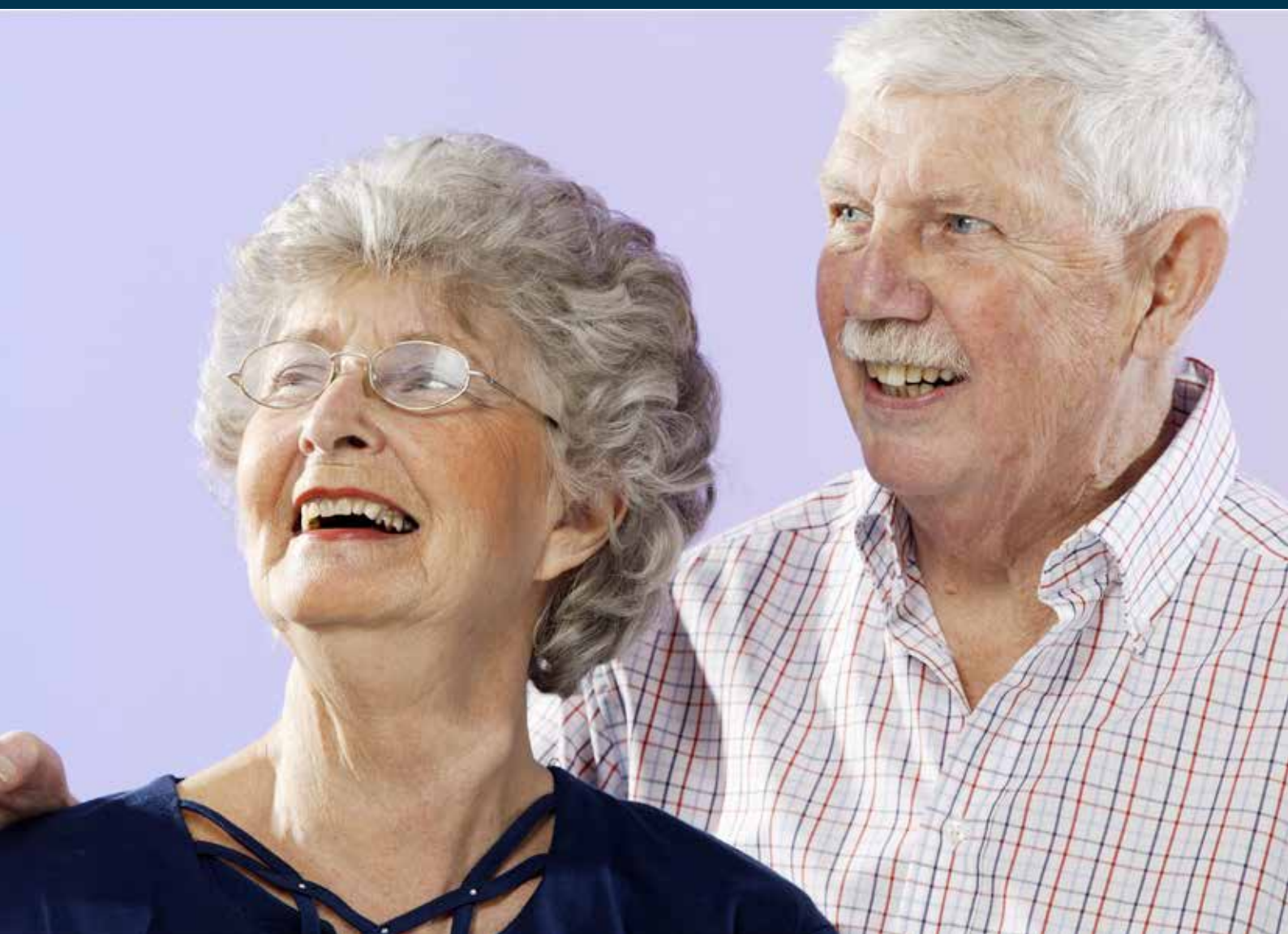


Handledning till utbildning

Äldre i trafiken



Information till handledaren

Introduktion

Idag är ungefär två miljoner av Sveriges befolkning 65 år eller äldre och medellivslängden ökar. Många äldre är friska och aktiva och de flesta, oavsett individuella förutsättningar, vill fortsätta leva som tidigare och kunna röra sig på ett säkert sätt i trafiken. Att kunna ta sig fram till fots, på cykel eller i bil är viktigt för alla åldersgrupper. Trafiken är emellertid inte alltid anpassad till allas behov och förutsättningar, utan ibland kan den bli ett hinder. Äldre är speciellt utsatta som oskyddade trafikanter och i komplicerade situationer i bil. Cirka 40 äldre bilister, 10-15 äldre cyklister och 20-25 äldre gående omkommer årligen i trafiken. Trots att de äldre i hög grad kör nyktra, använder bilbälte och håller laglig hastighet så drabbas de värst av alla trafikanter om de blir inblandade i trafikolyckor. De främsta anledningarna till det är den äldre kroppens ökade skörhet och att trafiksystemet inte anpassats efter just denna målgrupp i tillräckligt stor utsträckning.

NTF (Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande) har deltagit i Sveriges trafiksäkerhetsarbete sedan föreningen bildades 1934. NTF är en fri, självständig och idéburen organisation som arbetar för allas rätt till en säker trafik.

NTF har tillsammans med PRO, SKPF Pensionärerna och SPF Seniorerna tagit fram foldern Äldre i trafiken för att beskriva vad som är viktigt att tänka på i trafiken när man blir äldre. Som komplement till foldern har denna handledning tagits fram, som syftar till att ge dig som trafikombud ökad kunskap om trafik och trafiksäkerhet för äldre trafikanter. Kunskapen är tänkt att användas när du lyfter aktuella trafiksäkerhetsområden på medlemsmöten, men kan även användas vid utbildning och fortbildning av äldre trafikanter i studiecirkelform.

Materialet är upplagt utifrån nio avsnitt. Några punkter inom varje område har rödmarkerats, det är de punkterna som vi vill belysa speciellt. Väljer man att ha en hel studiecirkel kan man diskutera några områden per gång och komplettera med studiebesök och andra aktiviteter. Man kan också lyfta ut enskilda områden vid ett medlemsmöte utifrån intresse eller årstid (se sista uppslaget).

Handledningen syftar till att ge underlag för resone- mang och diskussion. De olika områdena avslutas med förslag på frågor att diskutera. Gruppens intresse och önskemål styr vilka frågor ni väljer att fokusera på. Det ges också förslag på aktiviteter som kan genomföras inom varje avsnitt. Avslutningsvis finns förslag på länkar till sidor med kompletterande information och till filmer som kan ge inspiration och information.



1. Cykeln som motion och fordon



Cykeln är ett hälsosamt och miljövänligt transportmedel. Det är ett bra alternativ till bilen och att cykla är ett sätt att få motion samtidigt som du förflyttar dig. Som cyklist är du din egen motor, vilket bidrar till god hälsa och det är lätt att ta sig fram både korta och längre sträckor. **Musklerna och skelettet stärks och konditionen blir bättre.**

Kroppen fungerar precis som en motor som behöver smörjas och användas för att fungera bra. Cykling sliter inte på lederna och det ger balansträning som minskar risken för fallolyckor. Att cykla är även praktiskt i tätorter där du ofta kommer fram både fortare och lättare med cykel än med bil. Dessutom är cykeln lätt att parkera och du kommer nära ditt mål.

Cykeln är ett fordon och omfattas av Trafiklagstiftningen. Som cyklist är du därför skyldig att känna till och följa de trafikregler som finns. Samtidigt är du en oskyddad trafikant och det gäller att vara uppmärksam när du cyklar i trafiken. Korsningar är riskfyllda platser speciellt för oskyddade trafikanter. Därför är det viktigt att få ögonkontakt med övriga förare och att visa hur

du tänker köra i en korsning. Se till att samspela i trafiken och låt inte rätt gå före vett.

Enligt trafikförordningen ska cyklister använda **cykelbana i första hand** och är det en gemensam gång- och cykelbana ska du som cyklist hålla till höger och se upp för de gående och ge dem tillräckligt med utrymme. Använd gärna din ringklocka för att göra gående uppmärksamma på att du kommer. Saknas det cykelbana när du cyklar i stad eller tätort, så ska du **hålla dig så långt till höger på vägbanan** som möjligt.

Visste du att man kan bli belagd med böter om man cyklar på gångbana eller trottoar? Det kan kosta dig 500 kronor. Lika mycket kostar det om din cykel saknar ringklocka.

