

Trafiksäkerhet för seniorer.



Ökad livskvalitet och självkänsla.



Trafikant hela livet.

Att kunna ta sig fram till fots, på cykel eller med ett annat typ av fordon är viktigt för alla åldersgrupper. Det är också så samhället är uppbyggt, det förutsätter att vi kan förflytta oss på olika sätt. Samhället är utformat utifrån att vi rör oss mellan olika platser och vi har en livsstil som kräver det. Vi har spritt ut oss över allt större ytor och bor på ett ställe, har affärer och serviceinrättningar i utkanten av tätorterna och familj och vänner på ett annat ställe. Att vi kan ta oss mellan olika platser är därför en viktig del i livskvaliteten och nödvändigt för att kunna fungera i samhället.

Idag är ungefär två miljoner av Sveriges befolkning 65 år eller äldre och medellivslängden ökar. De flesta, oavsett individuella förutsättningar, vill fortsätta leva som tidigare och kunna röra sig i trafiken. Även när vi blir gamla vill vi behålla vårt oberoende och fortsätta göra det vi gjorde i yngre dagar.

Trafiken är inte alltid anpassad till allas behov och förutsättningar, utan ibland kan den bli ett hinder. Som äldre kan man exempelvis behöva mer tid på sig. Vägslag och tät, snabb trafik kan skapa svårigheter oavsett om man sitter bakom ratten, går till fots, cyklar eller ska ta sig

till kollektivtrafiken. Därför kan trafiken kännas otrygg och besvärlig. Risken finns att oberoendet krymper och möjligheterna till att aktivt liv minskar.

Med åldrandet kommer en större skörhet, som gör att skadorna oftast blir värre vid olyckor. Värst utsatta är gående och cyklister. Äldre drabbas också hårdare av trafikolyckor med bil än vad yngre gör och kroppen tar längre tid att läka.

På dessa sidor har NTF, i samarbete med PRO, SKPF Pensionärerna och SPF Seniorerna, sammanfattat information och råd kring äldre och trafik – på cykel och motorcykel, till fots och i bil.

PRO

SPF
SENIORERNA

SKPF
pensionärerna

Cykeln som både motion och transport.

Cykeln är ett unikt färdmedel. Den är både transport och som cyklist är man sin egen motor, vilket bidrar till god hälsa. Det är lätt att ta sig fram både korta och längre sträckor och det går att komma nära sitt mål. Cykeln är ett miljövänligt alternativ till bilen och att cykla är ett bra alternativ för att förflytta sig och samtidigt få motion. Musklerna och skelettet stärks och konditionen blir bättre. Det sliter inte på lederna och det ger balansträning som minskar risken för fallolyckor. Det finns knappt en bättre motionsform.



Cyklisten – en oskyddad trafikant

Cykeln är ett praktiskt transportmedel på många sätt, men det gäller att vara uppmärksam när man cyklar om det är många som samsas på samma vägbanan. Välj i första hand cykelbanan, men om hastigheten är 50 km/tim eller lägre får du som är över 15 år välja vägbanan istället.

När man cyklar på vägen ska man hålla sig till vägrenen eller så långt till höger

på vägbanan som möjligt. Om man cyklar på gångbana eller trottoar, kan man bli belagd med böter.

En väsentlig del av de riktigt svåra skadorna för cyklister inträffar vid singelolyckor och huvudskadorna är bland de vanligaste skadorna. Skrubbsår läker, en hjärnskada har man för evigt. Att använda cykelhjälm är ett sätt att lindra konsekvenserna av en cykelolycka. Så var rädd om dig och använd hjälm när du cyklar.



Så här provar du ut en cykelhjälm som passar dig:

- Se till att hjälmen är märkt med CE EN 1078. Då är den godkänd.
- Den ska sitta stadigt på huvudet och det ska inte gå att skjuta den bakåt i nacken så att pannan blir oskyddad.
- Känn efter att den sitter bekvämt och har bra ventilation.
- Det ska vara lätt att ställa in hakbandet. Inställningen ska inte ändras när du tar av hjälmen.
- Hjälmen ska täcka panna, hjässa och bakhuvud. Tinningar och panna är mest utsatta vid en olycka.

