

S

Nie takie

S

KRZYŻOWANIA

straszne...

mł. asp. Krzysztof Leśniarakontroler z Wydziału Ruchu Drogowego
Komendy Miejskiej Policji w Nowym Sączu

Autor niniejszego artykułu – policjant wydziału ruchu drogowego, biorąc pod uwagę doświadczenia i obserwacje z praktyki zawodowej, wyjaśnia zasady właściwego zachowania przez kierujących podczas pokonywania szczególnych typów skrzyżowań, tj. skrzyżowania o ruchu okrężnym oraz skrzyżowania z tzw. pierwszeństwem łamanym. Zwracając uwagę na poprawność manewrów, przypomina, że zarówno dla Policji, jak i dla całego społeczeństwa bezpieczeństwo i edukacja dotycząca przepisów ruchu drogowego powinny zawsze stanowić priorytet.

Od wielu lat na polskich drogach obserwuje się różne zachowania kierowców pojazdów na skrzyżowaniach, a w zasadzie wielość wariantów sygnalizowania manewrów jazdy po nich. O ile sposób poruszania się po „klasycznych skrzyżowaniach”, gdzie występuje pierwszeństwo podczas jazdy na wprost, nie przysparza kierującym większej trudności, o tyle jazda po skrzyżowaniach z pierwszeństwem łamanym jest nie lada wyzwaniem opierającym się na różnych teoriach. Podobnie ma się sytuacja w przypadku jazdy po skrzyżowaniach o ruchu okrężnym. Kiedy mamy do czynienia z rondem, na którym na pasach ruchu znajdują się znaki poziome – strzałki kierunkowe – w połączeniu z sygnalizacją świetlną, to pokonywane jest ono bez większego problemu, a sygnalizowanie manewrów przebiega w sposób prawidłowy.

Zmienia się to diametralnie, kiedy na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym brak jest oznakowania poziomego. Wówczas prawidłowa sygnalizacja manewrów nie jest regułą.

W okresie kilkunastu ostatnich lat nastąpiło również wiele zmian w inżynierii drogowej, polegających m.in. na podejściu do sposobu rozwiązania połączeń dróg lub jezdni. Powszechnie stało się zastępowanie klasycznych

skrzyżowań skrzyżowaniami o ruchu okrężnym, tzw. rondami. Powodem tego typu zmian są w głównej mierze założenia związane z bezpieczeństwem, ale również ze zwiększeniem przepustowości ruchu kołowego w aglomeracjach miejskich. Skanalizowanie ruchu kołowego w jednym kierunku po rondzie minimalizuje prawdopodobieństwo zdarzeń drogowych. Podczas jazdy na wprost po takim skrzyżowaniu jego konstrukcja wymusza na kierujących m.in. zmniejszenie prędkości z powodu „wychylenia” toru jazdy pojazdu do zewnętrznej strony ronda i powoduje również zmniejszenie utrudnień w ruchu spowodowanych np. oczekiwaniem na zielony sygnał lub konieczność zatrzymania się w związku ze znakiem B-20 „Stop”.

Wszystkie powyższe czynniki wpływają zarówno na bezpieczeństwo, jak i przepustowość tego typu skrzyżowań, jednak nieodzowna przy tym jest również odpowiednia technika jazdy oraz prawidłowe sygnalizowanie zamierzonych i faktycznie wykonywanych manewrów.

Przykładem niech będzie poruszanie się po skrzyżowaniach o ruchu okrężnym bez wyznaczonych na pasach ruchu kierunków jazdy, w sytuacji zobrazowanej na rysunku 1.

SKRZYŻOWANIA Z TZW. PIERWSZEŃSTWEM ŁAMANYM



Rys. 1. Schemat skrzyżowania o ruchu okrężnym bez wyznaczonych pasów ruchu kierunków jazdy.

Źródło: Opracowanie własne.