Diskussionsfrågor

- Fördelar respektive nackdelar med att cykla?
- Vad kan du själv göra för att riskerna ska bli färre? Diskutera upplevelsen av att vara en oskyddad trafikant och samtidigt räknas som ett fordon som måste följa trafikregler på samma sätt som skyddade trafikanter.
- Betydelsen av ögonkontakt och samspel med andra trafikanter. Varför är det viktigt?
- Hur vet du att bilisten har sett dig när du är ute och cyklar?

Förslag på aktivitet

Gör en gemensam cykeltur. Många kommuner har en cykelkarta på sin hemsida. Ladda ner den och välj ut några sträckor att cykla tillsammans med deltagarna. Ett alternativ är att inventera cykelvägen; hur är det skyltat, är det många bilvägar som måste korsas, hur ser säkerheten ut, delas cykelvägen med gående? Gå först igenom trafikregler och tips för säker cykling innan ni ger er ut i trafiken.



2. Säkrare cykelturer



Varje år skadas mer än 2000 cyklister så allvarligt att de får någon form av invaliditet. Nästan hälften av de cyklister som omkommer i trafiken är över 65 år. En väsentlig del av de riktigt svåra skadorna bland cyklister inträffar vid singelolyckor. Gupp och hål i vägbanan ställer till problem. Likaså kan rullgrus som inte tagits bort efter vintern orsaka problem. **Huvudskadorna är bland de allvarligaste skadorna**, huvudskador som kan leda till personlighetsförändringar, minnesförlust, talsvårigheter eller förlamning.

Regeringen gör nu ett omtag av Nollvisionen och om målet om max 220 dödade i trafiken år 2020 ska kunna uppnås måste även oskyddade trafikanter, dit cyklisterna räknas, vidta åtgärder. Cirka hälften av cyklisterna som omkommer skulle överlevt om de haft hjälm. Huvudet är det ömtåligaste vi har och även en mindre stöt kan skada hjärnan. Skrubbsår och benbrott läker oftast – en hjärnskada har du i värsta fall för alltid.

Att använda cykelhjälm är ett sätt att lindra konsekvenserna av en cykelolycka och det är ett billigt och enkelt sätt att göra cykelturen säkrare. Även om du inte som yngre har vant dig vid att ha hjälm, så var rädd om dig och börja använd hjälm nu. Då blir du också en förebild för den yngre generationen. Det är viktigt att se till att hjälmen täcker panna, hjässa och bakhuvud för bäst skydd. Panna och tinning är mest utsatta vid en olycka. Hjälmen ska därför sitta rakt på huvudet så att den skyddar ansiktet, tinningarna och nacken. Spänn hakbandet så att du får plats med två fingrar emellan.



Det finns olika typer av cyklar som ökar möjligheterna för dig att cykla säkert även när du blivit äldre. Cykeln på bilden på sidan 4 i foldern saknar fotbroms. I många fall kan det vara säkrare att ha en cykel med dubbla bromssystem.

När balansen och/eller styrkan i benen blir sämre finns det ändå cyklar och andra liknande fordon som kan underlätta för en fortsatt god rörlighet och tillgänglighet. Det finns cyklar med lägre ram som är lättare att kliva av och på och det finns trehjulingar som är stabila för den som tycker att det är svårt att hålla balansen. Det finns även cyklar med elmotor som underlättar cyklingen och det finns sparkcyklar med stora hjul för den som inte har lika lätt att cykla på en vanlig cykel.

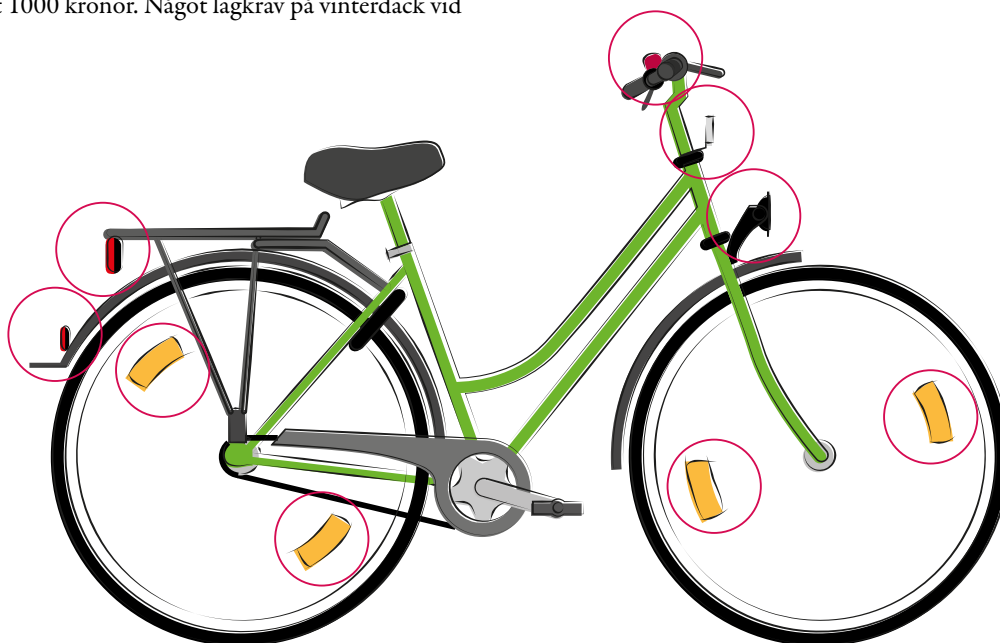
En rätt utrustad cykel ska enligt lag ha **bromsar som fungerar och en ringklocka**. Om du cyklar i mörker, vilket betyder från skymning till gryning, så är det lag på vit reflex och lampa med vitt sken fram, röd reflex och lampa med rött sken bak samt orange eller vita reflexer på hjulen. Ljusen ska kunna ses på ett avstånd av 300 meter. En säker cykel har också kedjeskydd som minskar risken att du fastnar i kedjan när du cyklar. De svåraste skadorna som drabbar cyklister inträffar vid kollision med en bil. Därför är det viktigt att synas i trafiken med både **cykellysen och reflexer**. Även om du cyklar i stan är det viktigt med bra belysning i skymning och mörker, eftersom bilister har svårt att se dig. Förutom att göra så att bilar upptäcker dig, underlättar bra belysning samspelet med andra cyklister och med gående, och kan ibland även behövas för att belysa vägbanan.

När du köper ny cykel bör du kontrollera med försäljaren att reflexerna är godkända och rätt placerade. Köp också cykelbe-



lysning bak och fram om det inte redan ingår. Om reflexer eller ljus saknas eller om du inte använder din belysning, kan det kosta dig 500 kronor. Har du varken belysning eller reflexer är bötesbeloppet 1000 kronor. Något lagkrav på vinterdäck vid

vinterväglag finns inte för cyklar. Dubbade däck kan dock göra vintercyklingen säkrare. Cykelturen går lättare med dubbdäck på både hårt packad som lös snö, samt även på is.



Diskussionsfrågor

- Använder du cykelhjälm? Inget lagkrav finns för hjälm; diskutera argument för och emot att använda hjälm trots att lagen inte tvingar oss till det? Jämför med att använda bälte i bilen; när lagkravet kom tog det inte lång tid för oss att vänja oss vid att använda bälte och nu är det helt naturligt för de flesta.
- Varför avstår många från att använda hjälm?
- Vad bör du tänka på när du provar ut en cykelhjälm?
- Vad kan du göra för att kunna cykla så länge som möjligt?
- Vilken typ av cykel upplever du som säkrast och bekvämast?
- Cykeln är ett tyst fordon. Hur vet du att en gående uppmärksammat att du kommer?

Förslag på aktivitet

Ta med en cykelhjälm till utbildningstillfället. Kontrollera att den är CE-märkt. Helst ska det stå CE EN 1078 i den, då vet du att den är godkänd. Prova hjälmen och visa hur den ska sitta på huvudet. Använd gärna en hjälm som går att justera utifrån huvudstorlek, det finns många olika varianter i handeln. Många hjälmar sitter fel och inte på rätt sätt, många sitter också för löst vilket kan göra att de trillar av eller förskjuts när man ramlar. Det ska inte gå att skjuta den bakåt så att pannan blir oskyddad och det ska vara lätt att ställa in hakbandet.

