

Kör du rätt i rondellen?

Rekommenderat

En gång för alla – så här ska du köra i en cirkulationsplats! Det är skillnad på lag och rekommendation men alla vill egentligen att vi ska köra på samma sätt.

TEXT: KLAS SKARIN ILLUSTRATION: NIKLAS CARLE

Att kalla en cirkulationsplats för rondell får trafikexperter att skruva på sig. Visst är det korrekt att säga cirkulationsplats men precis som med hjulbultar, som egentligen heter hjulskruvar, väljer vi här att använda ordet rondell. Ett ord som endast avser cirkeln i mitten av cirkulationsplatsen men som har växt till sig i folkmun.

Är du född på 1970-talet eller tidigare fick du förmodligen lära dig att se en rondell som en vanlig fyrvägs korsning. Du placerade bilen i rätt fil innan rondellen, blinkade därefter om du tänkte svänga i "korsningen" och även när du lämnade rondellen.

Detta synsätt förändrades när dåvarande Vägverket fick i uppdrag av regeringen att ta fram ett nytt förslag på trafikförordning. Ett krav var att tydliggöra hur man kör i en rondell. Ett antal rättsfall från början av 1990-talet hade påvisat svårigheter i bedömningen av vem som är vållande vid olyckor i en rondell. Högsta domstolen tog upp ett fall och utfallet låg delvis till grund för den nya trafikförordningen som klubbades igenom 1998.

SEDAN DESS ÄR juridiken tydlig – en rondell betraktas som allmän väg och inte en korsning. Den som byter fil ska visa tecken och se till att filbytet kan ske utan förhinder. Det är heller ingen skillnad på en tvåfilig rondell. Juridiskt handlar det om en väg där trafiken endast går i en riktning.

– Nu har vi regler som är någorlunda lätta att förstå. Att ha speciella regler för varje cirkulationsplats är inte möjligt, säger Niclas Nilsson som är utredare på Transportstyrelsens sektion för trafikantregler.

– Innan nuvarande trafikförordning var det en otydlig ord-



Niclas Nilsson.

ning och vi behövde tydligare regler eftersom det fanns olika uppfattningar ute i samhället.

Vad som komplicerar saken är att juridiken säger en sak och landets trafikskolor en annan. Trots att trafikskolorna rekommenderar att blinka vänster eller höger innan du kör in i rondellen finns inget sådant lagkrav. Återigen, enligt lagen åker du fortfarande rakt fram på en enkelriktad väg.

MED DAGENS lagstiftning kan man säga att det är säkrast att alltid välja högerfilen i en tvåfilig rondell – oavsett körriktning. Alla trafikexperter är överens om att det är olämpligt och det kommer garanterat att skapa förvirring, men den som väljer att alltid hålla till höger kommer aldrig anses vara vållande till en eventuell trafikolycka vid filbyten i rondellen. Föraren i högerfilen är visserligen skyldig att underlätta filbyten men det är föraren som byter fil som ska se till att förflyttningen sker utan förhinder.

När det gäller blinkning är du alltså inte tvingad att använda blinkers när du kör in i rondellen eller runt den, men skulle du glömma att blinka när du kör ut riskerar du 500 kronor i böter.

– Att blinka först när du ska ändra riktning är väldigt enkelt att förstå. Skulle det finnas ett krav på att blinka i en cirkulationsplats skulle den regeln gälla oavsett storlek på rondell vilket hade blivit väldigt svårt att implementera. Det är svårt att motivera varför man ska blinka vänster när den enda riktningen är höger in i cirkulationen, säger Niclas Nilsson på Transportstyrelsen och fortsätter:

– Vi kan inte ha regler för alla goda råd i trafiken, därför överläter vi det till trafikskolorna som arbetar närmare den dagliga miljön. De kan ge trafikanterna tips och goda råd i stället för att ändra reglerna med risk för att det uppstår nya problem. ☹️

