

# Rundkjøringer

Rundkjøringene er blitt svært mange i Norge. De kan ha viktige fordeler i utvikling av trafikk og for sikkerhet. En rundkjøring er på en måte demokratisk: den gir like mye rettigheter til alle som er i den, og like lite rettigheter til alle som vil inn i den. En vellaget rundkjøring senker farten på de gjennomkjørende så mye at uhell oftest får mindre skadeomfang. En av mine lærere sa at en rundkjøring som ikke tvinger farten ned, er feilkonstruert.

Men å kjøre i rundkjøring er krevende for sjåførene. Å følge alle regler og anbefalinger betyr at de skal både gi blinkesignal om hvor de vil ut av rundkjøringen allerede før de kommer til den, og når de skal ut av den - men ikke nødvendigvis samme signal. I tillegg er posisjonering i kjørebanelen viktig, både som informasjon for andre sjåførere og for utviklingen.

Regimet bygger på at rundkjøringen både er et kryss og en vei med avkjøringer til høyre:

- Skal man til høyre, skal kjøretøyet holde til høyre før rundkjøringen, og blinke til høyre både inn i den og ut av den.
- Skal man rett fram, holder man midt i feltet på vei inn uten å blinke, og når man er forbi avkjøringen til høyre skal man blinke til høyre.
- Skal man til venstre, blinker man til venstre i passe tid før rundkjøringen, holder til venstre i feltet på vei inn, og fortsetter å blinke til venstre helt til man er forbi rett-fram-utkjøringen, for her skifter man til å blinke til høyre.

(Det er unntak for små rundkjøringer i Rogaland. Vikepliktmessig er de rundkjøringer, men for blinkingens del regnes de kun som kryss, ikke som vei med avkjøring. Man forventes altså å blinke til venstre helt til man er ute av rundkjøringen, om man skulle til venstre. Og en rogalending på tur tar gjerne med seg denne praksisen til andre steder.)

Kompleksiteten er enda større om det er to felt før rundkjøringen, i rundkjøringen og/eller ut av den. Den største utfordringen med to felt før

er at det ikke er noen gjennomført standard for hvilket bilen skal være i. En slags regel er at venstre skal gå til venstre, høyre rett fram og til høyre. Men så kan det være merket ved skilt eller i veibanen at nei, så enkelt er det ikke. Særlig om det er kun (dårlig) merking i veibanen er det vrient, og fort gjort å komme feil ut.

To felt inne i rundkjøringen har sine egne problemer. Vikepliktreglene er som kjent at den som er utenfor rundkjøringen har vikeplikt for alle i rundkjøringen. Det kunne vært dratt videre til at den som er i ytre felt i rundkjøringen har vikeplikt for den i indre. Men nei, her kommer oppfatningen av rundkjøring som vei inn og gjør at alle har vikeplikt ved feltskift inni rundkjøringen. Den som er ytterst, skal altså kunne kjøre på både i sitt felt og ut. Den som er innerst, må være ytterst (pun intended) varsom når han/hun skal ut. (Den enkle og sikre løsningen er da å aldri benytte indre felt i en rundkjøring.)

Jeg har to hensikter med denne epistelen. Den første er å få fram at det kunne vært fordelaktig om det var mindre komplisert. I praksis nå oppfører maksimalt 20% av sjåførene seg riktig etter reglene slik de er beskrevet ovenfor. Et blinklys i en rundkjøring er i dagens virkelighet ikke til å stole på. Det er fornøylig (en av rundkjøringenes gleder!) å observere hvor variert det blinkes og ikke blinkes. Blink til venstre og sving til høyre har betydelig underholdningsverdi når det forekommer. Noen er så nervøse for å gjøre feil, at de løser det ved å ikke blinke i det hele tatt.

Det er altfor risikabelt å satse på at en bil gjør det den ifølge reglene skulle. Det eneste som teller, er å se på hvor hver bil stevner. Trafikkavviklingen blir dermed mindre effektiv enn den kunne vært.

Må det gjøres så vanskelig? For en menneskealder siden, da antallet rundkjøringer var betydelig lavere, var reglene enklere. Det var ingen blinking inn i rundkjøringer, bare ut, og dermed alltid bare blinking til høyre. Om overholdelsen var bedre den gangen, vet jeg ikke. Men at det var enklere å gjøre det riktig er helt sikkert. Fire ord var nok til å beskrive hva man skulle gjøre: **aldri inn, alltid ut**. Det er noe å tenke på.

Noe ville gå tapt om dette ble praksis. Men er det nevneverdig mye? En bilfører bak meg har svært lite nytte av å vite om jeg skal til høyre eller venstre ut av rundkjøringen - menneskelig nysgjerrighet unntatt. At den som allerede er i rundkjøringen skulle bry seg om det, er like merkelig, han/hun skal bare overse meg uansett. Ikke gir blink nyttig info til noen som er i en annen inngang heller. At jeg er der jeg er, er signal godt nok på at jeg vil inn, jeg trenger ikke varselampere i tillegg, og hvor jeg skal ut er likegyldig for dem.

Å forvente at noen som skal inn i rundkjøringen skal prøve å holde oversikt over hvor alle skal, er egentlig underlig i seg selv. Rundkjøringens gode prinsipp er at den forenkler konfliktpunktene i et kryss ned til ett for hver innkjøring, og tar bort alle konfliktpunkter ved utkjøring. Å lede bilførernes oppmerksomhet bort fra konfliktpunktene er feil, de burde ha mest mulig hjelp til å konsentrere seg om dem. Dagens regler for blinking er anti-hjelp.

I tillegg kommer at den omfattende mangelen på etterlevelse gjør hele signaleringen bortimot verdiløs. Teorien kan være brukbar, men praksis er det slett ikke. Det kunne faktisk være en tanke å ikke gi blink i rundkjøringer i det hele tatt. Kanskje den ultimate forenklingen er det som virker best? I alle fall bedre enn dagens varierende oppførsel?

Jeg skal ikke svare på om ett ord («aldri») eller fire («aldri inn, alltid ut») er best. Men poenget står jeg ved: innviklede regler har sine innebygde ulemper.

Dette leder rett til min andre hensikt med epistelen. Kan reglene for rundkjøringer være symptomatiske for hvordan det er også i andre deler av samfunnet? Har vi regler, ikke bare i rundkjøringer, som er så krevende at de virker mot sin hensikt?

Etter min oppfatning er svaret altså ja. Hensiktene med reglene trenger ikke trekkes i tvil. Men det burde være en selvfølge at ikke bare teorien, men også praksis, blir vurdert når regler bestemmes. En regel i hånden er bedre enn ti på taket. Mange av artiklene mine handler om slike ting.

Høvåg, september 2023

Otto Randøy