Cyklar som kan hjälpa dig att cykla längre

Unisex-cyklar har en lägre ram vilket gör det lättare att kliva på och av cykeln. Detta minskar även risken för olycka vid start och stopp.

Trehjuliga cyklar är stabila och bra för den som inte vill oroa sig för balansen. Ramen är byggd för att man enkelt ska komma på och av cykeln och den har lågt insteg som underlättar på- och avstigning.

Sparkcyklar. Det finns även sparkcyklar med stora hjul som är lämpade för äldre som inte har lika lätt att cykla på en vanlig cykel.



Extra kraft med motor på cykeln.



Foto: Shutterstock, Halilpe

Elcykel

En elcykel är en vanlig cykel, med en motor som aktiveras när du trampar och slår ifrån när du slutar trampa. I övrigt trampar, växlar och bromsar du precis som vanligt. Elmotorn hjälper till upp till 25 km/tim. Du kan cykla snabbare än så med en elcykel, men då kopplas motorn ur och dina benmuskler står för farthållningen.

Elcykelns batteri är löstagbart och laddas hemma. Hur långt batteriet räcker beror på vilken cykelmodell du har och hur mycket hjälp av motorn du vill ha. Motoreffekten på en elcykel får vara max 250 watt.

Motoriserad cykel.

En motoriserad cykel med högre motoreffekt räknas som moped klass II.

Det innebär:

- Motoreffekt högre än 250 watt, men inte högre än 1 000 watt.
- Den behöver inte vara eldriven, men är oftast det.
- Den ska ha trampor.
- Motorn ger kraft upp till 25 km/tim.
- Trafikförsäkring krävs

För motoriserade elcyklar gäller samma regler som för moped klass II. Det betyder att föraren ska ha hjälm, vara minst 15 år och ha körkort eller förarbevis för moped klass II.

Snabb-elcykel

Den högsta tillåtna hastigheten för en snabb-elcykel är 45 km/tim, samma som en moped klass I (så kallad EU-moped).

Reglerna för denna typ av snabb-elcykel är:

- Maxhastighet är 45 km/tim.
- Motorn får ha en kontinuerlig märkeffekt på upp till 4000 watt.
- Du behöver inte trampa för att få elassistans.
- Fordonet får inte köras på cykelbana.
- Registreringsskylt krävs.
- Trafikförsäkring krävs.

Eftersom dessa snabb-elcyklar klassas som moped klass I gäller samma regler som för moped klass I, vilket innebär att föraren ska vara minst 15 år, ha körkort med lägst behörighet AM och ska använda en mopedhjälm.



| | Elcykel | Motoriserad cykel (Moped klass II) | Snabb-elcykel (moped klass I) |
|---|-------------------------|---|--------------------------------|
| Maxhastighet med elassistans | 25 km/tim | 25 km/tim | 45 km/tim |
| Effekt på motor | Max 250W | 250-1000W | 1000-4000W |
| Behov av att trampa för att få elassistans | Ja | Nej | Nej |
| Krav på körkort | Nej | Ja (Körkort oavsett behörighet, traktorkörkort eller förarbevis för moped klass II) | Ja (Körkort, lägst AM-körkort) |
| Åldersgräns | Nej | 15 år | 15 år |
| Registreringsskylt | Nej | Nej | Ja |
| Trafikförsäkring | Nej | Ja | Ja |
| Lagkrav på hjälm | Nej om du är över 15 år | Ja, cykelhjälm | Ja, mopedhjälm |
| Cykla/köra på cykelbanan | Ja | Ja (om ingen skylt förbjuder klass II-mopeder) | Nej |

(Källa: Trivector rapport2016:86)

Olycksrisker och gå till fots i alla väder.

Det är bra att gå. Att promenera bidrar till god hälsa och är dessutom miljövänligt. Motion och möjlighet att kunna delta i samhällslivet ger livskvalitet och att kunna gå året runt är därför angeläget. Då minskar även behovet av hjälp från samhället och anhöriga.

