gennem fletteanlæg på motorveje i relation til vejvisning har der fra trafikanterne været fremført ønsker om at anvende symboler på vejbanen som supplement til vejvisning på portaltavler.

I både Sverige og Norge er der interesse for forsøg med symboler på vejbanen. I Sverige har VTI i samarbejde med Vägverket igangsat et simulatorbaseret projekt med udvikling af design af forskellige symboler til vejbanen med henblik på efterfølgende afprøvning i marken. De forskellige forsøg og initiativer i de nordiske lande omkring brugen af symboler på vejbanen foregår i et koordinerende samarbejde, så alle kan drage nytte af resultater og erfaringer.

På den baggrund har Vejdirektoratet lavet et forsøg med udlægning af symboler i form af rutenumre i forgreningen i Motorvejskryds Fredericia. Symbolerne blev etableret i forbindelse med et asfaltarbejde.

### Formål

Formålet med udlægning af rutenummersymboler på vejbanen er at tydeliggøre overfor trafikanterne, hvilke vognbaner de skal vælge for at finde den rette vej gennem fletteanlæg. Der er en forventning om, at symboler på vejbanen som supplement til den eksisterende vejvisning på tavler og portaltavler vil gøre det lettere for trafikanterne at komme igennem fletteanlæg.

Formålet med forsøget har været at undersøge, om trafikanterne efter etablering af rutenummersymboler på vejbanen lægger sig i rette spor på et tidligere tidspunkt, så antallet af unødvendige og sene vognbaneskift reduceres.

### Metode

Der er før og efter etablering af symboler foretaget videooptagelser af trafikanternes køreadfærd frem mod forgreningen fra 200 meter før divergenspunktet til 120 meter efter divergenspunktet. Som supplement hertil er der samtidig foretaget videooptagelser af strækningen frem mod forgreningen lidt længere tilbage, dvs. fra 500 meter til 350 meter før divergenspunktet.

Ud fra analyse af videooptagelserne før og efter er det registreret, hvor stor en andel af trafikanterne, der foretager sene vognbaneskift i forgreningen. Et sent vognbaneskift er defineret ved, at der forekommer overskridelse af spærrefladen eller overskridelse af den fremhævede vognbanelinje mellem de to vejgrene på de sidste 100 meter op mod divergenspunktet.

Det er samtidig undersøgt, hvor stor en andel af de sene vognbaneskift, der giver anledning til konfliktende adfærd med andre trafikanter. Denne analyse er baseret på cirka 9 timers videooptagelse hen over en hverdag både før og efter etablering

af symboler og inkluderer observation på i alt 18.415 køretøjer i før-perioden og 19.704 køretøjer i efterperiode.

Som supplement hertil er der i seks indlagte målesnit lavet en optælling af, hvordan trafikken fordeler sig på kørespor, samt hvor mange vognbaneskift, der foretages mellem snittene. Optællingerne er fordelt på korte og lange køretøjer og baseret på videooptagelser i tre intervaller af 15 minutter (morgen, middag, eftermiddag) i både før- og efterperioden. Denne supplerende optælling er baseret på 1735 køretøjer i før perioden og 1493 køretøjer i efterperioden.

### Resultater

Der er registeret 298 sene vognbaneskift i førperioden og 288 i efterperioden svarende til henholdsvis 1,6 % og 1,5 % af samtlige trafikanter gennem forgreningen.

Omkring tre ud af fire sene vognbaneskift foretages af en trafikant, der er på vej til venstre i forgrening, men som vil til højre i stedet. Det gælder både før og efter etablering af symboler (se Tabel 1).

For 83 % (før) og 82 % (efter) af de sene vognbaneskift er der tale om en overskridelse af vognbanelinjen mellem de to forgreninger, hvilket ikke er i strid med færdselsloven. Men for 17 % (før) og 18 % (efter) af de sene vognbaneskift er der tale om kørsel over spærrelinjen/spærrefladen.

Både før og efter giver de sene vognbaneskift anledning til 25 observerede situationer med konfliktende adfærd, hvoraf 11 i begge perioder vurderes til at være alvorlige. Dertil kommer, at 21 af de sene vognbaneskift i førperioden og 25 i efterperioden er registrerede i situationer med tæt trafik, hvor der ikke har været synlig observerbar reaktion hos medtrafikanterne.

Omkring halvdelen af de registrerede konflikter (alvorlige og mindre alvorlige) i forbindelse med sene vognbaneskift skyldes et køretøj, som er på vej til højre i forgreningen i det langsomme spor, men som vil til venstre (se Tabel 4), selvom denne type situation kun udgør ca. 10 % af samtlige sene vognbaneskift (se Tabel 1). Det gælder både før- og eftersituationen.

I 44 % af samtlige alvorlige og mindre alvorlige konflikter i forbindelse med sene vognbaneskift overskrides spærrefladen (se Tabel 5).

Data tyder på at de lange køretøjer er overrepræsenteret i de sene vognbaneskift der medfører konflikter.

De supplerende snittællinger viser, at det både før og efter er omkring 60 % af køretøjerne, der skal til venstre i forgreningen.

Der er kun meget små forskelle med hensyn til fordelingen af køretøjer på vognbaner fra før til efter. De lange køretøjer (køretøjer med anhænger, lastbiler, bus-

ser) placerer sig næsten udelukkende i det midterste (ca. 60 %) og det højre kørespor (ca. 40 %). De korte køretøjer (personbiler, varebiler, motorcykler) fordeler sig mere på vognbanerne, men også blandt disse kører den største andel i det midterste spor (45-50 %).

Knapt 4 % af de korte køretøjer i førperioden mod knapt 8 % i efterperioden skifter vognbane på strækningen A-B (fra 500 m før til 350 m før divergenspunktet). Tilsvarende er det knapt 6 % af køretøjerne i førperioden og knapt 8 % i efterperioden, der skifter vognbane på delstrækning C-E som udgør de sidste 200 meter før divergenspunktet (se Tabel 11).

For de lange køretøjer alene er det bare 2-3 %, der skifter vognbane på strækning A-B i før- og efterperioden, og 1-2 % på strækning C-E.

### **Konklusion**

Etablering af rutenummersymboler på vejbanen i forgreningen i Motorvejskryds Fredericia har tilsyneladende ikke ændret trafikanternes adfærd.

Omfanget af sene vognbaneskift og situationer med konfliktende adfærd i forbindelse med valg af vejgren er uændret.

Fordelingen af køretøjer på vognbaner er meget ens i før og efterperiode. Omfanget af vognbaneskift synes en smule større i efterperioden på begge observerede delstrækninger A-B og C-E. Der er således ikke noget, der tyder på, at trafikanterne finder det rigtige spor på et tidligere tidspunkt efter etablering af rutenummer symboler på vejbanen.

### **Opfølgning**

Ved inspektionskørsler igennem forgreningen er det konstateret, at de nyetablerede symboler ikke er læsbare for trafikanterne i tilstrækkelig afstand.

Dertil kommer at der i første omgang kun er etableret to sæt af symboler. Det første sæt ligger cirka 1000 meter før forgreningen og det andet sæt ligger umiddelbart før forgreningen meget tæt på divergenspunktet.

Der er således behov for at foretage en omlægning af symbolerne, så de bliver mere læsbare, samt en supplerende udlægning af 2-3 sæt af symboler på de sidste 1000 meter før forgreningen.





# 1. Indledning

Vejdirektoratet har gennemført et forsøg med etablering af rutenummersymboler på vejbanen i forbindelse med udskiftning af slidlag på motorvej E20 ved Motorvejskryds Fredericia.

## Baggrund

I forbindelse med tidligere undersøgelser af trafikanters valg af kørespor og navigering gennem fletteanlæg på motorveje i relation til vejvisning har der fra trafikanterne været fremført et ønske om at anvende symboler på vejbanen som supplement til vejvisning på portaltavler.

I Sverige har Vägverket og VTI igangsat et projekt med design af forskellige symboler til vejbanen med henblik på efterfølgende afprøvning i marken. I Norge er der også interesse for forsøg med sådanne symboler. De forskellige forsøg og initiativer i de nordiske lande omkring brugen af symboler på vejbanen vil derfor blive koordineret på en måde, så alle kan drage nytte af de nordiske erfaringer.

## Formål

Formålet med udlægning af rutenummersymboler på vejbanen er at tydeliggøre overfor trafikanterne, hvilke vognbaner de skal vælge for at finde den rette vej gennem fletteanlæg. Der er en forventning om, at symboler på vejbanen som supplement til den eksisterende vejvisning på tavler og portaltavler vil gøre det lettere for trafikanterne at komme igennem fletteanlæg.

Formålet med forsøget er at undersøge, om trafikanterne på et tidligere tidspunkt placerer sig i de rette vognbaner, så omfanget af sene vognbaneskift og de konflikter, som herved kan opstå, reduceres.

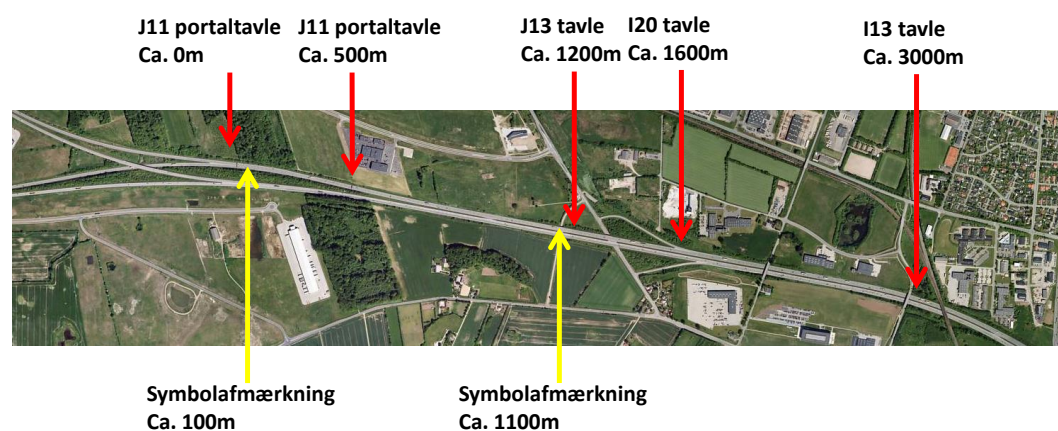
## 1.1 Forsøgslokaliteten ved Fredericia

Forsøgslokaliteten, forgreningen i Motorvejskryds Fredericia, er vist på Figur 1. I forgreningen skal de mod vest kørende trafikanter vælge, om de vil fortsætte mod nord mod Vejle og Aarhus, eller om de vil fortsætte mod syd mod Kolding, Esbjerg og Flensborg. Motorvejen er 6-sporet på strækningen mellem Fyn og Motorvejskryds Fredericia, dvs. der er 3 kørespor frem mod den undersøgte forgrening.



**Figur 1:** Kortudsnit af Motorvejskryds Fredericia. Den røde pil markerer den undersøgte forgrening, der fører trafikken videre mod nord.

Ca. 3000 meter før divergenspunktet får trafikanterne første information om, at de er på vej mod Motorvejskryds Fredericia (se Figur 2). Her er der i højre vejside opsat en tavle af typen J13. Næstefter følger en I20 tavle omkring 1600 meter før divergenspunktet.



**Figur 2:** Placering af portaltavler og symbolafmærkning på vej mod forgreningen i forbindelse med Motorvejskryds Fredericia. Afstandene i forhold til divergenspunktet.

