



**Tecken och körning i cirkulationsplats - Begäran om svar på motsägelsefulla och obesvarade frågor 2011-07-01. TSMS 2011/858**

Hej igen!

Tack för ditt svar. Dock var svaret på en del frågor ofullständigt varför jag vore tacksam om du kunde komplettera med svar på nedan ställda frågor.

**1. Är en cirkulationsplats en vägkorsning?**

Ditt svar: Nej, "varje anslutning till en cirkulationsplats är en korsning, en trevägskorsning där trafiken på den korsande vägen endast får köra i en riktning. Jämför nedan 3 kap. 13 §".

Nya frågor: a) Har vi inte alltid kör runt rondellen – före högeromläggningen medsols – nu motsols?

b) Trafiken på den korsande vägen har väl möjlighet att svänga både höger och vänster samt att rakt fram liksom i en vanlig trevägskorsning, eller?

c) I vägkorsningar som har en rondell i dess mitt men saknar cirkulationsmärket är det väl också möjligt att svänga på samma sätt, eller? Rätta mig om jag har fel!

**2. Är det en vägkorsning om de finns en rondell och cirkulationsmärket D3 saknas?**

Ditt svar: "NEJ, Förmodligen en vägkorsning med hastighetsdämpande åtgärd".

Här ger du två svar vilket förbryllar mig. Studera de bilder du fick i mitt förra e-postmeddelande. Där kan du se att den aktuella korsningen inte har några speciella utformningar för att dämpa fordonens hastighet (Typ G) och dessutom saknas det vägmärken.

Frågan upprepas: Är det en vägkorsning om det finns en rondell och cirkulationsmärket D3 saknas?

**3. Är cirkulationsplatsen en vägkorsning?**

Två frågor ställdes. 1. Vilken storlek och utformning ska cirkulationsplatsen ha för att betraktas som en vägkorsning? 2, Är en cirkulationsplats en vägkorsning?

Ditt svar 1, lämnades obesvarad.

Fråga 1 är av betydelse då representanter från Trafikverket och Transportstyrelsen till allmänheten delger olika besked – den mest vanliga är att om cirkulationsplatsen är medelstor eller mindre ska man uppträda som gäller för vägkorsning dvs. placera sig enligt 3 kap. 23 – 28 § och ge tecken enligt 3 kap. 65 §. Se även punkt 7 Vägkorsning B. tredje stycket.

Frågan upprepas: Kan Transportstyrelsen ge ett svar hur stor ska en cirkulationsplats vara för att betraktas som en vägkorsning?

Ditt svar på fråga 2, Nej. En cirkulationsplats kan inte vara en vägkorsning, det bestäms genom lokala föreskrifter av antingen kommunen eller länsstyrelsen beroende på om den är belägen inom eller utom tätbebyggt område.

Märkligt svar. Det är riktigt att det är kommunen och länsstyrelsen har rätten att bestämma om vägkorsningen ska vara en cirkulationsplats eller inte. Transportstyrelsen har ju som du bekräftade ansvaret för "all regelgivning" inte kommunen eller länsstyrelsen.

**4. Är det Transportstyrelsens ansvar att skapa tydliga och enhetliga regler som minskar trafikolyckorna på våra vägar?**

Ditt svar: För all regelgivning strävar vi efter att formulera dessa så tydligt och enhetligt som möjligt.

**5. Har Transportstyrelsen samma uppfattning som Vägverket att cirkulationsplatsen är att betrakta som en vägkorsning?**

Ditt svar: Nej.

Nya frågor: a) Vad har då ändrats i författningen sedan 2006 då Vägverkets uppfattning var att "En cirkulationsplats är ett ställe där vägar möts - den är alltså i sig en vägkorsning - men det finns en rondell i mitten."

b) Anser Transportstyrelsen att det främjar trafiksäkerheten att det finns två typer av korsningar som har rondeller i dess mitt där direktiven hur trafikuppträdandet ska ske skiljer sig åt?

## **6. Kommer Transportstyrelsen att föreslå någon utredning om orsakerna till de ökade olyckstillbudena/trafikolyckorna vid körning i cirkulationsplats samt i de vägkorsningar som inte är utmärkta som sådan? Och utifrån fakta bestämma hur vi trafikanter ska bete oss i en cirkulationsplats?**

Ditt svar: I dagsläget har vi inga planer på att föreslå en sådan. De regler som Sverige har angående cirkulationsplatser är i överensstämmelse med de regler som tillämpas internationellt.

Internationell överensstämmelse skriver du. Vi vet båda två att det inte stämmer. Några exempel: Frankrikes väjningsregler i cirkulationsplatser, tecken ska ges när du kör in i en cirkulationsplats i England och Norge som rekommenderar placering till vänster och tecken till vänster vid vänstersväng etc.

Jag vill poängtera att jag välkomnar varje beslut som tas med syftet att harmonisera trafikreglerna men än så länge är det stora skillnader. Då vi nu kan konstatera att reglerna inte är så överensstämmande som du gör gällande så är det svårt att begripa varför Transportstyrelsen inte startar en utredning varför trafikolyckorna ökar.

Nya frågor: a) Anser Transportstyrelsen att trafikreglerna hur vi ska uppträda i korsningar med rondell är tydliga och väl underbyggda och att det därför inte finns några problem som behöver åtgärdas?

b) Strävar Transportstyrelsen efter att andra länder ska ändra sina trafikregler så att de harmoniserar med de svenska trafikreglerna?

## **7. Ska teckengivning ske på samma sätt i de båda vägkorsningarna A och B?**

Ditt svar: Se nedan 3 kap. 65 § när teckengivning ska ske.

Vägkorsning A.

Referensen du angivit ger inget stöd för att tecken *till vänster inte behöver ges* i en cirkulationsplats inte heller ger denna paragraf något stöd för *att tecken ska ges om trafikanten färdas rakt fram* såvida inte att ett körfältsbyte sker.

Förare som kör in i cirkulationsplatsen från det vänstra körfältet i en flerfilig cirkulationsplats gör däremot uppenbart ett körfältsbyte då föraren passerar körfältsmarkeringen mellan det vänstra och högra körfältet i cirkulationen.

Nya frågor: a) Varför behöver inte tecken ges i detta fall?

b) Föreligger det något undantag från reglerna för ett körfältsbyte och var finner jag undantaget?

Vägkorsning B.

Ditt svar: Se nedan 3 kap. 65 § när teckengivning ska ske.

Frågan upprepas: Ska teckengivning ske på samma sätt i de båda korsningarna? Ett rakt svar tack!

Enligt Bo Göingberg, Transportstyrelsen på fråga till reporter i tidningen METRO när och hur man ska blinka i en cirkulationsplats svarar han: "Det finns inga specifika regler om hur man ska blinka just i en cirkulationsplats. Du ska alltid göra det för att visa din avsikt när du svänger eller förflyttar bilen i sidled. Kort kan man säga att en liten eller normalstor cirkulationsplats ska behandlas som en korsning; det vill säga att man blinkar i den riktning man är på väg samt om du byter körfält. Men du bör även blinka när du svänger ut ur cirkulationen., säger Bo Göingberg".

Här har vi två olika svar hur vi ska uppträda i en cirkulationsplats från samma myndighet.

Nya frågor: a) Hur kommer det sig att den ena representanten från Transportstyrelsen i media säger att det inte finns några speciella regler hur man ska blinka just i en cirkulationsplats och att storleken bestämmer hur vi ska agera, medan du har en annan uppfattning?

b) Bo Göingberg använder ordet bör "man **bör** blinka när du svänger ut" medan du hävdar att tecken **ska** ges när man svänger ut - vad gäller?

## **8. Är det enligt Transportstyrelsens uppfattning en ändring i "fordonets placering i sidled" om föraren följer befintlig körfältsmarkering?**

Ditt svar: Om man kör ut ur en cirkulationsplats torde det vara krav på teckengivning oavsett markeringar se punkt 3.

**Intressant svar, men svaret gav inget svar på den ställda frågan.** Det glasklara svaret "ska" däremot är plötsligt utbytt mot "torde". Detta svar liksom många andra besked som har lämnats under

Åren från ansvariga myndigheter tyder på en viss osäkerhet. Om Transportstyrelsen vet hur det ska vara behövs inte olika svar.

Frågan upprepas: Är det Transportstyrelsens uppfattning en ändring i "fordonets placering i sidled" om föraren följer befintlig körfältsmarkering?

### **9. Vilka säkerhetseffekter får olika tecken vid körning i en cirkulationsplats? (fråga 6, 7, 8)**

(6. Vilken trafiksäkerhetseffekt får ett högertecken om föraren färdas rakt fram i färdriktningen i det högra körfältet av två genom en cirkulationsplats?)

(7. Vilken trafiksäkerhetseffekt får ett högertecken om föraren färdas rakt fram i färdriktningen i en cirkulationsplats med ett körfält?)

(8. Vilken trafiksäkerhetseffekt har ett tecken till vänster vid vänstersväng från en enkelriktad väg?)

Ditt svar på samtliga frågor: Kan inte vi avgöra, men allmänt ska förare ge tecken enligt 3 kap.65 §

Ditt svar vittnar om att Vägverket på sin tid inte utredde frågorna om det fanns några negativa effekter av hur teckengivning borde/skulle ske i en cirkulationsplats. Transportstyrelsen ångar på i samma spår istället för att utreda konsekvenserna av att de olika tolkningar som sker inom förvaltningen.

Nya frågor: a) Är det Transportstyrelsens ansvar att utreda vilka konsekvenser olika tolkningar av befintliga trafikregler kan innebära och i så fall utan dröjsmål åtgärda dem?

b) Är det kanske så att Transportstyrelsen inte vill se problemen?

c) Eller är det Transportstyrelsens policy att liksom Vägverket överlåta oklarheterna genom avgöranden i domstol?

### **10. Enligt trafikförordning SFS 1978:1 276 finns det endast två regler för körning i cirkulationsplats – lämna företräde och köra motsols. Kommer Transportstyrelsen att byta ut det felaktiga kravet på att tecken ska ges när man lämnar korsningen körfältsbyte inte sker till en ren rekommendation för att höja trafiksäkerheten?**

Ett påstående och en fråga ställdes – frågan lämnades obesvarad.

Ditt svar: Till dessa regler tillkommer de generella reglerna, bland annat om teckengivning och körfältsbyte.

Nya frågor: a) Anser du att om föraren följer det markerade körfältet ska detta tolkas som att föraren gör ett körfältsbyte?

b) Ger de generella reglerna i sagda paragraf 65 stöd för att tecken inte behöver ges vid vänstersväng?

c) Är Transportstyrelsen medveten om att det råder stor tveksamhet till hur man ska tillämpa trafikreglerna vid körning i korsningar som har en rondell i dess mitt?

d) Anser Transportstyrelsen att nuvarande regler är tillräckligt tydliga och kompletta när det gäller körning i korsningar med rondell trots att trafikolyckorna ökar där?

Frågan upprepas: Kommer Transportstyrelsen att byta ut det felaktiga kravet på att tecken ska ges när man lämnar korsningen om körfältsbyte inte sker till en ren rekommendation för att höja trafiksäkerheten?

Låt mig få avsluta med Tylösandsdeklarationen från 2007. Där "Alla har rätt att förvänta sig ett systematiskt och kontinuerligt förbättringsarbete; alla ansvariga i vägtransportssystemet har en skyldighet att vidta korrigerande åtgärder då säkerhetsbrister som kan åtgärdas, upptäcks."

Transportstyrelsen lev upp till det!

Åtgärda skyndsamt de brister och oklarheter som finns när det gäller hur vi förare bör uppträda i trafiken allt för att minska lidandet. Dessutom medför de motsägelsefulla reglerna stora kostnader för den enskilde såväl som för samhället.

Ännu är det inte för sent.

Med vänlig hälsning

Ernst Donleamar