



Trafikolycka – Gårdsstånga cirkulationsplats

Svensk Trafiksäkerhet ger dig mer information om Gårdsstånga cirkulationsplats

Högsta Domstolen i mål T 2697-91 NJA 1994 s.591

Såväl J.P. och E.H. (ombud för båda advokaten B.G.P.) som P.R. (ombud advokaten K.B.) överklagade HovR:ns dom. J.P. och E.H. yrkade helt bifall till sin talan. P.R. yrkade att deras talan skulle ogillas.

Vägverket avgav efter förordnande av HD yttrande i målet. I yttrandet anfördes:

Av ritning över trafikplats Gårdsstånga framgår bla följande. Omkretsen, mätt i den inre körbanekanten, är omkring 490 m. Vägsträckan mellan sydvästra tillfarten från väg E 66 och avfarten mot Eslöv är omkring 200 m. Tillfartens körbanebredd är omkring 5 m i anslutning till cirkulationsplatsen. Vägen runt mittrondellen har två körfält.

Cirkulationsplatser har ett mycket varierande utförande med avseende bland annat på storleken av mittrondellen, bredden på den väg som löper runt rondellen samt storlek och bredd på anslutande och utgående vägar. Det är därför förklarligt att vägtrafikkungörelsen (1972:603) (VIK) inte innehåller några föreskrifter avsedda enbart för körning i cirkulationsplats och att en viss föreskrift i VTK kan vara tillämplig beträffande en cirkulationsplats men inte för en annan.

Begreppet vägkorsning är inte definierat i VTK men det är inte uteslutet att betrakta en cirkulationsplats som en vägkorsning. Den aktuella cirkulationsplatsen har dock sådan storlek och utformning att det framstår som mer naturligt att uppfatta vägen runt rondellen som en särskild väg än som en del av de vägar som har tillfart till platsen. För den som är obekant med förhållandena på platsen kan en direkt överföring av korsningsbegreppet skapa problem med att avgöra vad som är "vänster" respektive "rakt fram". Cirkulationsplatsen bör således inte betraktas som en vägkorsning.

Däremot skulle 30 § VTK kunna anses tillämplig vid färd på vägen runt rondellen vid respektive förgrening (tillfart och frånfart). Fordonsföraren har därvid att välja mellan att svänga till höger eller köra rakt fram. Det senare möjliggör en alternativ placering beroende av vad som är lämpligast med hänsyn till övrig trafik och den fortsatta färden.

Enligt 56 § 1 st får förare byta körfält endast om det kan ske utan fara eller onödigt hinder för andra trafikanter. Han skall därvid, enligt 58 §, vara särskilt uppmärksam på den bakomvarande trafiken.

I 56 § 2 st sägs att en förare som uppmärksammar att någon annan avser att köra in i hans körfält skall anpassa hastigheten så att inkörningen underlättas. I regeringens förordningsmotiv 1985:4 anför departementschefen bl a att det är en viktig grundsats att trafikanter skall uppträda så att de underlättar för varandra i trafiken och att nämnd bestämmelse avser att betona detta.

Det vanliga körsättet, i vart fall i cirkulationsplatser med fyra anslutande vägar och symmetrisk utformning, är jämförbart med det som gäller för fordonsplacering i korsning dvs en färd runt rondellen motsvarande tre fjärdedelar av vägen (vänstersväng) görs genom att det inre körfältet används medan en färd motsvarande halva vägen (rakt fram) möjliggör placering antingen i det inre eller i det yttre körfältet.

Med utgångspunkt från cirkulationsplatsens utformning kan verket inte finna att J.P:s placering av fordonet i höger körfält runt rondellen varit felaktig. Detta gäller även om cirkulationsplatsen skulle betraktas som en vägkorsning eftersom det inte är givet att färden, med tillämpning av 30 §, är en vänstersväng. Det hade i vart fall inte varit felaktigt att placera fordonet i höger körfält direkt efter avfarten mot Kalmar och frågan är då vilken betydelse den ursprungliga placeringen har i vållandefrågan.

P.R:s körsätt fram till kollisionen överensstämmer med det beskrivna vanliga körsättet och innebär således med nödvändighet ett byte av körfält. Därvid har han uppenbarligen brutit i det krav på uppmärksamhet som följer av 56 och 58 §§.

Med reservation för att kännedom om trafikförhållandena i övrigt är okända, framstår J.P:s körsätt med - såvitt förstås - placering av fordonet i höjd med bakskärmen på P.R:s fordon, som mindre väl valt. Det kan därför, och närmast med hänvisning till 5 § samt grunderna för 56 § 2 st, finnas fog för att lägga en mindre del av skulden på J.P..

Målet avgjordes efter föredragning.

Föredraganden, RevSkr Stenlund, föreslog i betänkande att HD skulle meddela följande dom: Domskäl. För en färd genom en cirkulationsplats av förevarande utformning och storlek kan bestämmelserna i 30 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) inte anses tillämpliga. I den mån särskilda anvisningar inte anger annat gäller alltså allmänna trafikregler för en sådan passage. Det finns under dessa förhållanden inte anledning att klandra J.P. för att han valt att färdas i höger körfält genom cirkulationsplatsen.

P.R:s färd genom cirkulationsplatsen i vänster körfält har nödvändiggjort ett byte av körfält inför den avsedda avfarten mot Eslöv. Enligt 56 § nämnda kungörelse har han därvid varit skyldig att övertyga sig om att en sådan manöver kunnat ske utan fara eller onödigt hinder för andra vägtrafikanter. Utredningen i målet ger inte stöd för andra antaganden än att P.R. brutit i detta hänseende samt att han därigenom ensam vållat sammanstötningen med den av J.P. framförda bilen.

Domslut. Med ändring av HovR:ns dom fastställer HD att P.R. är skyldig att helt ersätta de skador som uppstod på E.H:s personbil LSO 994 vid trafikolyckan d 6 dec 1989.

HD (JustR:n Vängby, Jermsten, referent, Lind, Törnell och Danelius) beslöt dom i enlighet med betänkandet.

HD:s dom meddelades d 18 okt 1994 (nr DT 225).

Lagen.nu är en privat webbplats. Informationen här är inte officiell och kan vara felaktig.