Olycksrisker

Det finns många faktorer som påverkar upplevelsen av promenaden. Äldre kan ha svårare att lyfta fötterna, upptäcka ojämnheter och att parera felsteg. Balans och syn kan bli sämre med åren. Fallolyckor är vanliga och detta problem ökar med stigande ålder. Det är många fler som skadar sig till fots, än i exempelvis bilen.

Dåligt underlag bidrar till de flesta fallolyckor och merparten sker på halt väglag. Det finns en extra utsatthet vid fallolyckor på grund av att benskörheten ökar med

åren. Kvinnor, som drabbas oftare av benskörhet än män, och är dubbelt så skadedrabbade. En fallolycka kan därför innebära en lång rehabilitering, livslång konvalescens och permanent nedsatt funktionsförmåga.

Minska fallrisken med halkskydd

Halkskydd kan minska risken att halka och det är en bra investering för att undvika onödiga vurpor.

De säkraste halkskydden är de som har någon typ av dubbar under hela fotsulan, både under hälen och under framfoten. Ett helfotsskydd, som har både häl- och



framfotsskydd, ger den bästa säkerheten på snö och is. Det kan däremot ge ökad halkrisk på hårt underlag, till exempel stenplattor.

Ett halkskydd med korta dubbar ger ofta bättre balans och är lättare att gå med på hårt underlag. Längre dubbar ger bättre grepp i snö och mjukare is. Det finns dynamiska halkskydd vars broddar trycks in i skyddet när man till exempel går på hårt underlag inomhus, men som viker sig utåt när man är på väg att halka.

Klarar inte helfotsskyddet flera typer av underlag, så kan ett delvis skydd vara bättre. Ett hälskydd är då bättre än ett framfotsskydd.

Det är när man sätter i hälen som det är störst risk att halka. Halkskydd enbart för hälen finns både som lösa skydd och att monteras av skomakaren direkt på skorna. Halkskydd ytterst på klacken är bra när det är halt med is och snö, men kan vara hala på hårt underlag. Ett framfotsskydd kan vara nättare och är definitivt bättre än att inte använda något halkskydd alls.

Checklista för dig som ska köpa halkskydd till skorna:

- Är halkskyddet CE-märkt?
CE-märkning garanterar att produkten uppfyller vissa säkerhetskrav.
- Se till att halkskyddet passar till dina skor. Köp flera halkskydd om du vill kunna använda flera olika typer av skor.
- Är det ett dynamiskt halkskydd som anpassar sig till underlaget? Går skyddet att använda både när det är snö och modd och när det är barmark med isfläckar?
- Är skyddet bekvämt att ta av och på? Vissa kräver god handstyrka för att trä på. Prova att sätta på det på skon innan du tar på dig den.
- Får halkskyddet plats i fickan eller väskan om du behöver ta av det tillfälligt?
- Kan skyddet sitta kvar på skon när du till exempel går in i en butik?
- Kan skyddet sitta kvar när du kör bil?



Skor med dubbar

Ett alternativ till halkskydd 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 väl sorterade sko- och sportbutiker.

Räfflade skosulor

Det kan också vara bra att se över skosulorna. Skosulorna är fotgängarens vinterdäck och det är viktigt med ett bra mönster och med gummiblandning i sulan. Den bör vara tillverkad av ett mjukt material och ha en profil som är rejält räfflad. Det bästa är om sulan är tvärräfflad, att mönstret är öppet åt sidorna och räfflorna vidgade nedåt. Räfflorna bör vara mellan 5-8 mm djupa. Klacken skall vara låg och bred. Greppet blir bättre om klacken är räfflad och den bakre kanten är snedskuren.

Tänk på att:

Halkskydd kan aldrig helt kompensera för dålig balans och yrsel. Muskler och balans är en färskvara som måste tränas regelbundet. Använd skor där foten har kontakt med hela markytan, då blir balansen bäst.

