

Oznakowanie rond i placów (III) Zasady oznakowania poziomego rond i placów

Utworzono: czwartek, 08, lipiec 2010 08:15 Marek Wierzchowski



Różnice pomiędzy rondem i placem skutkują nie tylko innym oznakowaniem pionowym na wlotach poszczególnych dróg (ulic), ale także odmiennym oznakowaniem poziomym na jezdni stanowiącej obwiednię wyspy środkowej. Problem praktycznie nie występuje w przypadku ronda lub placu o jednopasowej jezdni wokół wyspy. Wówczas oznakowanie poziome sprowadza się do umieszczenia na każdym wlocie poprzecznej linii warunkowego zatrzymania P-13 złożonej z trójkątów oraz przejść dla pieszych P-10, o ile występują. Znacznie trudniej poprawnie oznakować poziomo jezdnię wokół wyspy, gdy jest ona wielopasowa.

Aby nie popełnić powielanych (niestety często) błędów skutkujących w efekcie sprzecznymi z zasadami Prawa o ruchu drogowym zachowaniami kierowców należy przypomnieć najistotniejsze zapisy tej ustawy. Zdefiniowane są tam m.in. pojęcia „**skrzyżowanie**” (art. 2 p.10) i „**pas ruchu**” (art. 2 p.7) oraz opisane są zasady zmiany kierunku jazdy i pasa ruchu (art. 22). W tym miejscu warto uzmysłowić sobie w jakim celu (co do zasady) budowane są skrzyżowania. Niezależnie od ich geometrii każde skrzyżowanie umożliwia zmianę kierunku jazdy (w prawo, w lewo, niejednokrotnie także zawracanie) lub kontynuację jazdy w kierunku na wprost. Bez znaczenia jest zatem, czy na tarczy skrzyżowania występuje wyspa środkowa, czy nie - segregacja kierunkowa pojazdów powinna następować na wlocie, a nie na tarczy skrzyżowania. Oznacza to w przypadku ronda (zaliczanego do skrzyżowań skanalizowanych), że jeśli nie wprowadzono dodatkowego oznakowania jazda w lewo jest możliwa po zajęciu na wlocie pasa ruchu najbliższego krawędzi wyspy rozdzielającej (lub pasa rozdzielającego w przypadku drogi dwujezdniowej) przeciwne relacje ruchu, a w prawo z pasa ruchu najbliższego prawej krawędzi jezdni. Jadąc na wprost można korzystać z każdego pasa ruchu (o ile nie wprowadzono odrębnego oznakowania - wydzielone relacje skrętne). Na tarczy skrzyżowania dopuszcza się jedynie możliwość zmiany pasa ruchu, w przypadku,

Oznakowanie rond i placów (III) Zasady oznakowania poziomego rond i placów

Utworzono: czwartek, 08, lipiec 2010 08:15 Marek Wierzchowski

gdy jego rozbudowana geometria to umożliwia, a nie kierunku jazdy.

Zmiana pasa ruchu nie jest tożsama ze zmianą kierunku jazdy – to są zupełnie inne pojęcia. Jest to bardzo istotnie dla zrozumienia zasad oznakowania poziomego rond i placów. Zasadniczy wpływ ma tu ich geometria. Powielane w praktyce błędy skutkują często wieloma interpretacjami sprzecznymi z zapisami Prawa o ruchu drogowym. Podstawowy błąd wynika z powielania schematu oznakowania poziomego tzw. klasycznych rond wielopasowych w odniesieniu do rond wielopasowych, których geometria eliminuje odcinki przeplatania pomiędzy sąsiednimi wlotami. Klasyczne rondo wielopasowe zajmuje dużą powierzchnię terenu, a jego poszczególne wloty są na tyle oddalone od siebie, że występują pomiędzy nimi wyraźne odcinki przeplatania. Wówczas ma tam sens oznakowanie poziome w postaci centrycznych pierścieni wyznaczających poszczególne pasy ruchu po obwiedni (linią przerywaną). W takim przypadku zmiana pasa ruchu jest możliwa na dłuższym odcinku z zachowaniem zasad bezpieczeństwa (przeplatanie). Zmiana pasa ruchu nie jest tu równoznaczna ze zmianą kierunku jazdy i mają zastosowanie zasady opisane w art. 22 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym, a nie w ust. 2. Tego typu skrzyżowań jest w Polsce zaledwie kilka i niejednokrotnie mają one więcej niż cztery wloty. Analogiczne zasady oznakowania poziomego dotyczą placów (zespołów skrzyżowań).

Niestety z racji „trudności terenowych” powszechnie rondo są na tyle ściśnięte geometrycznie, że odcinki przeplatania pomiędzy sąsiednim wlotem i wylotem eliminują możliwość wykonywania takich manewrów - są zbyt krótkie, lub wręcz zerowe (punktowe przecięcia torów jazdy). Wówczas takie rondo różnią się od zwykłych skrzyżowań jedynie tym, że mają w środku wyspę, często o niewielkiej średnicy, oraz (z definicji) wyspy na wlotach rozdzielające relacje ruchu (wjazdową i zjazdową ze skrzyżowania). Z uwagi na brak odcinków przeplatania nie mogą one być oznakowywane poziomo w sposób analogiczny jak klasyczne rondo, bo wyznaczając wokół wyspy środkowej centrycznie linia przerywaną równoległe pasy ruchu doprowadzamy do sytuacji, w której pojazd zajmujący skrajny prawy pas ruchu na wlocie może bez zmiany pasa ruchu przejechać skrzyżowanie w relacji w lewo, co jest sprzeczne z zasadami ruchu określonymi w art. 22 Prawa o ruchu drogowym – jadąc w lewo z prawego pasa ruchu popełnimy wykroczenie!

Jak zatem w takich przypadkach postępować z oznakowaniem poziomym w odniesieniu do tarczy rondo (jako skrzyżowania skanalizowanego). Odpowiedź jest prosta – sankcjonując zasady określone w Prawie o ruchu drogowym.

Jeśli relacje skrętne nie są wydzielone, to oznakowanie poziome powinno zapewniać możliwość przejazdu przez rondo na wprost z każdego pasa ruchu, który zajmujemy na wlocie, bez konieczności jego zmiany na tarczy skrzyżowania. Niby proste, lecz w praktyce rzadko stosowane. Dlaczego? Bo „zwyczajowo” powiela się zasady przypisane rondom klasycznym, mimo, że w praktyce takich skrzyżowań buduje się i eksploatuje bardzo mało, zwłaszcza w miastach, gdzie nie ma na nie miejsca, m.in. z racji zwartej zabudowy. Trudno zatem winić kierowców za to, że nie rozumieją rond, bo korzystają oni jedynie w określony sposób z wadliwie oznakowanych

Oznakowanie rond i placów (III) Zasady oznakowania poziomego rond i placów

Utworzono: czwartek, 08, lipiec 2010 08:15 Marek Wierzchowski

skrzyżowań (skanalizowanych).

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.).