Pomimo obserwowanego wzrostu świadomości kierujących zdarzają się nadal tacy, którzy wjeżdżając na rondo, włączają lewy kierunkowskaz, bądź opuszczając je, nie sygnalizują tego manewru. Zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310, z późn. zm.) znak C-12 „ruch okrężny” oznacza, że na skrzyżowaniu ruch odbywa się dookoła wyspy lub placu w kierunku wskazanym na znaku.



Rys. 2. Tarcza znaku C-12 „ruch okrężny”.

Źródło: załącznik do rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Wjeżdżając na tak oznakowane rondo i poruszając się po nim, nie zmieniamy kierunku jazdy, bo tylko taki jest dozwolony, a więc nie sygnalizujemy kierunkowskazem zamiaru ani manewru zmiany kierunku jazdy. Jazdę po rondzie traktujemy jak jazdę „prosto”, mimo że konstrukcja skrzyżowania wymusza na nas jazdę wkoło wyspy.

Art. 22 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) zobowiązuje do sygnalizowania kierunkowskazem **zamiaru zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu**. Na tej podstawie, jadąc po rondzie, nie sygnalizujemy lewym kierunkowskazem zmiany kierunku jazdy, ponieważ poruszamy się wkoło wyspy w jednym kierunku, wskazanym na znaku. Rondo możemy opuścić tylko jednym ze zjazdów w prawo, a więc wykonując manewr skrętu w prawo, włączamy z góry prawy kierunkowskaz i opuszczamy rondo. Chcąc skręcić w lewo na rondzie pokazanym na rys. 1, nie wykonujemy najpierw manewru skrętu w lewo, a później w prawo, tylko wjeżdżamy na rondo i trzecim zjazdem zjeżdżamy, wykonując manewr skrętu w prawo. Co za tym idzie, nie włączamy lewego kierunkowskazu, a potem prawego, tylko przed trzecim zjazdem włączamy prawy kierunkowskaz i skręcamy w prawo, zjeżdżając z ronda.

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gliwicach, w uzasadnieniu do wyroku sygn. akt. II SA/Gl 709/16, wskazuje: *...wjazd na rondo niczym nie różni się od wjazdu na część drogi prowadzącej po łuku, nawet jeśli ten łuk będzie przechodził w pętlę. Nie następuje w takim przypadku zmiana kierunku jazdy i co do tego nie ma większych wątpliwości. Wobec tego należy uznać, że kierujący wjeżdżający na rondo z ruchem okrężnym z obowiązkiem ustąpienia pierwszeństwa porusza się po tej samej drodze publicznej i nie zmienia kierunku jazdy (w momencie wjazdu na rondo).*

Jedyny przypadek, kiedy zasadne jest włączenie kierunkowskazu na rondzie, to **zmiana pasa ruchu** na rondzie o wyznaczonych co najmniej dwóch pasach ruchu. Odbywa się ona na zasadach ustalonych w art. 22 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.



Fot. 1. Skrzyżowanie z oznakowaniem pionowym D-1 „droga z pierwszeństwem” i T-6a „tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie”.

Zdj. K. Leśniara.

Kolejnym rodzajem skrzyżowań sprawiającym kierowcom dość duże problemy „interpretacyjne” w zakresie sygnalizowania wykonywanych manewrów są skrzyżowania z tzw. pierwszeństwem łamanym.

Sytuacja przedstawiona na fot. 1 obrazuje skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem przejazdu prowadzącą w lewo przez skrzyżowanie. Oznakowanie jest prawidłowe i sytuacja związana z pokonywaniem takiego skrzyżowania powinna być jasna, jednak kierowcy w tej sytuacji w różny sposób interpretują zwrot „zmiana kierunku jazdy”. Dla wielu osób jazda drogą z pierwszeństwem jest jazdą jedynie na wprost, stąd też pokonując takie krzyżowanie drogą z pierwszeństwem przejazdu w lewo, nie sygnalizują manewru, a jadąc na wprost na drogę podporządkowaną, włączają prawy kierunkowskaz. Nasuwa się zatem pytanie: jak zasygnalizować na poniższym skrzyżowaniu (fot. 2.) skręt w lewo? Skoro jadąc w prawo drogą z pierwszeństwem, kierowcy nie sygnalizują tego manewru, a włączają lewy kierunkowskaz dla jazdy na wprost, to jak zatem zasygnalizują zamiar wykonania skrętu w lewo?