Läs rapporten om cykelhjälsanvändning och diskutera de olika respondenternas svar kring varför de väljer respektive inte väljer att använda cykelhjälm. Vad anser deltagarna om de olika argumenten? <http://ntf.se/nyheter/2016/20162-cykelhjalml/>

Om det finns möjlighet, ta med en cykel som har ringklocka, lampor och reflexer enligt lagkrav. Alternativt kan en cykel som inte uppfyller lagkraven användas, för att deltagarna ska se vad som fattas. Ge deltagarna i uppdrag att se över sin egen cykel till nästa gång. Vad fattas på den egna cykeln, uppfyller den lagkraven?



3. Hjälpmedel för en säker promenad



Det är bra att gå, då det bidrar till god hälsa. Det är dessutom ett miljövänligt transportsätt. Att kunna promenera året runt är för många viktigt för välbefinnandet. Som gående är du dock en oskyddad trafikant och för att öka tryggheten på promenaden kan du använda dig av olika hjälpmedel.

Gästavar kan bidra till bättre balans och promenaden blir då en kombination av styrka och kondition. Stavarna ger också extra trygghet när det är halt ute. **Rullator** och **promenadkäppar** hjälper också den som har svårt att gå och behöver hjälp med balansen. Hur vägbanan är byggd och utformad påverkar också säkerheten. Nivåskillnader på vägbanan kan exempelvis orsaka problem med fallolyckor. Många kommuner har en telefonsvarare dit man kan anmäla hinder och problem i trafiken, även för gångtrafikanter. Ta för vana att anmäla de hinder du ser!

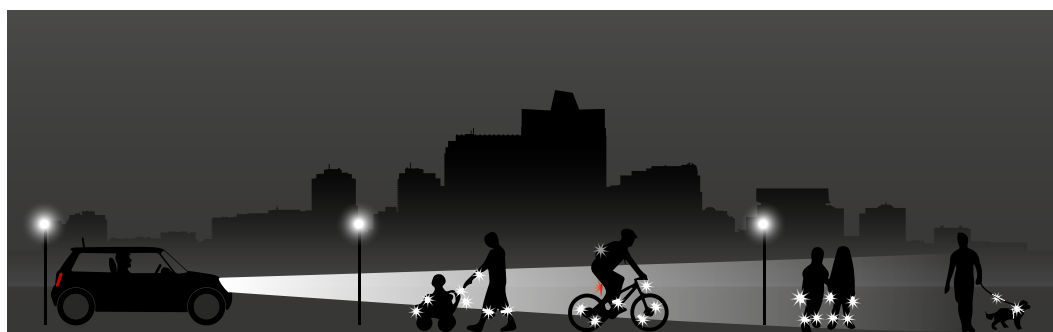
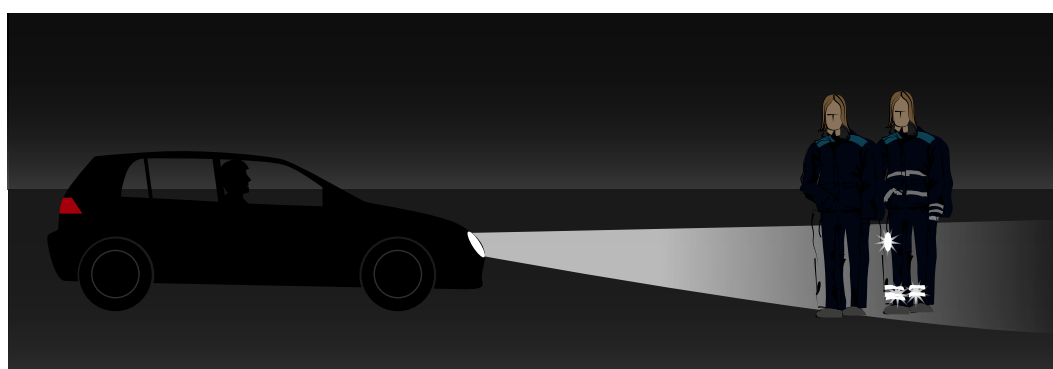
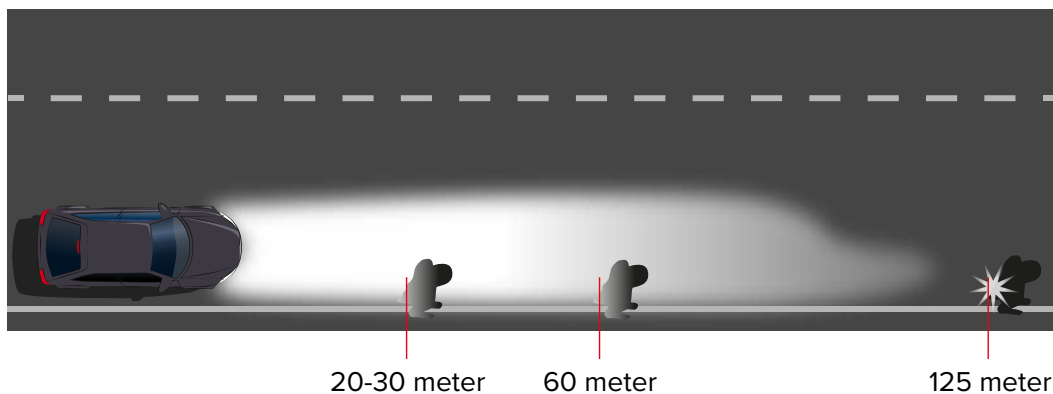
Nästan hälften av alla trafikolyckor med gående inträffar när det är mörkt. Risken att bli påkörd och dödad av en bil är mycket större i mörker än i dagsljus. Se därför till att alltid bära **reflexer** och ha **dem lågt hängande** så att de hamnar i strålkastarljuset. De ska också synas från alla håll. Då syns du bättre och risken att råka ut

för en olycka minskar. **Har du bara en reflex ska den sitta på höger sida** av kroppen, eftersom du som gående befinner dig på vänster sida av vägen. Du kan också komplettera med en högt sittande reflex som är synlig för förare av större fordon, som till exempel lastbilar. Men reflexer hör inte bara hemma på mörka landsvägar. De flesta olyckor med gående sker i tätbebyggda områden med gatubelysning, där man tror att man syns. **I stadstrafik är det ännu viktigare att bära reflex.** Neonskyltar och gatlyktor lyser upp, men stjälar bilförarens uppmärksamhet och kan också blända den som kör bil. Så glöm inte att använda reflexer även i staden.

Om du har en bra reflex ser en bilförare dig på ungefär 125 meters håll i bilens halvljus. Utan reflex ser bilföraren dig först på ca 30 meters avstånd. Chansen att föraren får stopp på bilen på det korta avståndet är ganska liten, speciellt om hastigheten är hög.

Diskussionsfrågor

- Vad finns det för fördelar med att promenera?
- Vad kan det finnas för hinder att ge sig ut på en promenad? Sämre hörsel och syn, hur påverkar det tryggheten och säkerheten på promenaden?
- Obevakade övergångsställen utan trafikljus – hur betar man sig som gående där?
- I stan finns det lampor som lyser upp överallt, varför behöver man ha reflexer där?
- Hur ofta byter du ut dina reflexer?
- Vad kan hända om man inte bär reflex när det är mörkt? Vad kan man råka ut för, vilka risker finns?
- Reflexväst som komplement?



Reflexen behövs även där det finns gatlyktor. Du ser andra, men den som sitter i bilen ser inte dig. Reflexen ska sitta lågt.

Förslag på aktivitet

Testa reflexer. Gå in i ett mörkt rum och ta med en ficklampa. Låt några deltagare ha reflexer hängande på sig och lys på dem med ficklampan. Se hur reflexerna reflekterar ljuset från ficklampan. Prova även med reflexväst. Be deltagarna röra på sig; ju fler reflexer man har på sig och desto mer de är i rörelse, desto bättre syns man. Jämför med hur du syns i enbart ficklampans sken. Detta kan även göras utomhus vid mörker.

Använd både nya och gamla reflexer och jämför skillnaden. Äldre, repiga reflexer reflekterar sämre.

Ta en promenad i närområdet, ta med gästavar och se hur de kan göra din promenad lättare och säkrare. Passa samtidigt på att titta hur gångstråken är utformade och om det är lätt att ta sig fram. Är det till exempel höga trottoarkanter? Andra faktorer som påverkar promenaden på ett positivt respektive negativt sätt?



4. Att undvika fallolyckor



Det finns faktorer som påverkar upplevelsen av promenaden. Det kan vara svårt att lyfta fötterna, upptäcka ojämnheter och att parera felsteg. Balans och syn kan också bli sämre med åren. Halkrisk för gående är en allvarlig, men ofta förbisedd fara.

