

Nowy pomysł na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniach - mini ronda cz.1

Utworzono: poniedziałek, 02, grudzień 2013 10:39 Tomasz Wawrzonek - Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku

~~Wykorzystanie ronda, czyli skrzyżowania z ruchem okrężnym w działaniach na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego nie jest pomysłem nowym czy oryginalnym.~~

W Europie Zachodniej już kilkadziesiąt lat temu ronda zaczęły spełniać taką funkcję na stałe wpisując się w krajobraz drogowy takich państw jak Francja, Wielka Brytania, czy kraje Beneluxu.

W Polsce tego typu rozwiązania pojawiły się na początku lat 90-tych. Na Pomorzu pierwsze powstały we Władysławowie i w Pruszczu Gdańskim. Dzisiaj ronda są jednym z najpopularniejszych rozwiązań łączących ze sobą często bardzo trudną funkcję zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i przepustowości. Co więcej wiele miast wykorzystało ronda do kształtowania przestrzeni publicznej czyniąc z nich punkt centralny miejscowości, czy wręcz budując na nich swój wizerunek. Przykładem takiego miasta może być Rybnik, w którym obecnie funkcjonuje ponad 30 rond charakteryzując się nie tylko wysokim poziomem inżynierskim, ale również bardzo wysokim standardem estetycznym. Nic dziwnego, że na oficjalnych stronach internetowych władze tego 140 tysięcznego miasta z dumą odmieniają nazwę Rybnika na Rondnik.

W Gdańsku ronda nie odgrywają aż takiej roli, ale doświadczenia z tego typu skrzyżowaniami są dość duże. Gdańskie pierwsze rondo w obecnej formule tego rozwiązania pojawiło się na skrzyżowaniu ulic Worcella - Chałubińskiego - Buczka - Odrzańska na Chełmie w drugiej połowie lat 90-tych. Można wspomnieć, że pierwszym skrzyżowaniem przypominającym rondo było skrzyżowanie Wajdeloty - Aldony we Wrzeszczu choć organizacja ruchu na nim odbiegała od dzisiejszych standardów. Odzew społeczny jak to przy wszystkich nowinkach był bardzo różnorodny. Obok głosów mówiących, że wprowadzając takie układy drogowe zaczynamy doganiać zachodnią Europę pojawiały się również wręcz odwrotne, że cofamy się do średniowiecza zmuszając samochód do jazdy w kółko w podobny sposób jak konia w kieracie.

Od tego czasu minęło blisko 20 lat i nikt już nie neguje znaczenia rond w kształtowaniu bezpiecznych rozwiązań drogowych. W Gdańsku pojawiały i pojawiają się kolejne: małe, turbinowe, dwupasowe. W trakcie realizacji jest jedno z największych rond w Polsce na skrzyżowaniu ulic Marynarki Polskiej, Trasy Słowackiego, Uczniowskiej i Wielopole w Letnicy o średnicy zewnętrznej 130 metrów. Wszystkie je charakteryzuje co najmniej dość duża średnica wyspy środkowej wynosząca minimum 10 metrów co kwalifikuje je w grupie rond małych, średnich, czy dużych jak to ostatnie z wymienionych. Mimo, że wieloletnie doświadczenia z ich eksploatacji wykazały, że oprócz wielu zalet mają również swoje mankamenty od kilku tygodni do rodziny gdańskich rond dołączyła kolejna grupa czyli mini ronda. Podstawową charakterystyką tego typu ronda jest średnica wyspy środkowej, która nie przekracza 10 m oraz możliwość przejazdu przez nią pojazdów ciężarowych. W Gdańsku pojawiły się dwa takie rozwiązania. Pierwszym było rondo na skrzyżowaniu ulic Goplańskiej i Otomińskiej oddane do ruchu w październiku br.

Nowy pomysł na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniach - mini ronda cz.1

Utworzono: poniedziałek, 02, grudzień 2013 10:39 Tomasz Wawrzonek - Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku