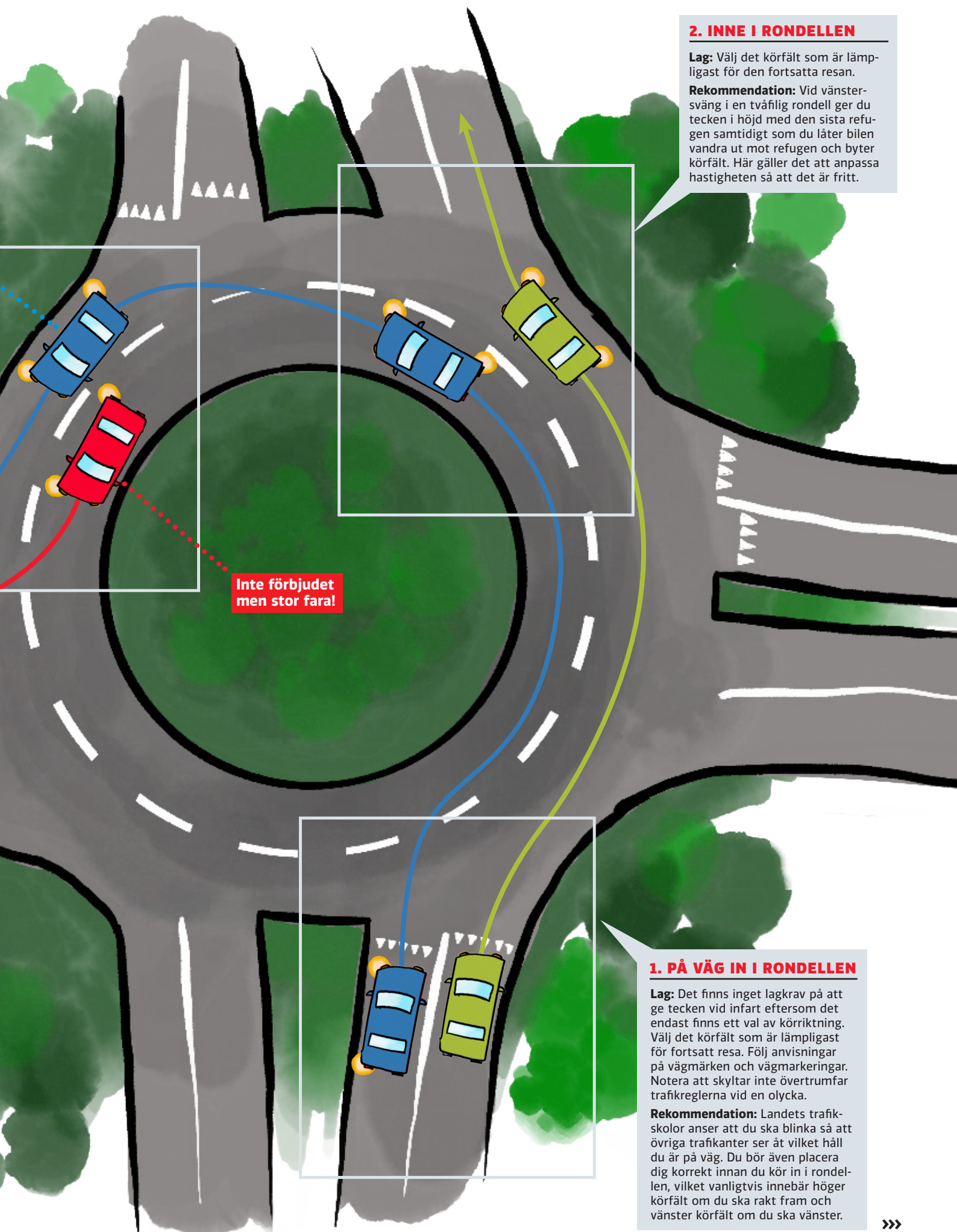
3. PÅ VÄG UT UR RONDELLEN

Lag: När du kör ut ur cirkulationen ska du alltid blinka till höger. Bötesbeloppet för utebliven blinkning är 500 kronor. Enligt trafikförordningen ska du om möjligt anpassa körningen så att du befinner dig i höger körfält innan du kör ut ur rondellen, men du får välja annorlunda om det passar situationen bättre. Det är alltså lagligt att lämna rondellen genom att korsa ytterfilen från innerfilen, vilket kan skapa förvirring för övriga trafikanter.

Rekommendation: Trafikskolorna avråder bestämt från detta beteende. Man bör alltid placera sig i höger körfält innan man lämnar rondellen.