Fall- och halkolyckor registreras inte som trafikolyckor, vilket innebär att de inte förekommer i den officiella statistiken, och därför inte får så stor uppmärksamhet. Bland de skador som gående råkar ut för sker ungefär en tredjedel i en singelolycka, oftast vid just en halkolycka.

Problemet med fallolyckor ökar med stigande ålder. Det är många fler som skadar sig till fots, än i exempelvis bilen. **Dåligt underlag och halt väglag bidrar till de flesta fallolyckor.** På grund av att skellet blir skörare med åren, så kan en fallolycka innebära en lång rehabilitering och nedsatt funktionsförmåga, i värsta fall för resten av livet.

De som ansvarar för gång- och cykelbanor och trottoarer ska se till att ytorna regelbundet hålls snö- och halkfria. **Halkskydd** är en bra investering för att undvika onödiga vurpor och kan hjälpa till att minska risken att falla. Det finns många typer av halkskydd, avsedda för olika typer av underlag. Vid halt

underlag vintertid, är det säkrast att ha någon typ av dubbar under hela fotsulan, det vill säga under både hälen och under framfoten. Detta så kallade helfotsskydd ger den bästa säkerheten på snö och is. Det kan däremot ge ökad halkrisk på hårda underlag som exempelvis stenplattor. Då kan ett halkskydd med korta dubbar istället ge dig bättre balans och vara lättare att gå med. Längre dubbar ger bättre grepp i snö och mjukare is. Det finns också dynamiska halkskydd vars broddar trycks in i skyddet när du till exempel går på hårt underlag inomhus, men som viker sig utåt när du är på väg att halka.

Klarar inte helfotsskyddet flera typer av underlag, så kan ett delvis skydd vara bättre. Det är när du sätter i hälen som det är störst risk att halka, varför ett hälskydd då är att föredra. Dessa finns både som lösa skydd och att monteras av skomakaren direkt på skorna. Ett framfotsskydd är oftast nättare än ett hälskydd och är bättre än att inte använda något halkskydd alls.



Dåligt vägunderhåll är oftast en av anledningarna till fallolyckor.



Ett annat alternativ är att ha **specialskor med dubb**. Det finns skor med dubbar som sitter på hela tiden och skor där dubbarna fälls ut vid behov. Dubbskor finns i välsorterade sko- och sportbutiker.

Dessutom får du inte glömma bort att se över **skornas sula** – skosulan är fotgängarens vinterdäck. Det är viktigt med ett bra mönster och att det är gummiblandning i sulan. Helst ska den vara i ett mjukt material och ha ett kraftigt räfflat mönster. Räfflorna bör vara mellan 5-8 mm och skons klack bör vara låg och bred. Då ökar chansen att du får ett bättre grepp.

Det finns även **halkskydd som pigg eller krona för kryckor och käppar**. Kontrollera att piggen är vass och byt ut den vid behov. Kryckkäpp med pigg finns med reglage på handtaget så att piggen kan fällas ut och in, vilket är en fördel vid promenad på olika typer av underlag. Använder du en krona är det viktigt att kontrollera den ofta och rensa den vid behov, då den ofta fylls med snö vilket ger sämre fäste.

Diskussionsfrågor

- Varför drabbas kvinnor hårdare vid en fallolycka än vad män gör?
- Vad kan du själv göra för att minska risken för en fallolycka?
- Vad kan du göra när det är olika underlag ute, både snö och modd och barmark med isfläckar?
- Vilka faktorer måste du tänka på när du köper halkskydd?
- Är det bekvämt att ta av och på halkskyddet, får det plats i fickan om du behöver ta av det, kan det sitta kvar när du går in i en butik eller när du kör bil?
- Vilken betydelse har skorna och skosulorna?
- Halkskydd kan inte helt kompensera för dålig balans och yrsel. Muskler och balans är en färskvvara som måste tränas regelbundet. Hur kan du träna dig till en bra balans?

Förslag på aktivitet

Testa halkskydd. Be de deltagare som har egna halkskydd att ta med sig eller låna ihop och prova. Ta en promenad tillsammans i halkan och upplev hur halkskydden fungerar och hur de hjälper till för att öka säkerheten. Gör en sammanfattning och bedömning och jämför olika typer av halkskydd med varandra. Vilka fungerar bäst på vilken typ av underlag och vilka känns bäst och bekvämast att använda?

Länkar till kapitel 4 se sidan 20



5. Fortsätta att köra bil



Bilen är en viktig del i många livsstil. Den behövs för att möjliggöra en aktiv vardag och för att kunna fungera i samhället. **Hög ålder är inget hinder för att köra bil**, även om det naturliga åldrandet innebär att rörligheten minskar och att syn, hörsel och reaktionsförmåga försämras.

Statistik och undersökningar visar ändå att de flesta äldre förare kör säkert. Fysiska svagheter kompenseras genom anpassad hastighet och tryggare marginaler. Äldre följer lagar och regler och undviker ofta mörker, halka och rusningstrafik. Omdöme och erfarenhet att upptäcka kritiska situationer samt möjligheten att planera körningen för att slippa besvärliga förhållanden, bidrar till att äldre ofta är bra bilförare.

Men vad kan du behöva tänka på för att kunna fortsätta köra bil så länge som möjligt? Använd glasögon för att se bättre. Se till att hålla glasögonen, vindruta och strålkastare rena. Det är också viktigt att röra på huvud och ögon, då synfältet blir smalare när man blir äldre. Och glöm inte att **bältet är det viktigaste skyddet i bilen**. Det ska sitta nära halsen och över höfterna. Har du en tjock jacka, knäpp upp den så att bältet





kommer intill kroppen. Sträck bältet när du knäppt fast det och se till att det inte är vridet. En krockkudde skadar mer än den skyddar om den inte kombineras med bälte. Det är viktigt att även passagerare i baksätet är bältade, för att skydda sig själv och den som sitter framför.

Komfort och ergonomi är viktigt och bilen ska vara lätt att manövrera. Automatlåda underlättar körningen. En hög bil med lågt insteg gör att det blir lättare att kliva in i bilen. Det finns även bilar med vridbara och höjbara stolar och intelligenta farthållare som anpassar farten till trafikförhållandena.

Whiplash- eller pisksnärtskador inträffar ofta vid påkörning bakifrån, men förekommer även vid andra typer av olyckor. När huvudet kastas häftigt framåt och sedan bakåt kan skador i nacken uppstå. För att minska risken för nackskador ska du **sitta så nära ryggstödet och huvudstödet som möjligt**. Res därför upp ryggstödet och ställ in huvudstödet så att hela huvudet får stöd. Huvudstödet ska helst nå upp till hjässan. Håll avstånd till bilen framför dig och använd backspeglarna innan du bromsar, så minskar du risken att bli påkörd bakifrån.

Halt väglag och vattenplaning kan vara obehagligt. Har du fått

sladd gäller det att så snabbt som möjligt återfå väggreppet och häva sladden. Enklaste sättet är att frikoppla och styra med små rörelser i den riktning du vill att bilen ska gå. När bilen återfått rätt riktning och farten minskat tillräckligt, så släpper du försiktigt upp kopplingen och möter med gasen så att hastigheten inte förändras. **Viktigt är att anpassa hastigheten efter väglaget** och att köra försiktigt när det är risk för halka.

Vattenplaning uppkommer när däcken inte hinner pressa bort vattnet på vägbanan. Hjulen flyter då som vattenskidor och både styr- och bromsförmågan förloras. Om du råkar ut för vattenplaning, släpp gasen och bromsen och undvik häftiga ratt Rörelser. Det är viktigt att hjulen står rakt framåt när de får väggrepp igen, annars kommer bilen att göra en häftig sväng.

För de allra flesta är det många år sedan man körde upp och de som tog körkort före 70-talet har i många fall aldrig provat på att köra på en halkbana. Ett tips kan vara att ta en körlektion för att friska upp de viktigaste kunskaperna kring körning, vägmärken och trafikregler. Boka även en tid för halkkörning på en halkbana. Att få prova olika underlag ger en förståelse för hastighetens betydelse vid halka och ger ökad säkerhet vid körning på halt underlag.

Diskussionsfrågor

- Hur upplever du själv trafiken?
- Vad underlättar för dig i trafiken?
- Hur kompenserar du en eventuellt sämre syn och hörsel?
- Diskutera körning vintertid, hur anpassar du körningen då?
- Hur anpassar du körningen när det regnar och det är mycket vatten på vägbanan?
- Vad kan du göra för att hålla dina körkunskaper uppdaterade?

