

GÖTEBORGS UNIVERSITETSBIBLIOTEK ✓



100172 4553

Lgr 69

Läroplan för grundskolan



Supplement

SKOLÖVERSTYRELSEN 1974

Trafikundervisningen i grundskolan

Lgr 69 II: Trafik

Läroplan

92



Pedagogiska biblioteket

Läroplan

129a

Ex 2



Läroplan för grundskolan

SKOLOVERSTYRELSEN

LiberLäromedel Stockholm

Supplement

BIBLIOTEKET
LÄRARHÖGSKOLAN
I MÖLNDAL

Trafikundervisningen
i grundskolan

Ex. 2

Kompletterande anvisningar och kommentarer

Eak

Förord

Läroplan för grundskolan består av en **allmän del** (Lgr 69 I) och en **supplementdel** (Lgr 69 II), båda utfärdade av SÖ enligt förordnande i Kungl Maj:ts brev den 29 maj 1969.

Supplementdelen innehåller kompletterande anvisningar, kommentarer och exempel till kursplanerna och till vissa avsnitt i allmänna anvisningar för skolans verksamhet. Av praktiska skäl är den uppdelad på häften, varierande i fråga om både omfång och karaktär.

SÖ avser att efter hand revidera och komplettera supplementdelen med hänsyn till erfarenheterna vid läroplanens tillämpning. SÖ är därför angelägen om att sådana erfarenheter på lämpligt sätt och efter hand förmedlas till SÖ.

Stockholm den 15 augusti 1974

Kungl Skolöverstyrelsen

Formgivning ● Paul Hilber

Copyright © 1974 Skolöverstyrelsen
och LiberLäromedel/Ut-
bildningsförlaget

ISBN 91-47-00260-3 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Tryck ● Svenska Tryckcentralen AB
Stockholm 1974

Innehåll

Låg- och mellanstadiet 4

Omfattning 5

Samverkan 5

Polismedverkan 6

Samverkan mellan lärare 6

Samverkan med föräldrarna 7

Resurstid 8

Sammanfattning 8

Förutsättningar 8

Förslag till arbetsgång vid planeringen 8

Läromedel 9

Innehållsanalys av låg- och mellanstadiernas trafikantutbildning 10

Förteckning över ingående moment 10

Gångtrafik 11

Cykeltrafik 18

Eleven som passagerare 57

Högstadiet 59

Integrerat trafikstoff 59

Planering 61

Arbetsområde "Trafik" 61

Trafikantutbildning 61

Temadagen 62

Bilaga. Polisens medverkan vid trafikundervisning i grundskolan och särskolan samt vid utbildning av skolpatruller m m. (Ur Rikspolisstyrelsens föreskrifter 1974-02-04) 63

1 Trafikundervisning 63

2 Skolpatruller 65

3 Uppföljning 65

4 Samarbete skola-hem-polis 65

5 Övrigt 65

”Trafikundervisningen har till syfte att ge eleverna tillfälle att tillägna sig kunskap om olika trafikmiljöer, om trafikregler och om olika trafikantgruppers situation och beteende i trafiken. Den skall utveckla elevernas färdigheter och förmåga att klara olika trafiksituationer. Den skall vidare hos eleverna grundlägga förståelse och respekt för trafikreglerna och hänsyn till andra trafikanter.”

(Lgr 69:I s 53)

Låg- och mellanstadiet

Trafikundervisningens innehåll och inriktning bestäms av elevernas behov av färdigheter och kunskaper och deras psykiska och fysiska förutsättningar.

Elevens behov av färdigheter och kunskaper bestäms av den trafikmiljö han dagligen vistas i som trafikant. Det är därför viktigt att skolan tar reda på elevens behov av trafik kunskaper och trafikfärdigheter relaterat till i första hand skol- och fritidsvägar.

Till de psykiska och fysiska förutsättningarna räknas elevens mognad och kroppsliga utrustning. Småväxthet, begränsat ögonvråseende, impulsivitet och svårigheter att lokalisera ljud är några faktorer som man måste utgå från när man planerar en systematiskt uppbyggd studiegång som svarar mot den enskilde elevens behov.

Låg- och mellanstadiernas trafikundervisning måste i stor utsträckning bestå av praktiska färdighetsövningar (trafikantutbildning) i verklig trafikmiljö och framför allt under de lägsta årskurserna till stor del bygga på mekanisk inövning av trafikantbeteenden eftersom elevens naturliga förmåga att förstå skeendena i trafiken är liten.

Jämsides med en praktisk trafikantutbildning måste dock en teoretisk undervisning byggd på för-

ståelse och insikt genomföras i takt med elevens mognad.

Trafikstoffet integreras i olika ämnen – företrädesvis i orienteringsämnen och svenska – och behandlas i samtal, diskussioner och grupparbetsövningar. Därigenom kan hos eleven i många sammanhang grundläggas förståelse för och kunskaper om trafikregler och trafikantbeteende och om hur trafikanter och olika trafikantgrupper måste samverka i trafiken.

För att kunna genomföra en individualiserad trafikundervisning krävs att en lokalt anpassad studieplan upprättas och att undervisningen konkretiseras med hjälp av lokalt anpassade läromedel, vilka bl a beskriver de miljöer som eleven vistas i och upptar de beteenden som hör till varje miljö.

Uppmärksamhetsövningar samt övningar av sinnestränande slag är nödvändiga för att eleven skall lära sig att se, lyssna, upptäcka, bedöma och träffa beslut – egenskaper/färdigheter som är nödvändiga för att man skall kunna orientera sig i trafiken och förstå den.

Trafikantutbildningen inriktas mot

- gångtrafikantutbildningen, som startar redan första veckan i årskurs 1 (se Lgr 69:II Skolstarten s 10)
- cykeltrafikantutbildningen, som efter samråd med hemmen påbörjas samtidigt som eleverna tillåts cykla till skolan. Viktigt är att ingen elev tvingas cykla mot sin vilja.
- mopedistutbildning som skolan bör ge innan eleven fyller femton år.

Omfattning

Skolans gång- och cykeltrafikantutbildning skall vara av sådan omfattning och så disponerad, att eleven har grunderna i sin utbildning klar under de båda första stadierna i grundskolan. Dessa grunder sammanfaller i stort med innehållet i analysen på s 10 – 58.

Viktigt är att undervisningen i trafik fördelas över stadierna. Trafikantutbildningen måste i stor utsträckning individualiseras genom att undervisningen ges sådan omfattning i tid att den enskilde elevens trafikbeteende blir väl befast. Tillämpningsövningarna måste förläggas så tidigt som möjligt, dvs helst innan eleven helt på egen hand måste vistas i nya trafikmiljöer.

Trafikundervisningen ingår på lågstadiet och mellanstadiet i orienteringsämnena.

Trafikundervisning skall meddelas i varje årskurs på låg- och mellanstadiet. Särskilda intresseområden kallade "I trafiken" finns föreslagna i Lgr 69:II Orienteringsämnena. Lågstadiet. Mellanstadiet. Inom ramen för dessa intresseområden kan en stor del av den praktiska trafikantträningen inplaneras.

Trafikstoff bör naturligtvis också ingå i andra intresseområden på låg- och mellanstadierna när naturlig anknytning ges. Några exempel: Hösten, Faror och skydd, Vi alla tillsammans, Hänsyn och trevnad, Vintertid, Inför sommaren, Hur vi bor, Hjälp och förmåner i samhället, Hur vi färdas, I vårt samhälle, I en vidare hemtrakt, Regler och lagar, I närsamhället, Att skydda, vårda och förbättra vår miljö, Våra samfärdsmedel, ANT.

Samverkan

För att kunna genomföra den del av trafikantutbildningen som omfattar den praktiska träningen i verklig trafikmiljö är det nödvändigt från individualiserings- och inlärningssynpunkt att dela klassen i lämpligt stora grupper efter elevernas behov av trafikantträning. För att organisatoriskt klara detta kan samverkan äga rum mellan

- lärare – polis
- lärare – lärare
- lärare – föräldrar

och/eller resurstimmar utnyttjas.

Polismedverkan

Enligt föreskrifter från rikspolisstyrelsen skall polisen medverka i skolans trafikundervisning *främst genom att biträda lärarna vid den praktiska trafikantutbildningen* och i anslutning till den lämna råd och anvisningar angående lokala trafikmiljöer och aktuella beteenden. (Se vidare bilagan s 63). *Polisen skall alltså medverka vid färdighetsövningar som i första hand skall äga rum i den trafikmiljö där eleverna dagligen uppträder som fotgängare eller cyklister.*

Polisens medverkan i trafikundervisningen skall på låg- och mellanstadierna ha en omfattning motsvarande 1,3 lektionstimmar per klassavdelning och år. För att erhålla totala antalet lektionstimmar för polismedverkan i varje rektorsområde multipliceras antalet klassavdelningar med 1,3. Denna timresurs för praktisk trafikträning fördelas sedan på klasser och lärare i samverkan mellan skola och polis.

Därutöver kan medverkan från polisens sida ske vid morgonsamlingar, andra gemensamma samlingar, korta besök i klassrummen eller via skolans lokalradio. Polisen kan då ge aktuell trafikinformation beträffande exempelvis mörker, halka, nyheter i trafiklagstiftningen, något lokalt trafikproblem eller ge råd inför sommaren. Polismedverkan kan även äga rum vid föräldramöten.

Polisens medverkan i skolans trafikantutbildning kan också ske redan på planeringsstadiet, t ex genom att den lokala polisen biträder skolan med att på en karta över skolans upptagningsområde inventera och utmärka de miljöer som kan anses vara svåra och besvärliga med avseende på trafikintensitet, olycksfallsfrekvens, art av trafik, siktsvårigheter, vägbeskaftenhet etc. Denna karta bör varje år göras aktuell så att eventuella förändringar och nytillkomna miljöer tas upp och särskilt markeras.

Planering av polismedverkan

I konferens under april/maj, där representanter för berörda lärare (även hemspråklärare för invandrarundervisningen), skolläda och lokal polis deltar, diskuteras

- den preliminära årskursplanen för trafikundervisningen samt polisens medverkan däri
- fördelningen av polisens totala timresurs för rektorsområdet utifrån behovet av medverkan i praktisk, konkret övningsituation. En fördelning av polisens totala medverkansresurs för hela

kommunen mellan olika rektorsområden kan även vara nödvändig

Det är skolan (rektor, studierektor) som bör ta initiativ till konferensen.

Polismedverkan kan förekomma i

- för flera klasser gemensamma diagnostiska prov i verklig trafikmiljö. (Dessa prov får inte förväxlas med konventionella typer av trafiktävlingar)
- praktiska övningar där många elever deltar
- övningar där elever tränar beteenden i svåra och besvärliga miljöer
- speciella fall, där särskild handledning av elever är nödvändig (nyinflyttade, handikappade etc).

Samverkan mellan lärare

Genom samverkan mellan flera lärare ökar möjligheterna att genomföra praktisk träning med mindre grupper. Detta kan ske genom exempelvis gemensam schemaläggning och planering.

I alla årskurser finns möjlighet att dela flera klassers elever i olika stora grupper som leds av var sin lärare. En liten grupp kan då exempelvis bestå av elever som behöver särskild handledning (eventuellt språklig hjälp för invandrarelever) eller har att passera särskilt svåra miljöer på sin skol- eller fritidsväg eller som behöver öva särskilda beteenden mera frekvent.

En stor grupp kan t ex bestå av elever som vid genomgången diagnostiskt prov i verklig trafikmiljö uppvisat rätt beteende. Dessa elever kan få teoretisk trafik- eller trafikantundervisning inom ett nytt moment eller annan undervisning i trafik.

Av de övriga grupperna kan någon bli så stor, att praktisk trafikantträning inte blir meningsfull. Resultatet skulle bli långa väntetider och därmed låg motivation och oro bland eleverna som följd. I detta fall är polismedverkan lämplig och därvid kan flera moment läggas in i träningen. Även stadiövergripande samverkan kan under vissa förhållanden vara en lösning av individualiseringsproblemen.

Fördelarna med samverkan mellan lärare är alltså att eleverna i flera klasser kan indelas i övningsgrupper beroende på

- i vilka trafikmiljöer de skall öva
- vilka beteenden de skall träna
- vilken tid de behöver för att lära trafikbeteenden

- behovet av förstärkning av inläringen. Tidsåtgången står i relation till elevens mognad och förmåga att lära
- att elever med vissa handikapp måste få mer tillrättalagd handledning – exempelvis språkhjälp.

Lärarsamverkan ökar möjligheterna att låta eleven träna ett visst beteende när det bäst behövs, framför allt när särskilt handlingskrävande insatser bedöms som nödvändiga.

För nyinflyttade invandrarelever kan skillnaderna mellan den nya och den invanda trafikmiljön vara större än för elever som flyttar inom Sverige. Därför är det viktigt att hemspråkläraren omedelbart efter invandrarelevs ankomst till skolan bereds möjlighet att individuellt eller i grupp introducera denne i de trafikfrågor årskursens övriga elever redan är förtrogna med. En relevant information om skolvägen och reglerna vid skolskjutsning bör ske på invandrarelevens eget språk. När det gäller de mindre barnen bör även föräldrarna få ta del av skolans information. För trafikundervisningen, som för övrig undervisning, kan det vara av intresse och värde för de svenska eleverna att invandrareleverna får berätta om trafikförhållandena i det egna hemlandet.

Samverkan med föräldrarna

Föräldrarnas medverkan i skolans trafikantutbildning är mycket väsentlig. Det är av stort värde och önskvärt att läraren i samband med den praktiska trafikantträningen informerar föräldrarna om vad som behandlats i undervisningen. Föräldrarna kan då lättare följa upp och förstärka elevens inläring under fritiden.

Vidare kan föräldrarna tillsammans med eleverna ge skolan värdefulla uppgifter om elevernas skol- och fritidsvägar. I de lägsta årskurserna – då eleverna är ovana vid den nya trafikmiljön – kan det vara lämpligt att efter överenskommelse mellan hem och skola rekommendera eleverna mindre trafikfarliga vägar.

I samverkan med hem- och skolaföreningarna kan skolan aktivt verka för att trafikmiljön runt skolan förbättras från trafiksäkerhetssynpunkt. Skolan bör stödja aktiviteter av typen "Barnet och trafikmiljön" som initieras av hem- och skolaföreningarna.

Föräldramedverkan vid den praktiska trafikträningen kan i vissa sammanhang vara önskvärd och förutsättningarna kan diskuteras vid t ex föräldramöten av olika slag.

Resurstid

För att få tillfälle att träna i mindre grupper kan schemat i årskurserna 1 och 2 läggas så att möjlighet finns till flexibel gruppindelning. Den resurstid som finns inom ämnena svenska och orienteringsämnen (dvs den tid som utgör skillnaden mellan antalet lärartimmar och elevtimmar) kan i viss utsträckning utnyttjas i de lägre årskurserna. Se vidare Lgr 69:II Resurstimmarnas användning, s 14 och Lgr 69:II Planering, s 14 spalt B.

Sammanfattning

Frågor om samverkan mellan olika grupper bör vara föremål för behandling vid ämneskonferenser och liknande.

Initiativet till samverkan kan givetvis tas av klassläraren som också har det direkta ansvaret för undervisningens genomförande.

Ett förslag till hur man kan skapa lätthanterliga grupper vid de praktiska övningarna ges här nedan.

Åk 1 och 2 I dessa årskurser kan man åstadkomma en flexibel gruppindelning genom att utnyttja resurstimmarna eller annan resurstid. Samverkan med andra lärare och/eller polis ökar ytterligare dessa möjligheter.

Åk 3 och 4 I många fall påbörjas skolans cykeltrafikantutbildning i verklig trafikmiljö i dessa årskurser. Övningar med cykel kräver ofta en mer omfattande organisation. Här kan då en tidsmässigt större medverkan av polis vara berättigad eller nödvändig. Givetvis är också här en samverkan mellan lärare och med föräldrar att rekommendera.

Åk 5 och 6 I allmänhet kan man utgå från att en grundläggande praktisk trafikantträning till stora delar är genomförd före dessa årskurser. Vissa elever behöver dock ytterligare praktisk övning. Förmodligen kan resten av klassen eller en del av den arbeta självständigt eller i grupp under tillsyn. Samverkan mellan lärare är då en förutsättning. Givetvis kan även polismedverkan inplaneras.

Förutsättningar

Förutsättningarna för trafikantutbildningen är, som redan nämnts, att trafikmiljöerna i skolans upptagningsområde inventeras, noggrant kartläggs och analyseras med tanke på risker och svårighetsgrader. Dessa beskrivna trafikmiljöer ligger sedan till grund för skolans planering av den praktiska trafikantutbildningen. Många elever uppvisar från början felaktigt uppträdande i de trafikmiljöer de vistas i och är inte alltid motiverade att träna ett annat tillvägagångssätt än det de vant sig vid. Motivationen (se motivationsavsnitten i innehållsanalysen s 10–58) är således viktig liksom tillgången till konkret undervisningsmaterial och tillfällen till övning i lokal trafikmiljö.

Förslag till arbetsgång vid planeringen

På en karta som visar skolans upptagningsområde inventerar och utmärker skolan (lärare, tillsynslärare etc), gärna i samverkan med den lokala polisen, de för eleverna aktuella trafikmiljöerna (se s 6, Polismedverkan).