Omkring 1200 meter før divergenspunktet er der en J13 tavle med angivelse af retningsmulighederne (se Figur 3).



**Figur 3:** J13 tavle med angivelse af retningsmulighederne 1200 meter før forgreningen.

Endelig er der to portaltavler af typen af J11 (Se Figur 4). De står henholdsvis 500 meter før forgreningen og i divergenspunktet i forgreningen, hvor den fuldtop-trukne spærrelinje begynder.



**Figur 4:** Portaltavler med angivelse af hvor vognbanerne fører hen. Til venstre portaltavlen 500 meter før forgreningen, til højre portaltavlen i divergenspunktet.

Figur 5 viser et luftfoto af forgreningen og de sidste 500 meter op til. De sidste ca. 100 meter inden divergenspunktet er der 4 vognbaner. Fra divergenspunktet er der ca. 120 meter med spærrelinje og spærreflade til midterøen starter.



**Figur 5:** Luftfoto af forgreningen. Gul pil: divergenspunktet ved den sidste portaltavle, rød pil: punkt hvor der skiftes fra 3 til 4 optrukne vognbaner, blå pil: portaltavlen 500 meter før forgreningen.

Det første sæt af symboler er udlagt lige efter J13 tavlen ca. 1.100 meter før divergenspunktet i forgreningen. På dette sted er der kun 3 vognbaner og derfor står der både E20 og E45 i det midterste spor. Det andet sæt er placeret, hvor motorvejen er udvidet til 4 vognbaner kort før divergenspunktet (se Figur 6).



**Figur 6:** Symbolerne med rutenumre på vejbanen lige før forgreningen.

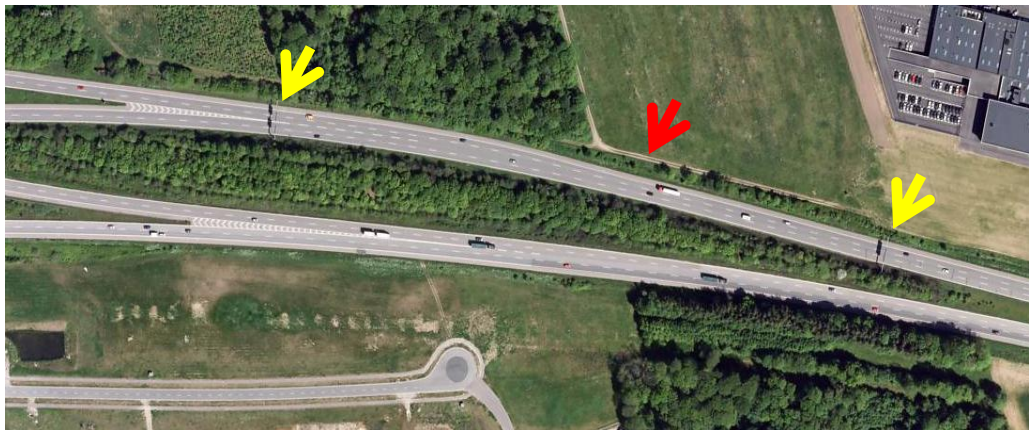
## 2. Metode

### 2.1 Videoregistreringer i motorvejsforgrening

Der er foretaget en før-efter evaluering af trafikantadfærd i Motorvejskryds Fredericia. Der er udført videoregistreringer i sommerperioden 2012. Valget af tidspunkt betyder, at der er mindre myldretidstrafik, men mere ferietrafik. Dette betyder også, at der sandsynligvis er registreret en større andel af trafikanter, der ikke er vant til at køre gennem forgreningen.

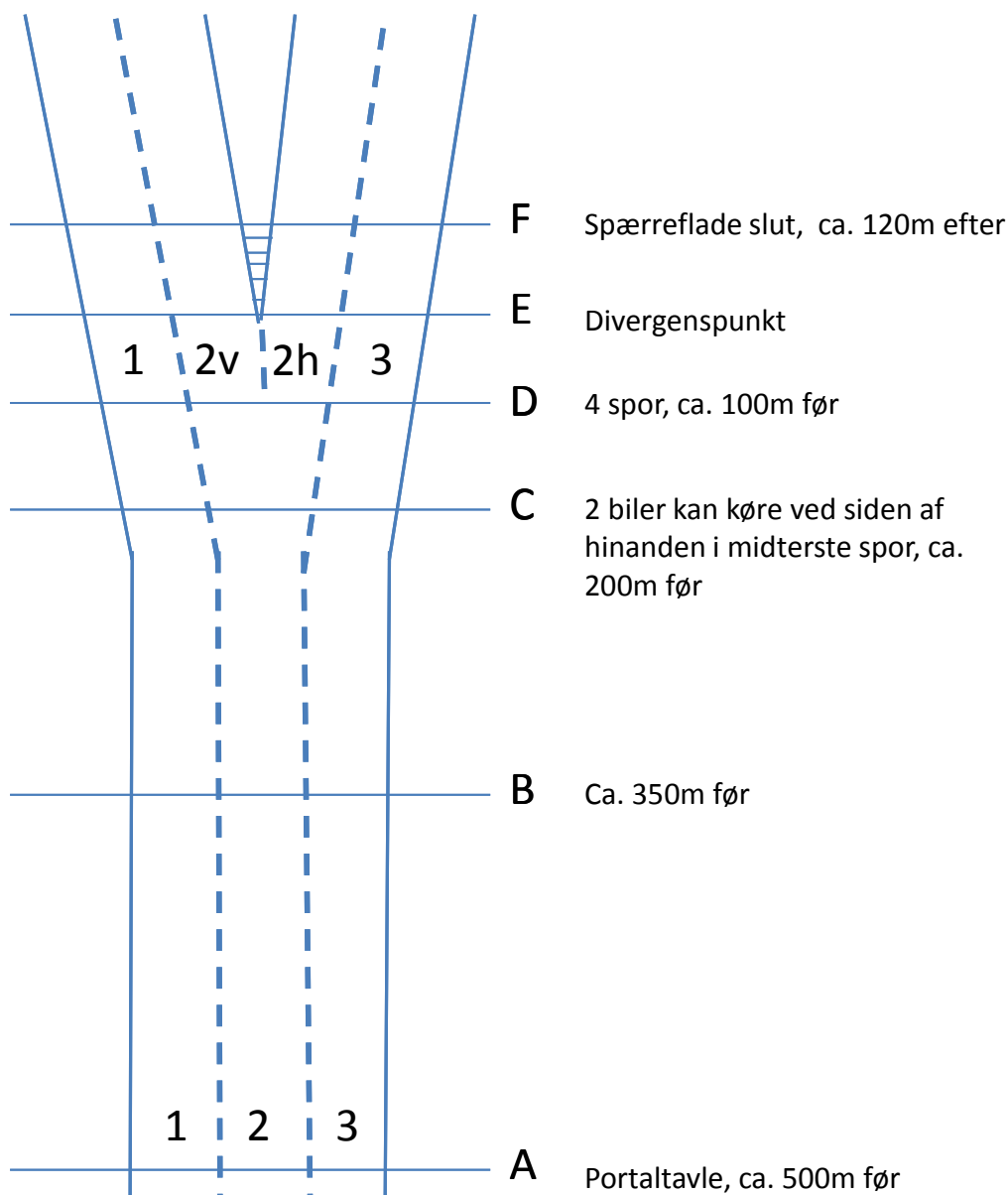
I førperioden er der videofilmnet 2. juli i tidsrummet kl. 6.45 til 15.55, og i efterperioden er videofilmningen foregået den 1. august i tidsrummet 7.30 til 17.30.

Trafikken er videofilmnet fra en lift placeret på en markvej, der ligger langs motorvejen mellem de to portaltavler (se Figur 7). Dels pga. strækningens længde og dels pga. kurven på motorvejen har det ikke været muligt at indfange hele strækningen fra portaltavlen 500 meter før forgreningen til slutningen af spærrefladen efter divergenspunktet på samme videofilm. I stedet er der fra liftens position filmet i begge retninger.



**Figur 7:** Liften blev placeret på markvejen ved den røde pil i svinget mellem de to portaltavler (de gule pile).

Liften har stået mellem målesnit B og C (se Figur 8). Det betyder, at snit A og B er optaget med ét kamera og snit C-F med to kameraer, hvoraf det ene har været zoomet ind på snit D, E og F. Det har indenfor projektets rammer ikke været muligt at følge køretøjerne på hele strækningen fra snit A til snit F, da det vil kræve videooptagelser med et større antal synkroniserede kameraer fra flere lifte.



**Figur 8:** Skitse af observationsfelter med angivelse af de seks snit, A-F, hvor fordelingen af køretøjer registreres. Navngivningen med spor 1, 2 og 3 benyttes mellem snit A og snit C, mens navngivningen med spor 1, 2v, 2h og 3 benyttes mellem snit D og snit F.

## 2.2 Analyse af sene vognbaneskift og konfliktende adfærd

Ud fra videooptagelserne er der efterfølgende foretaget en analyse af sene vognbaneskift og konfliktende adfærd. Et sent vognbaneskift er kendetegnet ved, at trafikanten ved vognbaneskiftet krydser enten den stiplede linje mellem spor 2v og 2h fra snit D til E og/eller krydser selve spærrefloden.

I forbindelse med registrering af sene vognbaneskift er der lavet en vurdering af, hvorvidt vognbaneskiftet er til gene for andre trafikanter eller ej.

Alle køretøjer, der skifter mellem de to midterste vognbaner mellem snit D og snit F, er registreret for at undersøge konfliktende adfærd. Det skal pointeres, at det ikke er i strid med færdselsloven at skifte mellem de to vognbaner mellem snit D og E, men en del trafikanter udviser en uhensigtsmæssig adfærd, når de foretager sene vognbaneskift i forbindelse med valg af vejgren.

Alle sene vognbaneskift er opdelt i følgende fire kategorier:

1. Alvorlig konfliktende adfærd. Her foretager én eller flere trafikanter en pludselig og heftig synlig reaktion som f.eks. opbremsning (bremselys), ændret sideværtsplacering mv.
2. Mindre alvorlig konfliktende adfærd. Her foretager én eller flere trafikanter en synlig reaktion som f.eks. opbremsning (bremselys), ændret sideværtsplacering eller lignende. Trafikanternes reaktion forekommer dog kontrolleret på en sådan måde, at trafikanterne har tid til at reagere.
3. Tæt indfletning, ikke til synlig gene for andre medtrafikanter. Kan godt være alvorlig, forstået på den måde at hændelsen sker så hurtigt, at medtrafikanter ikke når at reagere før køretøjet, der foretager vognbaneskift, er skiftet ind foran dem.
4. Sent vognbaneskift som ikke er til gene for andre medtrafikanter

For alle sene vognbaneskift foretages en opdeling af, hvilken bane trafikanten kører fra og til.

Registrering af de sene vognbaneskift er baseret på i alt godt 8 timer og 20 minutters videooptagelse i førperioden, og 9 timer og 13 minutters videooptagelse i efterperioden. Inden for samme tidsrum er der i førperioden registreret i alt 18.415 køretøjer mod 19.704 i efterperioden.

## 2.3 Køretøjsfordelinger og vognbaneskift

Som supplement til analyse af de sene vognbaneskift, er der i både før- og efterperioden foretaget optællinger af:

- Køretøjsfordeling i snit A og B samt i snit C, D, E og F
- Vognbaneskift mellem snit A-B og mellem snit C-F.