Förslag på aktivitet

Boka in en teorilektion och en körlektion på en trafikskola tillsammans med deltagarna. Eller boka en timme tillsammans på en halkbana. Det är en viktig investering och ökar känslan av säkerhet i situationer som kan upplevas som osäkra eller otrygga.

Länkar till kapitel 5 se sidan 20



6. Distraction och risker



Trafikintensiteten har ökat och det ställs höga krav på dagens bilförare. **Hastigheten** är ett problem och en stor riskfaktor för alla trafikanter. Den är orsak till många olyckor i trafiken och som äldre är du skörare och olyckor kan därför få större konsekvenser.

Håll alltid ett bra avstånd till framförvarande fordon och använd dig av 3-sekundersregeln; när fordonet framför passerar en viss punkt, till exempel ett träd, börjar du sakta räkna: "Ettusenett, ettusentvå, ettusentre." Passerar du själv samma punkt innan du räknat till tre, så ligger du för nära.

Att hålla ett bra avstånd ger dig inte bara större marginaler om föraren framför bromsar. Du sparar även bensin genom att du kan köra mjukare.

När du blir äldre kan det vara svårare att fatta snabba beslut i krävande situationer, speciellt vid höga hastigheter. Det blir svårt att hinna med, helt enkelt. Genom att undvika rusningstrafik, vägar med höga hastigheter och tider då trafiken är tät, så minskar du dessa risker. Det är också viktigt att anpassa körningen till förhållanden och miljöer som du är van vid, det ökar tryggheten och minskar riskerna. Försämrad syn och hörsel kan också vara en risk i trafiken. En försämrad syn

ökar behovet av ljus, så välj därför i möjligaste mån att köra i dagsljus.

För att köra säkert krävs att du alltid är uppmärksam och har fokus på trafiken. Reaktions tiden blir längre om du som förare samtidigt utsätts för annan form av distraction, till exempel använder mobiltelefon. Sedan 2013 finns det en paragraf i trafikförordningen kring användandet av mobiltelefon vid bilkörning. **Det är förbjudet att använda utrustning som påverkar körningen på ett trafikfarligt sätt** och enligt lagen får du inte använda mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning på ett sätt som gör dig ouppmärksam och farlig när du kör bil. Du har ansvar för vad du gör med din mobil när du kör och märker du att det tar fokus från körningen är det olämpligt och du bör sluta. Om du måste använda mobiltelefonen, så låt medpassagerare slå numret eller helst ringa samtalet åt dig. Du kan också med fördel ta en paus, stanna och ringa samtalet. Ett annat alternativ är att använda röststyrning för att ringa upp.



Det är viktigt att tänka på avstånd till framförvarande fordon och uppmärksamhet vid hinder.



Att anpassa farten på vägar där risk för vilt är stort är viktigt.



Sverige är ett av få länder i Europa som fortfarande tillåter förare av fordon att prata i en handhållen mobiltelefon eller att knappa på den samtidigt som fordonet framförs. I många länder är det krav på handsfree för att få använda mobiltelefonen bakom ratten. Transportstyrelsen har gjort en undersökning kring handhållen mobiltelefon och forskning pekar på att mobilpratet i sig inte utgör en säkerhetsrisk, utan det är hållandet i och knappandet på en mobiltelefon eller annan elektrisk utrustning som är farlig. Därför föreslår Transportstyrelsen i ett förslag till regeringen att handhållen mobiltelefon i bil ska bli förbjuden även i Sverige. Ändringen är tänkt att gälla även annan kommunikationsutrustning.

När du kör genom viltrika områden, är det viktigt att inte bara titta på vägen utan också mot omgivningarna. När det är mörkt är det oftast bara de reflekterande ögonen på djuren som syns. **Var uppmärksam där viltstängsel börjar och slutar.** Ser du ett djur, kom ihåg att det kanske inte är ensamt. Om en olycka händer, sätt ut varningstrianglar och ring 112 och berätta vad som hänt. Har människor blivit skadade, ta hand om dem. Flytta även djuret från vägen om det går. Kan du inte stanna kvar tills polisen kommer så markera platsen på ett tydligt sätt. Har djuret

försvunnit kan du markera var det lämnade vägen, så att det är lättare för jägare och spårhund att följa efter. Påkört vilt tillhör markägaren, staten eller jakträttsinnehavaren.

Bilens däck kan också utgöra en riskfaktor i trafiken. Se till att alltid ha rätt mönsterdjup på dina däck. Från 1 april är det tillåtet med sommardäck, 15 april är sista dagen för dubbdäck.

Från 1 oktober är det tillåtet med dubbdäck igen, och 1 dec måste man vid vinterväglag ha vinterdäck, med eller utan dubb.

Kom ihåg att alltid ha de bästa däcken bak.



Diskussionsfrågor

- Hur hanterar du själv höga hastigheter?
- Hur kompenserar du en försämring av syn och hörsel?
- Dåligt väglag – hur hanterar du det?
- Vad mer kan du göra för att minska riskerna? Diskutera trötthet och uppmärksamhet som en distraktion i trafiken. Hur ofta tar du pauser när du kör långt?
- Hur påverkar det din bilkörning om du är trött? Hur påverkar det din bilkörning att köra i mörker? Kör du på annorlunda sätt på större vägar där det finns viltstängsel, mot mindre vägar där viltstängsel saknas?
- Ställ dig frågan – är det viktigt att ringa eller svara eller kan samtalet vänta tills du är framme? Kan det vara en fördel att installera teknik i din bil som gör att du inte behöver ta uppmärksamhet på vägen?
- Vad gör du om du behöver ringa ett samtal när du sitter i bilen?
- Diskutera Transportstyrelsens förslag om att förbjuda handhållen mobil i bilen. Vad finns det för fördelar respektive nackdelar?

Förslag på aktivitet

Gör värderingsövningar/ta ställning till olika påståenden som exempelvis: det är okej att köra för fort om man inte gör det när det är mycket bilar ute; det är okej att köra för fort om man inte gör det så ofta; det är okej att ringa i mobiltelefonen så länge jag inte håller den i handen etc.

Uppmana alla att göra en extra synundersökning, kanske kan ni gå tillsammans?



7. Medicin och alkohol

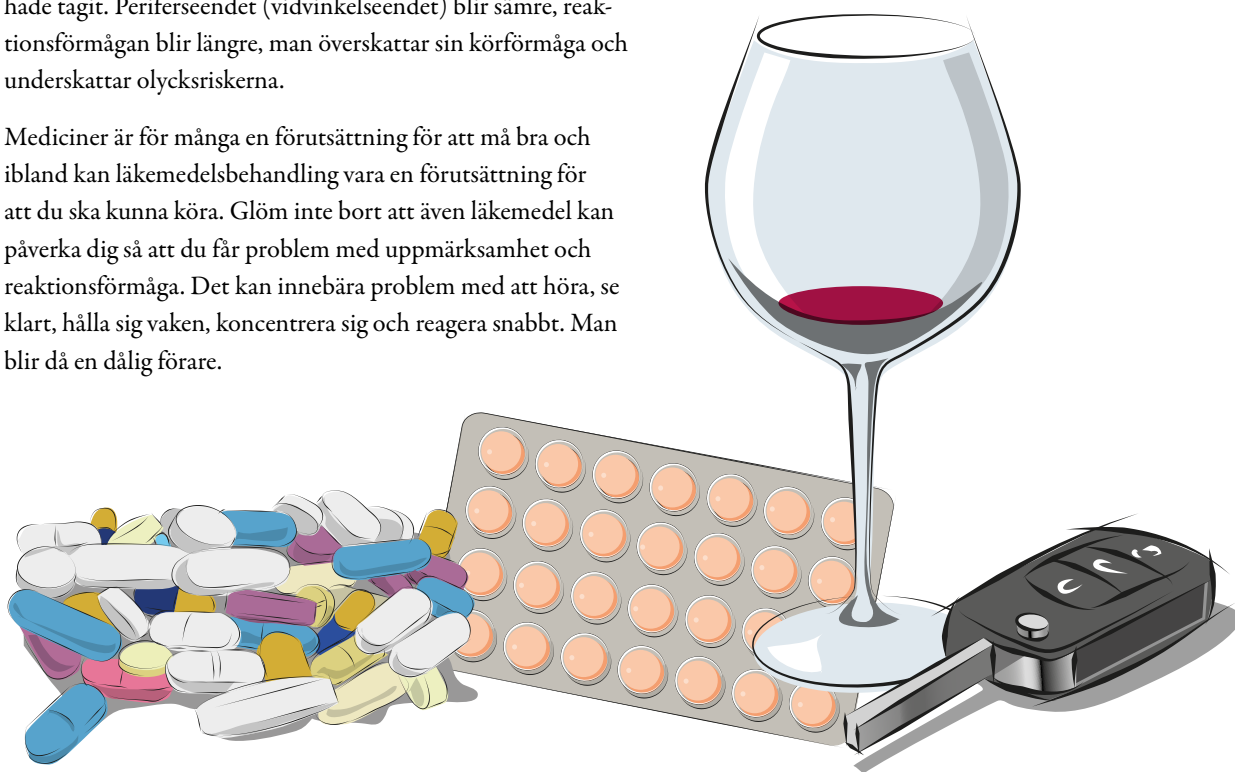


Både medicin och alkohol påverkar körförmågan. De flesta vet att alkohol och bilkörning är en dålig kombination. Trots detta är alkohol orsaken till många trafikolyckor.