Hjälpmedel vid promenaden

Gåstav kan bidra till bättre balans och att promenaden blir en kombination av

styrka och kondition. Armar, axlar och rygg tränas, samtidigt som hjärta och lungor jobbar mer än under vanlig gång. Stavarna ger också extra trygghet i gången och kan vara till hjälp när det är halt ute. Vintertid kan gummitassen bytas ut mot en isbrodd.

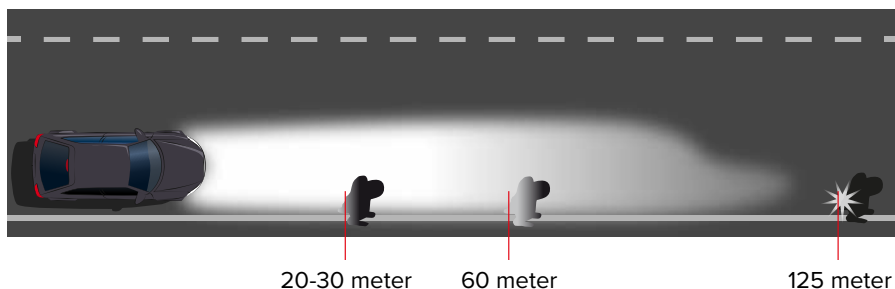
Rullatorn hjälper den som har svårt att gå och behöver hjälp med balansen.

Promenadkäppar kan också vara ett stöd som underlättar på promenaden.

Reflexer så att du syns

Nästan hälften av alla trafikolyckor med gående inträffar när det är mörkt. Se därför till att alltid bära reflexer och ha dem lågt hängande så att de hamnar i strålkastarljuset. Då syns man bättre och risken att råka ut för en olycka minskar.

Reflexer hör inte bara hemma på mörka landsvägar. I stadstrafik är det minst lika viktigt att bära reflex, trots upplysta reklamskyltar och gatlyktor. De flesta olyckor med gående sker i tätbebyggda områden med gatubelysning. Bär du mörka kläder och möter en bilist med halvljus, syns du först när du är så nära som 20-30 meter. Om man använder reflexer eller reflexväst ökar chansen att bli upptäckt av passerande trafikanter och en bilist kan se dig på 125 meters avstånd.



Motorcyklister är också oskyddade trafikanter



Foto: Shutterstock, Philippine

Motorcykeln är viktig för många äldre. Motorcykeln kan både förenkla vardagen och bidra till ett aktivt liv med upplevelser och sociala kontakter. Hög ålder är inget hinder för att köra motorcykel. Omdöme och erfarenhet att upptäcka kritiska situationer bidrar till att äldre ofta är säkra MC-förare. De har också lång erfarenhet av att planera sin körning. Även om många äldre motorcyklister fick körkortet på köpet när man tog körkort för bil visar olycksstatistik att äldre MC-förare är säkrare än yngre. Omkring 90 000 personer, eller tjugo procent av de svenska MC-ägarna, är 65 år eller äldre.

Personlig skyddsutrustning

Eftersom en motorcyklist sitter oskyddad på fordonet är skyddsutrustning mycket viktig för att minska skaderisken om en olycka skulle ske. Ju äldre vi blir, desto skörare blir våra kroppar. Köp en ny hjälm regelbundet, helst en integralhjälm som skyddar ansiktet. **Kör alltid med hel-täckande skyddsutrustning** avsedd för motorcykel med godkända skydd; jacka, byxor, stövlar och handskar. Komplettera gärna utrustningen med ryggskydd och airbagväst.

Motorcykeln

Även om du inte kör särskilt långt behöver din MC regelbunden översyn och service. Bromsvätskor måste fyllas på eller bytas. Däcktrycket är viktigt och även om du kör få mil åldras däcken. Om du inte själv är en duktig mekaniker bör du lämna motorcykeln på service regelbundet. Tidigare berodde många MC-olyckor på att föraren bromsat omkull. Numera har alla nya motorcyklar låsningsfria bromsar, ABS, vilket halverat dessa olyckor de senaste åren. **Välj en MC med ABS och du minskar olycksrisken betydligt.**

Vanligaste MC-olyckorna

Den vanligaste skadan hos försäkringsbolagen, oavsett förarens ålder, är faktiskt att föraren välts då motorcykeln stått stilla eller kört i kryp fart. Även om dessa olyckor främst ger plåtskador på motorcykeln kan de i värsta fall leda till allvarliga personskador. Tänk på hur du parkerar och glöm inte skivbromslåset när du kör iväg! Att ha god balans är viktigt på MC och kan tränas på kurser.