Disse optællinger er baseret på 3\*15 minutters videoregistrering i før henholdsvis efterperioden i tidsrummene:

- Morgen: 07:39 – 07:54
- Middag: 12:00 – 12:15
- Eftermiddag: 15:15 – 15:30.



## 3 Resultater

### 3.1 Sene vognbaneskift

Der er registreret i alt 298 sene vognbaneskift i førperioden, (1,6 % af alle køretøjer), og 288 i efterperioden (1,5 % af alle køretøjer). Ved et sent vognbaneskift forstås her: en trafikant der krydser den stiplede linje og/eller selve spærrefladen efter passage af snit D, 100 meter før divergenspunktet (se Figur 8). Det skal her pointeres, at det er lovligt at krydse den stiplede linje, mens overskridelse af spærrefladen er ulovlig.

I Tabel 1 ses en opgørelse over sene vognbaneskift med angivelse af, hvilken vognbane trafikanten skifter fra og til. Det ses, at hovedparten (ca. 75 %) af de sene vognbaneskift, både før- og efter, sker fra spor 1 til spor 2h og fra spor 2v til spor 2h.

Sene vognbaneskift i før- og efterperioden delt på valg af vognbane								
Fra/Til	Andel i %				Antal obs.			
	2v		2h		2v		2h	
	Før	Efter	Før	Efter	Før	Efter	Før	Efter
1	0%	0%	26%	32%	0	0	78	93
2	2%	2%	4%	5%	5	5	13	15
2v	2%	2%	47%	43%	6	6	141	123
2h	9%	5%	0%	0%	28	15	0	0
3	9%	10%	0%	0%	27	30	0	0

**Tabel 1:** Andel og antal af sene vognbaneskift før og efter anlæg af rutenummersymboler på vejbanen med angivelse af, hvilket spor trafikanterne skifter fra og til.

I Tabel 2 ses antallet og andelen af sene vognbaneskift set i forhold til, om trafikanten i forbindelse med vognbaneskiftet overskrider spærrefladen. Som det ses er andelen stort set den samme i før- og efterperioden.

	Sene vognbaneskift			
	Antal		Andel	
	Før	Efter	Før	Efter
Overskrider spærreflade	52	51	17%	18%
Overskrider kun den stiplede linje	246	237	83%	82%
Sum	298	288	100%	100%

**Tabel 2:** Opgørelse over hvor mange trafikanter som i forbindelse med sene vognbaneskift overskrider spærreflade og/eller den stiplede linje, og hvor mange der kun overskrider den stiplede linje.

Alle sene vognbaneskiift er, som beskrevet i kapitel 2, opdelt i fire kategorier (se eksempler på Figur 9).

**1. Alvorlig konfliktende adfærd**



**2. Mindre alvorlig konfliktende adfærd**



**3. Tæt indfletning, ikke til synlig gene for andre medtrafikanter**



**4. Sent vognbaneskiifte, som ikke er til gene for andre medtrafikanter**



**Figur 9:** Eksempler på de fire kategorier til inddeling af de sene vognbaneskiift.

I Tabel 3 ses en opgørelse over antallet af sene vognbaneskiift fordelt på de fire adfærds-kategorier i før- og efterperioden. Det ses, at fordelingen stort set er ens i før- og efterperiode. Langt hovedparten af de sene vognbaneskiift sker uden gene for andre medtrafikanter (ingen konfliktende adfærd). Kun i 8-9 % af tilfældene kan det observeres, at et sent vognbaneskiift resulterer i, at én eller flere medtrafikanter foretager en synlig reaktion. I 7-9 % af tilfældene vurderes indfletningen til at være tæt, dog uden observerbar reaktion hos medtrafikanterne.

	Sene vognbaneskiift opdelt på kategori			
	Antal		Andel i %	
Antal sene vognbaneskiift delt på kategori:	Før	Efter	Før	Efter
1. Alvorlig konfliktende adfærd	11	11	3,7%	3,8%
2. Mindre alvorlig konfliktende adfærd	14	14	4,7%	4,9%
3. Tæt indfletning	21	25	7,0%	8,7%
4. Ingen konfliktende adfærd	252	238	84,6%	82,6%
Antal i alt	298	288	100%	100%

**Tabel 3:** Antal sene vognbaneskiift opdelt på adfærds-kategori.

I det efterfølgende er der fokuseret på de vognbaneskift, som resulterer i konfliktpende adfærd (kategori 1 og 2).

Der er registreret i alt 25 vognbaneskift i både før- og efterperioden, som er kategoriseret som konfliktende adfærd. I Tabel 4 ses en opgørelse over, hvilket spor trafikanterne skifter fra henholdsvis til.

*I førperioden* sker seks ud af de 11 alvorlige konflikter ved sporskifte fra det langsomme spor 3 til det hurtige spor 2v. De resterende fem alvorlige konflikter sker ved fletning mellem spor 2v og 2h, eller mellem 2h og 2v.

*I efterperioden* er billedet lidt anderledes, her sker fem ud af de 11 alvorlige konflikter ved fletning fra det hurtige spor 1 til det langsomme spor 2h, og fem af konflikterne sker ved fletning fra det langsomme spor 3 til spor 2v. Kun én af konflikterne i efterperioden sker mellem de to ”nabospor” 2v og 2h.

	Alvorlig konfliktende adfærd				Mindre alvorlig konfliktende adfærd			
	Før	Før	Efter	Efter	Før	Før	Efter	Efter
Kører fra/til	2v	2h	2v	2h	2v	2h	2v	2h
1	0	0	0	5	0	3	0	1
2	0	0	0	0	0	0	1	0
2v	0	4	0	1	0	3	1	3
2h	1	0	0	0	1	0	0	0
3	6	0	5	0	7	0	8	0

**Tabel 4:** Antal sene vognbaneskift med konfliktende adfærd set i forhold til det spor trafikanten skifter fra henholdsvis til.

For de mindre alvorlige konflikter ses, at syv ud af 14 af konflikterne i førperioden opstår ved en trafikants fletning fra spor 3 til spor 2v. Det tilsvarende tal for efterperioden er otte ud af 14.

I fire af de 11 alvorlige konflikter i førperioden, foretages det sene vognbaneskift af en lastbil eller en person/varebil med anhænger, alle fire situationer sker fra det langsomme spor 3 til spor 2v. I efterperioden foretages tre af de sene vognbaneskift af en lastbil eller personbil med anhænger. I alle tre situationer skiftes fra det langsomme spor 3 til 2v.

Blandt de mindre alvorlige konflikter er det henholdsvis syv ud af 14 før og fem ud af 14 efter, der omfatter sene vognbaneskift af lastbiler eller andre køretøjer med anhænger. Også i disse konflikter skiftes der fra spor 3 til spor 2v.

I førperioden står de lange køretøjer for 10 % af de sene vognbaneskift, men 44 % af de alvorlige og mindre alvorlige konflikter. I efterperioden foretages 7 % af de

sene vognbaneskiift af lange køretøjer, men 32 % af de alvorlige og mindre alvorlige konflikter sker i forbindelse med et langt køretøjs sene vognbaneskiift.



**Figur 10:** Omfanget af konfliktende hændelser er ens i før- og efterperiode. Data tyder på at de lange køretøjer er overrepræsenteret i de konfliktende situationer. Forløb af alvorlige og mindre alvorlige hændelser minder meget om hinanden.

Både før og efter kører trafikanter, der foretager et sent vognbaneskiift, på spærrefladen i 44 % af de alvorlige og mindre alvorlige konflikter (se Tabel 5) mod 17-18 % af samtlige sene vognbaneskiift. I førperioden er det i samtlige alvorlige konflikter og ingen af de mindre alvorlige. I efterperioden sker det i seks alvorlige og fem mindre alvorlige konflikter.

	Alvorlige og mindre alvorlige konflikter			
	Antal		Andel	
	Før	Efter	Før	Efter
Overskrider spærreflade	11	11	44%	44%
Overskrider kun den stiplede linje	14	14	56%	56%
Sum	25	25	100%	100%

**Tabel 5:** Opgørelse over hvor mange trafikanter som i forbindelse med alvorlige og mindre alvorlige konflikter overskrider spærreflade og/eller den stiplede linje, og hvor mange der kun overskrider den stiplede linje.

Halvdelen af konflikterne opstår i situationer, hvor der skiftes fra det langsomme spor 3 til spor 2v, selvom det kun er omkring en tiendedel af de sene vognbaneskiift, der foregår mellem disse to spor (se eventuelt Tabel 1).

I bilag 1 findes en oversigt med foto og beskrivelse af de sene vognbaneskiift med alvorlig eller mindre alvorlig konfliktende adfærd fra både før- og efterperioden.

### 3.1.1 Opsamling

De alvorlige konflikter opstår ofte, når en trafikant forholdsvist tæt på forgreningen påbegynder et sent vognbaneskiift. Mest alvorlige er vognbaneskiift fra spor 3 til 2v, hvor trafikanten skal krydse et ekstra spor for at komme over i den ønskede

bane. Data tyder på, at de lange køretøjer ofte er impliceret i de alvorlige konflikter, set i forhold til andelen af lange køretøjer generelt.

Samlet set kan det konstateres, at trafikanternes adfærdsmønstre er meget ens i før- og efterperioden. Andelen af sene vognbaneskift er stort set ens, og det samme er andelen af alvorlig og mindre alvorlig konfliktende adfærd.

### 3.2 Valg af vognbane

Antallet af køretøjer er her baseret på videooptagelser i tre 15 minutters tidsintervaller i henholdsvis før- og efterperioden (se Tabel 6). Som det ses er nogle af trafikantgrupperne meget små. Da valget af vognbane hos nogle af grupperne samtidig følger samme mønster, er det valgt at slå køretøjerne sammen i følgende grupper:

- **Korte:** Personbiler (pb), varebiler (vb) og motorcykler (mc)
- **Lange:** Person- og varebiler med anhænger (pba/vba) eller campingvogn (pbc/vbc), busser, lastbiler (lb), sættevognstog (svt), påhængsvogntog (pvt)

Der er mere end 10 % færre køretøjer i efterperioden end i førperioden, men fordelingen af trafikken over de tre perioder på dagen er stort set ensartet (se Tabel 6). Person- og varebiler udgør 80-90 % af de registrerede køretøjer, og andelen er størst i morgentimerne. Mens antallet af de øvrige køretøjstyper er højest i de to øvrige tidsrum.

