



Cirkulationsplats/vägborsning med rondell.

Hej Per,

Tack för ditt svar per mejl den 2012-01-09.

Med hänvisning till ställda frågor och dina tidigare svar ser jag mig nödsakad att en än gång belysa problem med förhoppning om att åtgärder kan vidtas.

Informationen att det inte är fel på reglerna utan att ansvaret för olikheterna enbart ligger hos väghållaren är kanske fel utgångspunkt om vi ska kunna lösa problemen som finns i samband med rondellkörning.

Utformning och åtgärder.

Eftersom vägborsningar fortfarande utformas på ett olämpligt sätt kanske en fundering kan vara på sin plats om informationen till väghållarna under årens lopp inte har varit tillräckligt omfattande eftersom informationen uppenbarligen inte har nått ända fram.

Du nämner också att "det inte enbart är Transportstyrelsen som kan vidta åtgärder?"

Fråga 1

Vilka egna åtgärder har Transportstyrelsen då konkret vidtagit för att öka trafiksäkerheten?

Problem som ökat tillbuden och trafikolyckorna vid körning i vägborsningar med rondell.

Låt mig ge två exempel.

Exempel 1

Två fordon framförs i en cirkulationsplats i varsitt körfält där det finns körfält med anvisningar som visar rakt fram och höger i det högra körfältet och rakt fram och vänster i det vänstra körfältet.

I cirkulationen slår båda förarna på höger blinkers innan de ska "lämna" cirkulationen. Kan vi då helt säkra på vad den föraren som befinner sig i det vänstra körfältet ska ta vägen. Svaret är naturligtvis nej.

Alltför vanligt är det att föraren i det vänstra körfältet inte har för avsikt att köra rakt fram utan avser att svänga till vänster. Han/hon ger dock tecken till höger för tidigt inför sitt körfältsbyte. Risker är uppenbar om de förare som vill köra in i cirkulationen förlitar sig på att föraren som visat högertecknet ska köra ut ur cirkulationen. Den vänstersvängande föraren är oftast omedveten om att tecknet har getts för tidigt.

Exempel 2

Likaså finns det risk för sammanstötning när två förare väljer varsitt körfält – där den ena föraren placerar sig i det högra körfältet och avser att svänga vänster – medan den andre föraren som valt det vänstra körfältet avser att fortsätta rakt fram i färdriktningen.

Föraren i det högra körfältet visar inget tecken på att denne avser att svänga till vänster med risk för tillbud eller olycka.

Varför och hur bör tecken ges.

Högertecken

Det är för mig en gåta att det kan anses som en förflyttning i sidled när föraren följer sin körfältsmarkering.

Denna tolkning innebär att tecken ska ges även när vägen svänger och körfältsmarkering finns i körbanan, är det rimligt?

2005 informerade Åke Svedberg, Vägverket, att grundtanken till att tecken borde ges när man lämnar platsen var för att man därigenom skulle få en smidigare trafik en uppfattning som jag till fullo delar.

Med bibehållet krav på att tecken ska ges vid färd rakt fram uppnås en viss tidsvinst, smidig trafik, för de förare som avser att köra in i cirkulationen.

Fråga 2

Anser Transportstyrelsen att tidsvinsten är viktigare än en ökad trafiksäkerhet och en minskning av tillbud och olyckorna, se exempel 1 ovan?

Min personliga uppfattning är att kravet på tecken när man lämnar platsen i färdriktningen rakt fram borde ersättas med bör (om behov finns) p.g.a. av att utformningen av korsningarna skiljer sig åt från plats till plats och vilket körfält som förarna valt och vilken färdriktning som förarna avser att färdas.

Kravet på högertecken när föraren lämnar platsen ger ingen säkerhetshöjande effekt och i små och medelstora vägkorsningar med rondell har föraren vid vänstersväng ofta lämnat cirkulationen.

Vänstertecken

Du svarar kort och koncist "inte är aktuellt" med att införa något krav på teckengivning till vänster vid färd vänster i en cirkulationsplats.

Om syftet är att minska tillbud och olyckorna i trafiken är detta besked beklagligt.

Ett "bör" skulle avsevärt minska riskerna för olyckor vid vänstersväng och är helt i linje med de uppgifter som Bo Göingberg, har lämnat under årens lopp i pressmeddelande och i svarspost från ansvarig myndighet.

Om tecken vid vänstersväng vid körning i korsningar med rondell införs är fördelarna uppenbara

- vi får en smidig trafik även vid vänstersväng
- och reglerna blir då dessutom lika i alla vägkorsningar som har en byggd rondell
- trafiksäkerheten ökar

Fråga 3

Med införande av att tecken ska/bör ges till vänster vid vänstersväng vid körning i korsningar med rondell införs är fördelarna uppenbara

- vi får en smidig trafik även vid vänstersväng
- och reglerna blir då dessutom lika i alla vägkorsningar som har en byggd rondell
- trafiksäkerheten ökar samtidigt som tillbud och olyckor minskar, se exempel 2 ovan. Vad är viktigare?