Alkohol sätter ned omdömet, minskar självkritiken och förmågan att göra realistiska bedömningar. Alkohol har också direkta effekter på prestationsförmågan: du får sämre syn, sämre reaktionsförmåga, sämre koordination och sämre uppmärksamhet. Några få glas alkohol påverkar körförmågan avsevärt. Avstå alltid från alkohol om du ska köra bil eller låt bilen stå om du har druckit alkohol. Detta är minst lika viktigt att ha i åtanke dagen efter du druckit alkohol. Tänk på att alkoholens effekter sitter kvar länge i kroppen och påverkar din bilkörning. Omdömet försämras vilket gör att vi tar beslut som vi kanske annars inte hade tagit. Periferseendet (vidvinkelseendet) blir sämre, reaktionsförmågan blir längre, man överskattar sin körförmåga och underskattar olycksriskerna.

Mediciner är för många en förutsättning för att må bra och ibland kan läkemedelsbehandling vara en förutsättning för att du ska kunna köra. Glöm inte bort att även läkemedel kan påverka dig så att du får problem med uppmärksamhet och reaktionsförmåga. Det kan innebära problem med att höra, se klart, hålla sig vaken, koncentrera sig och reagera snabbt. Man blir då en dålig förare.

Fram till 2005 fanns det en röd varningstriangel på läkemedelsförpackningarna till de läkemedel som är riskabla att ta om man ska köra bil. Denna triangel är nu borttagen. Som förare är du själv ansvarig att ta reda på hur ditt läkemedel påverkar körförmågan. Läkare och Apoteket har också ansvar att informera om riskerna. Fråga därför alltid din läkare och läs noga på bipacksedeln som finns i läkemedelsförpackningen. Tänk på att du kan dömas för rattfylleri om du är påverkad av läkemedel och blir inblandad i en trafikolycka eller uppmärksammas i en poliskontroll.





Diskussionsfrågor

- Diskutera hur alkohol påverkar bilkörningen. Vad händer med kroppen och hur påverkar det körförmågan?
- Har du själv åkt med någon som varit påverkad? Hur vanligt är det, tror du, att människor i din omgivning kör påverkade? Är du som åker med också ansvarig om du åker med någon som kör berusad?
- Vad är det för risker med att köra bil dagen efter du har druckit alkohol?
- Vad kan du göra för att stoppa någon att köra påverkad? Har du stoppat någon från att sätta sig bakom ratten påverkad?
- Varför tror du att vissa väljer att köra med alkohol i kroppen och vissa inte?
- Är det okej att köra bil efter att man druckit två glas vin om man är en väldigt duktig förare?

Förslag på aktivitet

Gör värderingsövningar/ta ställning till olika påståenden som exempelvis:

Du är ute på promenad i stan och ser en berusad man som är på väg att sätta sig på förarplatsen i en bil; hur reagerar du?

En bekant kommer och hämtar dig med sin bil för att ni ska åka iväg på ett möte tillsammans och du känner att din vän luktar alkohol; vad gör du?

Du har varit på fest där det serverats vin till maten och konjak till kaffet. När du är på väg att bryta upp för att ta bussen hem erbjuder sig en annan av gästerna att köra dig hem. Du vet att personen druckit under middagen, men du vet inte hur mycket; vad gör du?

Du är ute och campar med goda vänner på en campingplats på midsommarafton. Det blir en sen kväll med öl och nubbe. På midsommardagen vaknar du tidigt med huvudvärk och av att vännerna håller på att packa ihop för att ge sig av hemåt innan den värsta trafiken drar igång. Vad säger du till dina vänner då?

Den nya medicinen mot din ledvärk gör att du mår mycket bättre. Ofta känner du dock att du blir lite ofokuserad och har svårt att koncentrera dig på vissa uppgifter när du tagit dina tabletter. Vad gör du då när din vän ber dig att köra henne till tandläkaren?

Länkar till kapitel 7 se sidan 21



8. När ska du sluta köra bil



Nästan åtta av tio personer mellan 65 och 75 år har tillgång till bil och bland de som är över 75 är det i genomsnitt varannan som har bil.

Det är alltid de **individuella förutsättningarna som styr när det är dags att sluta köra bil**. I en parrelation kan ibland den mer ovana föraren, i många fall är detta kvinnan, få ta ett ökat ansvar för biltransporterna på äldre dagar, speciellt när mannen inte kan köra längre. Därför är det viktigt att **bibehålla sin körvana och dela på ratten**. Ytterligare en aspekt som påverkar äldre bilförarens trafiksäkerhet är det faktum att äldre kvinnor i genomsnitt lever längre än män. Detta får till konsekvens att kvinnor tar över bilkörandet från sina män när de avlider. De äldre kvinnorna som tidigare suttit i passagerarsätet blir nyblivna bilförare och får en del av de problem som unga nyblivna förare har, till exempel brist på erfarenhet och rutin.

Förmågan att behålla och byta uppmärksamhet kan bli sämre med åren och få till följd att det blir svårt att koncentrera sig på köruppgiften. Man **agerar långsammare** i situationer som kräver snabba beslut och kort reaktionstid. Vissa funktioner som syn och hörsel försämras också med åldern. Om du märker att du reagerar långsammare än vanligt eller tycker att vardagssaker som till exempel att öppna förpackningar, laga mat eller hålla reda på flera saker samtidigt, känns besvärligare än förr, så kan det vara en signal om att sluta köra bil. Detta gäller också om du får svårt att följa med i samtal, om du tycker att det är svårt att se eller höra eller får problem med trötthet eller yrsel.

När man känner att ens begränsningar är för stora och osäkerheten tar över bilkörningen, kan det vara dags att ställa bilen. **Lyssna på barn och anhöriga**. När de ogärna vill åka med dig, kan det vara en varningssignal. Att ha en bil som man sällan kör blir dyrt i längden. Kanske kan du använda de pengarna till att åka taxi någon gång då och då istället? Det finns också bra

kollektiva färdmedel och ett tips är att börja träna på att åka kollektivt. Färdtjänst och servicebussar kan underlätta för den som måste ställa bilen för gott. Ska du tillsammans med ett gäng vänner göra en gemensam resa, kan det vara en fördel att hyra en buss och låta en yrkesförare köra bussen.

Forskning har dessutom visat att äldres trafiksäkerhetsproblem i stor utsträckning är knutna till sjukdomar som till exempel demens eller diabetes. Idag är det läkarna som ska identifiera sådana problem och påbörja en anmälan om återkallelse av körkortet. Den som känner att det är dags att sluta köra bil, kan själv anmäla detta till Transportstyrelsen och begära att körkortet förklaras ogiltigt. Det kan också finnas medicinska skäl till att sluta köra bil och då är det läkarens skyldighet att anmäla detta till Transportstyrelsen.





Diskussionsfrågor

- När ska man avstå från att köra bil? Diskutera när det är dags att ställa bilen för gott, vad tycker du? Har du själv åkt med någon där du känt dig osäker? Hur kan man bemöta det?
- Vilka färdmedel kan man använda istället för bil? Vad har ni för tips och idéer? Dela med er till varandra.
- Finns det speciella situationer där man bör avstå från att ta bilen?
- Hur vet man om och när det är dags att ställa bilen för gott?

Förslag på aktivitet

Ge de kvinnliga deltagarna i uppdrag att köra bilen varannan gång, för att bibehålla sin körvana så länge som möjligt. Diskutera hur det har gått vid nästa tillfälle ni ses.

Åk kollektivt tillsammans. Hjälpt dem i gruppen som inte är så vana vid att åka buss, spårvagn, tunnelbana eller annan form av kollektivtrafik. Att vänja sig vid att åka kollektivt gör det lättare att välja att ställa bilen.