	Morgen		Middag		Eftermiddag		I alt	
	Før	Efter	Før	Efter	Før	Efter	Før	Efter
Pb/vb	578	439	409	390	484	438	1.471	1.267
MC	2	1	3	1	3	1	8	3
<b>Korte</b>	<b>580</b>	<b>440</b>	<b>412</b>	<b>391</b>	<b>487</b>	<b>439</b>	<b>1479</b>	<b>1270</b>
Pba/vba	7	1	20	17	19	18	46	36
Lb/bus	6	2	13	4	13	8	32	14
Svt/pvt	47	42	67	69	64	62	178	173
<b>Lange</b>	<b>60</b>	<b>45</b>	<b>100</b>	<b>90</b>	<b>96</b>	<b>88</b>	<b>256</b>	<b>223</b>
<b>I alt</b>	<b>640</b>	<b>485</b>	<b>512</b>	<b>481</b>	<b>583</b>	<b>527</b>	<b>1.735</b>	<b>1.493</b>
<b>Andel</b>	<b>36%</b>	<b>33%</b>	<b>30%</b>	<b>32%</b>	<b>34%</b>	<b>35%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

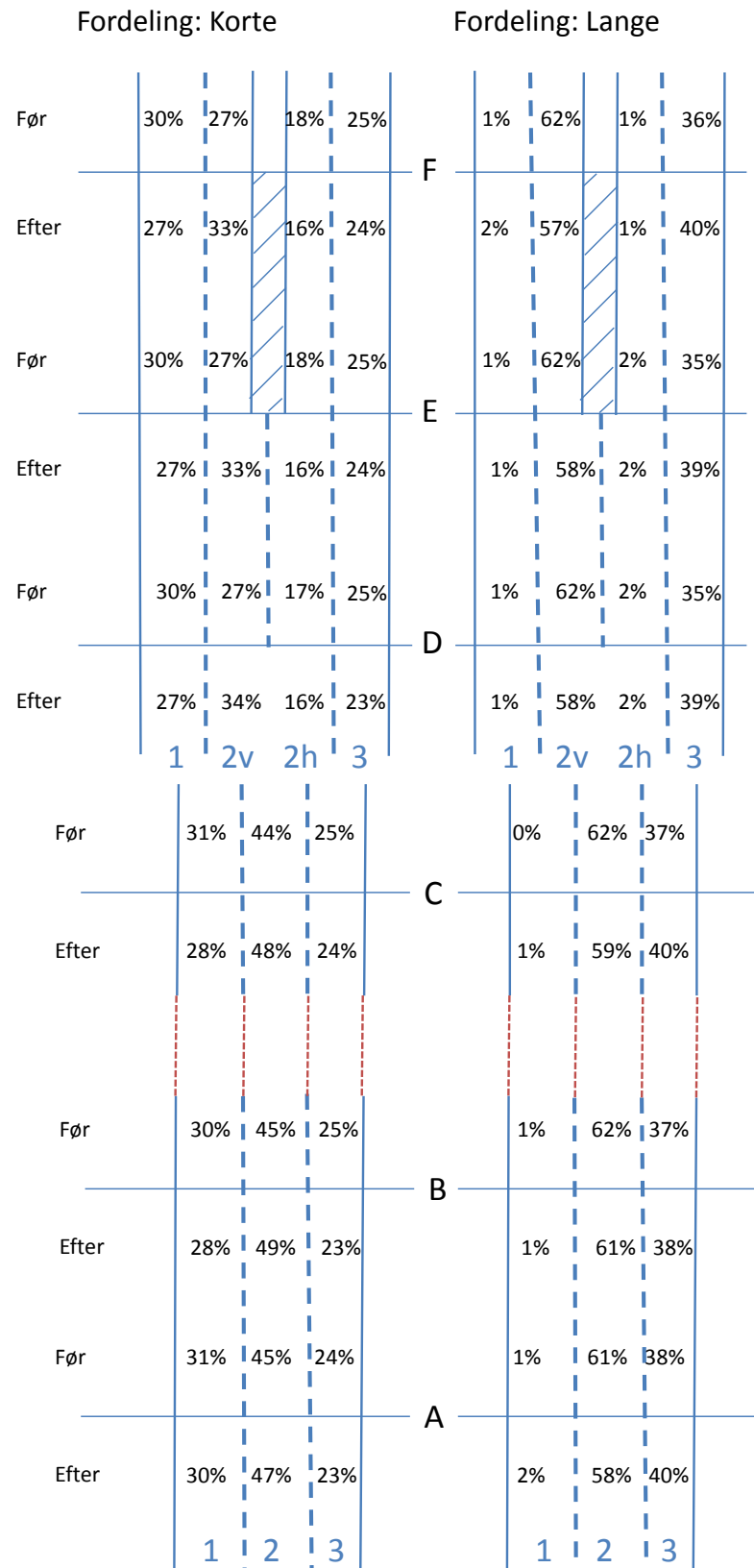
**Tabel 6:** Registrerede køretøjer i de tre tidsrum i før- og efterperioden. Nederst er andelen i procent i de tre tidsrum af den samlede antal registrerede køretøjer i henholdsvis før- og efterperioden.

Både før og efter kører lidt under 60 % af køretøjerne til venstre i forgreningen mod Kolding. Der er ikke markante forskelle afhængig af tidspunkt og køretøjstyper.

### 3.2.1 Køretøjsfordeling i målesnittene

Der er kun små forskelle på, hvordan køretøjerne placerer sig i vognbanerne i målesnittene i efterperioden sammenlignet med førperioden (se Figur 11). Både før og efter placerer flest trafikanter sig i spor 2 i snit A-C, og de lange køretøjer placerer sig næsten udelukkende i spor 2 og spor 3. Blandt de korte køretøjer er fordelingen mere ligelig.

I snit D-F er spor 2v langt mere benyttet end spor 2h, hvilket er i tråd med, at den største del af trafikken kører til venstre i forgreningen. Blandt de korte køretøjer er det omkring dobbelt så mange køretøjer, der vælger spor 2v frem for 2h, mens det er få af de lange køretøjer, der vælger spor 2h. En lidt større andel af de korte køretøjer placerer sig i spor 2v i stedet for spor 1 i efterperioden, og ligeledes i efterperioden placerer en lidt større andel af de lange køretøjer sig i spor 3 frem for spor 2v.



Figur 11: Fordelingen af korte og lange køretøjer på køresporene i før- og efterperioden.

### 3.2.2 Vognbaneskift mellem snit A-B og snit C-F

I Tabel 7 ses antallet af vognbaneskift mellem snit A og snit B og hvor stor en andel af køretøjerne i de tre spor i snit A, der skifter spor. Der er en lidt højere andel, der skifter spor i efterperioden end i førperioden. I efterperioden er det hvert ottende køretøj i spor 1.

A / B	Før			Efter		
	1	2	3	1	2	3
1		22 (5%)	0 (0%)		49 (13%)	0 (0%)
2	13 (2%)		17 (2%)	26 (4%)		18 (2%)
3	0 (0%)	8 (2%)		0 (0%)	19 (5%)	

**Tabel 7:** Antal og andel af køretøjer i de tre spor i snit A, der skifter spor frem mod snit B.

I alt er der 60 køretøjer, der skifter vognbane i førperioden mellem snit A og snit B, heraf er der fem lange køretøjer. Fire af de lange køretøjer skifter fra spor 3 til spor 2 formentligt med henblik på at fortsætte mod Kolding. I efterperioden er det 112 køretøjer, der skifter vognbane mellem de to snit. Heraf er de 106 køretøjer korte, og kun seks er lange. Igen skifter de lange køretøjer med undtagelse af ét fra spor 3 til spor 2.

Antallet af vognbaneskift mellem snit C og snit D ses i Tabel 8. Det betragtes **ikke** som et sporskifte, hvis et køretøj i spor 2 i snit C fortsætter ad spor 2h eller spor 2v i snit D. Det er stort set den samme andel af trafikanter, der skifter vognbane mellem de to snit i de to perioder. Både før og efter skifter omkring 4 % af trafikanterne vognbane mellem de to snit. Flest skifter vognbane mellem spor 1 i snit C og spor 2v i snit D.

C / D	Før				Efter			
	1	2v	2h	3	1	2v	2h	3
1		21 (5%)	3 (1%)	0 (0%)		26 (7%)	2 (1%)	0 (0%)
2	18 (2%)			7 (1%)	13 (2%)			5 (1%)
3	0 (0%)	2 (0%)	11 (2%)		0 (0%)	2 (1%)	11 (3%)	

**Tabel 8:** Antal og andel af køretøjer i de tre spor i snit C, der skifter spor frem mod de fire spor i snit D. Kørsel i spor 2 i snit C og i spor 2v eller 2h i snit D regnes ikke som et sporskifte.

I alt 62 køretøjer skifter vognbane mellem snit C og snit D før afmærkningen, og heraf er de 56 korte og seks lange. Ét langt køretøj skifter fra spor 2 til spor 1, mens de øvrige lange skifter fra spor 3 til spor 2h eller 2v.

I efterperioden er der 59 køretøjer, der skifter vognbane mellem de to snit. 57 er korte køretøjer, og de sidste to er lange. Den ene af de lange køretøjer skifter mellem spor 1 og 2v, mens det andet skifter mellem spor 3 og 2v.



Afstanden mellem snit D og snit E er kun ca. 100 meter, og det er nok en medvirkende årsag til, at der er få vognbaneskift mellem de to snit, som det fremgår af Tabel 9. I førperioden skifter 2 % af køretøjerne vognbane mellem de to snit, mens det er 4 % efter. De mest interessante vognbaneskift er dem, der foregår mellem enten spor 1 eller 2v og spor 2h eller 3, da det er disse køretøjer, der i sidste øjeblik får placeret sig i retning mod den rigtige forgrening. I førperioden er der 11 af disse vognbaneskift mod 14 i efterperioden, hvilket svarer til lige under 1 % af trafikanterne, og dermed er det en meget lille andel af den samlede trafikmængde. Langt de fleste vognbaneskift mellem snit D og snit E foregår således mellem de spor, der fører den samme vej i forgreningen.

D / E	Før				Efter			
	1	2v	2h	3	1	2v	2h	3
1		4 (1%)	0 (0%)	0 (0%)		9 (3%)	1 (0%)	0 (0%)
2v	4 (1%)		9 (2%)	0 (0%)	11 (2%)		12 (2%)	0 (0%)
2h	0 (0%)	2 (1%)		9 (3%)	0 (0%)	1 (0%)		14 (7%)
3	0 (0%)	0 (0%)	9 (2%)		0 (0%)	0 (0%)	7 (2%)	

**Tabel 9:** Antal og andel af køretøjer i de fire spor i snit D, der skifter spor frem mod snit E.

I førperioden foretager korte køretøjer 36 ud af 37 vognbaneskift mellem snit D og snit E. Derudover foretager ét langt køretøj vognbaneskift mellem spor 2h og 2v. Denne er først sent kommet i gang med at skifte mod venstre i forgreningen, da den har været placeret i spor 3 i snit C. I efterperioden er det 55 korte køretøjer, der foretager samtlige registrerede vognbaneskift.

Andelen af køretøjer, der foretager vognbaneskift, er lidt større på de omkring 120 meter mellem snit E og snit F fra divergenspunktet ved spærrefladens start til midterøens begyndelse sammenlignet med de forudgående 100 meter (snit D-E). I alt skifter 3 % af køretøjerne spor i førperioden og 6 % af køretøjerne i efterperioden. Vognbaneskiftene fremgår af Tabel 10. Som det ses, er det meget få, der foregår på tværs af spærrefladen, én i førperioden og fire i efterperioden.

E / F	Før				Efter			
	1	2v	2h	3	1	2v	2h	3
1		12 (3%)	0 (0%)	0 (0%)		25 (7%)	0 (0%)	0 (0%)
2v	6 (1%)		0 (0%)	0 (0%)	18 (3%)		3 (1%)	0 (0%)
2h	0 (0%)	1 (0%)		18 (7%)	0 (0%)	1 (0%)		20 (9%)
3	0 (0%)	0 (0%)	22 (5%)		0 (0%)	0 (0%)	17 (4%)	

**Tabel 10:** Antallet og andel af køretøjer i de fire spor i snit E, der skifter spor frem mod snit F.

Af de 59 køretøjer, der skifter vognbane mellem snit E og F i førperioden, er der to lange køretøjer. Det ene skifter fra spor 2v til 1 for at overhale, mens det andet skifter til spor 3 fra 2h. I efterperioden er der 84 køretøjer, der skifter vognbane,

og heraf er der tre lange køretøjer. De to skifter til spor 1 fra spor 2v for at overhale, mens det sidste køretøj skifter fra spor 2h til spor 3.