Ytterligare problem.

Transportstyrelsens information i PV09302_utg6.pdf att det inte finns något krav på att ge tecken när man kör in i cirkulationen p.g.a. att endast "ett val körriktning" har bidragit till ytterligare problem.

För alltför många förare innebär begreppet "ett val körriktning" att de inte längre behöver ge tecken i vanliga vägkorsningar vid de tillfällen där endast en körriktning är tillåten och detta medför tillbud och olyckor och osäkerhet för de oskyddade trafikanter som vill korsa vägen.

Fråga 4

Är det så att tecken inte behöver ges i vanliga vägkorsningar där körfältsmarkeringen anger att endast en körriktning vid sväng? Om inte vad gör Transportstyrelsen för att undanröja den tolkning som förare fått igenom den information som finns att läsa i PV09302_utg6.pdf?

I fråga 13 i mitt föregående mail ställde jag frågan om det fanns fler undantag beträffande anvisningar som inte bör användas före en cirkulationsplats, vägkorsning med rondell och i vanliga tre- eller fyrvägs korsningar - *inte en upplysning om hur anvisningarna ska tillämpas.*

Trafikförordningen (1998: 1276) 2 kap. 2 § nämns det bl.a. om körfältsvägvisare, körfältslinje och körfältspilar som sådana anvisningar som vi trafikanter är skyldiga att följa, vilket ger bra vägledning för förare som inte är familjära med området där denne färdas i. Om någon eller några av de anvisningar som finns före cirkulationsplatserna inte bör finnas kanske det finns fog för att ta bort alla anvisningar före cirkulationsplatserna eftersom de är missvisade. Frågan hur ska vi trafikanter då tas oss fram?

Fråga 5

Är det endast körfältspilar som undantas som anvisning före en vägkorsning som har en rondell i dess mitt?

Fråga 6

Hur är det möjligt att körfältspilar undantas före infart i en cirkulationsplats men ska användas i alla andra korsningar?

Fråga 7

Varför har inte allmänheten på över tio år fått reda på att körfältspilarna inte gäller och kommer de att få ta del av den informationen? I så fall när?

Begreppet huvudkörfält

Eftersom du tidigare i svar har angivet att du hänvisar till domstolsutslag så ställdes frågan om "huvudkörfält" – och det är glädjande att vi kom fram till samma slutsats.

I domslut Mål nr FT 3014-04 har dock domstolen använt sig av ordet "huvudkörfält" – ([länk](#)). Där den trafikant som följde anvisningarna ensam ansågs skyldig till olyckans uppkomst. Lite tillspetsatt kan man ställa frågan: Vilket körfält på ex. Essingeleden är ett huvudkörfält?

Fråga 8

Är domstolsutslaget ett resultat av de bristfälliga regler och ändringar som har tillförts i form av begärda yttranden från domstolsväsendet?

Är reglerna lika?

Att påstå att reglerna är lika faller ju på sin egen orimlighet.

Fråga 9

Är det så att varefter olikheterna uppdragas så ändrar Transportstyrelsen föreskrifterna?

Fråga 10

Är det så att tecken inte längre behöver ges vid vänstersväng i en vägkorsning med en rondell som inte är utmärkt som en cirkulationsplats?

Fråga 11

Är det också så att det har införts krav på tecken vid färd rakt fram i en vanlig vägkorsning med en rondell som inte är utmärkt som en cirkulationsplats?

Förtroendet för myndigheten naggas i kanten varje gång då informationen som ges ut till allmänheten inte först har sanktioneras.

Det har varit en ständigt beklagande varje gång påpekande om att olika svar har getts eller utebliva sådana har kommit istället för att se till att regelverket ändras så att samma information kan ges av samtliga medarbetare i post och i pressutlåtanden.

Det är nu hög tid att utreda hur körning i cirkulationsplats sker på säkraste och smidigaste sätt. Reglerna måste vara tydliga och enhetliga så att de kan vinna acceptans och efterföljas -

men framförallt ska de se till att öka trafiksäkerheten och inte minska den som direktiven från Transportstyrelsen nu till stor del gör.

Fråga 13

Kommer Transportstyrelsen att ta och kavla upp ärmarna och ta ansvar för sin del och lösa problemen, de problem som uppenbarligen finns istället för att negligera och arbeta för ett trafiksäkrare samhälle? Eller anser Transportstyrelsen att allt är bra som det är?

Vänligen

Ernst Donleamar