FAKTA ABC I RONDELLKÖRNING

► När du byter körfält i en rondell ska du blinka och du får endast byta fil om det kan ske utan fara eller onödigt hinder för övriga trafikanter. Ser du att en förare är på väg att byta körfält ska du anpassa hastigheten för att underlätta körfältsbytet. Observera att den som byter körfält alltid anses vara vållande vid en trafikolycka.



Inte förbjudet
men stor fara!

2. INNE I RONDELLEN

Lag: Välj det körfält som är lämpligast för den fortsatta resan.

Rekommendation: Vid vänstersväng i en tvåfilig rondell ger du tecken i höjd med den sista refugen samtidigt som du låter bilen vandra ut mot refugen och byter körfält. Här gäller det att anpassa hastigheten så att det är fritt.

1. PÅ VÄG IN I RONDELLEN

Lag: Det finns inget lagkrav på att ge tecken vid infart eftersom det endast finns ett val av körriktning. Välj det körfält som är lämpligast för fortsatt resa. Följ anvisningar på vägmärken och vägmarkeringar. Notera att skyltar inte övertrumfar trafikreglerna vid en olycka.

Rekommendation: Landets trafikskolor anser att du ska blinka så att övriga trafikanter ser åt vilket håll du är på väg. Du bör även placera dig korrekt innan du kör in i rondellen, vilket vanligtvis innebär höger körfält om du ska rakt fram och vänster körfält om du ska vänster.





Fram till 1998 beskrevs en cirkulationsplats som en vägkorsning. Sedan dess betraktas den som en enkelriktad väg.

FOTO: TRANSPORTSTYRELSEN



FAKTA SNURRIG HISTORIA

► Vilken som är Sveriges första rondell är omtvistat. Klart är att det byggdes flera cirkulationsplatser runt om i landet på 1950-talet. Utbyggnaden ökade på 1990-talet.

Generellt sett är cirkulationsplatsen säker. Hastigheten är relativt låg och fordonen kör sällan in i sidan på varandra. Olyckor med

allvarliga personskador är ovanliga medan påkörningar med plåtskador förekommer desto oftare.

Vallarondellen i Linköping har beskrivits som Sveriges största rondell. Antalet körfält varierar mellan två och tre och diametern, från ytterkanterna, är 200 meter.



Abiskorondellen i Linköping var en av landets första rondeller och stod klar hösten 1954.

FOTO: ARNE GUSTAFSSON

Trafikskolo

Du behöver inte blinka enligt lagen men rekommendationen från STR, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, är tydlig.

– Det bästa är att man blinkar för att visa vart man ska även när man ska in i cirkulationen, säger vice förbundsordförande Jeanette Jedbäck Hindenburg.

TRAFIKFÖRORDNINGEN SOM kom 1998 förändrade synsättet på rondellkörning. Att ämnet är en het potatis märks på de introduktionskurser som Jeanette Jedbäck Hindenburg håller.

– Särskilt med yrkeschaufförer blir det ofta heta diskussioner om cirkulationsplatser. Därför brukar vi ta upp det ämnet på slutet, säger hon och skrattar.

Hon anser inte att förändringen av trafikförordningen i sig spelar så stor roll, fortfarande är det motsols som gäller och väjningsplikt när man ska in i rondellen.

– Jag håller med om att det var tydligt skrivet tidigare. Med dagens förordning är det upp till var och en att själv tolka hur man bör bete sig, men det för-



Idén med rondeller faller vid mycket trafik

En rondell bygger på att bilister anpassar sig efter varandra och skapar ett naturligt trafikflöde. Det kan dock förvandlas till kaos vid för stora trafikflöden.

Termen "försök att hitta ett bra flyt" gäller det mesta i livet men särskilt vid rondellkörning. Att som bilist vänta in ett tillfälle när hela cirkulationen är tom är inte att rekommendera. Patrik Wirsenius är nationell planerare på Trafikverket med lång erfarenhet av trafik- och stadsplanering. Han intygar att cirkulationsplatsen har kommit för att stanna men det finns en gräns för när den inte längre fungerar särskilt bra.

– Särskilt i storstäder finns det en problematik med stora trafikflöden. Cirkulationsplatser bygger på ett naturligt trafikflöde vilket fungerar bra vid normala flöden. Om det hela tiden fylls på upp-

lever många bilister att det inte går att komma in i rondellen, ett vanligt problem i storstäder, säger han.