Mellem snit C og snit F er der foretaget 158 vognbaneskift af 147 forskellige køretøjer i førperioden svarende til, at 8 % af køretøjerne foretager mindst ét vognbaneskift på denne afgrænsede strækning. 15 af de 147 foretager vognbaneskift til en bane, der ikke er nabobanen i snit C, f.eks. skifter 10 korte køretøjer fra spor 1 til spor 2h. I efterperioden er der tilsvarende foretaget 198 vognbaneskift af 185 forskellige køretøjer, hvilket vil sige, at 12 % af køretøjerne foretager mindst ét vognbaneskift mellem snit C og snit F. 14 af de 185 køretøjer foretager vognbaneskift til en bane, der ikke er nabobanen, heraf skifter ét køretøj helt fra spor 1 til spor 3.

### 3.2.3 Opsamling

I undersøgelsen er der mere end 10 % færre køretøjer i efterperioden end i førperioden, men fordelingen af trafikken på tidsintervallerne morgen, middag og eftermiddag er stort set ensartet. Omkring 60 % af trafikanter kører til venstre i forgreningen såvel i før- som i efterperioden, og der er kun små forskelle på, hvordan køretøjerne placerer sig i vognbanerne i målesnittene i efterperioden sammenlignet med førperioden. Både før og efter placerer flest køretøjer sig i spor 2 i snit A-C, og hovedparten af disse fortsætter af spor 2v i snit D-F.

Både fra snit A til snit B og fra snit C til snit F er de fleste vognbaneskift foretaget mod højre. Som det ses i Tabel 11, skifter de korte køretøjer hyppigere vognbane end de lange (og langsommere) køretøjer. Den højere andel af korte køretøjer med vognbaneskift kan tyde på, at en gruppe af disse overhaler de langsommere køretøjer i spor 2 og 3 og først sent lægger sig i de rette spor i forhold til den videre kørsel efter forgreningen. Andelen af korte køretøjer med vognbaneskift er størst i efterperioden.

	Før			Efter		
	Snit A-B	Snit C-E	Snit C-F	Snit A-B	Snit C-E	Snit C-F
<b>Korte</b>	4%	6%	9%	8%	8%	14%
<b>Lange</b>	2%	2%	3%	3%	1%	2%

**Tabel 11:** Andelen af trafikanter med vognbaneskift afhængig af type i før- og efterperioden.

Der er generelt ingen systematik med hensyn til, om vognbaneskift foregår hyppigere på nogle tidspunkter af døgnet frem for andre.

## Bilag 1 – Konfliktsituationer

I dette bilag gives en oversigt med foto og beskrivelse af de sene vognbaneskit, der har medført alvorlig eller mindre alvorlig konfliktende adfærd. De køretøjer, der foretager det sene vognbaneskit mellem de to retninger i forgreningen, er markeret med røde ringe, og de køretøjer, der reagerer på de sene vognbaneskit, er markeret med gule ringe.


Først præsenteres konflikterne før etableringen af symbolerne på vejbanen og derefter konfliktsituationerne efter etableringen. For hver af de to perioder præsenteres de alvorligste konflikter først.



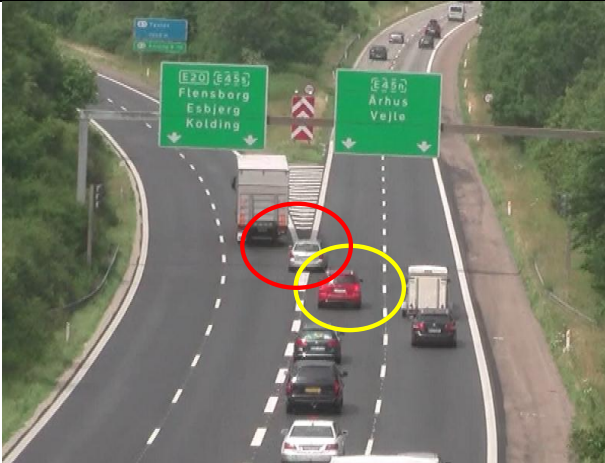
Følgende forkortelser benyttes i konfliktbeskrivelserne:

- PB - Personbil
- VB - Varebil
- PBA - Personbil med anhænger
- PBC - Personbil med campingvogn
- LB - Lastbil
- SVT - Sættevognstog
- PVT - Påhængsvognstog

Et videoklip af samtlige alvorlige konflikter (11 før og 11 efter) findes på vedlagte DVD.

### Konflikter ved forgreningen før symbolafmærkningen

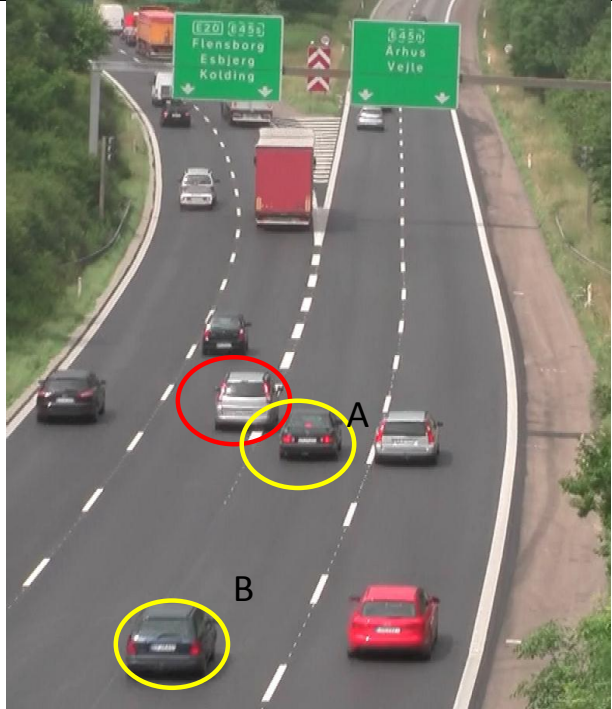
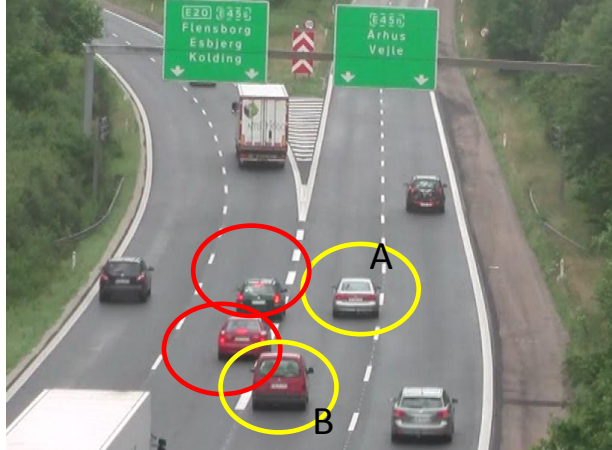
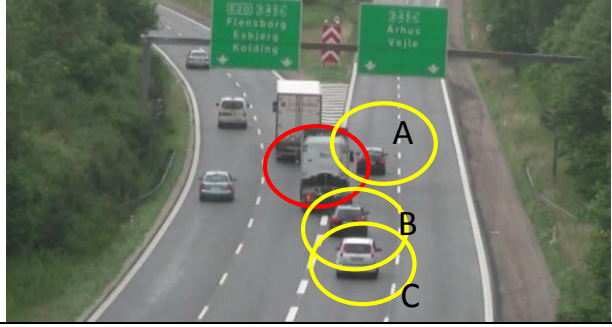
	Sit.nr. 1	Alvorlig
	<p>LB i spor 3 skifter over starten af spærrefladen til 2v i forgreningen og krydser i 2h lige ind foran bagvedkørende PB, som bremser kraftigt op og ændrer sidevæertsplacering. Det kan ikke ses, hvornår LB starter med at blinke.</p>	

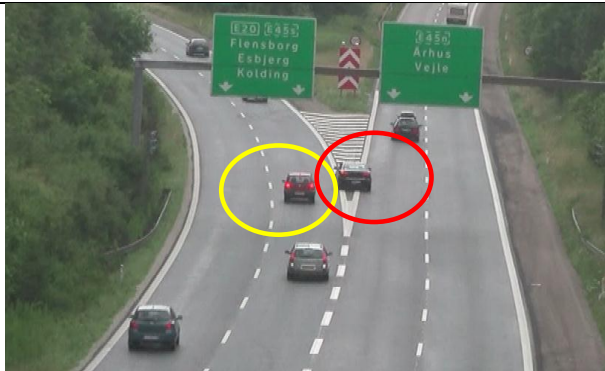
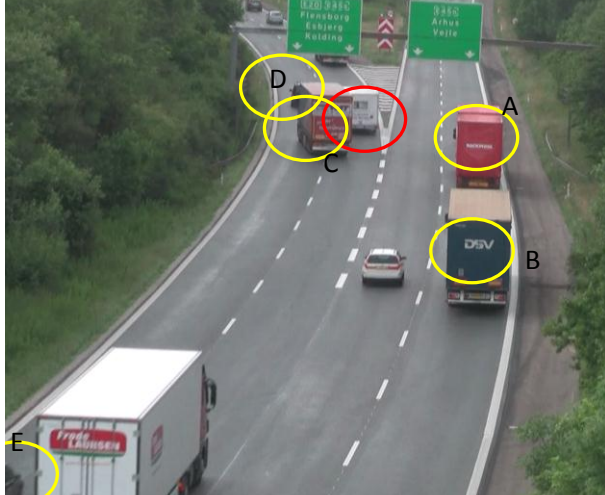


	<p>Sit.nr. 2</p>	<p>Alvorlig</p>
	<p>Sit.nr. 3</p>	<p>Alvorlig</p>
	<p>Sit.nr. 4</p>	<p>Alvorlig</p>



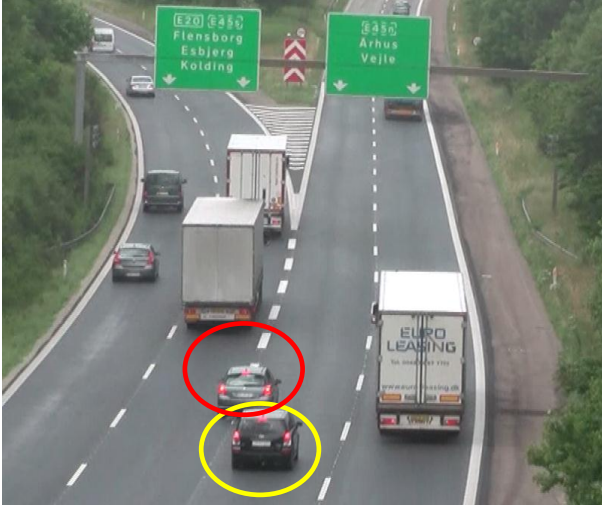
PB bremses op, blinker til venstre og påbegynder vognbaneskift fra spor 2h til 2v over spærreflader, hvilket medfører, at bagvedkørende PB i 2h bremses og ændrer sideværtsplacering.