Fot. 2. Skrzyżowanie z oznakowaniem pionowym D-1 „droga z pierwszeństwem” i T-6a „tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie”.

Zdj. K. Leśniara.

Gdzie leży problem lub czym uzasadnić taki sposób interpretacji tego oznakowania? Wiele osób jest przekonanych, że jest to jedyna i prawidłowa technika jazdy, zgodna z przepisami prawa o ruchu drogowym. Otóż trzeba w tym miejscu wyjaśnić, że to jest błąd. Jest to niewłaściwa interpretacja przepisów i niezrozumienie związane z utożsamianiem dwóch odrębnych zagadnień, to jest zmiany kierunku ruchu oraz przebiegu drogi z pierwszeństwem przejazdu.

W myśl przytoczonego rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, tabliczka T-6a wskazuje przebieg pierwszeństwa na skrzyżowaniu, a nie przebieg zmiany kierunków ruchu na nim.

Wspomniany już art. 22 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w swojej treści nie wskazuje na zmianę kierunków jazdy w związku z przebiegiem pierwszeństwa na skrzyżowaniu. Nie zmieniają się też kierunki: lewy na prawy, prawy na wprost. Nadal zatem dla jadącego w prawo, „prawo” będzie po jego prawej stronie, w lewo – będzie po lewej stronie. Dlatego jeżeli na skrzyżowaniu z pierwszeństwem przejazdu przedstawionym na rys. 3 zamierzoną zmianą



Rys. 3. Znak T-6a „tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie”.

Źródło: załącznik do rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

kierunku będzie skręcanie w lewo, to mimo iż nadal poruszamy się drogą z pierwszeństwem, to wykonujemy manewr skrętu w lewo i sygnalizujemy ten zamiar, jak i cały manewr, włączając lewy kierunkowskaz. Analogicznie dla skręcania w prawo. Jeżeli natomiast naszym zamiarem jest jazda na wprost na skrzyżowaniu, to pomimo że opuszczamy drogę z pierwszeństwem przejazdu, to nie włączamy kierunkowskazu, nie zmieniamy bowiem kierunku ruchu, a jedynie opuszczamy jezdnię, na której wyznaczone było pierwszeństwo „łamane”. Błędne sygnalizowanie zamiarów wykonania manewrów na tego typu skrzyżowaniach może mieć poważne skutki w postaci stworzenia stanu zagrożenia, a w konsekwencji spowodowania zdarzenia drogowego.

Reasumując, należy podkreślić, że nie należy zamiennie posługiwać się pojęciami „zmiana kierunku ruchu” i „pierwszeństwo przejazdu”. Przepisy prawa w tych kwestiach są jasne. Ich znajomość w połączeniu z prawidłowym sygnalizowaniem manewrów wpływają na „czytelność” zamiarów kierowców i zwiększają bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz zapewniają lepszą płynność ruchu na skrzyżowaniach. Priorytetem – zarówno dla Policji, jak i dla całego społeczeństwa – zawsze pozostaje bezpieczeństwo i edukacja dotycząca przepisów, a w konsekwencji sprawność i przepustowość ruchu kołowego.

Summary

Not such terrible intersections...

The author of the present article – a police officer of road traffic department, taking into account the experience and observations from his professional practice, explains the rules of proper drivers' behaviour while dealing with special types of intersections, i.e. roundabouts and intersections with the so-called turning priority road. He draws attention to the correctness of maneuvers as well as reminds that safety and education on traffic regulations should be a priority for both the Police and the whole society.

Źródło: Katarzyna Olbryś