För varje lokal trafikmiljö tas med hjälp av innehållsanalysen (se s 10–58) fram aktuella situationer, miljöer och beteenden som är tillämpliga på den lokala miljön.

Med utgångspunkt i elevens behov som bestäms genom

- samtal med eleven
- samråd med hemmen
- elevens tidigare trafikantutbildning och/eller
- kontakt med lärare som tidigare undervisat eleven (även i förskolan), fastställs de moment som skall leda till praktiska tillämpningsövningar.

För flertalet elever i klassen/klasserna gäller i stort att de vistas i samma trafikmiljöer. Dessa miljöer förtecknas i en stegrad lärogång efter svårighet. Vissa elever måste dock på sin skol- och fritidsväg passera flera mera komplicerade miljöer och behöver av det skälet särskild träning. Det är viktigt att dessa elevers behov tillgodoses vid planeringen.

Vid planeringen måste också hänsyn tas till elever som av annan anledning behöver mer träning, t ex elever som åker skolskjuts, elever som växer upp i skyddade miljöer på ren landsbygd eller i bostadsområden med väl separerad trafik och få tillfällen till övning, elever med olika slag av handi-

kapp, nyinflyttade elever (invandrare) eller elever som behöver längre tid att befästa färdigheter/kunskaper.

Läraryönskemål om polismedverkan inventeras. Eventuell samverkan mellan lärare diskuteras och organiseras. Klassen/klasserna delas i grupper beroende på i vilka trafikmiljöer elevens träning skall äga rum.

Övrigt trafikstoff enligt innehållsanalysen inordnas i en lärogång för en teoretiskt inriktad undervisning om beteenden.

Det är vid planeringen nödvändigt att undervisningen läggs upp så att eleverna jämsides med trafikantutbildningen får möjlighet att bekanta sig med de förutsättningar som ligger till grund för utformningen av ett trafiksystem som inverkar både positivt och negativt på samhällsutvecklingen.

Det är väsentligt att eleverna blir intresserade av frågor som rör förbättringar av trafikmiljön från miljövardande, teknisk, social och estetisk synpunkt.

Dessutom skall eleverna ges möjlighet att förstå trafiksystemet som en del av ett samhälle med mellanmänskliga funktioner, där hänsynen till andra människor/trafikanter är väsentlig.

Detta trafikstoff bör ingå i de intresseområden på låg- och mellanstadierna där naturlig anknytning ges (se exempel s 5).

Samhällets allmänna trafiksäkerhetsinformation ombesörjs centralt av statens trafiksäkerhetsverk. Det är angeläget att skolans elever får del av den information som är giltig även för eleverna och att tid avsätts för dessa aktiviteter vid planeringen. Information om planerade aktiviteter/kampanjer lämnas av trafiksäkerhetsverket.

Årskursplanen fastställs.

Läromedel

För att konkretisera den lokalt anpassade trafikantutbildningen är det önskvärt att ordinarie läromedel kompletteras med lokalt material. Det lokala materialet kan t ex bestå av enkla skisser på stordia över de trafikmiljöer där träning skall äga rum. Skisserna kan vara underlag för arbetsblad till eleverna, på vilka eleverna markerar t ex färdväg och beteenden. Vidare kan arbetsbladen användas vid enkla diagnostiseringar av elevernas kunskaper antingen före eller efter utbildningen.

Vid praktiska övningar i verklig trafikmiljö bör varningsmärket "Trafiklektion" eller "Trafiklektion pågår" sättas ut på vägar/gator runt övningsplatsen.

Innehållsanalys av låg- och mellanstadiernas trafikantutbildning

Analysen, som bygger på ett målanalysprojekt utfört av statens väg- och trafikinstitut i samverkan med statens trafiksäkerhetsverk och SÖ, omfattar gång- och cykeltrafikantbeteenden för elever i grundskolans låg- och mellanstadier.

Med utgångspunkt i tjugotvå kategorier av beteenden har analysen utformats så att till var och en av kategorierna har förts ett antal trafikmiljöer. Dessa är generella men kan överföras på lokala trafikmiljöer.

Till var och en av dessa situationer/miljöer har fogats ett eller flera beteenden ordnade i en viss bestämd följd exempelvis från metodisk synpunkt. Dessa beteenden har i de fall som ansetts lämpligt motiverats. Innehållet i motiverings- och kommentarspalterna är menat att bilda underlag för samtal, diskussioner och arbetsövningar i grupp eller klass. Dessutom ges förslag till tillfällen då laborationer och demonstrationer kan konkretisera undervisningen.

Innehållet i analysen kan lämpligen användas som arbetsmaterial på studiedagar och konferenser av olika slag, dels som underlag för planering av trafikundervisningen, dels i diskussionens form som ämnesfördjupning och handledning för den enskilde läraren.

Innehållsanalysen kan vidare användas vid framtagningen av lokalt anpassat undervisningsmaterial.

Innehållsanalysens kategorier av beteenden är inte uppställda i prioriterad form. Det ankommer på läraren att allt efter elevens behov och trafikfärdigheter välja ut lämpliga delar till en stegrad inlärningsgång genom hela låg- och mellanstadiet. Den inbördes ordningen av kategorier är också beroende av möjligheten att ordna praktiska tillämpningsövningar i verklig, lokal trafikmiljö. Återstoden av innehållsanalysens stoff behandlas i klassrumsundervisningen.

Förteckning över ingående moment

Gångtrafik

- 1 Plats på vägen och användning av vägens skilda banor 11
- 2 Korsande av väg/gata utan övergångsställe 13
- 3 Korsande av väg/gata med övergångsställe 14
- 4 Möte med andra trafikanter och upphinnande 16

Cykeltrafik

- 5 Cykelns beskaftenhet och utrustning 18
- 6 Manövrering 19
- 7 Plats på vägen 21
- 8 Användning av vägens skilda banor 22
- 9 Körriktnings- och stopptecken 23
- 10 Placering vid färd rakt genom korsning 25
- 11 Placering vid högersväng i korsning 27
- 12 Placering vid vänstersväng i korsning 29
- 13 Placering i cirkulationsplats 35
- 14 Företrädessituationer mellan fordon 37
- 15 Företrädessituationer cyklist – gående 42
- 16 Möte 43
- 17 Cyklist blir omkörd 46
- 18 Cyklist kör om 47
- 19 Ledande av cykel 50
- 20 Stannande och parkering 52
- 21 Last och skjutsning 55

Eleven som passagerare

- 22 Eleven som passagerare 57

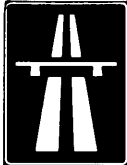
Gångtrafik

Gångtrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
1 Plats på vägen och användning av vägens skilda banor	1.1 Allmänt	1.1.1 Gående skall gå så långt borta som möjligt från motorfordonstrafiken.	1.1.1.1 Motorfordonsförare kan ha svårigheter att i tid upptäcka gående, särskilt i mörker och dimma. Andra faktorer som påverkar möjligheten att upptäcka gående är t ex övriga ljusförhållanden, bländning, barns litenhet, nedsmutsade rutor och strålkastare.	OBS! Som gående räknas också skid-, skridsko- och sparkstöttingåkare samt personer som drar barnvagn, rullstol eller liknande. OBS! Sparkstötting skall enligt lag vara försedd med reflexer när den framförs under mörker.
		1.1.2 Den gående bör under skymning och mörker använda reflexmaterial.	1.1.1.2 Vid tät trafik förväntar sig inte fordonsföraren gående på körbanan. 1.1.1.3 Det s k överhänget på tunga och långa fordon med t ex släp skapar risker för gående.	Särskilt i samband med svängar.
1.2 Väg utan vägren, gångbana eller cykelbana.	1.2.1 Gående skall använda vänstra delen av vägen i sin färdriktning.	1.2.1.1 Genom att gå på vänster väggkant får den gående den bakifrån kommande trafiken så långt ifrån sig som möjligt.	1.2.1.2 Den gående har bättre kontroll över den mötande trafiken.	Reflexmaterial bör användas även i tätorter. Laborativ verksamhet med reflexmaterial bör förekomma.
			1.2.1.3 Mötande fordonsförare kan lättare få ögonkontakt med gående.	Tystgående fordon är svåra att upptäcka. Snötäcke, skog etc dämpar också ljud. Övning av höger- och vänsterbegreppen.
1.3 Väg med gångbana (oavsett om vägren eller cykelbana förekommer)	1.3.1 Den gående skall använda gångbana	1.3.1.1 Fordonsförare räknar med att gångbana används av den gående.	1.3.1.2 Finns gångbana endast på ena sidan av vägen skall den användas oavsett åt vilket håll man går.	Särskilt viktigt i mörker, dimma etc. Elevor bör alltid göras uppmärksamma på hur viktigt det är med ögonkontakt mellan olika trafikanter.



Hur långt skall avståndet vara mellan A och B för att risken med att passera körbanan två gånger kompenseras av att gå direkt från A till B?

Gångtrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		1.3.3 Den gående skall gå till höger på gångbanan och väja till höger för mötande gående.	1.3.3.1 Från inlärningssynpunkt är det viktigt att högertrafik konsekvent tillämpas oavsett om trafikanten är gående eller fordonsförare. 1.3.3.2 Undvika konflikter med mötande gående. 1.3.3.3 Man kommer längre från bakifrån kommande fordon.	Brister i miljön tas upp i motivationsskapande syfte. Trafikreglernas främsta funktion är att kompensera brister i trafikmiljön. Trafikreglerna bör genomgående behandlas ur detta perspektiv. Kritiskt på smala gångbanor. Om man alltid tillämpar högertrafik på gångbanor med tät fotgängartrafik är det lättare och bekvämare att komma fram.
1.4 Väg vägren	med	1.4.1 Finns ej gångbana skall vägrenen användas. 1.4.2 Vägrenen till vänster i färdriktningen skall användas i första hand. 1.4.3 Om vägren finns endast på ena sidan av vägen bör man ändå gå där även om den skulle ligga på höger sida i färdriktningen.	1.4.1.1 Motorfordon får endast tillfälligt köra på vägrenen. 1.4.2.1 Genom att gå på vänster vägkant får den gående den bakifrån kommande trafiken så långt ifrån sig som möjligt. 1.4.2.2 Den gående har bättre kontroll över den mötande trafiken. 1.4.3.1 Eftersom vägrenen endast undantagsvis får användas motorfordonstrafik kan det vara säkrare att gå på högra vägrenen än på körbanans vänstra sida.	Observera att då cykelbana saknas skall även cyklist och mopedist använda vägrenen. Vägrenen får endast i undantagsfall användas av motorfordon och är därför relativt säker för gående. Förhållandet torde förekomma endast undantagsvis.
1.5 Väg cykelbana	med	1.5.1 Finns varken gångbana eller vägren skall den gående använda cykelbana.	1.5.1.1 Skillnaden i t ex hastighet är mindre mellan cykel- och fotgängartrafik än mellan motorfordons- och fotgängartrafik.	Även om cykelbana endast finns på ena sidan av vägen skall den användas. Finns två cykelbanor bör den vänstra användas. Samtal om t ex skillnader i hastighet och tyngd mellan olika fordonsslag.
1.6 Vägar förbjudna för gående		1.6.1 Gående får ej gå på motorväg eller motortrafikled.	1.6.1.1 Skillnaden i hastighet mellan gående och motorfordon är särskilt stor på dessa vägar.	Tidsfaktorn för upptäckt och reaktion diskuteras.

Gångtrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		1.6.2 Man får inte gå på vägar utmärkta med vägmärket "Förbud mot gångtrafik".		<p>Vägmärket förekommer på vägar där det inte finns plats för gående, t ex på broar.</p> <p>I sammanhanget behandlas vägmärkena motorväg, motortrafikled och förbud mot gångtrafik.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Motorväg</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Motortrafikled</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>Förbud mot gångtrafik</p> </div>
2 Korsande av väg/gata utan övergångsställe	2.1 Val av plats	<p>2.1.1 Den gående bör välja att korsa körbanan i anslutning till väg/gatukorsning.</p> <p>2.1.2 Den gående bör välja att korsa körbanan på plats där sikten är god.</p> <p>2.1.3 I anslutning till hållplats för buss, skolskjutsfordon etc bör den gående korsa körbanan efter det att fordonet lämnat hållplatsen.</p>	<p>2.1.1.1 Fördelen med att korsa körbanan i anslutning till korsningen är att fordonens hastigheter i regel är lägre och att föraren skall iakta särskild försiktighet i vägkorsningar.</p> <p>2.1.2.1 Både förarens och gåendes möjligheter att i tid upptäcka varandra minskar vid skyddssikt.</p> <p>2.1.3.1 Då eleven passerar framför en buss eller motsvarande löper han två risker:</p> <p>a) Fordonet skymmer sikten för bakifrån kommande fordon</p> <p>b) Bussföraren kan ha svårt att upptäcka eleven framför sitt fordon då han startar.</p>	<p>Reglerna för passerande av körbanagäller också cykelbana.</p> <p>Man bör inte gå över körbanan t ex före, efter eller i skarp kurva med skyddssikt, ej heller före eller efter backkrön. Ej heller bör man passera mellan parkerade bilar.</p> <p>Eleven bör ej passera mellan parkerade fordon därför att sikten skymms för eleven och därför att eleven skymms för fordonsföraren (elevens litenhet). Om eleven ändå måste passera körbanan i en sådan situation bör det ske mellan fordon vars motorer inte är i gång och i vilka det inte sitter förare.</p> <p>Fordonsförarens "döda" vinklar.</p> <p>Särskilt viktigt är att elever som åker skolskjuts får speciell undervisning och träning. Observera att samverkan med föräldrar och skolskjutsförare är nödvändig. Undervisningsmaterial utgivet av statens trafiksäkerhetsverk.</p>

Gångtrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
	2.2 Passage av körbana	<p>2.2.1 Före passage av körbanan bör eleven stanna upp för överblick och bedömning av trafiken på körbanan.</p> <p>2.2.2 Den gående skall låta korsande fordonstrafik passera (avvakta lucka i trafiken) innan han påbörjar passagen av körbanan.</p> <p>2.2.3 Den gående skall passera körbanan rakt (tvärs över) och med normal hastighet.</p>	<p>2.2.1.1 En vana att alltid – oavsett förhållandena – stanna upp före passage av körbana innebär att risken för skadade utrustningsolyckor minskar.</p> <p>2.2.1.2 Stannar den gående upp strax före passagen av körbanan ger detta även information till fordonsförare att den gående vill korsa körbanan.</p> <p>2.2.3.1 Sträckan och tiden för passagen blir kortare om körbanan korsas rakt.</p> <p>2.2.3.2 Den gående skall inte passera körbanan om luckorna i trafiken är så pass små att han måste springa.</p>	<p>Eleven skall kontrollera omgivande trafik åt alla håll (obs vägkorsning) kontinuerligt under passagen.</p> <p>Viktigt är att eleven lär sig att ta ögonkontakt med fordonsförare innan och under passagen.</p> <p>Övningar av sinnestränande slag läggs in för att bilda underlag för samtal om variationer i reaktionstider och svårighet att höra fordon i bullrande och bullerabsorberande miljöer (skog, snö etc).</p> <p>Eleven bör känna till hur broms- och stoppsträckorna beror på hastighet och väglag/underlag.</p> <p>Elevens svårighet och bristande förmåga att förutsäga och bedöma tex luckor i trafiken måste uppmärksammas och åtgärdas. Laborationer.</p> <p>Laborationer och demonstrationer.</p> <p>Stannar ett fordon för att låta den gående passera skall gångtrafikanterna uppmärksamma risken för omkörande fordon.</p>
3 Korsande av väg/gata med övergångsställe	3.1 Val av plats	3.1.1 Gående skall passera körbana eller cykelbana på övergångsställe om sådant finns i närheten.	3.1.1.1 Den formella säkerheten är större för gående som korsar körbanan på övergångsställe än för den som korsar körbanan utanför övergångsställe.	Det är dock viktigt att eleverna inte uppfattar sig som fredade bara för att de passerar på övergångsställe.
	3.2 Passage av oöversiktligt övergångsställe	3.2.1 Före passage av övergångsställe bör eleven stanna upp för överblick och bedömning av trafiken på körbanan.	3.2.1.1 Se 2.2.1.1 och 2.2.1.2	

Gångtrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		3.2.2 Den gående skall låta korsande fordonstrafik passera (avvakta luckor i trafiken) innan han påbörjar passagen av körbanan.		Se kommentar till 2.2.1.1 I vissa situationer har fordonsförare mer eller mindre uttalad skyldighet att lämna gående företräde på obevakat övergångsställe. Den gående får emellertid inte tolka detta som att han har "företrädesrätt". Detta begrepp saknar grund i trafiklagstiftningen. Fordonsförarens skillnader i trafikkunskaper, benägenhet och förmåga att tillämpa dessa bör behandlas.
		3.2.3 Den gående bör passera körbanan på övergångsställets högra del och med normal hastighet.	3.2.3.1 Se 2.2.3.1 och 2.2.3.2 3.2.3.2 Om en fordonsförare stannar för att släppa förbi en gående, får den gående under den första kritiska delen av passagen bättre observationsmöjligheter när det gäller ev omkörande fordon om han håller sig till övergångsställets högra del.	Laboration och övningar med observationsvinklar. Stannar en fordonsförare för att låta den gående passera bör den gående uppmärksamma risken för omkörande fordon. Viss skepsis mot "framvinkningstecken" är även befo-gad.
3.3 Passage av övergångsställe med fast trafiksignal	3.3.1 Den gående skall vänta och avvakta grönt sken innan han går ut på övergångsstället. 3.3.2 Före passagen över övergångsstället bör den gående kontrollera omgivande fordonstrafik, särskilt trafik som i korsning kommer från vänster bakifrån. 3.3.3 Den gående bör passera övergångsstället på dess högra del och med normal hastighet. 3.3.4 Om trafiksignalen slår om till rött sken under passagen får (bör) den gående fortsätta och avsluta passagen över körbanan.	3.3.1.1 Fordonsförare väntar sig att gående inväntar grön gå-signal. 3.3.1.2 Den passerande fordonstrafiken kör i regel med högre hastighet över bevakat övergångsställe än över o-bevakat. 3.3.2.1 Ej heller det bevakade övergångsstället ger någon absolut säkerhet. Fordonsförare kan bryta mot signaler. 3.3.2.2 Se 2.2.1.1. och 2.2.1.2.	Omkörningsförbudet mellan fordon gäller enbart o-bevakat övergångsställe. Faktorer som kan påverka for-donsföraren att bryta mot tra-fiksignaler bör behandlas. Den fortsatta passagen bör ske med särskild kontroll av for-donstrafiken.	

Gångtrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
			3.3.4.2 Att vända och gå tillbaka är inte att rekommendera då berörda fordonsförare räknar med att den gående har passerat dem och kommer att fortsätta.	
	3.4 Passage av övergångsställe bevakat av polisman.			Polismans tecken. Anvisningar från polisman gäller framför trafikregler, vägmärke, vägmarkering samt trafiksignal.
	3.5 Passage av övergångsställe med blinkande gul trafiksignal	3.5.1 Se 3.2.1, 3.2.2 och 3.2.3.		Övergångsställe är att betrakta som obevakat.
	3.6 Passage av övergångsställe med skolpatrull	3.6.1 Den gående skall följa anvisningar från skolpatrull		Övergångsstället är att betrakta som obevakat. (Skolpatrull får inte ingripa i fordonstrafiken.) Speciell uppmärksamhet ägnas åt skolpatrullverksamheten om sådan finns. Skolpatrullens tecken och utmärkning.
4 Möte med andra trafikanter och upphinnande	4.1 Väg utan gångbana, cykelbana eller vägren	4.1.1 Vid möte med fordon bör gående tydligt väja åt vänster.	4.1.1.1 Genom att väja ökar man avståndet till fordonet i sidled.	Särskilt viktigt under mörker och speciellt då möte mellan två fordon sker samtidigt. Bländning. Siktsträckor. Smala vägar.
			4.1.1.2 Genom att väja visar man fordonsförare att man är beredd på mötet.	Samtal om hur visst uppträdande i trafiken kan ge viktig information till medtrafikanter.
		4.1.2 Hinner man ifatt en annan gående skall man avgöra när det är lämpligt att passera. Passagen sker till höger	4.1.2.1 Genom att väja till höger tränger man inte in den andre på körbanan.	Samtal om principer för samspel mellan trafikanter. "Man skall inte utsätta andra för risk eller olägenhet."
	4.2 Väg med vägren.	4.2.1 Då man möter cyklist på vägren skall man väja till vänster.	4.2.1.1 Se 4.1.1.1.	Gäller också möte med annat fordon på vägren.
		4.2.2 Hinner man ifatt en annan gående skall man avgöra när det är lämpligt att passera. Passagen sker till höger.	4.2.2.1 Se 4.1.2.1.	

Gångtrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
	4.3 Väg med cykelbana.	4.3.1 Vid möte med cykel eller moped bör man väja så att man kommer så långt bort från körbanans trafik som möjligt.		
		4.3.2 Hinner man ifatt annan gående bör man passera denne på den sida som är närmast fordonen på cykelbanan.	4.3.2.1 Se 4.1.2.1.	
	4.4 Skolkorridor, trappuppgång, gångbana, övergångsställe etc	4.4.1 Möte med annan gående sker till höger.	4.4.1.1 Från inlärningssynpunkt är det viktigt att högertrafik konsekvent tillämpas oavsett om trafikanten är gående eller fordonsförare. 4.4.1.2 Genom att gå till höger på gångbanor kommer den gående längre ifrån bakom kommande fordonstrafik.	
		4.4.2 Hinner man ifatt annan gående bör man passera till vänster.	4.4.2.1 Konsekventa högertrafikregler underlättar övergången till andra trafikantroller.	Jfr omkörning med fordon.





Cykeltrafik






Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
5 Cykelns beskaftenhet och utrustning	5.1 Fordonskontroll	5.1.1 Innan cyklisten startar skall han kontrollera däck, kedja, bromsar, fordonsbelysning etc.		<p><i>Samtal om risker när cykeln inte är helt funktionsduglig.</i></p> <p>Hur olika faktorer inverkar på cykelns manöver- och köregenskaper t ex</p> <p>däck (typ, lufttryck, slitage etc)</p> <p>hjul (diameter)</p> <p>kraftöverföring (kedja, växlar etc)</p> <p>bromsar (främre och bakre hjul)</p> <p>styre (styrets utformning, höjd och bredd, handtag, utrustning etc)</p> <p>sadel (konstruktion, placering, fästning etc).</p> <p>pakethållare (konstruktion, fästning etc).</p> <p><i>Utrustning</i></p> <p>Cykeln skall ha följande utrustning:</p> <p>bromssystem (tandemcyklar skall ha två bromsar. Vid skjutsning av två barn skall cykeln ha två bromssystem)</p> <p>lyktor (cykel skall ha lykta med vitt sken framtill och röd lykta baktill. OBS att fungerande belysning alltid skall finnas på cykeln)</p> <p>röd reflexanordning baktill ringklocka.</p> <p>Samtal om skadegörelse på cyklar och konsekvenser.</p> <p><i>För övrigt kan cykeln vara försedd med:</i></p> <p>backspegel</p> <p>”stingpinne”</p> <p>namnskylt (i vissa kommuner obligatoriskt).</p>

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
6 Manövrering	6.1 Allmänt	6.1.1 Vid start bör pedalen befinna sig i s k dragläge.	6.1.1.1 Bättre balans	Balansövningar.
			6.1.1.2 Dragläget möjliggör snabbare start.	
		6.1.2 Uppstigning på cykel bör ske från den sida som cyklisten behärskar.	6.1.2.1 Balans- och startproblemen reduceras.	Övning vad gäller uppsikt bakåt.
				I princip är uppstigning från höger att föredra, vilket underlättar kontrollen bakåt. Cyklisten kommer också längre bort från motorfordonstrafiken. Nackdelen är att om cyklisten tappar balansen faller han ut mot trafiken. Om cyklisten är van att stiga upp från vänster kan detta innebära fördelar med tanke på balansen men nackdelar med tanke på kontrollen bakåt. Beroende på individuella variationer kan rekommendation om uppstigning ej bindas till höger eller vänster sida. Uppstigning och start bör innehålla fyra moment: 1. kontroll bakåt 2. uppstigning 3. förnyad kontroll bakåt och 4. start.
		6.1.3 Avstigning från cykel bör ske till höger.	6.1.3.1 Avstigning sker från trafiken.	Avstigning kan hårdare bindas till höger sida. Att stiga av på ovan sida medför sannolikt inte samma balansproblem som uppstigning från ovan sida kan innebära.
		6.1.4 Cyklisten skall under färd ha båda fötterna på pedalerna.	6.1.4.1 Balansproblemen reduceras.	
			6.1.4.2 Handlingsberedskapen ökar bl a vid behov av snabb bromsning.	
		6.1.5 Främre delen av foten bör användas på pedalerna.	6.1.5.1 Om foten halkar av pedalen är det bättre att den halkar av bakåt än framåt.	För att undvika att foten glider av pedalen skall pedalens trampdyna vara räfflad och bytas ut då den slitits ned.
		6.1.6 I princip skall cyklisten under färd ha båda händerna på styret.	6.1.6.1 Balansen förbättras.	
			6.1.6.2 Handlingstiden för manövrer i kritiska situationer minskas.	I en kritisk situation kan föraren med endast en hand på styret missa när han försöker fatta styret med andra handen.

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
			6.1.6.3 Mycket svåra balansproblem kan uppkomma om cyklisten försöker genomföra manövrer i kritiska situationer med endast en hand på styret (bromsning, väjning, fartökning etc).	Demonstration av balansproblem när manövrer som bromsning, sväng, väjning och fartökning genomförs med endast en hand på styret. Teknikövningar: Cyklisten skall lära sig att hålla och justera balansen med hjälp av 1 tyngdpunktsförskjutningar 2 styrning samt 3 hastighet. Olika faktorer som påverkar balansen.
	6.2 Bromsning, allmänt	6.2.1 Cyklisten skall rätt använda fot- och handbroms i olika situationer (främre och bakre hjul).		Friktionsbegreppet, stoppsträcka, bromssträcka, reaktionssträcka. Framhjulsbroms för- och nackdelar. <i>Styrning vid bromsning</i> Effekten av låst framhjul. Effekt vid olika friktionsförhållanden (underlag/väglag). Effekt av låsta hjul på bromssträcka. Effekt av låst(-a) hjul vid sladd. Balansproblem vid bromsning. Människans spontana reaktion att bromsa vid sladd. Samtal om svårigheter att motverka sådana reaktioner.
	6.3 Manövrering i kurva/backe	6.3.1 Cyklisten skall alltid anpassa hastigheten efter omständigheterna.	6.3.1.1 Effekten av sidkrafter i kurva.	Väglag, fordons tyngd, hastighet m m påverkar effekten av sidkrafter. Laborationer.
			6.3.1.2 Balansproblem vid hög fart i nedförsbacke.	Problem med grusbeläggning och grussträng samt dålig friktion i övrigt.
			6.3.1.3 Balansproblem vid låg fart i uppförsbacke.	Vingling, tyngdpunktsförskjutningar.
		6.3.2 Vid kraftigare lutning av cykeln skall cyklisten använda ett pedalläge som gör att pedalen inte kan stöta i marken.		I regel kan ett horisontellt läge av pedalerne vara bäst t ex vid bromsning.

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar	
7 Plats på vägen	7.1 Allmänt	7.1.1 Cyklisten skall placera sig så nära högra kanten som möjligt.	7.1.1.1 Grundregeln för högertrafik.	Särskilt viktigt på smal väg och då sikten är skyddad och vid livlig fordonstrafik. Observera risker med grusstrånger, is, snövallar, asfaltkant etc vid vägkanten. Under mörker vissa risker med placering för långt till höger med tanke på gående.	
		7.1.2 Cyklisten skall använda vägen (gäller då cykelbana saknas).	7.1.2.1 Förare av motorfordon får i vissa fall tillfälligt köra ut på vägrenen för att underlätta omkörning.	Varning för uppställda fordon på vägrenen; särskilda risker vid skyddad sikt eller i mörker. Andra trafikanter, t ex gående, kan använda vägrenen.	
		7.1.3 Cyklister bör i princip alltid färdas efter varandra.	7.1.3.1 Breddåkning försvårar eller omöjliggör omkörning för bakomvarande fordon. 7.1.3.2 Kollisionsriks vid breddkörning.		
		7.2 Parkerade fordon på höger sida	7.2.1 Cyklisten skall hålla tillräckligt avstånd till fordon parkerade på höger sida	7.2.1.1 Lättare att upptäcka och väja för gående som ger sig ut mellan parkerade fordon.	Särskilt viktigt att observera barn. Barns impulsivitet. Barns fysiska litenhet försvårar upptäckt.
				7.2.1.2 Vänsterdörrar kan öppnas på de uppställda fordonen.	Särskilt svårt att upptäcka i mörker.
				7.2.1.3 Parkerade fordon kan starta och köra ut (cykel, moped, mc, bil etc).	Föraren av ett parkerat fordon har svårigheter att inhämta information om bakomvarande trafik. Demonstration och samtal om sk döda vinklar.
	7.3 Vänster- och högerkurva	7.3.1 Cyklisten får ej vid skyddad sikt överskrida vägens tänkta eller utmärkta mittlinje.			
	7.4 Backkrön	7.4.1 Cyklisten skall placera sig så nära höger vägkant som möjligt och får ej vid skyddad sikt överskrida vägens tänkta eller utmärkta mittlinje.	7.4.1.1 Placering för långt ut i körbanan tvingar bakomvarande motorfordonsförare till riskabla omkörningar.		
			7.4.1.2 Risk för kollision med mötande fordon som befinner sig under omkörning.	Motorfordonsförarens svårigheter att bedöma friskssträckan i backe. Tendenser kan finnas hos motorfordonsförare att vilja köra om fordon som går långsamt och som i backe ytterligare minskar hastigheten.	

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
8 Användning av vägens skilda banor	8.1 Allmänt	8.1.1 Cyklisten skall i första hand använda cykelbana; saknas sådan skall vägren användas.	8.1.1.1 Risker med blandning av olika slags fordon (skillnader i hastighet, tyngd, antal hjul etc).	Principer för trafikseparering (åtskiljande av trafikantgrupper). <i>Vägmärken:</i>  <i>Påbjuden cykel- och mopedbana</i>  <i>Anvisningsmärke för cyklister och mopedförare</i>
		8.1.2 Cyklisten skall använda cykelbana på höger sida av vägen i färdriktningen. 8.1.3 Finns dubbelriktad cykelbana på vänstra sidan av vägen skall cyklisten använda den.		<i>Vägmarkering:</i> Kantlinje Särskild kantlinje Korsande bana för cykel och moped. Principer för val av färdväg t ex till och från skolan och fridslokaler.
	8.2 Motorväg – motortrafikled	8.2.1 Cyklist får ej färdas på motorväg eller motortrafikled.	8.2.1.1 Motorväg och motortrafikled är avsedda för snabb fordonstrafik. 8.2.1.2 De effekter som hastigheten på motorväg och motortrafikled medför.	Valproblem kan uppstå då cyklisten befinner sig på höger sida: skall man korsa körbanan för att nå cykelbanan eller fortsätta på höger sida? (Vid t ex mycket kort sträcka). <i>Vägmärken:</i>  <i>Motorväg</i>  <i>Motortrafikled</i>

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
			8.2.1.3 Upptäcktsavstånd i förhållande till hastighet.	Upptäcktsproblem och tid för reaktion vid höga hastigheter (särskilt vid dåliga ljusförhållanden).
			8.2.1.4 Motorfordonsförarna förväntar sig inte att någon cyklist finns på motorväg/motortrafikled. Detta påverkar upptäckts- och handlingsberedskapen.	Vilka olika förväntningar har olika trafikantgrupper?
8.3 Övriga vägar förbjudna för cykeltrafik		8.3.1 Cyklist får ej färdas mot vissa vägmärken (får dock leda cykel).	8.3.1.1 Grundtanken och principer för reglering av trafiken.	Vägmärken:
			8.3.1.2 Vägmärkena som del i trafikens informationssystem.	 <p>Påbjuden gångbana</p>  <p>Fordonstrafik förbjuden</p>  <p>Förbud mot infart med fordon</p>  <p>Förbud mot cykel- och mopeditrafik</p>  <p>Övergångsställe</p>
9 Körriktnings- och stopptecken	9.1 Allmänt	9.1.1 Cyklisten får endast genomföra den manöver som fordrar körriktnings- eller stopptecken och som kan ske utan fara eller hinder för andra trafikanter.		<p>Faktorer som hastighet, placering på vägen etc utgör basen för samspelet mellan trafikanter och gör att trafikanternas uppträdande ofta kan förutsägas.</p> <p>Teckengivning kan inte ersätta ovanstående information i sådana situationer utan avser endast att förstärka informationsvärdet.</p>

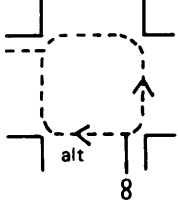
Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
9.2 Ändring av körriktning		9.2.1 Körriktningssändring visas med rakt utsträckt arm.	9.2.1.1 Placering på väg, ändring av hastighet etc kan vara svår att upptäcka och tolka i trafiken. Därför är det nödvändigt att ge körriktningstecken.	Körriktningstecken skall ges vid: start från vägkant vändning sväng körfältsbyte omkörning förbikörning etc.
			9.2.1.2 Tidig teckengivning är en förutsättning för upptäckt och därmed minskad risk för konflikter i trafiken.	Körriktningstecken åt vänster måste ges extra tydligt med tanke på att bakomvarande kan missuppfatta tecknet och tolka det som framvinkningstecken.
		9.2.2 Cyklisten skall före körriktningstecknet kontrollera trafiken bakåt, åt sidorna och framåt.		Framförvarande trafik måste även kontrolleras så, att cyklisten inte överraskas vid ett plötsligt trafikstopp.
				Observera cyklistens svårigheter att samtidigt ge tecken, vrida på huvudet, hålla kursen och kontrollera trafiken.
				Teknik- och balansövningar.
		9.2.3 Körriktningstecken skall ges i god tid.	9.2.3.1 Omgivande trafikanter måste få tid att upptäcka och tolka körriktningstecken.	Laborationer.
	9.2.4 Körriktningssändringen skall äga rum först i en situation då omgivande trafik medger det.			
	9.2.5 Under själva manövern bör teckengivning inte förekomma. Cyklisten bör ha båda händerna på styret.			I tät, växlande trafik kan dock upprepad teckengivning under själva manövern vara nödvändig.
	9.2.6 Cyklister bör före och under manövern etablera ögonkontakt med omgivande trafikanter.	9.2.6.1 Ögonkontakt är ofta en effektiv informationskanal som komplement till teckengivning, placering m m.	Observera risken för missförstånd vid ögonkontakt.	Cyklisten bör använda alla de möjligheter som finns i själva manövern utformning för att ge omgivande trafikanter en säker och entydig information. Studium och observation av verklig trafik.

