

Oznakowanie rond i placów (I) Co jest rondem, a co placem?

Utworzono: wtorek, 06, lipiec 2010 08:52 Marek Wierchowski



Porządkując zasady oznakowania rond i placów należy najpierw podjąć próbę ich klasyfikacji z uwzględnieniem cech charakterystycznych dla rozwiązań typowych pod względem wielkości i kształtu. Najprościej wyodrębnić place, zbliżone kształtem i wielkością do dużych rond klasycznych, bo różnica sprowadza się jedynie do wprowadzenia dodatkowych funkcji „usługowych” (obsługowych) pomiędzy sąsiadujące wloty (parkingi, postoje TAXI, przystanki komunikacji publicznej). Trudniej z rondami (skrzyżowaniami skanalizowanymi) z uwagi na różnorodność ich geometrii, ale dlatego w trosce o bezpieczeństwo użytkowników dróg ten problem powinien zostać podjęty.

Co jest rondem?

Problemy z interpretacją w praktyce pojęcia „rondo” wynikają w znacznej mierze z niedostatecznej wiedzy oraz ukształtowanej potocznie opinii, że każde skrzyżowanie z wyspą środkową w kształcie koła lub zbliżonym do koła, którą należy objechać, jest rondem. Skutkuje to w wielu przypadkach błędnym oznakowaniem, zwłaszcza poziomym, ale niejednokrotnie także pionowym.

Próbę zdefiniowania pojęcia „rondo” należy podjąć sięgając do obowiązujących norm prawnych. Podobnie jak w innych krajach definicja ronda nie występuje też w żadnym polskim akcie prawnym - ani w ustawie z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2003 r. nr 58, poz.515, z późniejszymi zmianami), ani w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999 r. nr 43, poz. 430), choć nazwa „rondo” jest tym akcie prawnym używana. Termin ten pojawia się w rozdziale 13 rozporządzenia (zatytułowanym „Skrzyżowania i zjazdy”), gdzie zdefiniowano tylko dwa rodzaje skrzyżowań (cyt.):

Oznakowanie rond i placów (I) Co jest rondem, a co placem?

Utworzono: wtorek, 06, lipiec 2010 08:52 Marek Wierchowski

§ 55. 1. W celu określenia wymagań technicznych i użytkowych wprowadza się następujący podział skrzyżowań i zjazdów:

1. **skrzyżowanie zwykłe** - nie zawiera na żadnym wlocie wyspy dzielącej kierunki ruchu lub środkowego pasa dzielącego,
2. **skrzyżowanie skanalizowane** - zawiera co najmniej na jednym wlocie wyspę dzielącą lub środkowy pas dzielący; **do skrzyżowań skanalizowanych zalicza się także ronda.**

Z zestawienia zapisów ustawy Prawo o ruchu drogowym (zawiera definicję skrzyżowania – art. 2, p. 10) i wymienionego rozporządzenia wynika, że rondo to nic innego jak skrzyżowanie skanalizowane. Jego parametry geometryczne i zakres stosowania określa §75. W zależności od średnicy wyspy środkowej i średnicy zewnętrznej ronda występują jako: mini, małe, średnie i duże. Stosując literalnie powyższe zapisy rozporządzenia można wywnioskować, że jedynie skrzyżowanie skanalizowane z wyspą środkową w kształcie koła jest rondem. W praktyce jednak nie zawsze wyspa środkowa jest regularnym kołem.

W tym miejscu wypada obalić również potoczny mit, że rondo jest zespołem przyległych do siebie skrzyżowań trójwlotowych. Jest to niczym nie uzasadniona interpretacja, która skutkuje niepotrzebną dezorientacją i jest jedną z przyczyn późniejszej niechęci do rond wśród użytkowników dróg.

Co jest placem?

Co zatem jest „placem”, skoro wiemy już co może być „rondem” oraz na jakiej podstawie i o jakich parametrach są takie skrzyżowania projektowane i budowane?