Lösningen är att sätta upp trafikljus som normalt sett endast placeras innan en korsning.

– Allting beror på sammanhanget men poängen med en cirkulationsplats är att det blir ett bra flyt och att bilister ska slippa fundera över varför de står still när det inte kommer några fordon, säger Patrik Wirsenius.



Patrik Wirsenius.

TRAFIKSIGNALER och cirkulationsplatser kommer till sin rätt i olika sammanhang.

En nackdel med cirkulationsplatsen är att den behöver mycket plats men där det finns utrymme föredrar många kommuner cirkulationsplatser före en korsning med ljussignaler.

– Trenden att bygga cirkulationsplatser har inte avtagit men det förutsätter också att trafikflödet inte är för stort. Ofta händer det mycket i en cirkulationsplats vilket gör att det krävs väldigt mycket av de bilister som passerar. Därför är det alltid viktigt att visa hänsyn, säger Patrik Wirsenius. 🚫

»Särskilt i storstäder finns det en problematik.«

rna: Visa vart du ska!

söker vi råda bot på i körkortsutbildningen.

I de grundläggande trafikreglerna står det att man ska visa hänsyn och omtanke och att man inte får störa eller hindra.

– Även om det inte är något krav enligt Transportstyrelsen så rekommenderar vi att man ska blinka och visa vart man ska, för det är omtänksamt mot andra trafikanter. Till exempel om man har ett övergångsställe efter cirkulationsplatsen, säger Jeanette Jedbäck Hindenburg.



Jeanette Jedbäck Hindenburg.

FÖR ATT FÅ ELEVER att placera sig i rätt körfält använder hon simtekniken.

– Tekniken går ut på att man sträcker upp händerna som när man simmar. Den högra handen går höger och rakt fram, den vänstra vänster och rakt fram.

Att simtekniken utövas innan körlektionen behöver knappast påpekas.

Grundläggande vid rondellkörning är att i god tid välja rätt körfält innan du är framme vid rondellens spärrfält. Vid vänster- eller högersväng ska du blinka

för att visa din planerade färdväg och underlätta för övriga trafikanter.

– Vid vänstersväng i en tvåfilig rondell ger du tecken i höjd med den sista refugen samtidigt som du låter bilen vandra ut mot refugen och byter körfält. Här gäller det att anpassa hastigheten så att det är fritt – tecknet ligger kvar tills du kör ut ur rondellen.

Generellt anser Jeanette Jedbäck Hindenburg att bilister bör bli bättre på att hitta en lucka genom att tidigt söka av trafikflödet. Om övriga bilister samtidigt visar hänsyn genom att blinka skapar det goda förutsättningar för ett optimalt trafikflöde.

– Så många andra alternativ, förutom att utbilda folket, finns inte. Om alla skul-

»Visst är det lagligt men inte särskilt moget, man bör vara betydligt mer ansvarsfull.«



Rådet från landets trafikskolor är att alltid blinka för att visa vart du ska – även in i rondellen.

le gå en kurs i vad som är en odramatisk och korrekt placering hade vi kunnat undvika ett antal incidenter i landets cirkulationsplatser.

ATT STRIKT VÄLJA högerfilen för att slippa ansvar vid ett eventuellt filbyte är absolut inget som trafikskolorna står bakom.

– Visst är det lagligt men inte särskilt moget, man bör vara betydligt mer ansvarsfull än så i trafiken, säger hon och påpekar att rondellkörning är långt ifrån det svåraste för en körkortselev:

– Vänstersväng och omkörning på landsväg har betydligt högre svårighetsgrad eftersom båda kräver erfarenhet i form av beslutsamhet och avståndsbedömning. 🚫

»»