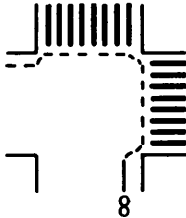
Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
	9.3 Stannande eller hastig fartminskning	<p>9.3.1 Cyklisten skall sträcka upp lämplig arm i anslutning till stopp eller hastig fartminskning.</p> <p>9.3.2 Cyklisten skall före stopptecknet kontrollera bakomvarande och framförvarande trafik.</p> <p>9.3.3 Stopptecknet skall ges i god tid före fartreduktion och stannande.</p> <p>9.3.4 Cyklisten bör före fartreduktion och stannande placera sig så nära höger vägkant som möjligt.</p>	<p>9.3.4.1 Avstigningen kan göras säkrare, bakomvarande trafik hindras mindre.</p>	<p>Särskild långsam fartminskning i samband med stopp ger information till bakomvarande vilket gör att stopptecken kan utelämnas.</p> <p>Efter kontroll av att ingen bakomvarande trafik finns kan stopptecknet utelämnas.</p> <p>Tecknet bör tas ned före inbromsningen.</p>
10 Placering vid färd rakt genom korsning	10.1 Cyklisten passerar korsningen rullande.	<p>10.1.1 Cyklisten skall hålla till höger på vägen.</p> <p>10.1.2 Cyklisten skall före korsningen kontrollera bakomvarande trafik.</p> <p>10.1.3 Cyklist skall före korsningen minska hastigheten och vara beredd att bromsa.</p> <p>10.1.4 Före passagen av den korsande vägen skall cyklisten kontrollera korsande fordons- och fotgängartrafik.</p>	<p>10.1.1.1 Genom högerplacering konkurrerar inte cyklisten med bakomvarande trafik som avser att svänga till vänster.</p> <p>10.1.1.2 Genom högerplacering hindrar cyklisten inte bakomvarande snabbare fordons trafik.</p> <p>10.1.2.1 För att kunna planera passagen av korsningen behöver cyklisten veta var bakomvarande fordon befinner sig och vart de tänker bege sig.</p> <p>10.1.3.1 Med lägre hastighet är det lättare att samla in och bedöma information om omgivande trafik.</p> <p>10.1.3.2 Reducerad hastighet och bromsberedskap medför bättre möjligheter att iaktta företrädesregler.</p> <p>10.1.3.3 Stoppsträckan blir kortare vid låg hastighet.</p>	<p>Korsningar är mycket olycksbelastade.</p>

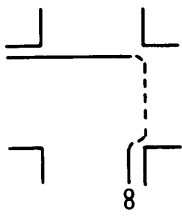
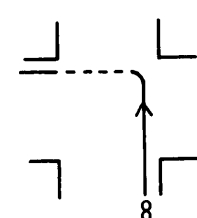
Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		10.1.5 Före passagen skall cyklisten särskilt kontrollera bakomvarande eller jämsides trafik som avser att svänga till höger.	10.1.5.1 Bakomvarande och jämsides förare kan missuppfatta och tro att cyklisten ämnar svänga till höger. Samma typ av missförstånd kan uppkomma hos korsande trafik från vänster.	
		10.1.6 När korsande trafik så tillåter skall cyklisten passera korsningen.		Under passagen skall cyklisten fortlöpande kontrollera korsande trafik.
		10.1.7 Efter korsningen skall placeringen till höger bibehållas.	10.1.7.1 Konfliktrisen med bakifrån kommande trafik som kan öka hastigheten efter korsningen minskar.	
	10.2 Cyklisten stiger av före korsningen och leder cykeln över samt startar för fortsatt färd på andra sidan (t ex vid tät trafik och skymd sikt).	10.2.1 Cyklisten skall före korsningen kontrollera bakomvarande trafik.	10.2.1.1 Se 10.1.2.1.	Särskilt viktigt i detta fall då cyklisten avser att stanna och stiga av cykeln före korsningen.
		10.2.2 Cyklisten bör före stannandet dra sig så nära högerkanten som möjligt.	10.2.2.1 Cyklisten kan vara svår att upptäcka för bakomvarande förare. 10.2.2.2 Före avstigning är det lämpligt att hålla väl till höger för att få marginal till övriga fordon. 10.2.2.3 Genom att före stannandet dra sig ut på högerkanten undviker cyklisten att hindra bakomvarande trafik.	
		10.2.3 Före stannandet bör cyklisten ge stopptecken.	10.2.3.1 Minskning av hastighet kan vara svår att upptäcka. Av den anledningen kan informationen förstärkas med stopptecken.	Observera cyklistens svårigheter att samtidigt ge tecken, vrida på huvudet, hålla kursen och kontrollera trafiken. Se kommentar till 9.3.1 – 2.
		10.2.4 Cyklisten bör stanna strax före korsningen där sikten är god.		Stannandet kan ske strax före eller strax efter övergångsstället beroende på dess placering och fotgängartrafik. Man bör undvika att stanna på övergångsstället.
		10.2.5 Innan cykeln leds över korsningen skall cyklisten kontrollera korsande fordons- och fotgängartrafik.		Korsningen är en av de mest olycksbelastade trafikmiljöerna.

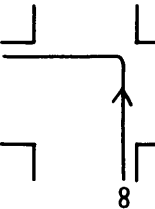
Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		<p>10.2.6 Innan cykeln leds över korsningen skall cyklisten särskilt kontrollera bakomvarande och jämsides trafik som avser att svänga till höger.</p> <p>10.2.7 Före start vid korsningens motsatta sida skall cyklisten kontrollera omgivande trafik.</p> <p>10.2.8 Före start skall cyklisten låta trafik bakifrån passera.</p> <p>10.2.9 Före start skall cyklisten ge starttecken om så behövs.</p> <p>10.2.10 Efter start skall cyklisten hålla till höger.</p>	<p>10.2.6.1 Se 10.1.5.1.</p> <p>10.2.9.1 Information till andra trafikanter.</p>	<p>Om övergångsställe finns bör cyklisten leda cykeln till vänster om detta eller på dess vänstra del om det sker utan olägenhet för gångtrafikanter.</p> <p>Samma som körriktningstecken åt vänster.</p>
11 Placering vid högersväng i korsning	11.1 Före korsning	<p>11.1.1 Cyklisten skall före korsningen kontrollera bakomvarande och jämsides trafik.</p> <p>11.1.2 Cyklisten bör före svängen placera sig så nära höger vägkant som möjligt.</p> <p>11.1.3 Körriktningstecken skall ges i god tid.</p> <p>11.1.4 Cyklisten skall minska hastigheten och inta bromsberedskap.</p>	<p>11.1.1.1 Planeringen av högersvängen med fartminskning, placering m m fordrar överblick av omgivande trafik.</p> <p>11.1.2.1 Genom placering nära högerkanten undviks risken av att få annat fordon (t ex cykel, moped) till höger. Detta är särskilt kritiskt om det andra fordonet avser att fortsätta rakt fram.</p> <p>11.1.2.2 Genom högerplaceringen hindras inte bakomvarande trafik som avser att fortsätta rakt fram.</p> <p>11.1.3.1 Omgivande trafikanter måste få tid att upptäcka och tolka körriktningstecken.</p> <p>11.1.4.1 Med lägre hastighet är det lättare att samla in och bedöma information om omgivande trafik.</p> <p>11.1.4.2 Reducerad hastighet och bromsberedskap gör det lättare att lämna företräde.</p> <p>11.1.4.3 Vid lägre hastighet blir stoppträcken kortare.</p>	<p>Fortlöpande kontroll av omgivande trafik är nödvändig.</p> <p>Genom att dra sig så nära höger vägkant man kan, markerar man ytterligare avsikten att svänga till höger.</p> <p>Trafikstockningar uppstår ofta i korsningar.</p> <p>Samtal om anpassning av hastigheten.</p>

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
			11.1.4.4 En för hög hastighet i högersvängen medför att cyklisten inte kan hålla sin placering nära kanten.	Centrifugalkrafter Laborationer Se 6.3.
		11.1.5 Före högersvängen skall cyklisten kontrollera trafik från vänster samt gångtrafik på egen och korsande väg.		Vid sväng i korsning skall cyklisten lämna företräde åt gående på övergångsställe. Se vidare beteendekategori 16 Möte.
11.2 I och efter korsning		11.2.1 Senast omedelbart före svängen bör cyklisten ta ner körriktningstecknet och ha båda händerna på styret.	11.2.1.1 Svårigheter att samtidigt ge tecken och styra cykeln i en högersväng.	
			10.2.1.2 Om tecknet tas ner under själva svängen kan cyklisten få svårt att "träffa rätt" på styret.	Se 6.1.6.
		11.2.2 Högersvängen bör göras så snäv som möjligt.	11.2.2.1 Risken för konflikt med den trafik som kommer från vänster på den väg som cyklisten svänger in på minskar.	Högerpedalen får inte vara i sitt nedersta läge. Se 6.3.
			11.2.2.2 Risken minskar för konflikt med bakifrån kommande trafik som också gör högersväng.	
		11.2.3 Efter högersvängen skall cyklisten behålla placeringen till höger.	11.2.3.1 Se 11.2.2.1 och 11.2.2.2	
11.3 Korsning med särskilt utmärkta körfält.		11.3.1 Cyklisten skall i god tid placera sig i körfältet längst till höger. Se 11.1.1–5 och 11.2.1–3.		
11.4 Enkelriktade vägar.		Se 11.1.1–5 och 11.2.1–3.		
11.5 Utfart på vägar.		– „ –		
11.6 Högersväng i korsning efter avfart från cykelbana.		– „ –		
11.7 Cyklisten leder fordonet i högersvängen (tät trafik, skymd sikt etc).		11.7.1 Cyklisten skall före korsningen kontrollera bakomvarande och jämsides trafik.		

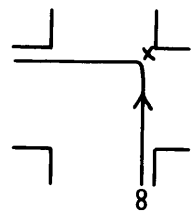
Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		11.7.2 Cyklisten skall före stannandet placera sig så nära höger vägkant som möjligt.		
		11.7.3 Cyklisten skall ge stopptecken i god tid före stannandet om så behövs.		
		11.7.4 Cyklisten skall före högersvängen kontrollera omgivande trafik, särskilt korsande.		
		11.7.5 Under högersvängen skall cyklisten leda fordonet mellan sig och trafiken så nära höger kant som möjligt.		
		11.7.6 Efter högersvängen skall cyklisten kontrollera omgivande trafik, ev ge starttecken, starta och fortsätta med bibehållen placering till höger.		
12 Placering vid vänstersväng i korsning	12.1 Cyklisten leder cykeln genom hela korsningen.	12.1.1 Cyklisten skall före korsningen kontrollera bakomvarande och jämsides trafik.		Särskilt betydelsefullt i detta fall då cyklisten avser att stanna och stiga av cykeln före korsningen
		12.1.2 Cyklisten skall hålla sig så nära högerkanten som möjligt.	12.1.2.1 Cyklisten kan vara svår att upptäcka för bakomvarande förare och bör därför hålla så långt ut till högerkanten som möjligt.	
		12.1.3 Före stannandet skall cyklisten ge stopptecken om så behövs.	12.1.2.2 Genom att hålla till höger innan cyklisten stannar hindras inte bakomvarande trafik.	
		12.1.4 Cyklisten bör stanna strax före korsningen där sikten är god.	12.1.3.1 Minskning av farten eller stannande kan vara svår att upptäcka och förut säga, därför bör handtecken ges.	Stopptecken utförs med uppsträckt arm. Efter noggrann kontroll av omgivande trafik kan stopptecknet utelämnas. Inbromsningen kräver att cyklisten har båda händerna på styret för att inte vingla.
				Stannandet kan ske strax före eller efter övergångsstället beroende på dess placering och fotgängartrafik. Man skall undvika att stanna på övergångsstället.

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		12.1.5 Innan cykeln leds över korsningen skall cyklisten kontrollera korsande fordons- och fotgängartrafik.		Korsningen är en av de mest olycksbelastade trafikmiljöer.
		12.1.6 Innan cykeln leds över korsningen skall cyklisten särskilt kontrollera bakomvarande och jämsides trafik som avser att svänga till höger.	12.1.6.1 Bakomvarande och jämsides förare kan missuppfatta och tro att cyklisten avser att gå till höger.	Samma typ av missförstånd kan uppkomma hos korsande fordonsförare från vänster.
		12.1.7 Cyklisten skall leda cykeln över korsningen till motsatta sidan.		Om övergångsställe finns bör cyklisten leda cykeln till vänster om detta eller på dess vänstra del om det sker utan olägenhet för gångtrafikanter.
		12.1.8 Innan cyklisten börjar leda cykeln över nästa korsning skall han kontrollera omgivande trafik.		
		12.1.9 Cyklisten skall före passagen låta omgivande trafik passera och avvakta en lucka i trafiken.	12.1.9.1 Att passera i konflikt med korsande trafik strider mot grundtanken i denna sk säkrare vänstersväng.	
		12.1.10 Cyklisten skall leda cykeln tvärs över körbanan.		Se kommentar till 12.1.7.
		12.1.11 Före start på motsatta sidan skall cyklisten kontrollera bakomvarande trafik och eventuellt ge starttecken.		Cyklisten bör avvakta en lucka i trafiken då startmomentet på cykel innebär risk – vingling. Finns bakomvarande trafik bör starttecken ges.

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
	12.2 Cyklisten stiger av cykeln före korsningen, leder den över till korsningens motsatta sida och cyklar därifrån över körbanan.	12.2.1 Cyklisten skall före korsningen kontrollera bakomvarande och jämsides trafik.		Se kommentar till 12.1.1.
		12.2.2 Cyklisten skall hålla sig så nära högerkanten som möjligt.	12.2.2.1 Se 12.1.2.1 och 12.1.2.2.	
		12.2.3 Före stannandet skall cyklisten ge stopptecken om så behövs.	12.2.3.1 Se 12.1.3.1.	Se kommentar till 12.1.3.1.
		12.2.4 Cyklisten bör stanna strax före korsningen där sikten är god.		Se kommentar till 12.1.4.
		12.2.5 Innan cykeln leds över korsningen skall cyklisten kontrollera korsande fordons- och fotgängartrafik.		Se kommentar till 12.1.5.
		12.2.6 Innan cykeln leds över korsningen skall cyklisten särskilt kontrollera bakomvarande och jämsides trafik som avser att svänga till höger.	12.2.6.1 Se 12.1.6.1.	Se kommentar till 12.1.6.1.
		12.2.7 Cyklisten skall leda cykeln över korsningen till motsatta sidan.		Se kommentar till 12.1.7.
		12.2.8 Innan cyklisten sätter sig upp på cykeln skall han kontrollera omgivande trafik.		Särskilt viktigt att observera bakifrån kommande trafik som avser att svänga till höger.
		12.2.9 Cyklisten skall före start låta omgivande trafik passera och avvakta en lucka i trafiken.	12.2.9.1 Se 12.1.9.1	<i>Alternativ</i> Cyklisten cyklar över första korsningen, stannar, stiger av och leder cykeln över andra korsningen.
		12.2.10 Före start skall cyklisten ge starttecken.		

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
	12.3 Cyklisten cyklar genom hela korsningen ("storasvängen")	12.3.1 Cyklisten skall före korsningen kontrollera bakomvarande och jämsides trafik.		<p>Detta är tillämpligt om</p> <ul style="list-style-type: none"> ● trafiksignal i korsningen visar grönt sken i färdriktningen ● den väg man färdas på är mer trafikerad än den korsande.
	12.3.2 Cyklisten skall behålla placeringen till höger på vägen.	12.3.2.1 Placeringen till höger bör inte förändras då cyklisten närmar sig korsningen. Omgivande trafik kan då tolka en mer markerad högerplacering som att cyklisten avser att svänga till höger.	Kontroll av bakomvarande och jämsides fordon bör ske fortlöpande i anslutning till korsning och särskilt i samband med fartminskning.	
12.3.3 Cyklisten skall minska hastigheten och inta bromsberedskap före korsningen.	12.3.3.1 Med lägre hastighet är det lättare att bedöma den omgivande trafiken.	12.3.3.2 Vid kritiska situationer blir cyklistens stoppträcka kortare. Stoppsträckans beroende av hastighet, friktion etc. Samtal om faktorer som påverkar fordonsförarens reaktion och kondition.		
12.3.4 Före passagen av den korsande vägen skall cyklisten kontrollera fotgängar- och fordonstrafik.	Korsningar är en av de mest olycksbelastade trafikmiljöerna.			
12.3.5 Före passagen av den korsande vägen skall cyklisten särskilt kontrollera bakomvarande och jämsides trafik som avser att svänga till höger.	12.3.5.1 Genom att cyklisten behåller placeringen till höger kan bakomvarande och jämsides förare som ämnar köra till höger tro att cyklisten avser att svänga till höger. Samma typ av missförstånd kan uppkomma hos korsande fordonsförare som kommer från vänster.			
12.3.6 Cyklisten kör in i korsningen när detta kan ske utan risk.	12.3.7.1 Beroende på ev missbedömningar hos omgivande trafik är vänstertecknet särskilt betydelsefullt i denna situation; det framgår ju inte av cyklistens placering att vänstersväng avses.			