Hälften av alla dödsolyckor på MC är en

kollision med ett annat fordon. Några enkla knep för att minska kollisionsrisken är att sakta ner inför korsningar där det står ett fordon, att aldrig köra om i en korsning, att hålla avstånd, att köra mitt i vägen och att ta plats i trafiken vilket gör att du syns bättre. Den allra vanligaste olycksplatsen är en kurva där MC-föraren förlorar kontrollen och kör av vägen. Anpassa farten och kör aldrig över gällande hastighetsgräns. Att gå en kurs med SMC för att lära sig rätt körteknik och körstrategier i kurvor är väl använd tid och pengar.

Personlig skyddsutrustning

Det är viktigt för hälsan när man blir äldre att leva ett aktivt och socialt liv. Det handlar om att känna meningsfullhet i tillvaron och ha en roll i ett större sammanhang. Att tillhöra och vara en del av MC-gemenskapen är avgörande för många motorcyklister. Under MC-säsongen finns mängder av aktiviteter hos SMC där alla MC-förare är välkomna. Det handlar om fikaträffar, gemensamma utflykter, dagsrallyn, dagsturer och resor i Sverige, Europa och världen.

(Källa: SMC)



Foto: Shutterstock, S.M. Jans

Fortsätta att köra bil.

Bilen är en viktig del i många äldres livsstil. Den behövs för att möjliggöra en aktiv vardag och för att kunna fungera i samhället även för äldre. Hög ålder är inget hinder för att köra bil. Omdöme och erfarenhet att upptäcka kritiska situationer bidrar till att äldre ofta är bra bilförare. De har också möjligheten att planera körningen för att slippa besvärliga förhållanden.

Risker och försämrat fokus

Trafikintensiteten har dock ökat och det ställs höga krav på dagens bilförare. Hastigheten är ett problem i trafiken och en stor riskfaktor för alla trafikanter. Den är orsak till många olyckor i trafiken och kan skapa svårigheter och bli till ett hinder. Som äldre är man dessutom skörare, man tål en krock sämre och olyckor får större konsekvenser.

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 beslutsfattande och reaktionstid. Vissa funktioner som syn och hörsel försämras också med åldern.

Äldre kan ha svårare än yngre att fatta snabba och korrekta beslut i krävande situationer. Man hinner inte med, helt enkelt. Reaktionstiden blir ännu längre om man som förare samtidigt gör något annat som exempelvis använder mobiltelefon eller blir distraherad.



Köra bil så länge som möjligt

Välj en bil som är lämplig för äldre. Automatlåda i bilen underlättar körningen, då det är färre moment att hålla reda på. Välj också en bil med bra system som exempelvis backsensor. Det kan underlätta om man är stel när man vänder sig om.

Välj även en hög bil med lågt insteg så att det inte blir svårt att kliva in i bilen. Komfort och ergonomi är viktigt och bilen ska vara lätt att manövrera. Det finns även bilar med vridbara och höjbara stolar och intelligenta farthållare som anpassar farten till trafikförhållandena.

Ta en lektion på körskola. Det är alltid bra att uppdatera sin körning och få hjälp hur man kan hantera vissa trafiksituationer.

Testa att köra på en halkbana och prova att bromsa på olika typer av underlag. Detta bidrar till ökad säkerhet vid körning på halt väglag.

När är det dags att sluta köra bil?

Nästan åtta av tio personer mellan 65 och 75 år har tillgång till bil och bland de som är över 75 år 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 inte alltid lämna över ratten till den som kör mest.

När man känner att ens begränsningar är

för stora och osäkerheten tar över bilkörningen, kan det vara dags att ställa bilen. Att ha en bil som man sällan kör blir dyrt i längden. Kanske kan man 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.