PBC kører i spor 3, blinker til venstre og påbegynder vognbaneskift til 2v direkte ind mellem to biler i 2h. Den forreste PB (A) undviger venstre om via 2v, og den bageste PB (B) bremses hårdt og ændrer sideværtsplacering. PBC fortsætter over spærreflader og kører ind foran PB (C) i 2v, som både bremses kraftigt og trækker så langt mod venstre, at PB (D) i 1 også bremses og ændrer sideværtsplacering. To bagvedkørende PB i 2h (E) og 2v (F) bremses også.

PB bremses, blinker og krydser over spærreflader fra spor 2v til 3, ind foran PB i 2h, som bremses.



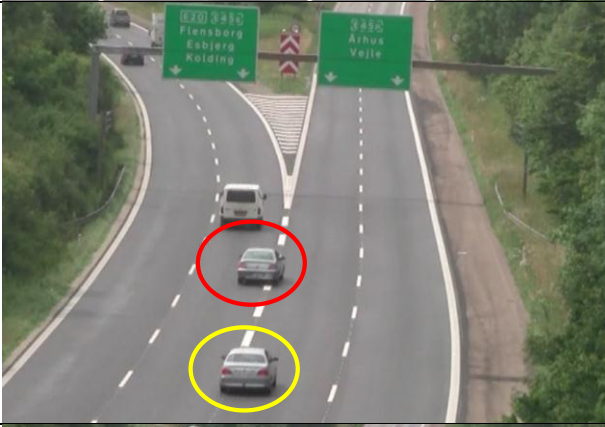

	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1013 414 1189 459">Sit.nr. 5</td> <td data-bbox="1197 414 1444 459">Alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1013 459 1444 1120"> <p>PB kører i spor 2v og vil gerne ind i 2h, men pga. PB (A) i 2h (som bremses og ændrer sideværtsplacering) opgives vognbaneskiftet i første omgang. Efterfølgende fuldføres skiftet til 2h ved at overskride slips og spærreflade for at køre ind foran PB (B) i 2h som bremses.</p> </td> </tr> </table>	Sit.nr. 5	Alvorlig	<p>PB kører i spor 2v og vil gerne ind i 2h, men pga. PB (A) i 2h (som bremses og ændrer sideværtsplacering) opgives vognbaneskiftet i første omgang. Efterfølgende fuldføres skiftet til 2h ved at overskride slips og spærreflade for at køre ind foran PB (B) i 2h som bremses.</p>	
Sit.nr. 5	Alvorlig				
<p>PB kører i spor 2v og vil gerne ind i 2h, men pga. PB (A) i 2h (som bremses og ændrer sideværtsplacering) opgives vognbaneskiftet i første omgang. Efterfølgende fuldføres skiftet til 2h ved at overskride slips og spærreflade for at køre ind foran PB (B) i 2h som bremses.</p>					
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1013 1131 1189 1176">Sit.nr. 6+7</td> <td data-bbox="1197 1131 1444 1176">Alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1013 1176 1444 1579"> <p>To PB i spor 2v vil gerne skifte til 2h før vognbanelinjer (blinker) men pga. PB (A), der skifter fra 3 til 2h, kan de ikke komme til og nedsætter hastigheden for efterfølgende at skifte ved spærreflade ind foran PB (B) i 2h, som bremses kraftigt op.</p> </td> </tr> </table>	Sit.nr. 6+7	Alvorlig	<p>To PB i spor 2v vil gerne skifte til 2h før vognbanelinjer (blinker) men pga. PB (A), der skifter fra 3 til 2h, kan de ikke komme til og nedsætter hastigheden for efterfølgende at skifte ved spærreflade ind foran PB (B) i 2h, som bremses kraftigt op.</p>	
Sit.nr. 6+7	Alvorlig				
<p>To PB i spor 2v vil gerne skifte til 2h før vognbanelinjer (blinker) men pga. PB (A), der skifter fra 3 til 2h, kan de ikke komme til og nedsætter hastigheden for efterfølgende at skifte ved spærreflade ind foran PB (B) i 2h, som bremses kraftigt op.</p>					
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1013 1590 1189 1635">Sit.nr. 8</td> <td data-bbox="1197 1590 1444 1635">Alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1013 1635 1444 1915"> <p>LB blinker og skifter fra spor 3 til 2v over starten af spærrefladen. LB presser PB (A) i 2h til at ændre sideværtsplacering ud på vognbanelinjerne og to andre PB (B) og (C) i 2h til at bremses.</p> </td> </tr> </table>	Sit.nr. 8	Alvorlig	<p>LB blinker og skifter fra spor 3 til 2v over starten af spærrefladen. LB presser PB (A) i 2h til at ændre sideværtsplacering ud på vognbanelinjerne og to andre PB (B) og (C) i 2h til at bremses.</p>	
Sit.nr. 8	Alvorlig				
<p>LB blinker og skifter fra spor 3 til 2v over starten af spærrefladen. LB presser PB (A) i 2h til at ændre sideværtsplacering ud på vognbanelinjerne og to andre PB (B) og (C) i 2h til at bremses.</p>					

	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 9</td> <td>Alvorlig</td> </tr> </table>	Sit.nr. 9	Alvorlig
Sit.nr. 9	Alvorlig		
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 10</td> <td>Alvorlig</td> </tr> </table> <p>VB med skurvogn bremser og blinker og påbegynder herefter vognbaneskift fra 3 til 2v (over start af spærreflade). Bagvedkørende PVT (A) og SVT (B) samt PB og PBA, som kører foran hhv. A og B i spor 3 må bremse. VB fortsætter ind foran SVT (C) i 2h, som også bremser og tænder havariblink, da C først i anden omgang kan skifte vognbane til 1 for PB (D), der er ved at overhale C. PB (E) i 1 bremser også.</p>	Sit.nr. 10	Alvorlig
Sit.nr. 10	Alvorlig		
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 11</td> <td>Alvorlig</td> </tr> </table> <p>PB bremser ned til lav fart, blinker og foretager meget sent vognbaneskift over spærrefladen fra spor 3 til spor 2v. Pga. PB's lave hastighed må SVT i 2v bremse kraftigt og PB tænder havariblink og undviger ud i nødsporet indtil SVT har passeret. Også PB i spor 1 bremser kortvarigt før passage af SVT.</p>	Sit.nr. 11	Alvorlig
Sit.nr. 11	Alvorlig		
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 12</td> <td>Mindre alvorlig</td> </tr> </table>	Sit.nr. 12	Mindre alvorlig
Sit.nr. 12	Mindre alvorlig		

	<p>PB fra spor 1 kører ind foran SVT i 2v. Det ser ud, som om SVT ændrer sideværtsplacering.</p>
	<p>Sit.nr. 13   Mindre alvorlig</p> <p>SVT i spor 3 blinker til venstre, accelererer og påbegynder vognbaskift fra 3 til 2v. Bagvedkørende SVT i spor 2v bremser lidt.</p>
	<p>Sit.nr. 14   Mindre alvorlig</p> <p>PB fra spor 3 bremser og blinker mod venstre og foretager vognbaskift til 2v ind foran PB i 2v, der vælger at skifte til 1 og overhale.</p>
	<p>Sit.nr. 15   Mindre alvorlig</p> <p>PB blinker, bremser kort og kører fra spor 2v ind i 2h tæt foran bagvedkørende PB i 2h, der bremser kontrolleret over en længere strækning.</p>

	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1005 454 1193 488">Sit.nr. 16</td> <td data-bbox="1193 454 1449 488">Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1005 488 1449 1016">                     PBC blinker og skifter fra spor 2h til 2v. PB i 2v bremser kontrolleret over en længere strækning og overhaler efterfølgende PBC.                 </td> </tr> </table>	Sit.nr. 16	Mindre alvorlig	PBC blinker og skifter fra spor 2h til 2v. PB i 2v bremser kontrolleret over en længere strækning og overhaler efterfølgende PBC.	
Sit.nr. 16	Mindre alvorlig				
PBC blinker og skifter fra spor 2h til 2v. PB i 2v bremser kontrolleret over en længere strækning og overhaler efterfølgende PBC.					
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1005 1025 1193 1059">Sit.nr. 17</td> <td data-bbox="1193 1025 1449 1059">Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1005 1059 1449 1404">                     PBC blinker og skifter fra spor 3 til 2v ind foran PB i 2h, der i stedet for at bremse ændrer sideværtsplacering og overhaler via 2v, hvorfor PBC først når over i 2v efter at have krydset starten af spærrefladen.                 </td> </tr> </table>	Sit.nr. 17	Mindre alvorlig	PBC blinker og skifter fra spor 3 til 2v ind foran PB i 2h, der i stedet for at bremse ændrer sideværtsplacering og overhaler via 2v, hvorfor PBC først når over i 2v efter at have krydset starten af spærrefladen.	
Sit.nr. 17	Mindre alvorlig				
PBC blinker og skifter fra spor 3 til 2v ind foran PB i 2h, der i stedet for at bremse ændrer sideværtsplacering og overhaler via 2v, hvorfor PBC først når over i 2v efter at have krydset starten af spærrefladen.					
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1005 1413 1193 1447">Sit.nr. 18</td> <td data-bbox="1193 1413 1449 1447">Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1005 1447 1449 1800">                     PB fra spor 2 kører ind i 2h til gene for PB, der er i gang med et vognbaneskift fra 3 til 2h. PB fra spor 3 ændrer tilsyneladende sideværtsplacering og udsætter vognbaneskiftet til PB fra spor 2 har passeret. Ingen synlig opbremsning.                 </td> </tr> </table>	Sit.nr. 18	Mindre alvorlig	PB fra spor 2 kører ind i 2h til gene for PB, der er i gang med et vognbaneskift fra 3 til 2h. PB fra spor 3 ændrer tilsyneladende sideværtsplacering og udsætter vognbaneskiftet til PB fra spor 2 har passeret. Ingen synlig opbremsning.	
Sit.nr. 18	Mindre alvorlig				
PB fra spor 2 kører ind i 2h til gene for PB, der er i gang med et vognbaneskift fra 3 til 2h. PB fra spor 3 ændrer tilsyneladende sideværtsplacering og udsætter vognbaneskiftet til PB fra spor 2 har passeret. Ingen synlig opbremsning.					



	Sit.nr. 19	Mindre alvorlig
	Sit.nr. 20	Mindre alvorlig
	Sit.nr. 21	Mindre alvorlig
	Sit.nr. 22	Mindre alvorlig

Sit.nr. 19 | Mindre alvorlig

SVT i spor 3 accelerer og blinker til venstre. For at undgå kollision med PB i 2v bremser SVT og kører ind efter PB. Bagvedkørende PB i 2V må bremse.




Sit.nr. 20 | Mindre alvorlig

SVT blinker og skifter vognbane fra spor 3 til 2v ind foran PB i 2h, som bremser af flere omgange.

Sit.nr. 21 | Mindre alvorlig

PB skifter fra spor 1 til 2h ind foran bagvedkørende PB i 2h, som bremser lidt.