Olika typer av rondeller

FOTO: EINAR JAGERWALL/ÖSTERGÖTLANDS MUSEUM



FOTO: ANKI SYDEGÅRD

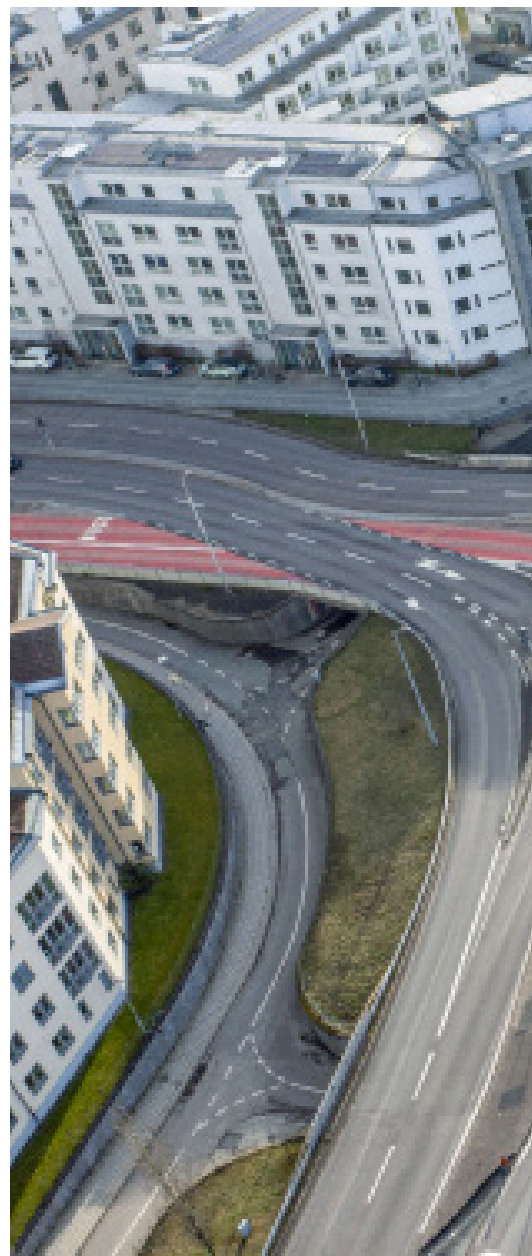


ILLUSTRATION: HK KNG, CC BY-SA 3.0 WIKIMEDIA COMMONS



1. TURBINMÅLAD: En typ av rondell där vissa körfält enbart leder till avfart, ett exempel är Vallarondellen i Linköping.

2. "FRANSK": Vid Triumfbågen i Paris möts inte mindre än tolv avenyer. Det finns inga målade körfält och den som kommer från höger har företräde – även den som kör in i rondellen.

3. "MAGIC ROUNDABOUT": En sällsynt engelsk cirkulationsplats med flera rondeller i en, där bilarna kör både med- och motsols.

4. HASSELCIRKELN: Skiljer sig från övriga rondeller då bilister inte ska behöva byta körfält i cirkulationen, med undantag vid en U-sväng.

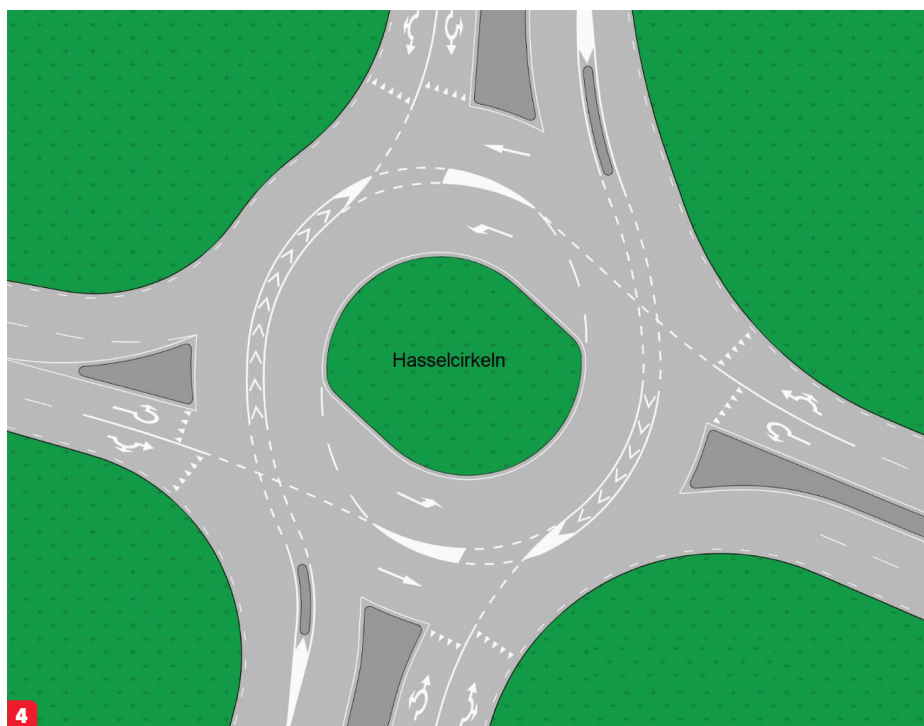


ILLUSTRATION: WSP



Museirondellen i Jönköping prioriterar busstrafiken med separata körfält. FOTO: ANDERS HELGESSON