Den som känner att det är dags att sluta köra bil, kan själv anmäla detta till Transportstyrelsen och begära att körkortet förklaras ogiltigt. Det finns också medicinska skäl till att sluta köra bil och då är det läkarens skyldighet att anmäla detta till Transportstyrelsen.



Avstå från att köra bil om du:

- känner dig trött eller yr.
- reagerar långsammare än vanligt.
- tycker att vardags saker känns besvärligare än förr, till exempel att öppna förpackningar, laga mat och hålla reda på flera saker samtidigt.
- får besvär med syn och hörsel.
- får svårt att följa med i samtal.

Om du får besvär av din medicin, låt bli att köra tills besvären har gått över.

Vad kan man göra för att minska riskerna i trafiken?

- Undvik rusningstrafik, vägar med höga hastigheter och tider då trafiken är tät och besvärlig.
- En försämrad syn ökar behovet av ljus, välj därför i första hand att köra i dagsljus.

- Försök att undvika att köra när det är dåligt väglag som regn eller halka.
- Ta långa och täta pauser och kör inte när du är trött.
- Anpassa körningen till förhållanden och invanda miljöer där du känner dig trygg och säker och undvik att köra där du tycker att det är svårt eller upplever det som farligt.
- Undvik distraktion som till exempel mobiltelefon.
- Om du måste använda mobiltelefonen, så låt medpassagerare slå numret eller helst ringa samtalet åt dig.
- Ta paus, stanna och ring samtalet då.
- Använd röststyrning för uppringning.
- Installera teknik i din bil som gör att du inte behöver ta uppmärksamhet från vägen i lika hög grad.



Mobiltelefon.



Foto Shutterstock, All Images

Man ska alltid vara uppmärksam och ha ögonen på trafiken för att köra säkert. Därför får man inte använda utrustning som påverkar körningen på ett trafikfarligt sätt. Du får inte hålla i mobiltelefonen eller annan kommunikationsutrustning medan du kör.

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. Men det är inte förbjudet att använda kommunikationsteknik och det finns situationer vid körning där användandet av modern kommunikationsteknik innebär stora fördelar. Tänk på att lagen är till för att skydda dig och andra i din omgivning.

Medicin och alkohol.

Både medicin och alkohol påverkar körförmågan.

Avstå alltid från alkohol om du ska köra bil eller låt bilen stå om du har druckit alkohol.

Ibland är läkemedelsbehandling en förutsättning för att du ska kunna köra, men både sjukdomar och 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 en dålig förare. Främst gäller det vid receptbelagda läkemedel mot smärta, sömnstörningar, oro, ångest, depressioner, epilepsi, allergi

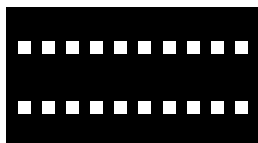
eller hosta, men även andra läkemedel kan påverka på samma sätt.

Den röda varningstriangeln som fram till 2005 fanns på läkemedelsförpackningen är borttagen. Enligt trafikbrottslagen är en förare själv ansvarig för att ta reda på hur läkemedlet påverkar körförmågan. Läkare och Apoteket har också ansvar att informera om riskerna. Fråga 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.



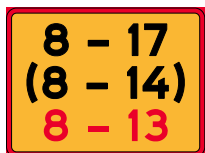
Några viktiga vägmärken och regler.



Markering för cykelpassage och cykelöverfart.



Cykelöverfarten kräver även skylt.



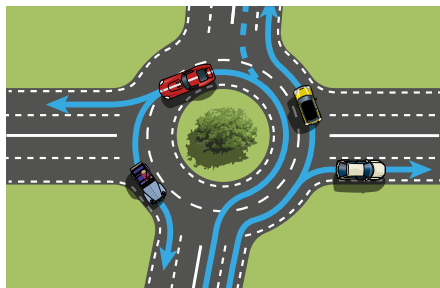
Cykelpassage och cykelöverfart

Man skiljer på **cykelpassager** och **cykelöverfarter**. En cykelpassage är en del av en väg avsedd att användas för att korsa en vägbana. Cyklisten har väjningsplikt vid en obebakad cykelpassage och som bilförare ska du anpassa hastigheten och ta hänsyn. När du svänger i en korsning och ska passera en obebakad cykelpassage, ska du ge de som är i passagen möjlighet att passera. Vid en bevakad cykelpassage ska man följa trafiksignalerna, men också här gäller väjningsplikt mot de som befinner sig i cykelpassagen.