Skoro przywołane wyżej rozporządzenie określa, że rondo może mieć wyspę środkową jedynie w kształcie koła, to niejako automatycznie w przypadku innego kształtu wyspy mamy do czynienia z placem. Tu kolejny problem – takie automatyczne podejście jest bardzo złudne, choć zgodne z prawem. W praktyce nie kształt wyspy środkowej powinien decydować o tym, czy jest to rondo, czy plac, a warunki funkcjonalne. Otóż w przypadku dużej wyspy środkowej sąsiednie wloty są niekiedy na tyle rozsunięte, że pomiędzy nimi jest możliwość lokalizacji np. przystanku komunikacji miejskiej, postoju TAXI, czy nawet miejsc parkingowych i wówczas cały układ nie może być traktowany jako skrzyżowanie z prostej przyczyny - ustawa Prawo o ruchu drogowym zabrania zatrzymywania pojazdów na skrzyżowaniu (art. 49 ust.1 pkt 1). Jest to więc „plac”, stanowiący jednocześnie zespół przyległych do siebie skrzyżowań. Tylko w przypadku placu możemy zatem mówić o faktycznym, a nie teoretycznym zespole skrzyżowań i w żadnym wypadku określenie takie nie może być używane w stosunku do ronda, które jest jednym skrzyżowaniem skanalizowanym.

Spotykam się oczywiście z argumentacją, iż zgodnie z art. 5 ust.1 ustawy Prawo o ruchu drogowym; „**Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące**

Oznakowanie rond i placów (I) Co jest rondem, a co placem?

Utworzono: wtorek, 06, lipiec 2010 08:52 Marek Wierzchowski

*ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz **znaków drogowych, nawet wówczas, gdy z przepisów ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowe.*** Jednak nie jest celem tego przepisu (i jak sądzę, nie było też intencją ustawodawcy), zachęcanie zarządzających ruchem do wprowadzania rozwiązań niezgodnych z prawem ogólnym. Bo jak wówczas wytłumaczyć kierującemu pojazdem, że na przykład nie powinien parkować samochodu na innym skrzyżowaniu, na którym nie ustawiono znaków zezwalających na postój? Poszukiwanie faktycznych lub pozornych niedomówień w prawie staje się niepokojąco popularne. Polega ono na uzasadnieniu działań co najmniej na jego „poboczu”. Rzecznicy takiego podejścia całkowicie ignorują skutki społeczne, jakie tego rodzaju działania wywołują. Skutki te szczególnie ostro odczuwane są w statystyce wypadków i kolizji drogowych.

Podsumowując powyższe, aby poprawnie oznakować i w konsekwencji bezpiecznie eksploatować zarówno place, jak i skrzyżowania powyższa wiedza jest niezbędna, gdyż Prawo o ruchu drogowym i rozporządzenia z niego wynikające stanowią jedynie „instrukcję obsługi” obiektów budowlanych, jakim są drogi i skrzyżowania (w tym ronda). Ta specyficzna „instrukcja” i jej „po pochodne” zawierają zarówno zasady ogólne, jak i narzędzia służące do komunikowania się zarządzających ruchem drogowym z użytkownikami dróg (znaki i sygnały drogowe).

W jaki sposób z tych narzędzi korzystać, aby wprowadzać poprawne oznakowanie, skutkujące określonymi zachowaniami użytkowników dróg? Próba odpowiedzi w II i III części (publikacje: 7 i 8 lipca 2010 r.).

Marek Wierzchowski
Krajowy konsultant ds. inżynierii ruchu
w Ministerstwie Infrastruktury
Biegły sądowy z zakresu inżynierii ruchu
i Prawa o ruchu drogowym
Audytor BRD

Analizy organizacji ruchu na rozwiązaniach drogowych z wyspą centralną zostały podjęte z inspiracji i przy współudziale członków Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu. Wielokrotnie były dyskutowane podczas seminariów szkoleniowych KLIR. Znalazło to odzwierciedlenie w publikacji „Nowy poradnik organizatora ruchu drogowego” (Bezpieczne drogi, nr 5/2007). Obecnie zagadnienie organizacji ruchu na rozwiązaniach z wyspą centralną są częścią programów w szkoleniach prowadzonych przez Marka Wierzchowskiego i Zygmunta Uzdalewicza. Zgromadzone przez nich doświadczenia i wnioski były prezentowane podczas konferencji „Projektowanie rond – doświadczenia i nowe tendencje” (Kraków, 26-27 kwietnia 2010 r.).