

Ronda, niby ronda i nieronda? (I) Ronda w polskim prawie

Utworzono: wtorek, 13, lipiec 2010 07:18 Zygmunt Uzdalewicz



Żadna ze słownikowych definicji nie pasuje lub nie w pełni pasuje do tego, co jako inżynierowie komunikacji rozumiemy pod pojęciem „rondo”. Ale jak się okazuje, także wewnątrz naszego środowiska branżowego, różnie je rozumiemy. Różnie też traktuje je prawo.

Rondo jako rozwiązanie komunikacyjne, nie zostało zdefiniowane w ustawie o drogach publicznych [1], ani też w ustawie Prawo o ruchu drogowym [2]. Nie znajdziemy takiej definicji czy nawet nazwy, w żadnym z aktów wykonawczych do tych ustaw. W rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów obowiązujących w ruchu drogowym [3], znak pionowy C-12, spełniający wszystkie warunki definicji uniwersalnej ronda, nazywa się po prostu „**ruch okrężny**”. Nieco więcej jest w załącznikach do rozporządzenia dla służb inżynierii ruchu [4].

W warunkach umieszczania znaków pionowych na drogach [5], pkt 5.2.1.2, czytamy iż: **Na skrzyżowaniach z ruchem okrężnym wokół placu lub wyspy** pierwszeństwo daje się kierującym znajdującym się na skrzyżowaniu przed kierującymi wjeżdżającymi na skrzyżowanie... (znaki A-7 i C-12), ale też: **Skrzyżowania z rozszerzonymi wlotami i ruchem wokół wyspy** można oznakować, nie stosując znaków C-12 i zachowując pierwszeństwo na jednym kierunku (...). Wcześniej, w pkt 4.2.12. dotyczącym stosowania znaku C-12 „ruch okrężny” dowiadujemy się, że stosuje się go łącznie ze znakiem A-7 „ustęp pierwszeństwa” (mimo, iż nie ma takiego warunku w rozporządzeniu określającym znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym [3]), a także o tym, że znaku C-12 nie stosuje się przed takimi **skrzyżowaniami z ruchem dookoła wyspy**, na których wyspa jest przecięta dodatkową jezdnią lub dla pewnej relacji wyznaczono pierwszeństwo przejazdu. Z kolei według warunków umieszczania znaków poziomych na drogach [6] pkt 8.4, na rys. 8.4.1. przedstawiono **skrzyżowanie z ruchem okrężnym** o dwóch pasach ruchu i średnicy zewnętrznej do 65 m, na

Ronda, niby ronda i nieronda? (I) Ronda w polskim prawie

Utworzono: wtorek, 13, lipiec 2010 07:18 Zygmunt Uzdalewicz

którym: nie wyznacza się pasów ruchu, podobnie jak na skrzyżowaniu z ruchem okrężnym o średnicy zewnętrznej do 40 m (rys. 8. 4.2.). Jednak liczby pasów ruchu na tym drugim skrzyżowaniu nie podano. Wyznaczanie pasów ruchu na skrzyżowaniu z ruchem okrężnym wokół wyspy centralnej, przewidziano tylko w wypadku sygnalizacji świetlnej, co przedstawiono na rys 8. 5. 4. oraz potwierdzono w warunkach umieszczania sygnałów drogowych na drogach [7], na rys. 7. 3.8. i 7. 3.9.

Określenie „**rondo**” używane jest natomiast jako nazwa podgrupy skrzyżowań skanalizowanych, w warunkach technicznych dla dróg publicznych [8], akcie wykonawczym do ustawy Prawo budowlane. Zgodnie z §55 ust. 1. pkt 2 tego rozporządzenia do skrzyżowań skanalizowanych zalicza się także ronda. Dzięki temu w sposób zwięzły i jasny wyodrębniono dwa rodzaje skrzyżowań:

- 1) zwykłe - czyli bez żadnych wysepek,
- 2) skanalizowane - zawierające rozwiązania (wysepki), kanalizujące ruch drogowy.

Jednak już definicja skrzyżowania skanalizowanego w warunkach technicznych [8], nie jest tak jasna: skrzyżowanie skanalizowane - zawiera co najmniej na jednym wlocie wyspę dzielącą lub dzielący pas środkowy. Kłopoty z pogodzeniem tego warunku z parametrami technicznymi niektórych rond, uwidoczniły się już w ust. 2 tego samego paragrafu, w którym podano zakres stosowania różnych rozwiązań na wszystkich „administracyjnych”* skrzyżowaniach dróg różnych klas (tablica 1).