Cykelöverfarter ska anges med ett särskilt trafikmärke och trafikmarkering och fordon ska inte färdas med högre hastighet än 30 km/tim i ett cykelöverfartsområde. Vid en obebakad cykelöverfart är det fordonen på vägen som har väjningsplikt, ungefär som vid obebakade övergångsställen.

Cykelled. Märket anger en särskilt anordnad cykelled. Märkets färgsättning kan variera.

Tavlan anger när angivelsen på vägmärket gäller exempelvis hastighetsbegränsning eller parkering. Används klockslag i kombination med andra villkor anger tavlan även när dessa villkor gäller. Svarta eller vita siffror utan parentes avser vardagar utom vardag före sön- och helgdag. Svarta eller vita siffror inom parentes avser vardag före sön- och helgdag. Röda siffror avser sön- och helgdag. Om angivelsen sträcker sig över midnatt gäller tidsperioden efter midnatt påföljande dag. Anges viss dag eller viss veckodag gäller regleringen denna dag oavsett om dagen är en vardag, söndag eller helgdag.



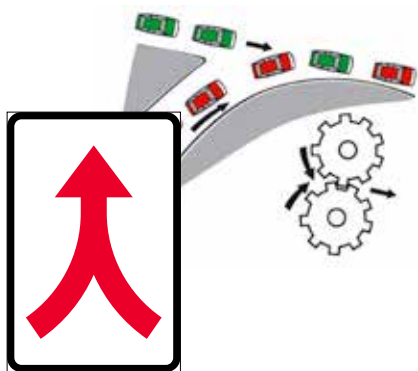
Cirkulationsplats, och hur man kör i en sådan.

Cirkulationsplatser finns ofta istället för en vägkorsning och är i juridisk mening en enkelriktad väg med en eller två filer. Därför gäller speciella regler hur man kör där.

Du har väjningsplikt mot alla fordon som befinner sig inne i cirkulationsplatsen. Om det finns en cykelbana eller ett övergångsställe före cirkulationsplatsen är det de vanliga väjningsreglerna som gäller.

Har cirkulationsplatsen flera körfält väljer du det som är lämpligast för den fortsatta resan och finns det anvisningar om vilket körfält man ska välja, 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. Man kan dock göra det för att tydligare visa vart man ska. Du placerar dig likadant i en cirkulationsplats som i en korsning. Vid vänstersväng, så placerar du dig i vänster körfält. Ska du köra rakt fram, så är det höger körfält. Ge tecken när du byter körfält inne i cirkulationsplatsen och blinka alltid till höger när du kör ut. Glöm inte att du har väjningsplikt före cykelpassager och övergångsställe även när du kör ut ur cirkulationsplatsen.



Sammanvävning – kugghjulsprincipen

Anvisningsmärket, sammanvävning, ”kugghjulsprincipen” upplyser om att två körfält eller körbanor löper samman till ett och att förarna skall anpassa sig till de nya förhållandena på platsen.



Förbudsmärket, datumparkering, anger att det är förbjudet att parkera fordon på dagar med jämnt datum på den sida av vägen som har jämna adressnummer och på dagar med udda datum på den sida som har udda adressnummer.



Varning för olycka
Sänk farten!

Kontakta oss **lokalt**

Blekinge: blekinge.ntf.se

Dalarna: dalarna.ntf.se

FyrBoDal: fyrbodan.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

Norrbottnen: norrbottnen.ntf.se

Skaraborg: skaraborg.ntf.se

Skåne: skane.ntf.se

Stockholm: stockholm.ntf.se

Sörmland: sormland.ntf.se

Uppsala: [uppsala.ntf.se](https:// 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