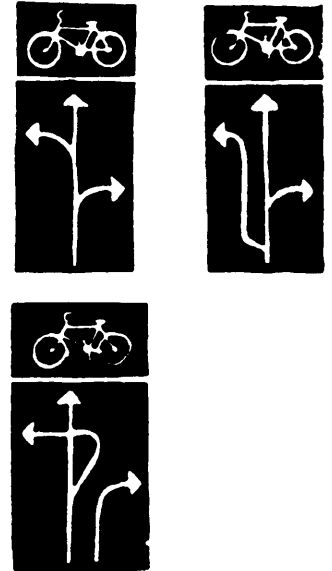
Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		12.3.8 Omedelbart före vänstersvängen bör vänstertecknet tas ned.	12.3.8.1 Nedtagning är inte önskvärd men kan vara nödvändig av manövreringsskäl – inte minst beroende på att radien i denna vänstersväng blir liten.	<p>Viktigt med förnyad kontroll bakåt.</p> <p><i>Alternativet</i> till rullande cykel i vänstersväng är att stanna. I vissa situationer kan detta vara nödvändigt (stark trafik bakifrån):</p> <ol style="list-style-type: none"> Innan cyklisten stannar gör han stopptecken i stället för vänstertecken. Avstigningen bör ske åt höger (bort från trafiken). Cyklisten skall särskilt kontrollera trafik från höger som avser att svänga till höger. Före start skall cyklisten ge vänstertecken (starttecken).
		12.3.9 Högerplaceringen bibehålls efter vänstersvängen.		<p>Signalreglerad korsning</p> <ol style="list-style-type: none"> Cyklisten skall avvakta grönt ljus omedelbart före korsningen. Genomförs vänstersvängen rullande görs inget uppehåll vid x (se skiss) utan den senare delen av svängen får genomföras mot rött ljus.



c) Är trafiken tät och cyklisten måste stanna vid x bör han avvakta grönt ljus.

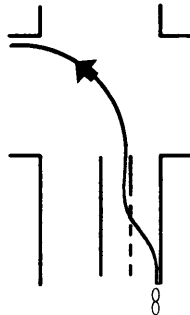
Korsning med särskild utmärkning för cyklister

Cyklisten följer utmärkning:



Finns särskild trafiksignal för cyklister, skall cyklisten avvakta grönt sken där.

12.4 Cyklisten cyklar genom hela korsningen ("lilla svängen").
Jfr 12.3



12.4.1 Cyklisten skall i samband med sidledsförflyttning (körfältsbyte) kontrollera omgivande trafik, särskilt bakomvarande trafik.

12.4.2 Cyklisten skall ge körriktningstecken i god tid före sidledsförflyttningen.

12.4.3 När omgivande trafik så tillåter skall cyklisten placera sig i högra delen av det vänstra körfältet.

12.4.1.1 Körriktningssändringar skall äga rum först i en situation då omgivande trafik medger det. Plötsliga förändringar i körriktningen kan överraska omgivande fordonförare.

12.4.2.1 Omgivande trafikanter måste få tid att upptäcka och tolka körriktningstecken.

12.4.3.1 Genom placeringen i vänstra körfältets högra del före vänstersvängen undviks konflikter i själva korsningen med bakifrån kommande trafik som avser att svänga till vänster.




Kontroll av bakomvarande trafik skall ske fortlöpande i anslutning till korsning och särskilt i samband med körfältsbyte.

Körriktningstecken ges först efter det att cyklisten konstaterat att omgivande trafik möjliggör sidledsförflyttning.

Sidledsförflyttningen före korsningen innebär konfliktrisker med bakomvarande bil. Cyklisten har dock möjligheter att välja lämpligt tillfälle för sidledsförflyttning under en lång sträcka före korsningen.


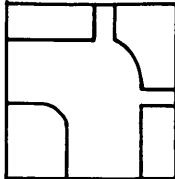

Observera risken för konflikt med bakomvarande fordon i samma körfält vilka avser att köra rakt fram. Lägg märke till alternativet "stora svängen" (se 12.3) för ovana cyklister och nybörjare.





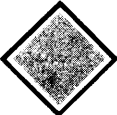

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
				<p>Påbjuds genom vägmärke "lilla svängen" finns alternativet att leda cykeln genom korsningen (se 12.1 och 12.2).</p> <p>Vid intensiv, tät trafik rekommenderas att <i>inte</i> tillämpa "lilla svängen".</p>
			12.4.3.2 Placeringen till höger i vänster körfält ger omgivande trafik information om att cyklisten avser svänga till vänster.	<p>Placeringen förstärker informationen.</p> <p>Samtal om upptäcktsproblem, sikthinder och siktbegränsningar i korsning.</p>
		12.4.4 Cyklisten skall minska hastigheten och inta bromsberedskap.	12.4.4.1 Vid lägre hastighet är det lättare att samla in och bedöma information om omgivande trafik.	Omedelbart före fartminskningen upprepas kontrollen av bakomvarande trafik.
			12.4.4.2 Bromssträcken blir kortare.	
		12.4.5 Cyklisten skall ge vänstertecken.		Särskild kontroll bör ske av sådan trafik som cyklisten skall lämna företräde, bl a rakt framifrån korsande trafik.
		12.4.6 Vänstersvängen skall göras så att cyklisten när han lämnar vägkorsningen så fort som möjligt kör in till höger sida.		
13 Placering i cirkulationsplats	13.1 Före cirkulationsplatsen	13.1.1 Cyklisten skall före cirkulationsplatsen kontrollera bakomvarande trafik.	13.1.1.1 För planeringen av passagen behöver cyklisten veta var bakomvarande fordon befinner sig och vart de tänker bege sig.	Kontroll av bakomvarande trafik bör ske fortlöpande.
			13.1.1.2 Cyklistens eventuella fartminskning fordrar allmän kontroll av bakomvarande trafik.	
		13.1.2 Cyklisten skall behålla högerplaceringen.	13.1.2.1 Genom placering nära högerkanten undviks risken av att få annat fordon till höger om sig.	Särskilt kritiskt om den andre föraren avser att fortsätta rakt fram.
			13.1.2.2 Genom högerplaceringen hindras inte bakomvarande trafik som ämnar fortsätta rakt fram.	


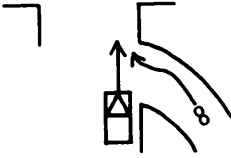


Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		13.1.3 Cyklisten skall minska hastigheten och inta bromsberedskap.	13.1.3.1 Med lägre hastighet är det lättare att samla in och bedöma information om omgivande trafik.	<p>Vägmärken:</p>  <p><i>Påbjuden cirkulationstrafik</i></p>  <p><i>Påbjuden körriktning, höger</i></p>  <p><i>Lämna företräde</i></p>
			13.1.3.2 Minskad hastighet och bromsberedskap underlättar för cyklisten att iaktta företrädesregler.	Se vidare kategori 14.5 e)
		13.1.4 Före infarten i cirkulationsplatsen skall cyklisten kontrollera trafiken i cirkulationsplatsen och korsande gångtrafik samt låta sådan trafik passera.	13.1.3.3 Om cyklisten måste stanna blir stoppsträckan kortare.	Korsningen är en av de mest olycksbelastade trafikmiljöerna.
13.2	Cyklisten svängertill höger	13.2.1 Före utfarten ur cirkulationsplatsen skall cyklisten ge högertecken.		Omedelbart före svängen tas tecknet ned.
		13.2.2 Före utfarten ur cirkulationsplatsen skall cyklisten kontrollera korsande gångtrafik och låta denna passera.		Cyklisten får således ej köra ut ur cirkulationsplatsen förrän det kan ske med hänsyn till korsande gångtrafik (jfr inskolning till motorfordonsförare).
		13.2.3 Efter cirkulationsplatsen skall cyklisten behålla placeringen.	13.2.3.1 Efter korsningen ökas ofta omgivande trafiks hastighet och därför bör cyklisten hålla väl till höger.	
13.3	Cyklisten kör rakt fram eller svänger till vänster.	13.3.1 Innan cyklisten passerar någon utfart från cirkulationsplatsen skall främst bakomvarande och jämsides trafik som avser att köra ut ur cirkulationsplatsen kontrolleras.		Passerar en eller flera utfarter.



Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		13.3.2 Innan cyklisten passerar någon utfart kan vänstertecken ges.	13.3.2.1 Vänstertecknet ger omgivande trafik information om att cyklisten tänker passera utfarten.	Cyklisten behåller sin placering efter högerkanten och då är vänstertecknet här ej helt adekvat. Det kan dock vara motiverat för att motverka de risker som uppstår då cyklisten passerar en utfart. Vänstertecknet verkar återhållande på trafik som avser att köra ut ur cirkulationsplatsen.
		13.3.3 När trafiken så medger skall cyklisten passera utfarten med lämplig hastighet.		Även för låg hastighet medför risk.
		13.3.4 Se 13.2.1 – 3.		
	13.4 Cyklisten leder cykeln genom cirkulationsplatsen.			Finns gångbana med övergångsställe bör cyklisten stanna före cirkulationsplatsen, leda upp cykeln på gångbanan och passera cirkulationsplatsen gående.
14 Företrädes-situationer mellan fordon	14.1 Cyklisten har skyldighet att lämna företräde (allmänt).	14.1.1 Cyklisten skall kontrollera omgivande trafik som har skärande kurs.	14.1.1.1 Bedömning av korsande trafik är svår och därför är det viktigt med omsorgsfull kontroll och hög uppmärksamhet.	Grundprincip: "När fordon föres in i vägförsvärning skall föraren iakttaga särskild försiktighet." (VTK § 36).
		14.1.2 Cyklisten skall genom placering och körriktningstecken informera omgivande trafik.	14.1.2.1 Genom placering och körriktningstecken talar man om för omgivande trafikanter vilka slags skärande kurser som företrädessituationen kommer att innehålla.	Exempel till 14.1.2.1: Körriktningstecken skall ges före sväng med hänsyn till bakomvarande trafik och skall upprepas för information till korsande trafik.
		14.1.3 Cyklisten skall minska hastigheten och inta bromsberedskap och kontrollera bakomvarande trafik.	14.1.3.1 Genom fartminskning demonstreras avsikten att lämna företräde och riskerna för missförstånd blir mindre.	
			14.1.3.2 Genom en avpassad fartminskning förhindrar cyklisten att en företrädessituation överhuvudtaget uppstår.	
			14.1.3.3 Med lägre hastighet är det också lättare att samla in och bedöma information om omgivande trafik.	

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		14.1.4 Cyklisten skall genom huvudvridningar, ögonkontakter etc kommunicera med korsande trafik.		Huvudvridningar och ögonkontakter etc är en effektiv information jämsides med teckengivning, placering m.m. Vissa risker finns emellertid för missförstånd.
		14.1.5 Cyklisten skall lämna företräde.	14.1.5.1 Reglerna för företräde är till för att konflikter med korsande trafik skall undvikas. 14.1.5.2 Trafikanter med skärande kurs förväntar sig att cyklisten lämnar företräde.	Principer för regelsystem.
14.2 Korsande trafik har skyldighet att lämna företräde (allmänt).	14.2.1	Cyklisten skall kontrollera omgivande trafik med skärande kurs.	14.2.1.1 Se 14.1.1.1.	Grundprincip: "När fordon föres in i vägkorsning skall föraren iakttaga särskild försiktighet." (VTK § 36).
	14.2.2	Cyklisten skall genom placering och körriktningstecken informera omgivande.	14.2.2.1 Se 14.1.2.1.	
	14.2.3	Cyklisten skall minska hastigheten och inta bromsberedskap och kontrollera bakomvarande trafik.	14.2.3.1 Om annan förare trots skyldighet att lämna företräde ej gör så skall cyklisten kunna stanna. 14.2.3.2 Se 14.1.3.2–3.	
	14.2.4	Cyklisten skall genom huvudvridningar, ögonkontakter etc kommunicera med korsande trafik.		Det är viktigt att eleven lär sig att inse att begreppet "företrädesrätt" ej existerar.
	14.2.5	Cyklisten passerar före korsande trafik.		Trafikanter visar stora variationer i förmåga och benägenhet att tillämpa trafikregler – företrädesreglerna bygger på att trafikanten med skyldighet att lämna företräde känner till och kan tillämpa dessa regler. Förutsättningen för att passera framför korsande trafik är att cyklisten har konstaterat att den korsande trafiken är beredd att lämna företräde. I vissa situationer kan det vara lämpligt att låta korsande trafik med "företrädesskyldighet" passera. Vid trafikundervisningens utformning och planering är det särskilt viktigt att i detta avseende ta hänsyn till oerfarna cyklisters svårighet att bedöma korsande trafiks företrädesberedskap.



Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
				Studier i olika trafikmiljöer, klass- och gruppsamtal, diskussioner.
	14.3 Företrädes-situationer i korsning mellan likvärdiga vägar:			Vägmärke:  <i>Vägmärke för vägkorsning (högerregeln gäller)</i>
	a) trafik från höger	14.3.1 Cyklisten skall lämna företräde. Se 14.1.		
	b) trafik från vänster	14.3.2 Se 14.2.		Trafik från vänster har skyldighet att lämna företräde.
	14.4 Korsning med mötande trafik då cyklisten skall svänga till vänster eller vända:			
	a) normalfallet	14.4.1 Cyklisten skall lämna företräde. Se 14.1.		
	b) huvudled fortsätter till höger alternativt vänster i korsningen	14.4.2 Mötande trafik skall lämna företräde. Jfr 14.2.		
	c) infart till parkeringsplats, gatuport, villaträdgård etc.	14.4.3 Cyklisten skall lämna företräde. Se 14.1.		Vägmärke:  <i>Stopp och lämna företräde vid vägkorsning</i>
	14.5 Vägar där cyklisten måste lämna korsande trafik företräde:			
	a) utmärktstoppplikt	14.5.1 Cyklisten skall stanna oavsett om korsande trafik förekommer eller ej samt lämna företräde.		Cyklisten skall stanna så att god överblick och kontroll över korsande trafiken erhålls. Stopplinje och dess innebörd.

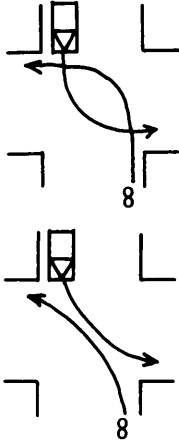
Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
	b) infart på huvudled från enskild väg där utmärkning saknas	14.5.2 Cyklisten skall lämna företräde.		En god regel är att alltid stanna före infart på en större väg.
	c) utfart från skolgård, villatomt etc	14.5.3 Cyklisten skall lämna all korsande trafik företräde.		Cyklisten bör leda cykeln fram till korsande väg.
	d) utmärkt väjningsplikt	14.5.4 Cyklisten skall lämna korsande trafik företräde.		<p>Vägmärke:</p>  <p><i>Lämna företräde</i></p> <p>Vägmarkering: Väjningslinje</p>
	e) infart i cirkulationsplats	14.5.5 Cyklisten skall lämna korsande trafik i cirkulationsplatsen företräde.		<p>Vägmärken:</p>  <p><i>Cirkulationsplats</i></p>  <p><i>Lämna företräde</i></p>  <p><i>Påbjuden cirkulationstrafik</i></p>
	14.6 Cyklisten befinner sig på prioriterad väg:	14.6.1 Se 14.2.		
	a) huvudled			
	b) prioriterad med korsning			
	c) i cirkulationsplats.			
				<p>Korsande trafik skall lämna cyklisten företräde.</p> <p>Vägmärken:</p>  <p><i>Huvudled</i></p>  <p><i>Huvudled upphör</i></p>

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
	14.7 Utfart från cykelbana eller vägren.	14.7.1 Cyklisten skall lämna korsande trafik företräde när han från cykelbana eller vägren svänger in på eller korsar körbana.		 
	14.8 Korsning med järnväg	14.8.1 Cyklisten skall i god tid planera korsande av järnväg.		<p>Vägmärken:</p>  <p>Järnvägs korsning med bommar eller grindar Järnvägs korsning utan bommar eller grindar</p>  <p>Avstånd till järnvägs korsning</p> <p>Cyklisten skall lära sig att använda vägmärken på ett aktivt sätt för att vara beredd på kommande trafiksituationer.</p>
		14.8.2 Cyklisten skall välja lämplig hastighet före korsningen.	14.8.2.1 Med lägre hastighet är det lättare att samla in och bedöma information om omgivande trafik.	Vid korsning där bommar och ljud- och ljussignaler saknas bör cyklisten stanna innan han passerar.
		14.8.3 Cyklisten skall kontrollera om korsningen är fri eller om tåg närmar sig.		Samtal om att stanna vid korsningar inför rött ljus, för särskild ljussignal eller framför bom som är fälld eller håller på att fällas eller resas.
		14.8.4 Cyklisten skall passera korsningen utan onödigt dröjsmål.		
	14.9 Företräde för utryckningsfordon	14.9.1 Cyklisten skall lämna fri väg för utryckningsfordon.	14.9.1.1 Utryckningsfordon är på väg till en olyckssituation eller liknande, ofta med hög hastighet och får inte hindras.	Utryckningsfordon: Polis, ambulans, brandbil, läkare, trafikledningsbilar etc. Ljud- och ljussignal på fordon: Siren och blått roterande ljus under utryckning.