Sit.nr. 22 | Mindre alvorlig

	<p>SVT blinker og skifter fra spor 3 til 2v. Bagvedkørende PB i 3 bremser lidt. Der er meget kort afstand mellem SVT og PB i spor 3 (også før PB bremser).</p>				
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1013 555 1193 593">Sit.nr. 23</td> <td data-bbox="1193 555 1437 593">Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1013 593 1437 936"> <p>PB skifter fra spor 1 til 2h, og PB (A) i 3 bremser i forbindelse med skiftet fra 2v til 2h. Efterfølgende bremser bagvedkørende PB (B) i 2h også.</p> </td> </tr> </table>	Sit.nr. 23	Mindre alvorlig	<p>PB skifter fra spor 1 til 2h, og PB (A) i 3 bremser i forbindelse med skiftet fra 2v til 2h. Efterfølgende bremser bagvedkørende PB (B) i 2h også.</p>	
Sit.nr. 23	Mindre alvorlig				
<p>PB skifter fra spor 1 til 2h, og PB (A) i 3 bremser i forbindelse med skiftet fra 2v til 2h. Efterfølgende bremser bagvedkørende PB (B) i 2h også.</p>					
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1013 958 1193 996">Sit.nr. 24</td> <td data-bbox="1193 958 1437 996">Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1013 996 1437 1411"> <p>SVT blinker og skifter fra spor 3 til 2v. PB i 2v bremser kraftigt, men det virker kontrolleret og PB samt SVT kommer ikke tæt på hinanden.</p> </td> </tr> </table>	Sit.nr. 24	Mindre alvorlig	<p>SVT blinker og skifter fra spor 3 til 2v. PB i 2v bremser kraftigt, men det virker kontrolleret og PB samt SVT kommer ikke tæt på hinanden.</p>	
Sit.nr. 24	Mindre alvorlig				
<p>SVT blinker og skifter fra spor 3 til 2v. PB i 2v bremser kraftigt, men det virker kontrolleret og PB samt SVT kommer ikke tæt på hinanden.</p>					
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1013 1433 1193 1471">Sit.nr. 25</td> <td data-bbox="1193 1433 1437 1471">Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1013 1471 1437 1780"> <p>PB i spor 1 blinker og påbegynder vognbaneskift til 2h godt 200 m før divergenspunktet og kører ind foran PB i 2v, som kommer kørende med højere hastighed og derfor bliver nødt til at bremse.</p> </td> </tr> </table>	Sit.nr. 25	Mindre alvorlig	<p>PB i spor 1 blinker og påbegynder vognbaneskift til 2h godt 200 m før divergenspunktet og kører ind foran PB i 2v, som kommer kørende med højere hastighed og derfor bliver nødt til at bremse.</p>	
Sit.nr. 25	Mindre alvorlig				
<p>PB i spor 1 blinker og påbegynder vognbaneskift til 2h godt 200 m før divergenspunktet og kører ind foran PB i 2v, som kommer kørende med højere hastighed og derfor bliver nødt til at bremse.</p>					

**Konflikter ved forgreningen efter symbolafmærkningen**

	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 26</td> <td>Alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>LB blinker og skifter fra spor 3 til 2v. Ved skifte fra 3 til 2h presser LB MC i 2v, som kører til højre i forgreningen. Bagvedkørende PB i 2v aktiverer bremselys, nedsætter hastighed og kommer selv til at overskride vognbanelinjerne på vej til 2h.</p> </td> </tr> </table>	Sit.nr. 26	Alvorlig	<p>LB blinker og skifter fra spor 3 til 2v. Ved skifte fra 3 til 2h presser LB MC i 2v, som kører til højre i forgreningen. Bagvedkørende PB i 2v aktiverer bremselys, nedsætter hastighed og kommer selv til at overskride vognbanelinjerne på vej til 2h.</p>	
Sit.nr. 26	Alvorlig				
<p>LB blinker og skifter fra spor 3 til 2v. Ved skifte fra 3 til 2h presser LB MC i 2v, som kører til højre i forgreningen. Bagvedkørende PB i 2v aktiverer bremselys, nedsætter hastighed og kommer selv til at overskride vognbanelinjerne på vej til 2h.</p>					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 27</td> <td>Alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>PB skifter fra spor 3 til 2v. Vil skifte tidligere og gør tegn til at skifte fra 2h til 2v før spærrelinje, men opdager PB (A) i 2v og ændrer sideværtsplacering mod højre og bliver i 2h frem til spærreflade. A undviger selv ved at skifte til 1. Bagvedkørende PB (B) i 2v skifter også til 1.</p> </td> </tr> </table>	Sit.nr. 27	Alvorlig	<p>PB skifter fra spor 3 til 2v. Vil skifte tidligere og gør tegn til at skifte fra 2h til 2v før spærrelinje, men opdager PB (A) i 2v og ændrer sideværtsplacering mod højre og bliver i 2h frem til spærreflade. A undviger selv ved at skifte til 1. Bagvedkørende PB (B) i 2v skifter også til 1.</p>	
Sit.nr. 27	Alvorlig				
<p>PB skifter fra spor 3 til 2v. Vil skifte tidligere og gør tegn til at skifte fra 2h til 2v før spærrelinje, men opdager PB (A) i 2v og ændrer sideværtsplacering mod højre og bliver i 2h frem til spærreflade. A undviger selv ved at skifte til 1. Bagvedkørende PB (B) i 2v skifter også til 1.</p>					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 28</td> <td>Alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>SVT blinker og skifter fra spor 3 til 2v ved starten af spærrefladen. PB i 2h bremser kraftigt.</p> </td> </tr> </table>	Sit.nr. 28	Alvorlig	<p>SVT blinker og skifter fra spor 3 til 2v ved starten af spærrefladen. PB i 2h bremser kraftigt.</p>	
Sit.nr. 28	Alvorlig				
<p>SVT blinker og skifter fra spor 3 til 2v ved starten af spærrefladen. PB i 2h bremser kraftigt.</p>					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 29</td> <td>Alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>PB bremser, blinker og skifter fra spor 1 til 2h over spærreflade. Efterfølgende PB i 1 bremser, VB i 2v reagerer ikke synligt, PB i 3, der er ved at skifte til 2h for at overhale, bremser og ændrer sideværtsplacering tilbage mod 3.</p> </td> </tr> </table>	Sit.nr. 29	Alvorlig	<p>PB bremser, blinker og skifter fra spor 1 til 2h over spærreflade. Efterfølgende PB i 1 bremser, VB i 2v reagerer ikke synligt, PB i 3, der er ved at skifte til 2h for at overhale, bremser og ændrer sideværtsplacering tilbage mod 3.</p>	
Sit.nr. 29	Alvorlig				
<p>PB bremser, blinker og skifter fra spor 1 til 2h over spærreflade. Efterfølgende PB i 1 bremser, VB i 2v reagerer ikke synligt, PB i 3, der er ved at skifte til 2h for at overhale, bremser og ændrer sideværtsplacering tilbage mod 3.</p>					

	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 30</td> <td>Alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">                     PB blinker og skifter fra spør 1 til 3. I 3 er PB ved at kollidere med en anden PB, som bremser, undviger og overhaler indenom via nødspor.                 </td> </tr> </table>	Sit.nr. 30	Alvorlig	PB blinker og skifter fra spør 1 til 3. I 3 er PB ved at kollidere med en anden PB, som bremser, undviger og overhaler indenom via nødspor.	
Sit.nr. 30	Alvorlig				
PB blinker og skifter fra spør 1 til 3. I 3 er PB ved at kollidere med en anden PB, som bremser, undviger og overhaler indenom via nødspor.					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 31</td> <td>Alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">                     VB bremser, blinker kortvarigt og skifter fra spør 1 til 2h over spærrefluden. PB i 2h må bremse kraftigt.                 </td> </tr> </table>	Sit.nr. 31	Alvorlig	VB bremser, blinker kortvarigt og skifter fra spør 1 til 2h over spærrefluden. PB i 2h må bremse kraftigt.	
Sit.nr. 31	Alvorlig				
VB bremser, blinker kortvarigt og skifter fra spør 1 til 2h over spærrefluden. PB i 2h må bremse kraftigt.					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 32</td> <td>Alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">                     PBA skifter fra spør 3 til 2v over spærrefluden. PBA ligger længe til venstre i sin vognbane og er kortvarigt på vej over i 2h, hvilket får bagvedkørende PB i 2h til at ændre sidevætsplacering mod venstre. PBA bremser langt ned i fart til store gene for bagvedkørende i 3, hvorefter han afventer fri bane og fuldfører vognbaneskift.                 </td> </tr> </table>	Sit.nr. 32	Alvorlig	PBA skifter fra spør 3 til 2v over spærrefluden. PBA ligger længe til venstre i sin vognbane og er kortvarigt på vej over i 2h, hvilket får bagvedkørende PB i 2h til at ændre sidevætsplacering mod venstre. PBA bremser langt ned i fart til store gene for bagvedkørende i 3, hvorefter han afventer fri bane og fuldfører vognbaneskift.	
Sit.nr. 32	Alvorlig				
PBA skifter fra spør 3 til 2v over spærrefluden. PBA ligger længe til venstre i sin vognbane og er kortvarigt på vej over i 2h, hvilket får bagvedkørende PB i 2h til at ændre sidevætsplacering mod venstre. PBA bremser langt ned i fart til store gene for bagvedkørende i 3, hvorefter han afventer fri bane og fuldfører vognbaneskift.					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 33</td> <td>Alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">                     PBA skifter fra spør 3 til 2v. PBA blinker kort og skifter til 2h fra 2v. PB i 2v blinker og ændrer sidevætsplacering mod venstre for at overhale, men kan ikke komme helt over i 1 pga. bagvedkørende PB i 1.                 </td> </tr> </table>	Sit.nr. 33	Alvorlig	PBA skifter fra spør 3 til 2v. PBA blinker kort og skifter til 2h fra 2v. PB i 2v blinker og ændrer sidevætsplacering mod venstre for at overhale, men kan ikke komme helt over i 1 pga. bagvedkørende PB i 1.	
Sit.nr. 33	Alvorlig				
PBA skifter fra spør 3 til 2v. PBA blinker kort og skifter til 2h fra 2v. PB i 2v blinker og ændrer sidevætsplacering mod venstre for at overhale, men kan ikke komme helt over i 1 pga. bagvedkørende PB i 1.					
	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>				