Ronda, niby ronda i nieronda? (I) Ronda w polskim prawie

Utworzono: wtorek, 13, lipiec 2010 07:18 Zygmunt Uzdalewicz

Klasa drogi	A	S	GP	G	Z	L	D
A	W	W	W	P,(W)	P	P	P
S	W	W	W, (<u>Sc</u>)	W, <u>Sc</u>	P, (Sp)	P	P
GP	W	W, (<u>Sc</u>)	W, <u>Sc</u>	<u>Sc</u> ,(W)	<u>Sc</u> , (Sp)	<u>Sc</u> , Sp	Sz, Sp
G	P,(W)	W, <u>Sc</u>	<u>Sc</u> , (W)	<u>Sc</u> , Sz	<u>Sc</u> , Sz	<u>Sc</u> , Sz	Sz
Z	P	P, (Sp)	<u>Sc</u> , (Sp)	<u>Sc</u> , Sz	<u>Sc</u> , Sz	<u>Sc</u> , Sz	<u>Sc</u> , Sz
L	P	P	<u>Sc</u> , Sp	<u>Sc</u> , Sz	<u>Sc</u> , Sz	Sz	Sz
D	P	P	Sz, Sp	Sz	<u>Sc</u> , Sz	Sz	Sz

Oznaczenia w tabeli:

W - węzeł,


Sc - **skrzyżowanie skanalizowane**,


Sz - skrzyżowanie zwykłe,

Sp - skrzyżowanie tylko na prawe skręty,

P - przejazd drogowy (różnopoziomowy),

(...) - rozwiązanie dopuszczalne wyjątkowo w uzasadnionych wypadkach,

 - obszar stosowania skrzyżowań skanalizowanych, a więc również rond,

 - proponowane rozszerzenie zakresu stosowania rond i innych form kanalizowania ruchu kołowego w celu jego uspokojenia.

Tymczasem istotą kanalizowania ruchu kołowego na rondzie jest wyspa centralna, a nie wyspa na wlocie. To wyspa centralna odróżnia ronda od wszystkich innych typów skrzyżowań i ma największy wpływ na sposób poruszania się pojazdów. Nie dość tego. Są takie skrzyżowania nazywane rondami, na których wyspy kanalizujące na wlotach nie odgrywają aż tak istotnej roli, jak by to wynikało z rozporządzenia oraz takie, na których stosowanie wysp na wlotach jest nawet niewskazane.

W warunkach technicznych (tablica 1), nie przewidziano możliwości stosowania skrzyżowań skanalizowanych (a więc także rond), na skrzyżowaniach dróg klasy L, D i L z D. Chociaż w zakresie stosowania rond określonym w §75, przewiduje się stosowanie rond małych na drogach klasy L oraz w osiedlach miejskich (tablica 2).

Ronda, niby ronda i nieronda? (I) Ronda w polskim prawie

Utworzono: wtorek, 13, lipiec 2010 07:18 Zygmunt Uzdalewicz

Należy przypuszczać, że rozporządzenie [8] nie przewiduje w ogóle stosowania na drogach publicznych rond mini, które mogą mieć wyspę środkową przejezdną lub częściowo przejezdną (enigmatyczny zapis „osiedla” w kolumnie „Zakres stosowania”). Prawdopodobnie jeszcze gorzej byłyby potraktowane ronda mikro, które pojawiły się w Polsce już po wydaniu warunków technicznych. Także §76 określający warunki techniczne dla wysp kanalizujących ruch, nie pozostawia najmniejszych wątpliwości co do tego, że wyspa centralna na rondzie, nie jest w tym akcie prawnym uważana za wyspę kanalizującą ruch kołowy.

Typ ronda	Średnica wyspy środkowej (m)	Średnica zewnętrzna ronda (m)	Zakres stosowania
mini ¹⁾	3-5	mniejsza niż 22	osiedla
małe	10(5)-28(33,5)	26(22)-40(45)	drogi klasy GP ²⁾ , G, Z i L: wloty do miast, strefy podmiejskie, osiedla miejskie, poza terenem zabudowy
średnie	28-50	41-65	drogi klasy GP ²⁾ i G: poza terenem zabudowy, strefy podmiejskie, wloty do miast
duże	większa niż 50	większa niż 65	drogi klasy S ³⁾ , GP i G: poza terenem zabudowy

¹⁾ Wyspa środkowa przejezdna lub częściowo przejezdna.

²⁾ W uzasadnionych wypadkach na drogach jednojezdniowych.

³⁾ W uzasadnionych wypadkach na początku lub końcu drogi klasy S.

(...) Oznacza wartości dopuszczalne w uzasadnionych wypadkach

————— - Prawdopodobnie nie przewidywane na drogach publicznych

Zestawiając urbanistyczne i formalno-prawne rozumienie ronda komunikacyjnego, otrzymujemy niezbyt spójne informacje na temat tego rozwiązania:

1. Według słownikowej definicji urbanistycznej, rondem może być:

a) **plac w kształcie koła** (niezależnie od rozwiązania drogowego),

b) **skrzyżowanie w formie okrągłego placu**, z co najmniej dwupasową jezdnią dookoła wysepki w środku.