Länkar till kapitel 8 se sidan 21



9. Nya regler och skyltar



Trafikregler ändras och förändras och det är vårt ansvar som trafikanter att hålla oss uppdaterade kring regel- och lagändringar.

I början av 2000 kom lagen om att **en bilist ska släppa fram gående på, eller på väg ut på ett övergångsställe**. Det betyder inte att du som gående är skyddad, så var försiktig och se till att du är säker på att bilisten stannat innan du går ut. Ge också bilisten en chans att stanna, så gå inte ut för fort på övergångsstället. Cyklar du så kan du med fördel kliva av cykeln och leda den över övergångsstället, då har du nämligen samma företräde som de gående.

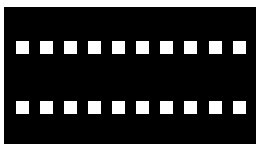
Om du kör bil och närmar dig ett övergångsställe med människor i rörelse, visa tydligt att du tänker stanna. Den gående är oskyddad och kan känna sig utsatt. För att undvika missförstånd och få ett bättre flyt i trafiken, sakta in i god tid. Detta är även till hjälp för andra bilister som ser din avsikt tydligt.



Gångfartsområde

2007 infördes begreppet gångfartsområde. Särskilda regler gäller på en gågata och i ett gångfartsområde. Här får du inte köra i högre hastighet än gångfart, vilket är cirka 7-10 km/tim. Farten ska anpassas efter de som går där, och går de långsammare måste även du som förare köra långsammare. I ett gångfartsområde får fordon dessutom endast parkeras på särskilt anordnade parkeringsplatser.

Fordon har alltid **väjningsplikt mot gående**. Du får bara köra ett motordrivet fordon på en gågata om du ska korsa den eller för att transportera boende eller gäster till exempelvis ett hotell eller liknande vid gågatan. Det är också tillåtet att köra sjuka eller rörelsehindrade till eller från gågatan. Även här är det max gångfart som gäller

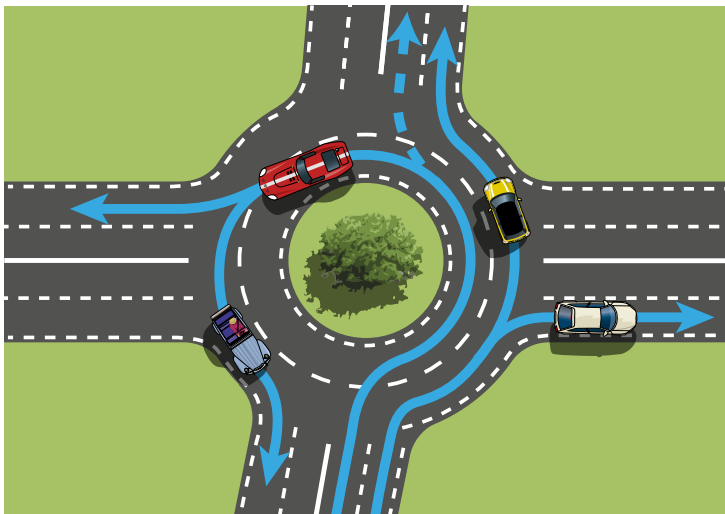


Cykelpassage och cykelöverfart

Man skiljer på cykelpassager och cykelöverfarter. En cykelpassage är en del av vägbanan som används för att du som cyklist ska kunna korsa vägen. När du **cyklar har du väjningsplikt vid en obehövad cykelpassage**. Är du **bilförare ska du anpassa din hastighet och visa hänsyn**, även om du alltså inte måste släppa fram cyklisten. När du svänger med din bil i en korsning eller åker ut från en cirkulationsplats och ska passera en cykelpassage, ska du ge de som är på väg över gatan möjlighet att passera. Vid en behövad cykelpassage, med trafikljus, ska du följa trafiksignalerna. Även här gäller väjningsplikt mot de som är på väg att korsa gatan.



Cykelöverfarter ska anges med ett särskilt trafikmärke och markering i gatan med så kallade "hajtänder". Det ska vara byggt så att fordon inte färdas med högre hastighet än 30 km/tim. Vid en obehövad cykelöverfart, utan trafikljus, är det **fordonen på vägen som har väjningsplikt**. Där gäller alltså ungefär samma regler som vid obehövade övergångsställen.



Cirkulationsplats

Cirkulationsplatser, eller det som vi vanligtvis kallar för rondeller, byggs ofta istället för en vägkorsning och där gäller speciella regler kring hur du ska köra.

Man kan se cirkulationsplatsen som en enkelriktad väg. **Du har väjningsplikt mot alla fordon som befinner sig inne i cirkulationsplatsen.** Släpp fram gående som är på väg över ett övergångsställe, vare sig du ska in eller ut ur cirkulationen. När du kör ut har du väjningsplikt även mot cyklister. Var alltid uppmärksam på gång- och cykelöverfarer även när du kör in i cirkulationsplatsen och är du osäker på vem som har företräde är det alltid säkrast att släppa fram de oskyddade trafikanterna.

Har cirkulationsplatsen flera körfält väljer du det som är lämpligast för den fortsatta färden och finns det anvisningar om körfältsval är du skyldig att följa dem. Vid högersväng placerar du dig i höger körfält och håller till höger. Blinka när du närmar dig cirkulationsplatsen.

För övrigt finns det inget krav på att ge tecken när man kör in i en cirkulationsplats. Du kan dock med fördel göra det för att tydligare visa vart du ska. Placera dig likadant i en cirkulationsplats som i en korsning. Vid vänstersväng, så placerar du dig i vänster körfält. Ska du köra rakt fram, så väljer du höger körfält. Ge alltid tecken när du byter körfält inne i cirkulationsplatsen och **blinka alltid till höger när du kör ut.** Glöm inte att du har väjningsplikt för cykelpassager och övergångsställe när du kör ut ur cirkulationsplatsen.

Diskussionsfrågor

- Hur har trafiken förändrats sedan du tog körkort?
- Hur gör du för att hålla dig uppdaterad?
- Hur hanterar du nya regler och skyltar när du tar dig fram i trafiken, hur får du reda på vad de betyder och står för?
- Hur agerar du i en cirkulationsplats? Vad är problematiskt och svårt?

Förslag på aktivitet

Åk på ett studiebesök, i exempelvis ett nybyggt område. Hur bygger man för bilister och oskyddade trafikanter i ett nytt område? Inventera hur omgivningen ser ut och hur väl det är byggt för att vara anpassat till äldres behov. Vad finns det för skyltar och regler i området?

Titta på filmerna om hur man kör i cirkulationsplats och om det är möjligt, ge er ut tillsammans i en bil och öva på att köra och ge tecken på rätt sätt.

Länkar till kapitel 9 se sidan 21

Länkar till de olika kapitlen

1. Cykeln som både motion och fordon

NTF om cyklar: <http://ntf.se/konsumentupplysning/cyklar/>

NTF om lagar och regler: <http://ntf.se/konsumentupplysning/lagar-och-regler/cykel-moped-mm/>

Cykelfrämjandet om cykling: <http://cykelframjandet.se/darfor-cykel/>

Cykelfrämjandet om lagar och regler för cyklar: <http://cykelframjandet.se/darfor-cykel/lagar-och-regler/>

Cykelfrämjandets tips för säker cykling: <http://cykelframjandet.se/ute-och-cykla/cykla-sakert/t>

<http://www.senioren.se/leva-uppleva/halsa-medicin/fortsaett-cykla/>

Transportstyrelsen om trafikregler: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Cyklist-mopedist-motorcyklist/Trafikregler/>

Trafikverket: <http://www.regeringen.ax/sites/www.regeringen.ax/files/attachments/page/cykelliv-trafikverket.pdf>

Transportstyrelsen om regler för cykel: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Cyklist-mopedist-motorcyklist/Trafikregler/Regler-for-cykel/>

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Fordonsregler/Cykel/>

2. Säkrare cykelturer

NTF om cykelhjälm: <http://ntf.se/konsumentupplysning/cyklar/cykelhjalmar/>, <http://ntf.se/konsumentupplysning/cyklar/cykelhjalmar/koprad/>

NTF om cykelbelysning: <http://ntf.se/konsumentupplysning/cyklar/cykelbelysning/>

NTF om elcyklar: <http://ntf.se/konsumentupplysning/cyklar/elcyklar/>

Trafikverket om säkerhet på cykel: http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/sakerhet_pa_cykel/

Så här väljer du rätt cykelhjälm: <https://www.youtube.com/watch?v=Y7ZlhJshRTs>

Transportstyrelsen om regler för cykel: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Fordonsregler/Cykel/>