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
	14.10 Buss som startar från hållplats.	14.10.1 Cyklisten skall minska hastigheten för att kunna lämna bussen företräde.	14.10.1.1 Cyklisten kan vara svår att upptäcka bakom eller vid sidan av bussen 14.10.1.2 "Tjugo personer i en buss bör ha företräde framför en person på cykel, moped eller i bil."	Synfält och synvinklar, "döda vinkeln", backspeglar. Laborativ verksamhet. Kollektiva transporter som en del i samhällets transportsystem. Miljöförstoring.
15 Företrädes-situationer cyklist-gående	15.1 Allmänt	15.1.1 Cyklisten skall visa hänsyn mot barn, åldringar, personer som i olika avseenden är handikappade i trafiken samt skolpatruller.	15.1.1.1 Dessa trafikantgrupper har särskilda svårigheter i trafiken.	Samtal om begreppet "visa hänsyn mot" som bla kan innebära att cyklisten minskar farten då han närmar sig gående, skolpatrull etc. Olika trafikantgruppers egenskaper från bla prestations-synpunkt. Vägmärke:  Barn Tilläggstavlor: Nedsatt hörsel Nedsatt syn Skolskjutsskylt Vit käpp Ljudsignal för synskadade Skolpatrullutrustning
		15.1.2 Vid sväng i vägkorsning skall cyklisten lämna företräde åt de gående som börjat passera den körbanan vilken cyklisten avser att köra in på.	15.1.2.1 De gående har i denna situation svårt att upptäcka cyklisten. 15.1.2.2 De gående som börjat passera körbanan måste få tillfälle att passera den så snabbt som möjligt.	Observationsvinklar. Barns ögonvråseende är inte fullt utvecklat förrän i 12–15-årsåldern. Perifert seende.
	15.2 Övergångsställe	15.2.1 Före övergångsställe skall cyklisten minska hastigheten om fotgängare finns i närheten.		Vägmärke:  Förvarning för övergångsställe

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		15.2.2 Cyklisten skall vara beredd att lämna gående företräde på obevakat övergångsställe.	15.2.2.1 Fotgängare är en heterogen grupp och det är ofta svårt att avgöra dess begränsningar eller eventuella handikapp. 15.2.2.2 Fotgängartrafiken är långsam och kan ha svårigheter att undvika konflikter genom att väja.	Definition på bevakat övergångsställe: Trafiken regleras med trafiksignal eller av polis. Exempelvis varierar regelkunskapen och regelefterlevnaden hos gångtrafikanterna. Det är tex inte ovanligt att fotgängare ibland bryter mot trafiksignaler. "Om det fordras för att lämna gående tillfälle att passera, skall förare stanna."
		15.2.3 Vid bevakat övergångsställe skall cyklisten lämna gående företräde.	15.2.3.1 I och med grönt ljus för gående förväntar dessa sig ingen korsande trafik.	Om den gående beträtt övergångsstället mot grönt sken och "gåsignalen" under passagen slår om till rött för den gående och till grönt för cyklisten skall cyklisten ge den gående företräde. Polismans tecken demonstreras i samband med polisbesök.
	15.3 Passage till höger om spårvagn eller buss som stannat vid hållplats utan refuge	15.3.1 Cyklisten skall stanna då spårvagn/buss stannar eller har stannat.	15.3.1.1 Stor risk för ouppmärksamhet hos av- eller påstigande passagerare.	
		15.3.2 Cyklisten skall lämna fri väg åt passagerare.	15.3.2.1 Framkomlighet och snabbhet hos kollektiva färdmedel är ett allmänintresse. 15.3.2.2 Passagerarnas uppmärksamhet är riktad på själva av- och påstigningen.	Dröjsmålsproblem i det kollektiva transportsystemet.
	15.4 Passage av gångbana	15.4.1 Cyklisten skall när han korsar gångbana lämna gående företräde.	15.4.1.1 Gångbanan är avsedd för gående.	"Körning med cykel eller moped över gångbana får förekomma endast när det kan ske utan fara eller olägenhet." Exempel: utfart från fastighet, skolgård, villatomt etc.
16 Möte	16.1 Möte med gående	16.1.1 Cyklisten skall ge den gående tid att vika åt sidan och lämna honom tillräckligt utrymme på vägen.	16.1.1.1 De gående är en mycket heterogen trafikantgrupp: barn, gamla, handikappade etc. Därför bör man ge särskilt stora marginaler vid möten och andra situationer där gångtrafik förekommer. 16.1.1.2 Från skadesynpunkt är de gående en särskilt utsatt trafikantkategori.	De handikappades problem tas upp i undervisningen. Äldre människor rör sig långsamt. Barns impulsivitet.

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		16.1.2 Möte med gående bör ske på den sida om honom som gör att han får en placering så långt från körbanan som möjligt.		
	16.2 Möte med annat fordon (båda fordonen har rak kurs)	16.2.1 Cyklisten skall placera sig på betryggande avstånd i sidled från mötande fordon.	16.2.1.1 Sidledsavståndet är nödvändigt som marginal om oförutsedda händelser inträffar.	Viktigt på smala vägar, i backar, i kurvor etc. Vindsug kan påverka manövreringen. Sladdande fordon. Vägarbetsfordon. Vägunderlag vintertid.
		16.2.2 Finns hinder på cyklistens sida av vägen och detta omöjliggör samtidigt möte, skall cyklisten låta den mötande passera hindret först.		<p>Vägmärke:</p>  <p><i>Skyldighet att lämna företräde för mötande fordon</i></p> <p>Observera att märket inte anger förbud mot exempelvis möte mellan två cyklister och inte heller mellan en bil och en cyklist om så kan ske.</p>  <p><i>Företräde i förhållande till mötande fordon</i></p> <p>Om hindret finns på andra sidan vägen bör cyklisten ändå iakta försiktighet.</p>

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
	16.3 Möte med fordon i vänstersväng	<p>16.3.1 Cyklisten bör genomföra mötet (hålla) till höger.</p> <p>16.3.2 Mötet får dock ske till vänster "om det kan ske utan fara eller olägenhet".</p>	<p>16.3.1.1 Möte till höger minskar risken för att komma in i mötande trafik efter vänstersvängen.</p> <p>16.3.1.2 Vid möte till vänster kan det mötande vänstersvängande fordonet skymma annan mötande trafik.</p>	
16.4 Möte med vägarbetsfordon		16.4.1 Möte bör i princip ske till höger men får ske till vänster om vägarbetsfordon om det är lämpligt med hänsyn till omständigheterna. Särskild försiktighet bör iaktas.	<p>16.4.1.1 Vägarbetsfordon är fritagna från trafikregler som gäller plats på vägen, plats före och i vägkorsning samt stannande och parkering. För att kunna komma förbi får då möte med sådana fordon ske till vänster. Mötet med sådana fordon bör ske med särskild försiktighet.</p> <p>16.4.1.2 Vägarbetsfordon är ofta stora och kan skymma sikten.</p> <p>16.4.1.3 Omgivande trafikanters beteende kan vara svårt att förutsäga beroende på att vissa regler "luckrats upp".</p>	<p>Utmärkning av vägarbetsfordon genom gult roterande ljus. Exempel på vägarbetsfordon: fordon med snöplog, väghyvel etc.</p> <p>Samtal om att passera under kran, skopa o d. Backande fordon.</p>
16.5 Möte med utryckningsfordon		16.5.1 När utryckningsfordon närmar sig skall cyklisten dra sig nära höger väggkant eller på annat sätt lämna vägen fri och låta utryckningsfordonet passera.		<p>Ljud- och ljussignaler för utryckningsfordon (blått roterande ljus och sirén). Exempel på utryckningsfordon: brandbil, ambulans, polisbil etc.</p>

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
17 Cyklist blir omkörd.	17.1 Cyklist blir omkörd till vänster (allmänt).	17.1.1 Cyklisten bör fortlöpande kontrollera bakomvarande trafik för att i god tid upptäcka fordon som avser att köra om.	17.1.1.1 Trafiksituationen förändras snabbt och det är nödvändigt att kontinuerligt kontrollera bakifrån kommande fordon. 17.1.1.2 I vissa situationer kan det vara svårt att höra bakomvarande fordon. 17.1.1.3 Bilister är i och för sig inte tvungna att ge omkörningssignal och får inte ge ljudsignal vid omkörning inom tätbebyggt område.	Särskilt viktigt där omkörning är försvårad (tex smal väg). Fördelar med backspegel diskuteras. I högt omgivande buller eller där miljön är bullerabsorberande (snötäcke etc). I mörker kan upptäckten underlättas av det bakomvarande fordonets ljus. Samtal om cykelns utrustning. Se 5.
		17.1.2 När omkörande fordon närmar sig skall cyklisten hålla så långt som möjligt till höger.	17.1.2.1 Placeringen så långt till höger som möjligt är särskilt viktig för cyklisten då det omkörande fordonet är buss, lastbil och dylikt. 17.1.2.2 Är cyklisten placerad alltför långt ut i körbanan kan den omkörande föraren tvingas alltför långt ut mot mötande trafik.	Vindsug, överhäng och liknande problem. Asfaltkant, grusträng, is- och snövall etc.
		17.1.3 Cyklisten får inte öka hastigheten när han blir omkörd.	17.1.3.1 Om cyklisten ökar hastigheten ändrar han den omkörande förarens möjlighet att bedöma omkörningssituationen. 17.1.3.2 Om cyklisten ökar hastigheten förlängs omkörningssträckan vilket är särskilt kritiskt om sikten är begränsad eller om motgående trafik förekommer.	Svårigheter att bedöma avstånd och hastigheter tas upp. I vissa lägen bör cyklisten minska farten, tex om körbanan är smal eller krokig. Minskad fart kan dock innebära balansproblem.
		17.1.4 Cyklisten kan ge svarstecken då bakomvarande fordon ger omkörningssignal.	17.1.4.1 För den omkörande fordonsföraren kan det vara betydelsefullt att veta om cyklisten uppfattat omkörningsavsikten.	Framvinknings- eller andra tecken kan medföra en viss risk för cyklisten, tex vingling. Framvinkningstecken och körriktningstecken för sväng till vänster kan förväxlas av bakomvarande förare. En förändrad placering åt höger kan vara en tillräcklig information till bakomvarande fordon.
		17.1.5 Cyklisten bör ha båda händerna på styret då det bakifrån kommande fordonet passerar.	17.1.5.1 Lättare att hålla balansen med båda händerna på styret.	

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
	17.2 Cyklister som färdas i bredd blir omkörda till vänster.	17.2.1 Då omkörande fordon närmar sig skall cyklisten till höger (närmast vägkanten) minska farten och placera sig så långt till höger som möjligt. 17.2.2 Cyklisten till vänster skall öka hastigheten och placera sig till höger framför den omkörda cyklisten.	17.2.1.1 Breddåkningen upplöses snabbare om cyklisten till höger minskar farten och låter cyklisten till vänster öka hastigheten och köra in framför.	Breddåkning får inte förekomma då bakomvarande fordon avser att köra om. Upplösningen av situationen är att betrakta som en omkörning. Det tar kortare tid att göra en inbromsning än att öka hastigheten. Vid omkörning bör den omkörande alltid öka hastigheten. Omkörning till höger kan förekomma: a) då cyklisten avser att svänga till vänster eller genomföra vänstersväng enligt 12.4 b) strax före eller i vägkorsning där fordonen inordnas i körfält (köbildning) c) av trafik i körfält till höger, reserverade för kollektiva färdmedel. Fortlöpande kontroll snett bakåt till höger i dessa situationer är viktig.
	17.3 Cyklisten blir omkörd till höger.			
18 Cyklist kör om.	18.1 Omkörning av gående	18.1.1 Före omkörningen skall cyklisten kontrollera bakomvarande trafik. 18.1.2 Cyklisten kan ev ge omkörningssignal. 18.1.3 Cyklisten skall ge den gående tid att vika åt sidan och lämna honom tillräckligt utrymme på vägen. 18.1.4 Omkörning av gående skall ske på den sida som gör att den gående befinner sig så långt från motorfordonstrafiken som möjligt.	18.1.1.1 Krävs sidledsförflyttning vid omkörning av gående är det nödvändigt att kontrollera bakomvarande trafik för att undvika konflikter. 18.1.2.1 Ljudsignalen varnar gångtrafikanten för omkörning och minskar risken för att denne går ut till vänster.	Ringklocka på cykeln Ljudsignalens korta räckvidd behandlas. I princip skall omkörning ske till vänster om gående; dock finns vissa specialfall då gående färdas på cykelbana exempelvis då cykelbana förekommer endast på ena sidan av vägen och då gångbana saknas.

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
18.2 Omkörning av annan cyklist (generellt)		18.2.1 Före omkörningen skall cyklisten kontrollera bakomvarande trafik.	18.2.1.1 Krävs sidledsflyttning vid omkörningen är det nödvändigt att kontrollera bakomvarande trafik för att undvika konflikter med denna.	Omkörning sker till vänster. Särskilt viktigt på smala körbanor.
		18.2.2 Cyklisten kan ev ge omkörningssignal.	18.2.2.1 Ljudsignal varnar den andra cyklisten för omkörning och minskar risken för att denne kör ut till vänster.	Ljudsignalens korta räckvidd.
		18.2.3 Cyklisten skall förvissa sig om att framförvarande förare är beredd att bli omkörd.		
		18.2.4 Cyklisten skall i god tid ge körriktningstecken (vänsterstecken).	18.2.4.1 Omgivande trafikanter måste ges tid att upptäcka och tolka tecknet.	
		18.2.5 Cyklisten bör öka farten.	18.2.5.1 Fartökningen förkortar omkörningssträckan.	
		18.2.6 Cyklisten skall passera framförvarande förare med tillräckligt avstånd i sidled.	18.2.6.1 Vinglingsutrymme	Vägmarkeringar: Enkel spärrlinje Dubbel spärrlinje Varningslinje.
		18.2.7 Efter omkörningen skall cyklisten så snart som möjligt återgå till placeringen till höger.	18.2.6.2 För litet avstånd i sidled kan tvinga den omkörde alltför långt till höger (trängning).	
18.3 Förbud att köra om annan cyklist till vänster.		18.3.1 Om mötande trafik eller annat hinder förekommer.		Beroende på körbanans bredd
		18.3.2 Om den framförvarande i sin tur ämnar köra om och har givit körriktningstecken.	18.3.2.1 Den som ämnar köra om har sin uppmärksamhet riktad framåt och är inte beredd på att bli omkörd.	
		18.3.3 Om bakomvarande förare börjat köra om.	18.3.3.1 Om bakomvarande förare ökat farten och börjat köra om har han svårt att avbryta omkörningen.	
		18.3.4 Om cyklisten efter omkörningen inte kan återgå till höger sida av vägen.		

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		18.3.5 Strax före eller på obehövt övergångsställe	18.3.5.1 Om fordon stannat framför övergångsställe för att släppa förbi gående kan gångtrafikanten tro att passagen är fri. 18.3.5.2 Den gåendes möjligheter att upptäcka cyklisten är dåliga då cyklisten skymms av stillastående fordon – av samma skäl har cyklisten svårt att se den gående.	
	18.4 Situationer då omkörning till vänster om annan cyklist är olämplig.	18.4.1 Strax före eller i vägkorsning om fordonen ej inordnas i körfält. 18.4.2 Strax före eller i korsning med järnväg. 18.4.3 Där sikten är skymd vid backkrön eller kurva.	18.4.1.1 Framförvarande fordon kan plötsligt svänga till vänster.	Observera att i dessa situationer är omkörning av motorfordon förbjuden. Observera företrädesregeln. Trafik från höger.
	18.5 Situationer då omkörning till höger om annan cyklist är tillåten.	18.5.1 Omkörning till höger av annan cyklist får ske om denne svänger till vänster eller tydligt visar sin avsikt att svänga till vänster. 18.5.2 Omkörning till höger av annan cyklist får ske om denne är placerad i körfält till vänster och ej får byta körfält.		
	18.6 Omkörning av fordon med tre eller flera hjul	18.6.1 Se 18.2.1–7.		Omkörning sker till vänster.
	18.7 Förbud att köra om till vänster om fordon med tre eller flera hjul	18.7.1 Se 18.3.1–5. 18.7.2 Se 18.4.1–3. 18.7.3 Omkörning av motordrivet fordon är förbjuden på den vägsträcka som täcks av vägmärket Omkörning förbjuden.		