2. Według prawa o ruchu drogowym (które można nazwać instrukcją użytkownika

Ronda, niby ronda i nieronda? (I) Ronda w polskim prawie

Utworzono: wtorek, 13, lipiec 2010 07:18 Zygmunt Uzdalewicz

dróg), nie istnieje funkcjonalne pojęcie ronda. Są natomiast skrzyżowania z ruchem dookoła wyspy, na których ruch kołowy może się odbywać:

a) według jednolitych zasad określanych jako ruch okrężny, przy czym:

- uczestnicy ruchu drogowego mogą spodziewać się:
 - pierwszeństwa przejazdu dla pojazdów poruszających się dookoła wyspy (na wlotach zestaw znaków A- 7 i C- 12), co oznacza podporządkowanie na wszystkich wlotach,

- pierwszeństwa przy wjeździe na skrzyżowanie (tylko znak C-12 na wszystkich wlotach), ponieważ wszystkie wjazdy następują z prawej strony;

- zarządzający ruchem mogą stosować na drogach publicznych tylko pierwsze z wymienionych rozwiązań,

b) z zachowaniem pierwszeństwa przejazdu na określonym kierunku (dopuszczalne tylko w wypadku skrzyżowań o rozszerzonych wlotach),

c) zarówno dookoła wyspy centralnej, jak i po jezdni przecinającej wyspę, co wymaga każdorazowo indywidualnych rozwiązań organizacji ruchu,

d) z wyznaczonym pierwszeństwem przejazdu na pewnym odcinku (lub odcinkach) jezdni dookoła wyspy centralnej

Według przepisów technicznych dotyczących organizacji ruchu [6], w rozwiązaniach wymienionych w pkt a), nie wyznacza się pasów ruchu na rondach nie większych niż średnie. Natomiast w rozwiązaniach wymienionych w pkt. b), c) i d), nie stosuje się znaku C-12 „ruch okrężny”. Według Prawa o ruchu drogowym kształt wyspy w środku, nie ma wpływu na zasady ruchu.

3. Według warunków technicznych dla dróg publicznych, rondo powinno mieć:

a) wysepkę kanalizującą lub pas dzielący, na co najmniej jednym wlocie (czy należy przez to rozumieć, że wyspa centralna nie jest bezwzględnie konieczna?),

b) kształt okrągły (prawdopodobnie), ponieważ klasyfikuje się ronda według pojedynczych wartości średnicy zewnętrznej i średnicy wyspy (tablica 2).

Oprócz tego jest to też skrzyżowanie, które:

a) może mieć więcej niż cztery wloty (nawet na drogach ekspresowych), chociaż na skrzyżowaniach o rozszerzonych wlotach osobiście nie polecam takiego rozwiązania,

b) ale nie może mieć wlotu, który nie jest drogą publiczną (mimo iż jako jedyne do takich rozwiązań się nadaje i często w takiej wersji występuje w praktyce),

c) może mieć nieco niższe parametry techniczne od wymaganych na innych skrzyżowaniach, z zasady dopuszczone tylko przy uspokojeniu ruchu kołowego,

d) ale ma ograniczenia w zastosowaniu na drogach najniższych klas, na których w największym zakresie stosuje się uspokojenie ruchu kołowego,

e) natomiast zostało dopuszczone do stosowania na skrzyżowaniach ogólnodostępnych dróg najwyższych klas oraz na końcu lub na początku drogi ekspresowej poza terenem zabudowy.

W praktyce mamy jeszcze większy bałagan, ponieważ w mowie potocznej określenie „rondo”, jest od wielu lat jednym z najbardziej pojemnych pojęć. Mamy więc ronda, które nazywane są placami i nie zawsze okrągłe place nazywane rondami. Ostatnio pojawił się w Krakowie wyraźnie trójkątny węzeł multimodalny, w którego nazwie słowo „rondo” jest jedynym, co pozostało po poprzednim rozwiązaniu komunikacyjnym. Ostatnie dziesięciolecie przyniosły też wiele nowych rozwiązań dla rond, które można by roboczo nazwać „właściwymi”. Proponuję przyjąć za [2] i [8],

że rondo komunikacyjne musi być skrzyżowaniem.

Zygmunt Uzdalewicz

SIGMA - SYSTEM

członek honorowy Stowarzyszenia KLIR

rzecznik w zakresie:

(8.2) inżynieria ruchu drogowego i

(14.2) bezpieczeństwo ruchu drogowego

** Ustawa o drogach publicznych [1] definiuje skrzyżowanie jedynie w sensie administracyjnym, jako miejsce krzyżowania się różnych rodzajów dróg. W wypadku dróg publicznych może to być przecięcie lub połączenie na jednym poziomie (Sz - skrzyżowania zwykłe i Sc - skanalizowane), krzyżowanie się lub połączenie na różnych poziomach (W - węzeł drogowy), albo tylko krzyżowanie się na różnych poziomach (P - przejazd drogowy).*

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.).

Spis literatury jest w części III, publikowanej 15 lipca 2010 r.