3. Hjälpmedel för en säker promenad

NTF om gående: <http://ntf.se/konsumentupplysning/gaende/>

NTF om regler för gående: <http://ntf.se/konsumentupplysning/lagar-och-regler/gaende/>

NTF om reflexer: <http://ntf.se/konsumentupplysning/gaende/reflexer/>

<http://ntf.se/konsumentupplysning/lagar-och-regler/gaende/reflexer-och-lykta/>

Transportstyrelsen om gående: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Gaende-rullstolsburen-rullskridskor/Gaende/>

4. Att undvika fallolyckor

NTF om halkskydd: <http://ntf.se/konsumentupplysning/gaende/halkskydd/>

Välj rätt halkskydd: <http://www.halkskyddforskor.se/vaelj-raett-halkskydd.html>, <https://www.test.se/halkskyddbroddar/>

5. Fortsätta att köra bil.

Sök efter en trafikskola i närheten av dig: <http://www.str.se>

Trafikövningsplatser där du kan prova halkkörning: <http://www.trafikovningsplats.com/>

Transportstyrelsen om lagar och förordningar, trafikregler och vägmärken: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-vag/Lagar-och-forordningar/>

NTF om skyddssystem i bilen: <http://ntf.se/konsumentupplysning/bilar/skyddssystem/bilbalte/>
<http://ntf.se/konsumentupplysning/bilar/skyddssystem/antisladdsystem/>

6. Distraction och risker

NTF om hastighet: <http://ntf.se/konsumentupplysning/lagar-och-regler/fordonsforare/hastighet/>

NTF om mobil i bil: <http://ntf.se/konsumentupplysning/lagar-och-regler/fordonsforare/distraction/>

Trafikverket om mobil i bil: <http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Mobiltelefoner-i-trafiken/>

Polisen om mobil i bil: <https://polisen.se/Lagar-och-regler/Trafik-och-fordon/Mobilanvandning-i-trafiken/>

Regler om däck: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Fordonsregler/dack/>

7. Medicin och alkohol

NTF om alkohol i trafiken: <http://ntf.se/konsumentupplysning/lagar-och-regler/fordonsforare/distraction/alkohol-droger-och-sjukdom/>

<http://ntf.se/ntf-anser/overgripande-fragor/alkohol/>

Trafikverket om alkohol i trafiken: <http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Rattfylleri/Alkohol--sa-paverkar-den/>

Transportstyrelsen om medicinska krav: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Publikationer/Vag/Trafikmedicin/De-medicinska-kraven-i-trafiken---Information-om-trafikmedicin/>

8. När ska man sluta köra bil

Transportstyrelsens publikation om äldre och bilkörning: http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/vag/trafikmedicin/produkter/aldre-och-bilkorning_webb.pdf

Trafikverket om äldre och bilkörning: [http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Vart-trafiksakerhetsarbete/Skyllfonden/Projekt/Slutforda-projekt/Manniskan/Manniskan/Korformaga-och-korbeteende-hos-aldre-bilforare-som-kor-med-automatisk-vaxellada-/](http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Vart-trafiksakerhetsarbete/Skyllfonden/Projekt/Slutforda-projekt/Manniskan/Manniskan/Korformaga-och-korbeteende-hos-aldre-bilforare-som-kor-med-automatisk-vaxellada/)

Tips när du ska boka buss: <http://ntf.se/konsumentupplysning/buss-taxi-och-transporter/saker-buss/charterbuss/>

https://www.transportforetagen.se/Documents/Publik_F%C3%B6rbunden/BuA/Rapporter/Boka%20Bra%20Buss.pdf

9. Nya regler och skyltar

NTF om lagar och regler: <http://ntf.se/konsumentupplysning/lagar-och-regler/>

<http://ntf.se/fragor-och-svar/lagar-och-regler/cirkulationsplats/tecken-i-cirkulationsplats/>

<http://ntf.se/konsumentupplysning/lagar-och-regler/fordonsforare/vajningsplikt/>

Transportstyrelsen om regler för cykelöverfart: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-trafikregler/Cykeloverfart/>

Transportstyrelsen om gånggata och gångfartsområde: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-trafikregler/Gagata-och-gangfartsomrade/>

Transportstyrelsen om cirkulationsplats: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Publikationer/Vag/Trafikant/Att-kora-i-cirkulationsplats/>

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Lattlast/Sakerhet-pa-vagarna/Regler-i-trafiken/Sa-kor-du-i-cirkulationsplats-med-rondell/>

Rondellkörningens ABC; en film om hur du kör i cirkulationsplats: <https://www.youtube.com/watch?v=6DkcqLyG81U>

Transportstyrelsen; Att köra i cirkulationsplats: <https://www.youtube.com/watch?v=M75DVzrVIZs&t=76s>

Film från Transportstyrelsen om övergångsställen: <https://www.youtube.com/watch?v=pe2lq1ZZ4Sk>

Trafikkalender årshjul

Här ger vi tips på områden som kan diskuteras under året och vilka aktuella ämnen som kan behandlas under de olika årstiderna/säsongerna.

DECEMBER

Kör inte påverkad; medicin och alkohol – hur påverkar det dig som förare?

Kapitel 7 "Medicin och alkohol".

December



NOVEMBER

När ska man sluta köra bil? När är begränsningarna för stora, när ska man ställa bilen och välja andra färdssätt istället?

Kapitel 8 "När ska man sluta köra bil?".

November



OKTOBER

Reflexer, vinterdäck, viltolyckor
Kapitel 3 "Hjälpmiddel för en säker promenad" om reflexer.

Kapitel 6 "Distraction och risker" om vilt och däck.

Oktober



AUGUSTI - SEPTEMBER

Påverka trafikmiljön; studiebesök i bostadsområde i närområdet. Hur ser trafikmiljön ut? För gående, för cyklister, för bilister? Hur ser det ut runt skolor där det är många oskyddade trafikant? Vilka trafikfällor finns? Är det rätt hastigheter? Observera, notera och kontakta ansvarig myndighet.

Kapitel 1 "Cykeln som både motion och fordon" om trafikregler för cyklister

Kapitel 9 "Nya regler och skyltar".

September



Augusti



JANUARI - FEBRUARI

Säkrare promenader; hjälpmedel, reflexer och halkskydd

Kapitel 3 "Hjälpmedel för en säker promenad" samt kapitel 4 "Att undvika fallolyckor".



MARS

Fortsätta att köra bil; vad kan man göra för att underlätta bilkörningen och göra den säkrare när man blir äldre?

Kapitel 5 "Fortsätta att köra bil".



APRIL

Distraction och risker vid bilkörning; olika risker i trafiken, betydelsen av rätt däck

Kapitel 6 "Distraction och risker"; hastighet, tresekundersregeln, mobiltelefon, däck.



MAJ

Säker cykling; säker cykel, cykelhjälmens betydelse och trafikregler för cyklisten

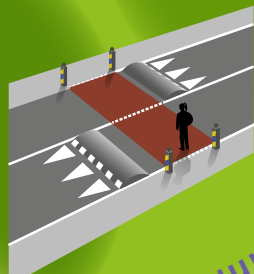
Kapitel 1 "Cykeln som både motion och fordon" samt kapitel 2 "Säkrare cykelturer".



JUNI - JULI

Nya regler och skyltar; Övergångsställe, gångfartsområde, cykelpassage och cykelöverfart samt cirkulationsplatskörning.

Kapitel 9 "Nya regler och skyltar".



Kontakta våra **förbund**

Blekinge: blekinge.ntf.se

Dalarna: dalarna.ntf.se

FyrBoDal: fyrbodald.ntf.se

Gotland: gotland.ntf.se

Gävleborg: gavleborg.ntf.se

Halland: halland.ntf.se

Jämtland: jamtland.ntf.se

Jönköping: jonkoping.ntf.se

Kalmar: kalmar.ntf.se

Kronoberg: kronoberg.ntf.se

Norrbotten: norrboten.ntf.se

Skaraborg: skaraborg.ntf.se

Skåne: skane.ntf.se

Stockholm: stockholm.ntf.se

Sörmland: sormland.ntf.se

Uppsala: uppsala.ntf.se

Värmland: varmland.ntf.se

Väst: vast.ntf.se

Västerbotten: vasterbotten.ntf.se

Västernorrland: vasternorrland.ntf.se

Västmanland: vastmanland.ntf.se

Örebro: orebro.ntf.se

Östergötland: ostergotland.ntf.se



Säker trafik