Vägmärken:









Omkörning förbjuden (tvåhjulingar får omköras)








Slut på omkörningsförbud

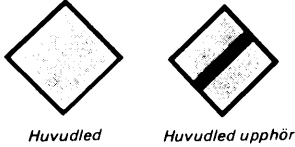

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
	18.8 Förbikör- ning till vänster om uppställt/ parkerat fordon eller omkörning av fordon i stillastående kö	18.8.1 Före förbikörningen skall cyklisten kontrollera att föraren ej ämnar starta. 18.8.2 Cyklisten kör om en- ligt 18.2.1, 4, 6–7.		Kontrollen omfattar: Finns förare i fordonet? Hörs motorljud? Syns avgaser? Är framhjulen svängda? etc. Cyklisten skall särskilt upp- märksamma avståndet i sidled till fordonet med tanke på att dörrar kan öppnas.
19 Ledande av cykel	19.1 Allmänt	19.1.1 Gående som leder cykel skall göra detta så långt som möjligt från mo- torfordonstrafiken. 19.1.2 Den gående bör ha cykeln mellan sig och for- donstrafiken. 19.1.3 Den som leder cykel skall under skymning och mörker använda reflex- material.	19.1.1.1 Fordonsförare kan ha svårigheter att upptäcka gå- ende i tid. 19.1.1.2 Vid tät fordonstrafik förväntar sig inte fordonsföra- ren gående på vägbanan. 19.1.1.3 Det s k överhänget på tungta fordon och släpfordon (långtradare och bussar) kan utsätta gående för risker.	Ljushållanden, blänk i väg- banan, reflexutrustning, bländning, skolelevens fysiska litenhet, nedsmutsade vind- rutor och fordonsbelysning m m I samband med sväng Då cykeln leds är inte bak- lyktan i full funktion.
	19.2 Placering på vägen	19.2.1 Gående som leder cykel skall använda gång- bana eller vägren. I första hand bör gångbana an- vändas. 19.2.2 I andra hand bör cykeln ledas på den högra vägrenen.	19.2.1.1 Säkerhetsaspekten bör råda över den olägenhet som det innebär för gående på gångbanan. 19.2.2.1 Motorfordonsförare får endast tillfälligt köra på vägrenen.	Vägmärke:  <i>Påbjuden gångbana</i> Gäller i första hand tillfälligt ledande av cykel, t ex i upp- försbacke. Om cykeln är trasig (punkte- ring) bör man under dagsljus gå på vägrenen till vänster, un- der mörker bör dock cykeln ledas på höger vägren. Skälet till detta är att cykelns röda bakreflex kan leda till att bakomvarande fordonsförare kan missbedöma vägens sträckning om fordonet leds på vänster sida. Samtal om reflexer.

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		19.2.3 I tredje hand bör cykeln ledas på cykelbanan.	19.2.3.1 Cykel- och mopedtrafik är mindre riskfylld än motorfordonstrafik på körbanan.	
		19.2.4 Saknas gångbana, vägren och cykelbana skall cykeln ledas på körbanans högra sida.		Vid tillfälligt ledande av cykeln t ex i uppförsbacke skall högra sidan användas. Om cykeln är ur funktion skall man i dagsljus leda cykeln på vägens vänstra sida, under mörker på den högra. Jfr ovan.
	19.3 Vägar som är förbjudna för gående som leder cykel	19.3.1 Gående får ej leda cykeln på motorväg eller motortrafikled.		Vid tillfälligt ledande av cykeln t ex i uppförsbacke skall högra sidan användas. Om cykeln är ur funktion skall man i dagsljus leda cykeln på vägens vänstra sida, under mörker på den högra. Jfr ovan.
				Vägmärken:  Motorväg  Motortrafikled
		19.3.2 Gående får ej leda cykel mot vägmärket Förbud mot gångtrafik.		Vägmärke:  Förbud mot gångtrafik
	19.4 Vägar som är tillåtna för gående som leder cykeln	19.4.1 Gående får leda cykel mot följande vägmärken: Fordonstrafik förbjuden, Förbud mot infart med fordon, Förbud mot cykel- och mopedtrafik.		Vägmärken:  Fordonstrafik förbjuden  Förbud mot infart med fordon  Förbud mot cykel- och mopedtrafik
				Vid tilläggstavla "Gäller även ledande av cykel eller moped" får den gående inte leda cykel.

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
20 Stannande och parkering	20.1 Allmänt	20.1.1 Vid stannande eller parkering skall cyklisten placera fordonet så långt från vägens trafik som möjligt.	20.1.1.1 Fartminskning i anslutning till stannande kan medföra risker för påkörning bakifrån. Därför bör stannandet ske på väggen eller så långt till höger som möjligt på körbanan.	<p><i>Definitioner</i> Parkering=uppställning av fordon med eller utan förare.</p> <p>Stannande=ej orsakat av trafikförhållanden, fel på fordonet eller trafikankvisningar (vägmärken, signaler etc) – fordonsföraren avser att stanna under kortare tid för på- och avstigning eller på- eller avlastning av gods.</p> <p>Parkering skall ske i vägens längdriktning. Överordnad princip: "Fordon får ej stannas eller parkeras på sådan plats eller på sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störes."</p>
			20.1.1.2 Parkering så långt bort från körbanan som möjligt minskar riskerna för att fordonet skymmer sikten.	
			20.1.1.3 Vidare undviker man att det parkerade fordonet hindrar annan trafik att komma fram.	
		20.1.2 Om möjligheter finns skall cyklisten parkera cykeln utanför körbanan. (Platsen väljs enligt följande prioriteringsordning: 1 parkeringsplats/cykelställ eller motsvarande avskild plats från körbanan, 2 vägren samt 3 cykelbana.)	20.1.2.1 En grundprincip är att parkering bör undvikas där fordonstrafik, särskilt motorfordonstrafik, förekommer.	<p><i>Vägmärke:</i></p>  <p><i>Parkering</i></p> <p>Något förbud att parkera på gångbana finns ej. Parkerar cyklisten där bör det ske med särskild hänsyn till synskadade och andra handikappade. Tänker cyklisten parkera på gångbanan skall han stanna utanför och sedan leda cykeln upp på gångbanan.</p>
20.1.3 Cyklisten får stanna eller parkera endast på vägens högra sida i färdriktningen.	20.1.3.1 Om man stannar på vänster – dvs fel – sida innebär själva stannandet risk för konflikt med mötande trafik.	<p>På enkelriktad väg/gata får cykeln parkeras på vänster sida.</p> <p>Diskutera på vilka olika sätt fordonsföraren kan skaffa information om vägens sträckning och andra trafikanter under mörkerkörning. Markeringar i vägen, telefonråders sträckning, markeringskäppar etc.</p>		
	20.1.3.2 Starten innebär risker för konflikt med annan trafik om cykeln varit uppställd på vänster sida.			
		20.1.3.3 Under mörker kan andra förare missbedöma vägens sträckning (tex enkelriktning) om cykeln är uppställd på vänster sida. Cykelns bakre röda reflex kan skapa förvirring.		
		20.1.4 Vid stannande eller parkering skall cykeln placeras parallellt med vägens längdriktning.	20.1.4.1 Se 20.1.1.2 – 3.	

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar	
20.2 Förbud mot att stanna eller parkera		20.1.5 Finns cykelställ i närheten skall cyklisten ställa cykeln i detta.	20.1.5.1 Om cykeln ej parkeras i cykelställ kan den falla omkull och utgöra hinder eller fara för andra. Svårt att upptäcka i mörker.	Problem för synskadade och andra handikappade bör behandlas. Cykeln kan skadas om den faller omkull, t ex belysningen. Cykeln kan skadas av förbikörande fordon.	
		20.1.6 Cyklisten bör låsa sitt fordon vid parkering.			
		<i>Cykeln får ej stannas eller parkeras på följande platser:</i>			
		20.2.1 På övergångsställe och inom ett avstånd av tio meter före övergångsställe.	20.2.1.1 Cykeln hindrar fotgängare.		
			20.2.1.2 Parkering i omedelbar närhet av övergångsställe kan göra att sikten skymms.		Cyklisten får parkera omedelbart <i>efter</i> ett övergångsställe.
			20.2.1.3 Andra fordonsförarens uppmärksamhet kan dras till det parkerade fordonet i stället för till de gående.		
		20.2.2 I vägkorsning eller inom ett avstånd av tio meter från den korsande vägen	20.2.2.1 Se 20.2.1.1–3.		
			20.2.2.2 Stannande eller parkering före korsning kan skapa svårigheter för andra fordonsförare att placera sig i rätt körfält.		
	20.2.3 I korsning mellan väg och järnväg				
	20.2.4 I vägport eller tunnel	20.2.4.1 I regel är ljusförhållandena dåliga i tunnlar och vägportar. Ögat har svårt att snabbt vänja sig och föraren har svårt att snabbt upptäcka parkerade cyklar.		Ögats mörkeradaptation. Laboration.	

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		20.2.5 På sträcka där vägmärke förbjuder stannande eller parkering		<p>Vägmärken:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <i>Förbud att stanna fordon (stoppförbud)</i> </div> <div style="text-align: center;">  <i>Parkeringsförbud</i> </div> </div> <p>Tilläggstavlor med tidsangivelser.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <i>Klockslag på vardagar, dock ej dag före sön- och helgdag om särskild tid anges för sådan dag</i> </div> <div style="text-align: center;">  <i>Klockslag på dag före sön- och helgdag</i> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <i>Klockslag på sön- och helgdagar (röda siffror)</i> </div> <p>Förbudet gäller körbana och vägren. Cyklisten berörs ej av förbudet om cykeln stannas eller parkeras utanför körbanan (t ex på trottoar).</p> <p>Varningsmärken som kan vara aktuella där stannande och parkering är olämpliga</p>
		20.2.6 På eller i närheten av backkrön eller i kurva.	20.2.6.1 Uppställt fordon kan tvinga annan trafik ut mot mötande fordon.	
	20.3 Förbud mot att parkera (men stannande tillåtet)	<i>Cykeln får ej parkeras på följande platser:</i>		
		20.3.1 Vid hållplats för buss eller spårvagn		Vid gul streckad kantmarkering får cykeln inte parkeras.
		20.3.2 Närmare än trettio meter från korsning med järnväg		Saknas gul kantmarkering får inte cykeln parkeras inom tolv meter på vardera sida om hållplatsmärket.
		20.3.3 Framför infart till fastighet		Allmänt gäller att tillfälligt stannande för på- och avstigning får ske om det inte hindrar buss- eller spårvägstrafiken. Trafik till och från fastighet t ex ambulans och brandkår får inte hindras.

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
		<p>20.3.4 På huvudleds körbanan utanför tätbebyggelse</p> <p>20.3.5 På så sätt att cykeln hindrar tillträde till annat fordon eller så att detta inte kan föras från platsen</p> <p>20.3.6 På vägsträcka där vägmärke förbjuder parkering.</p> <p>20.3.7 Cyklisten skall inte parkera i bredd med annat fordon på körbana.</p>	<p>20.3.4.1 Huvudleder är avsedda för att ge god framkomlighet.</p>	<p>Vägmärken:</p>  <p><i>Huvudled</i> <i>Huvudled upphör</i></p> <p>Vägmärke:</p>  <p><i>Parkeringsförbud</i></p> <p>Förbud att parkera fordon. Tilläggstavlor med tidsangivelser. Observera att cykeln är ett fordon i lagens mening. Jfr 20.2.5.</p>
21 Last och skjutsning	21.1 Allmänt	21.1.1 Cyklisten får inte transportera gods eller personer så att risk för säkerheten eller framkomligheten uppstår.		<p>Detta innebär bl a följande:</p> <ol style="list-style-type: none"> förarens sikt eller manövringsmöjligheter får inte hindras körriktnings- eller stopptecken får inte skymmas passagerare får inte placeras så eller tas med i sådant antal att säkerheten äventyras last skall sättas fast så att det inte finns risk för att den ramlar av.
	21.2 Skjutsning	<p>21.2.1 I princip bör cyklisten inte skjutsa personer på sitt fordon. Om cyklisten skjutsar person bör skjutsningen genomföras med särskilda försiktighetsåtgärder.</p> <p>21.2.2 Endast barn under tio år får skjutas på cykel. Föraren måste ha fyllt femton år.</p>	<p>21.2.1.1 Skjutsning av personer kan i olika avseenden kritiskt påverka fordonet.</p> <p>21.2.2.1 Barn, tio år och däröver, väger i regel så mycket att det påverkar cykelns köregenskaper.</p>	<p>Balansproblem och tyngdpunktsförskjutningar bör behandlas. Effekter på bromssträcka belyses. Likaså risker för ram- och gaffelbrott. Försiktighetsåtgärd kan vara att välja en lugn trafikmiljö.</p> <p>Om föraren fyllt 18 år får han skjutsa två barn. Båda måste vara under sex år.</p> <p>Förändringar av tyngdpunkten. Laboration.</p>

Cykeltrafik	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
			21.2.2.2 Barn, tio år och däröver, har i regel så långa ben att dessa släpar i marken vid skjutsning.	Vid skjutsning skall cykeln vara försedd med ekerskydd och särskild barnstol.
		21.2.3 Cyklisten bör planera färden så att skjutsningen kan ske avskilt från annan fordonstrafik.	21.2.3.1 Skjutsning innebär ökade manövreringssvårigheter och ett ökat ansvar för föraren.	Hastigheten bör anpassas med tanke på förlängda stoppträckor. Balansproblem.
	21.3 Last	21.3.1 Cyklisten får inte köra last som väger mer än 50 kg och som är bredare än 120 cm.		Samtal om det olämpliga i att köra stora och tunga föremål. Försiktighet vid transport av exempelvis idrottsredskap, skolväskor, plastkassar etc på styret. Samtal om cykelväskor.
		21.3.2 Cyklisten skall binda fast lasten så att den ej faller av eller risk för förskjutningar uppstår.		Se ovan.
	21.4 Att dra andra fordon eller att bli dragen av annat fordon.	21.4.1 Cyklisten får ej låta sig dragas av annat fordon.		Mopedist får alltså inte skjuta på eller dra cyklist.

Eleven som passagerare

Eleven som passagerare	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar	
22 Eleven som passagerare	22.1 Färd med bil, buss, spår-vagn o d	22.1.1 Eleven skall stiga på fordonet från den sida som vetter från trafiken.	22.1.1.1 Bakomvarande förare har svårt att upptäcka och väja för dörrar som öppnas mot körbanan.	Elever som åker skolskjuts skall ges särskild information och undervisning. Undervisningsmaterial från statens trafiksäkerhetsverk. Jfr 2.1.3.	
		22.1.2 Eleven skall sätta sig i baksätet i bil.	22.1.2.1 Passagerare i baksätet är i regel bättre skyddade vid kollision eller häftig inbromsning.		Samtal om olika platsers risk vid kollision. Bilbarnstolens egenskaper. Bilbältet bör inte användas av barn som väger mindre än 30 kg. Bilbältets egenskaper.
		22.1.3 Eleven får inte störa föraren under färden.			
		22.1.4 Eleven skall stiga av fordonet på den sida som vetter från trafiken.	22.1.4.1 Se 22.1.1.1.		
		22.1.5 Eleven får inte stiga på eller av fordonet när det befinner sig i rörelse.			
		22.2 Färd på tvåhjuligt fordon (cykel, motorcykel etc)	22.2.1 Eleven skall stiga på fordonet från den sida som vetter från trafiken.		22.2.1.1 Se 22.1.1.1.
	22.2.2 Eleven skall placera sig bakom föraren.		22.2.2.1 Eleven kan vara bättre skyddad vid omkullkörning eller kollision.	Eleven skall ej sitta på cykelramen.	
			22.2.2.2 Eleven hindrar inte förarens manövrering.	Gäller då eleven skjutsas på motorcykel eller moped.	
	22.2.3 Eleven bör använda hjälm.				
	22.2.4 Eleven får inte störa föraren under körning.				
	22.2.5 Eleven skall hålla sig fast under färden och följa föraren när det gäller lutning av fordonet.			Samtal om balansproblem	
	22.2.6 Eleven skall stiga av fordonet på den sida som vetter från trafiken.		22.2.6.1 Se 22.1.1.1.		
	22.2.7 Eleven får inte stiga av eller på fordonet när det befinner sig i rörelse.				

Eleven som passagerare	Situation/Miljö	Beteende	Motivering	Kommentar
	22.3 Tolkning och motsvarande	22.3.1 Eleven får inte då han åker kälke, sparkstötting, "tefat" eller liknande eller då han åker skidor eller skridskor låta sig dragas av motordrivet fordon.		Samtal om risker med att "hänga efter" motorfordon. Gäller allmänt inte bara på vägar och gator, utan även på exempelvis skridskobanor etc.

Högstadiet

Trafikundervisningen på högstadiet bör syfta till att hos eleverna skapa förståelse för trafik och kommunikationer som en del av samhällslivet och ge eleverna insikt om trafikens positiva och negativa effekter.

Vidare bör låg- och mellanstadiernas trafikantutbildning följas upp på så sätt att undervisningen inriktas på de speciella problem som sammanhänger med eleverna som mopedförare och blivande körkortsinnehavare.