Bussar kör rakt igenom

Jönköping var tidigt ute med en utformning där busstrafiken prioriteras. Den spektakulära Museirondellen invigdes 2014.

ETT PROBLEM MED rondeller är att även busstrafiken riskerar att bli stilastående i rusningstrafik. En lösning är att prioritera busstrafiken med hjälp av trafiksignaler.

– Vi testade modellen redan 1995 när vår första stomlinje invigdes. Nu har vi fyra stomlinjer och vi har valt att prioritera busstrafiken utan att ta alltför mycket yta i anspråk, säger Mikael Enarsson, verksamhetschef för trafikavdelningen på Jönköpings kommun.

De röda körfälten är till just för bussar och dessa kan passera rakt igenom Museirondellen som ligger i centrala Jönköping, nära länsmuseum. Innan bygget gjordes en mängd utredningar och datsimuleringar för att upptäcka eventuella brister.

– Vi valde att separera kollektivtrafiken från övrig trafik med egna körfält. Resultatet blev väldigt lyckat även om biltrafiken har fått stå tillbaka aning.

Andra fördelar med utformningen är ökad komfort för bussresenärerna och att cyklister och fotgängare är separerade från biltrafiken. Att bygga rondeller i stadsmiljö är dock svårt.

– Generellt är det svårt att få plats med en ny cirkulationsplats i befintlig stadsmiljö ofta räcker det med en väl genomtänkt fyrvägs korsning som är signalreglerad, säger Mikael Enarsson. 🚦



Mikael Enarsson.

Ny rondell minskar konflikter

Hasseltcirkeln är en ny typ av cirkulationsplats. Trafikanalitikern Sebastian Hasselblom på konsultföretaget WSP ligger bakom förslaget.

Hur kom du på idén?

– Jag arbetar mycket med kapacitetsfrågor, hur man med enkla medel kan öka kapaciteten med så få medel som möjligt. Då såg jag att man väjer för bilister delvis i onödan med dagens utformning.

Vad är dagens problem?

– Dagens stora cirkulationsplatser med flera körfält kan upplevas som röriga av trafikanten, bland annat när man från körfältet närmast mittenytan ska korsa det yttre körfältet för att svänga

ut från cirkulationen. Här finns en risk för konflikt med trafikanter som samtidigt befinner sig i det yttre körfältet. Här har jag gjort det tydligare.

Vad har du gjort bättre?

– Spårrområde/avdelare målas mellan inre och yttre körfält i cirkulationen vilket innebär att trafikanter inte får byta fil var de vill. Istället väljer man körfält före infart utefter vägvisningen och följer sedan denna fil hela vägen till utfart. U-svängar är fortsatt möjliga. Rondellytan är inte helt cirkulär vilket gör det enklare att köra rätt.

Vad är mest unikt?

– Spårrområdet/avdelaren mellan körfälten och den icke helt cirkulära rondellytan i mitten. I praktiken

behöver man inte alltid väja för det inre körfältet. Redan i dag är det vanligt med vägvisning vid infart, så trafikanten kommer fortsatt förstå hur man ska bete sig.

Vad kostar den att bygga?

– Om man avser ombyggnad från befintlig stor cirkulationsplats kan det räcka med cirka två miljoner kronor. Det kan jämföras med att ombyggnad till cirkulation från exempelvis en signal korsning kan kosta cirka 10–15 miljoner kronor.

När är den första färdigbyggd?

– Trafikverket planerar för lösningen på ett antal platser och går allt i lås kan den första vara klar inom några år. Många tror på idén och det ska bli väldigt spännande att testa den i verkligheten och se om vi kan finjustera utformningen ytterligare. 🚦



Sebastian Hasselblom.