	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 34</td> <td>Alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">                     PB bremser, blinker og skifter fra spor 1 til 2h i tæt trafik. Bagvedkørende PB i 2v bremser, og PB i 2h skifter bane til 3.                 </td> </tr> </table>	Sit.nr. 34	Alvorlig	PB bremser, blinker og skifter fra spor 1 til 2h i tæt trafik. Bagvedkørende PB i 2v bremser, og PB i 2h skifter bane til 3.	
Sit.nr. 34	Alvorlig				
PB bremser, blinker og skifter fra spor 1 til 2h i tæt trafik. Bagvedkørende PB i 2v bremser, og PB i 2h skifter bane til 3.					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 35</td> <td>Alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">                     PB blinker og skifter fra spor 2v til 2h. Bagvedkørende PB i 2h må bremse kraftigt.                 </td> </tr> </table>	Sit.nr. 35	Alvorlig	PB blinker og skifter fra spor 2v til 2h. Bagvedkørende PB i 2h må bremse kraftigt.	
Sit.nr. 35	Alvorlig				
PB blinker og skifter fra spor 2v til 2h. Bagvedkørende PB i 2h må bremse kraftigt.					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 36</td> <td>Alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">                     PB skifter fra spor 1 til 2h. Første bagvedkørende PB (A) skifter selv fra 1 til 2h lige før vognbanelinjen og får PB til at bremse ned og udskyde sit skifte fra 2v til 2h til spærrefladen. A tvinger anden PB (B) i 2h til at bremse. Anden bagvedkørende PB (C) i 2v bremser kraftigt og kommer langt ned i fart. Tredje bagvedkørende PB (D) i 2h bremser og undviger ved at skifte vognbane til 3. Fjerde bagvedkørende PB (E) i 2h bremser.                 </td> </tr> </table>	Sit.nr. 36	Alvorlig	PB skifter fra spor 1 til 2h. Første bagvedkørende PB (A) skifter selv fra 1 til 2h lige før vognbanelinjen og får PB til at bremse ned og udskyde sit skifte fra 2v til 2h til spærrefladen. A tvinger anden PB (B) i 2h til at bremse. Anden bagvedkørende PB (C) i 2v bremser kraftigt og kommer langt ned i fart. Tredje bagvedkørende PB (D) i 2h bremser og undviger ved at skifte vognbane til 3. Fjerde bagvedkørende PB (E) i 2h bremser.	
Sit.nr. 36	Alvorlig				
PB skifter fra spor 1 til 2h. Første bagvedkørende PB (A) skifter selv fra 1 til 2h lige før vognbanelinjen og får PB til at bremse ned og udskyde sit skifte fra 2v til 2h til spærrefladen. A tvinger anden PB (B) i 2h til at bremse. Anden bagvedkørende PB (C) i 2v bremser kraftigt og kommer langt ned i fart. Tredje bagvedkørende PB (D) i 2h bremser og undviger ved at skifte vognbane til 3. Fjerde bagvedkørende PB (E) i 2h bremser.					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 37</td> <td>Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">                     PB klemmer sig fra spor 2v tilbage til 2h mellem flere PB'er i 2h. Bagvedkørende PB i 2h bremser lidt. Generelt tæt kørsel.                 </td> </tr> </table>	Sit.nr. 37	Mindre alvorlig	PB klemmer sig fra spor 2v tilbage til 2h mellem flere PB'er i 2h. Bagvedkørende PB i 2h bremser lidt. Generelt tæt kørsel.	
Sit.nr. 37	Mindre alvorlig				
PB klemmer sig fra spor 2v tilbage til 2h mellem flere PB'er i 2h. Bagvedkørende PB i 2h bremser lidt. Generelt tæt kørsel.					

	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 38</td> <td>Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">PB blinker og skifter fra spor 3 til 2v. Bagvedkørende PB i 2v aktiverer bremselys, nedsætter hastighed og ændrer sideværtspacering.</td> </tr> </table>	Sit.nr. 38	Mindre alvorlig	PB blinker og skifter fra spor 3 til 2v. Bagvedkørende PB i 2v aktiverer bremselys, nedsætter hastighed og ændrer sideværtspacering.	
Sit.nr. 38	Mindre alvorlig				
PB blinker og skifter fra spor 3 til 2v. Bagvedkørende PB i 2v aktiverer bremselys, nedsætter hastighed og ændrer sideværtspacering.					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 39</td> <td>Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">PB kører forholdsvis langsomt og skifter fra spor 2v til 2h. Bagvedkørende PB i 2h overhaler indenom i stedet for at bremse.</td> </tr> </table>	Sit.nr. 39	Mindre alvorlig	PB kører forholdsvis langsomt og skifter fra spor 2v til 2h. Bagvedkørende PB i 2h overhaler indenom i stedet for at bremse.	
Sit.nr. 39	Mindre alvorlig				
PB kører forholdsvis langsomt og skifter fra spor 2v til 2h. Bagvedkørende PB i 2h overhaler indenom i stedet for at bremse.					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 40</td> <td>Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">PBA med båd blinker og skifter fra spor 3 til 2v lige ved spærrefladsens start og får PB i 2v til at skifte vognbane til 1.</td> </tr> </table>	Sit.nr. 40	Mindre alvorlig	PBA med båd blinker og skifter fra spor 3 til 2v lige ved spærrefladsens start og får PB i 2v til at skifte vognbane til 1.	
Sit.nr. 40	Mindre alvorlig				
PBA med båd blinker og skifter fra spor 3 til 2v lige ved spærrefladsens start og får PB i 2v til at skifte vognbane til 1.					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 41</td> <td>Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">PB skifter først fra 2v til 2h ved starten af vognbanelinjen, bremser derefter pga. SVT i 2v, blinker og skifter tilbage til 2v over spærrefladsen efter SVT. Bagvedkørende PB i 2h bremser både ved første og andet vognbaneskifte.</td> </tr> </table>	Sit.nr. 41	Mindre alvorlig	PB skifter først fra 2v til 2h ved starten af vognbanelinjen, bremser derefter pga. SVT i 2v, blinker og skifter tilbage til 2v over spærrefladsen efter SVT. Bagvedkørende PB i 2h bremser både ved første og andet vognbaneskifte.	
Sit.nr. 41	Mindre alvorlig				
PB skifter først fra 2v til 2h ved starten af vognbanelinjen, bremser derefter pga. SVT i 2v, blinker og skifter tilbage til 2v over spærrefladsen efter SVT. Bagvedkørende PB i 2h bremser både ved første og andet vognbaneskifte.					
	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>				

	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 42</td> <td>Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">                     PB blinker og skifter fra spor 1 til 2h og er på vej helt over til 3, men svinger tilbage i 2h. Da det ser ud som om PB er på vej over i 3, bremser bagvedkørende PB i 3.                 </td> </tr> </table>	Sit.nr. 42	Mindre alvorlig	PB blinker og skifter fra spor 1 til 2h og er på vej helt over til 3, men svinger tilbage i 2h. Da det ser ud som om PB er på vej over i 3, bremser bagvedkørende PB i 3.	
Sit.nr. 42	Mindre alvorlig				
PB blinker og skifter fra spor 1 til 2h og er på vej helt over til 3, men svinger tilbage i 2h. Da det ser ud som om PB er på vej over i 3, bremser bagvedkørende PB i 3.					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 43</td> <td>Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">                     PB blinker og skifter fra spor 3 til 2v. Bagvedkørende PB i 2v bremser lidt.                 </td> </tr> </table>	Sit.nr. 43	Mindre alvorlig	PB blinker og skifter fra spor 3 til 2v. Bagvedkørende PB i 2v bremser lidt.	
Sit.nr. 43	Mindre alvorlig				
PB blinker og skifter fra spor 3 til 2v. Bagvedkørende PB i 2v bremser lidt.					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 44</td> <td>Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">                     SVT blinker og skifter fra spor 3 til 2v over starten af spærrefladen. Det er ikke muligt at se, om PB i 2h (A) bremser, men A er i hvert fald i lav fart. Tre PB skifter bane fra 2v til 1, den første (B) er ikke langt efter SVT.                 </td> </tr> </table>	Sit.nr. 44	Mindre alvorlig	SVT blinker og skifter fra spor 3 til 2v over starten af spærrefladen. Det er ikke muligt at se, om PB i 2h (A) bremser, men A er i hvert fald i lav fart. Tre PB skifter bane fra 2v til 1, den første (B) er ikke langt efter SVT.	
Sit.nr. 44	Mindre alvorlig				
SVT blinker og skifter fra spor 3 til 2v over starten af spærrefladen. Det er ikke muligt at se, om PB i 2h (A) bremser, men A er i hvert fald i lav fart. Tre PB skifter bane fra 2v til 1, den første (B) er ikke langt efter SVT.					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 45</td> <td>Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">                     SVT forvogn blinker og kører fra spor 3 til 2v over starten af vognbanelinjen. PB i 2h (A) bremser lidt før vognbaneskiftet og ændrer sidevætsplacering til højre ved forbikørsel. Anden bagvedkørende PB i 2h (B) bremser lidt.                 </td> </tr> </table>	Sit.nr. 45	Mindre alvorlig	SVT forvogn blinker og kører fra spor 3 til 2v over starten af vognbanelinjen. PB i 2h (A) bremser lidt før vognbaneskiftet og ændrer sidevætsplacering til højre ved forbikørsel. Anden bagvedkørende PB i 2h (B) bremser lidt.	
Sit.nr. 45	Mindre alvorlig				
SVT forvogn blinker og kører fra spor 3 til 2v over starten af vognbanelinjen. PB i 2h (A) bremser lidt før vognbaneskiftet og ændrer sidevætsplacering til højre ved forbikørsel. Anden bagvedkørende PB i 2h (B) bremser lidt.					

	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 46</td> <td>Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">PBC blinker og skifter fra spor 3 til 2v. Pb i 2h bremser pga. vognbane-skiftene.</td> </tr> </table>	Sit.nr. 46	Mindre alvorlig	PBC blinker og skifter fra spor 3 til 2v. Pb i 2h bremser pga. vognbane-skiftene.	
Sit.nr. 46	Mindre alvorlig				
PBC blinker og skifter fra spor 3 til 2v. Pb i 2h bremser pga. vognbane-skiftene.					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 47</td> <td>Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">PB blinker og kører fra spor 3 til 2v over spærreflade. PB i 2h ændrer sideværtsplacering mod venstre til 2v for at overhale, til trods for at denne efterfølgende kører til højre i forgreningen.</td> </tr> </table>	Sit.nr. 47	Mindre alvorlig	PB blinker og kører fra spor 3 til 2v over spærreflade. PB i 2h ændrer sideværtsplacering mod venstre til 2v for at overhale, til trods for at denne efterfølgende kører til højre i forgreningen.	
Sit.nr. 47	Mindre alvorlig				
PB blinker og kører fra spor 3 til 2v over spærreflade. PB i 2h ændrer sideværtsplacering mod venstre til 2v for at overhale, til trods for at denne efterfølgende kører til højre i forgreningen.					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 48</td> <td>Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">LB skifter fra spor 3 til 2v, samtidig med at PB i 2h er i gang med at overhale LB. Det resulterer i, at PB ændrer sideværtsplacering til venstre til 2v. PB kører efterfølgende tilbage til 2h. LB krydser vognbane-linjerne og starten af spærrefladen.</td> </tr> </table>	Sit.nr. 48	Mindre alvorlig	LB skifter fra spor 3 til 2v, samtidig med at PB i 2h er i gang med at overhale LB. Det resulterer i, at PB ændrer sideværtsplacering til venstre til 2v. PB kører efterfølgende tilbage til 2h. LB krydser vognbane-linjerne og starten af spærrefladen.	
Sit.nr. 48	Mindre alvorlig				
LB skifter fra spor 3 til 2v, samtidig med at PB i 2h er i gang med at overhale LB. Det resulterer i, at PB ændrer sideværtsplacering til venstre til 2v. PB kører efterfølgende tilbage til 2h. LB krydser vognbane-linjerne og starten af spærrefladen.					
	<table border="1"> <tr> <td>Sit.nr. 49</td> <td>Mindre alvorlig</td> </tr> <tr> <td colspan="2">PB blinker og skifter fra spor 2v til 2h tæt ind foran bagvedkørende Pb i 2h, som bremser.</td> </tr> </table>	Sit.nr. 49	Mindre alvorlig	PB blinker og skifter fra spor 2v til 2h tæt ind foran bagvedkørende Pb i 2h, som bremser.	
Sit.nr. 49	Mindre alvorlig				
PB blinker og skifter fra spor 2v til 2h tæt ind foran bagvedkørende Pb i 2h, som bremser.					
	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>				





Sit.nr. 50

Mindre alvorlig

VB skifter fra 2v til 2h. Bagvedkørende PB i 2v bremser, men det virker kontrolleret.