



Rozwiązania drogowe z wyspą w środku są bardzo zróżnicowane geometrycznie i funkcjonalnie. Różnią się również pozostałymi szczegółowymi parametrami technicznymi. Mogą też nie spełniać warunku dla skrzyżowania skanalizowanego według jego obecnej definicji.

W związku z tym proponuję rozważania nad klasyfikacją w dwóch niezależnych kierunkach:

1. Zmiana definicji skrzyżowania skanalizowanego, albo wprowadzenie pojęcia prawnego „kanalizowanie ruchu drogowego”, które będzie uwzględniało różne możliwości tego typu działań na skrzyżowaniach. Według naszej obecnej wiedzy przez wprowadzanie wysepek na wlotach, wysp lub wysepek centralnych, albo obu rodzajów wysepek równocześnie. Do technik „kanalizowania ruchu drogowego” należałoby również zaliczyć azyle dla pieszych, kanalizujące ruch zarówno pieszych, jak i kołowych uczestników ruchu drogowego. Trzeba też przewidzieć pojawianie się nowych rozwiązań kanalizujących ruch kołowy, takich jak np. separatory na rondach turbinowych i separatory wydzielające torowisko dla pojazdów szynowych lub pas dla autobusów od pasów ruchu dla pozostałych pojazdów kierowanych przez uczestników ruchu drogowego.

2. Opracowanie klasyfikacji funkcjonalnej rozwiązań drogowych z wyspą w środku, uwzględniającej ich podział na następujące grupy:

a) „Nieronda” - rozwiązania, których wloty nie mogą lub nie powinny być oznakowane znakiem C-12 „ruch okrężny”. Będą to:

- place, rozumiane jako zespół skrzyżowań 2-3 wlotowych, nie będących skrzyżowaniami o ruchu okrężnym,
- ronda turbinowe,
- skrzyżowania rozszerzone z wyspą centralną.

b) „Niby ronda” - skrzyżowania, które nie powinny być oznakowane znakiem C-12 „ruch okrężny”, ale w zależności od wielkości i kształtu wyspy oraz innych parametrów technicznych, mogą być oznakowane odpowiednimi znakami nakazu na wlocie lub na wyspie, jednak równie dobrze mogą nie mieć takiego oznakowania.

Będą to:

- w większości ronda mini,
- ronda mikro,
- skrzyżowania zwykłe z różnego kształtu wyspami na środku (także prostokątnymi).

c) „Skrzyżowania o ruchu okrężnym” - ronda „właściwe”, na których ruch kołowy odbywa się według zasady określonej dla znaku C-12 oraz zgodnie z rys. 6, lub rys. 8 (patrz: cz. II). Będą to:

- ronda klasyczne,
- ronda o wlotach rozszerzonych spełniające podane wcześniej kryteria prawidłowości rozwiązania,
- z grupy rond kompaktowych: wymienione w pkt. 4 w poprzednim rozdziale, z wyłączeniem najmniej szczych wymienionych w podpunkcie c) oraz wszystkich wymienionych w podpunkcie e).

Oddzielnym problemem są ronda wielokrotne, których klasyfikacji obecnie nie jestem w stanie zaproponować. Ale być może wystarczy klasyfikacja skrzyżowań składających się na takie rozwiązanie. Mogą też występować place utworzone przez zespół skrzyżowań typu rondo. Według dotychczasowych, znanych mi rozwiązań, ronda wielokrotne tworzone są ze skrzyżowań o jednorodnych klasach funkcjonalnych proponowanych wyżej.

Dobrze wpisuje się w proponowane w tym artykule podejście do rozwiązań drogowych z wyspą w środku, wniosek zgłoszony przez jednego z uczestników seminarium, jakie odbyło się w maju w Oddziale Warszawskim SITK, żeby do rozwiązań drogowych w ogóle nie używać określenia „rondo”, ponieważ jest to pojęcie zbyt obszerne i nieprecyzyjne.

Zygmunt Uzdalewicz

SIGMA – SYSTEM

członek honorowy Stowarzyszenia KLIR

rzecznik SITK w zakresie:

(8.2) inżynieria ruchu drogowego i

(14.2) bezpieczeństwo ruchu drogowego

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.).

Literatura:

1. Ustawa z dn. 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U. 07.19.1 15 z późno zm.).
2. Ustawa z dn. 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U.06.190.1400 z późno zm.).
3. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.02. 170. 1393 z późno zm.).
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U.03.220. 2181) - zał. nr 1, 2, 3 i 4.
5. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach. - zał. nr 1 do [4].
6. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach. - zał. nr 2 do [4].
7. Szczegółowe warunki techniczne dla sygnałów drogowych i warunki ich umieszczania na drogach (z późno zm.). - zał. nr 3 do[4].
8. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 99.43. 430).
9. Uzdalewicz Z., Wierzchowski M.: Rozwiązania drogowe z wyspą centralną (skrzyżowania skanalizowane i place z wyspą centralną) - zasady organizacji ruchu, „Nowy Poradnik Organizatora Ruchu Drogowego”, Bezpieczne drogi, nr 5 i następne z 2007 r.
10. Wierzchowski M.: Oznakowanie rond i placów (I) Co jest rondem, a co placem? portal drogowy www.edroga.pl; 6 lipca 2010 r.
11. Wierzchowski M.: „Ronda” - wpływ oznakowania na zachowania kierowców - cz. I, portal drogowy www.droga.pl; 17 września 2009 r.