Integrerat trafikstoff

Trafikundervisningen på högstadiet anknyter till de samhälls- och naturorienterande ämnena och då främst samhällskunskap, fysik och biologi, men bör såvitt möjligt samordnas med och ge stoff åt undervisningen även i andra ämnen, t ex svenska.

Trafikstoffet ingår naturligt i en rad olika arbetsområden, t ex:

Arbetsområde	Trafikaccentueringar
Att gå på högstadiet (inskolning)	Lokala trafikbestämmelser runt den nya skolan Skolskjutsfrågor
Ung i dag	Attityder i trafiken "Gänget och trafiken"
Det egna samhället	Lokala trafikproblem Möjligheten att påverka trafikplaneringen. Olika kommunala organ som arbetar med trafikfrågor
Kommunikationer i Norden	Transportpolitik
Stad och landsbygd	Jämförelse mellan trafik- och miljöfaktorer Kommunikationsproblem Trafikpolitik

Arbetsområde	Trafikaccentueringar
Lag och rätt	Konsekvenser av brott mot olika trafiklagar Polisens roll i trafiken
Människor med annorlunda villkor	De handikappades problem i trafiken
Våra sinnesorgan och deras funktion	Hur sinnesorganen påverkas av trötthet och gifter Mörkertrafik – reflexer Att sovra ljud i trafikbruset
Alkohol, narkotika och tobak	Alkohol och trafik
Vi och vår livsmiljö	Mätningar av koloxid i storstad – på landsbygd vid olika tillfällen på dygnet. Buller i trafiken. Vägsaltning och dess resultat. Studier av lavförorening etc Ingrepp i den fysiska miljön
Den hotade livsmiljön	Luftföroreningar Natur- och kulturvård i vid bemärkelse Trafikplanering
Rörelse – kraft – arbete	Hastigheter, acceleration/retardation, bromssträckor etc
Ljus. Ljuskällor och belysning	Fordonsbelysning Asymmetriskt ljus. Faktorer som påverkar ljuseffekter Avbländning, bländning

(Exempel på arbetsområden är tagna ur Lgr 69:II Orienteringsämnena. Högstadiet)

Allmänt kan sägas att frågor rörande trafik och kommunikationer skall studeras i ett pedagogiskt sammanhang. Stadsplanering, boendemiljö, trafikolyckor, luftföroreningar, buller, behovet av transporter är exempel på teman som trafikundervisningen kan centreras runt.

Experimentella inslag bör därvid ytterligare konkretisera och förstärka undervisningen, t ex bullermätningar och mätningar av luftföroreningar.

Eleverna bör stimuleras att ta ställning till och ifrågasätta den trafikmiljö som omger dem och även kunna komma med förslag till förbättringar.

Genom att ta kontakt med lokala trafikmyndigheter, t ex gatu/väghållare, trafikplanerare och trafiksäkerhetsorgan kan eleven få kännedom om dessas verksamhet, mål och planer. Därvid är en samver-

kan med ämnet svenska naturlig. Intervjuteknik, muntlig framställning, tolkning av författningstext, studier av tidningsartiklar och folders tas upp inom ramen för ämnet svenska.

På högstadiet kan det vara lämpligt att låta eleverna konfronteras med andra grupper av trafikanter, främst barn och handikappade. Genom att låta elever från högstadiet assistera vid trafikantutbildning i förskolan och på lågstadiet och låta dem möta och intervju handikappade, särskilt sådana som blivit handikappade på grund av trafiken, fördjupas ansvarskänslan och förståelsen för andra människor och nödvändigheten av regelefterlevnad. Samarbetet med lågstadiet kan ske i svenska eller samhällsorienterande ämnen och bör grundas på aktuell forskning om barn och trafik.

Planering

Trafikundervisningen hör inte naturligen hemma inom enbart ett ämne utan måste beaktas inom flera ämnen. Därför bör trafikundervisningen ägnas särskild uppmärksamhet vid planeringen av undervisningen dels för att nödvändig samverkan mellan ifrågavarande ämnen inom samma årskurs skall komma till stånd, dels för att erforderligt sammanhang och lämplig stegring i lärogången genom elevens hela skoltid skall kunna tillgodoses.

Vid valet av arbetsområden vid årskursplaneringen är det angeläget att huvudlärarna i berörda ämnen bevakar att trafikstoffet inplaneras. En samverkan mellan huvudlärarna är en förutsättning för en ändamålsenlig samordning av trafikundervisningen. Rektor/studierektor är ytterst ansvarig för att trafikstoffet integreras och blir tillgodosett på högstadiet.

Arbetsområde "Trafik"

I läroplanssupplementet Orienteringsämnen, Högstadiet, finns föreslaget ett särskilt arbetsområde kallat "Trafik". Med tanke på att eleverna under högstadiet får rätt att köra moped och därmed har behov av mopedistutbildning kan ett motsvarande arbetsområde (15–20 lektionstimmar) centreras runt mopedfrågor och inplaneras förslagsvis under vårterminen i åk 8 i anslutning till att eleverna fyller 15 år.

I detta arbetsområde kan det vara lämpligt att inplanera polismedverkan. Polisens medverkan på högstadiet omfattar en lektionstimme och upptar kompletterande information om mopedkörning och motorfordonsförarens ansvar i trafiken (se vidare bilagan s 63).

Planering inför följande läsår tillsammans med lokal polis sker på skolans initiativ i slutet av vårterminen, lämpligen under april.

Trafikantutbildning

Den grundläggande gång- och cykeltrafikantutbildningen skall äga rum på låg- och mellanstadierna. Komplettering av denna bör vid behov ske exempelvis för elevgrupper som vid övergången till högstadiet hamnat i en ny miljö (nyinflyttade invandrarelever, elever från glesbygdsområden etc) eller om elevernas tillämpningar av trafik kunskaperna är bristfälliga. Skolan bör ge en orientering om trafikförhållandena i skolans närhet varvid de lokala tra-

fikbestämmelserna beaktas. Denna undervisning kan inrymmas i t ex arbetsområdet "Att gå på högstadiet". Elevernas behov av ytterligare trafikantutbildning accentueras när mopedistrollen blir aktuell. För elever som önskar teknisk utbildning och praktiska övningar på moped bör skolan söka möjligheter och resurser att ge sådan utbildning. Detta kan bli a ske under tillvalsämnet teknik och "fritt valt arbete" eller som ett inslag under någon temadag.

Vid planering av mopedistutbildningen är samverkan med hem- och skolaföreningen önskvärd med tanke på föräldrarnas möjlighet att följa upp undervisningen.

gor likaväl som andra samhällsfrågor ytterst syftar till elevengagemang är det viktigt att eleverna själva tar aktiv del vid planering och uppläggning av temadagar.

Temadagen

Trafikundervisningen bör på högstadiet enligt Lgr 69:1 "ge eleverna sådana trafikerfarenheter som de annars mera sällan kan förvärva under kontrollerade betingelser. Det kan bli a gälla demonstrationer av bromssträckors längd i olika väglag och förmåga att uppfatta trafikanter i rörelse" (s 53, Allmän del).

För att lättare kunna göra denna undervisning möjlig kan någon eller några temadagar (motsvarande gymnasieskolans koncentrationshalv- eller heldagar) inplaneras på högstadiet.

Under dessa temadagar kan tas upp aktiviteter som är svåra att behandla i den ordinarie ämnesundervisningen eller som kan varvas med annan undervisning, även övningsämnen. Det kan gälla t ex åtgärder vid trafikolycka, inventeringar och undersökningar av den lokala trafikmiljön, studium av andra trafikanters beteende i trafiken och aktiviteter initierade genom trafiksäkerhetsverkets allmänna trafiksäkerhetsinformation. Mindre barns beteende i trafiken och de handikappades problem bör uppmärksammas extra. Laborationer av t ex fysiologisk karaktär kan genomföras i stationssystem.

Viss organiserad träning med moped kan ägas rum t ex i en enkel manövergård.

Vidare kan studiebesök i t ex moped- eller bilverkstad eller hos trafikpolis genomföras.

Inbjudna experter eller representanter för olika motorklubbar kan berätta om sin verksamhet, intervjuas i panel eller genomföra demonstrationer/visningar av olika företeelser i trafiken.

Temadagarnas innehåll bör inte institutioneras från år till år utan svara mot elevernas intressen och behov. Eftersom undervisningen rörande trafikfrå-

Polisens medverkan vid trafikundervisning i grundskolan och särskolan samt vid utbildning av skolpatruller m m

(Ur Rikspolisstyrelsens föreskrifter 1974-02-04)

1 Trafikundervisning

1.1 Målsättning

1.1.1 Enligt grundskolans och särskolans läroplaner syftar trafikundervisningen till att ge eleverna kunskaper om olika trafikmiljöer, om gällande trafikregler och om olika trafikantgruppers situation och uppträdande i trafiken. Undervisningen skall utveckla elevernas förmåga att klara olika trafiksituationer. Vidare skall den hos eleverna grundlägga förståelse och respekt för gällande trafikregler och hänsyn till andra trafikanter.

1.1.2 Eleverna måste kunna uppträda rätt i olika trafikmiljöer, t ex landsvägs- och gatutrafik. Trafikundervisningen skall på låg- och mellanstadiet i grundskolan samt på särskolans samtliga stadier företrädesvis anknyta till närsamhället med färdighetsövningar (praktiska trafikövningar) i verklig trafikmiljö.

1.2 Ansvar för undervisningen

1.2.1 Ansvaret för trafikundervisningen åvilar skolan såsom huvudman för verksamheten.

1.3 Polisens medverkan

1.3.1 Polisens medverkan i trafikundervisningen på *låg- och mellanstadiet och i särskolan* skall bestå i att biträda lärarna vid den praktiska trafikantutbildningen och att i anslutning till den lämna råd angående trafikmiljöer och beteenden. Polisen skall alltså medverka vid färdighetsövningar i första hand i den trafikmiljö där eleverna dagligen uppträder som fotgängare eller cyklister. Endast i absoluta undantagsfall, t ex vid otjänlig väderlek eller vid information som anges i punkt 1.5.2, kan polismedverkan äga rum vid trafiklektion inomhus. Detta utesluter självfallet inte en kort samling i klassrummet före övningens början.

Vid all färdighetsövning i verklig trafikmiljö skall varningsskyltar om trafiklektion vara uppsatta.

1.3.2 På *högstadiet* skall information lämnas om bestämmelser angående mopeden och om motorfordonsförarens ansvar.

1.4 Handbok

1.4.1 Till ledning för polisens medverkan har en handbok i trafikundervisning utarbetats. Innehållet i handboken ansluter till gällande läraplaner och till det huvudlärarmaterial som framtagits av skolöverstyrelsen.

1.5 Undervisningens omfattning

1.5.1 Polisens medverkan i trafikundervisningen skall på *låg- och mellanstadiet och i särskolan* ha en omfattning motsvarande 1,3 lektionstimmar per klassavdelning och år. För att erhålla totala antalet lektionstimmar för polismedverkan inom varje rektorsområde multipliceras antalet klassavdelningar med 1,3. Denna timresurs för praktisk trafikträning fördelas sedan i samverkan mellan skola och polis.

Vid skola med svår trafikmiljö kan behovet av polismedverkan vara större än vad timresursen för skolan medger. Inom kommunen/polisdistriktet kan finnas skolor med mindre besvärlig trafikmiljö. Dessa senare skolor bör kunna avstå från ett visst antal lektionstimmar med polismedverkan till förmån för skolor med en svårare trafikmiljö. I sådant fall ankommer det på berörda rektorer att i samråd med polisen omfördela polismedverkan.

Medverkan på *högstadiet* omfattar 1 lektionstimme i åk 8 för information om mopeden och om motorfordonsförarens ansvar.

1.5.2 Därutöver kan medverkan ske vid morgonsamlingar, andra gemensamma samlingar, korta besök i klassrummen eller via skolans lokalradio. Polisen kan då ge aktuell trafikinformation beträffande exempelvis mörker eller halka, nyheter i trafiklagstiftningen, något lokalt trafikproblem eller ge råd inför sommaren. Sådant medverkan bör omfatta ett fåtal minuter vid varje informationstillfälle.

1.5.3 Rikspolisstyrelsen kan efter samråd med skolöverstyrelsen för speciellt tillfälle förorda om annan form för polisens medverkan i trafikundervisningen än som ovan nämnts.

1.6 Planering av verksamheten

1.6.1 En plan för polisens medverkan för kommande läsår bör under vårterminens slutskede (april/maj) utarbetas av skolan i samråd med polisstyrelsen. Årskursplaneringen bör tillgå på sätt som beskrivs i läroplanssupplementet "Trafikundervisningen i grundskolan".

1.6.2 Polisens medverkan måste noga inplaneras för att den på ett naturligt och effektivt sätt skall ansluta till skolans undervisning.

1.6.3 För att polisens medverkan skall bli så effektiv som möjligt krävs att polismannen bereds tillfälle till erforderligt planerings- och förberedelsearbete.

1.7 Uttagning av personal

1.7.1 Vid uttagning av polismän för trafikundervisning måste personvalet ske med stor omsorg. Det är angeläget att de polismän som tilldelas uppdraget har en positiv inställning till uppgiften och besitter god kännedom om ämnet samt har förmåga att förmedla sina kunskaper och erfarenheter till barn och ungdom på ett lättillgängligt och intresseväckande sätt. Saknas inom polisdistriktet personal som kan fullgöra undervisning på högstadiet bör polischef hos länspolischef hemställa om medverkan av personal från länsstrafikgrupp eller annat polisdistrikt.

1.7.2 I varje polisdistrikt skall minst en polisman utses att hålla kontakten med skolan i frågor om planering och fullgörande av verksamheten.

1.8 Klädsel

1.8.1 Polisman skall vara iförd uniform under medverkan vid trafikundervisning.

2 Skolpatruller

2.1 Allmänt

2.1.1 Under en följd av år har ett system med skolpatruller tillämpats i skolorna som ett led i strävan att nedbringa barnolycksfallen i trafiken. Systemet innebär, att elever eller andra personer får i uppdrag att trygga skolungdomarnas färd över gator och vägar i skolans närområde.

2.1.2 Uttagning av skolpatruller sker genom skolans försorg.

2.2 Samverkan polis – skola

2.2.1 Skolstyrelsen är huvudman för skolpatrullverksamheten. Det ankommer på skolstyrelse att i samråd med polisstyrelse bestämma vid vilka skolor skolpatruller skall inrättas.

2.2.2 Polisstyrelse och skolstyrelse beslutar i samråd om planläggning och övervakning av verksamheten, om utbildning av skolpatruller samt om patrullställen.

3 Uppföljning

3.1 Det är angeläget att vad eleverna i skolan lärt om trafikbeteenden följs upp av bl a polisen då eleverna på egen hand uppträder i trafiken.

Trafikövervakningen i polisdistrikten bör därför planeras så, att den även omfattar tillsyn vid olika tidpunkter av elevernas uppträdande i trafiken vid skolan och i dess närhet, att den medför kontakt med eventuellt förekommande skolpatruller under deras tjänstgöring samt att den innefattar kontroll av skolskjutsar.

4 Samarbete skola – hem – polis

4.1 Samarbetet mellan skola och hem betonas starkt i läroplanerna för grundskolan och särskolan. Det är betydelsefullt att skola och hem samverkar i angelägenheter som har attitydskapande karaktär. Skolans trafikundervisning utgör ett viktigt område för sådant samarbete. Det är därför av stor vikt att polismedverkan även äger rum vid bl a föräldramöten.

5 Övrigt

5.1 Föreskrifterna är fastställda efter samråd med skolöverstyrelsen.

5.2 Anvisningar av den 25 juni 1968 angående polisens medverkan vid trafikundervisning i skolorna upphör härmed att gälla.

BIBLIOTEKET
LÄRARHÖGSKOLAN
I MÖLNDAL

Ex. nr:

2

Eab
Skolöverstyrelsen
LÄROPLAN
för grundskolan. Trafikunder-
visningen i grundskolan
0201745-B2

Läroplan för grundskolan

Lgr 69

II Trafikundervisningen i grundskolan

Trafik

Allmän del (Lgr 69 I)

Supplement (Lgr 69 II)

Svenska
Matematik
Främmande språk. Engelska
Musik
Teckning
Slöjd
Hemkunskap. Barnkunskap
Gymnastik
Orienteringsämnen. Lågstadiet.
Mellanstadiet
Orienteringsämnen. Högstadiet
Praktisk yrkesorientering
Främmande språk. Franska. Tyska
Ekonomi
Konst
Teknik
Maskinskrivning
Fritt valt arbete
Lägerskola
Planering
Planeringsexempel. Lågstadiet.
Mellanstadiet

Resurstimmarnas användning
Sameskolor
Skolstarten
Specialskolan för syn-, hörsel- och
talskadade
Specialundervisning
Undervisning av invandrabarn m fl — 2
(Andra reviderade upplagan)
Undervisning i klasstyp b och B
Undervisning om alkohol, narkotika
och tobak
Trafikundervisningen i grundskolan

Skolöverstyrelsens handledningar

Friluftsverksamheten i skolan
Handskrivning
Basfärdigheter i matematik
1974 BERÄKNAS UTKOMMA
Basfärdigheten i svenska



LiberLäromedel
Utbildningsförlaget

ISBN 91-47-00260-3