



Zastępca Prezydenta Miasta Lublin



Departament Inwestycji i Rozwoju

plac Króla Władysława Łokietka 1, 20-109 Lublin, tel.: +48 81 466 2010, fax: +48 81 466 2011
ePUAP: /UMLublin/SkrytkaESP, e-mail: zastepcy.prezydenta@lublin.eu, www.um.lublin.eu



OR-ZU-II.0003.1.205.2026

Lublin, 02 czerwca 2026 roku

Pan
Piotr Gawryszczak
Radny Rady Miasta Lublin
za pośrednictwem
Pana
Jarosława Pakuły
Przewodniczącego Rady Miasta Lublin

Do sprawy: BRM-II.0003.1.204.2026

Odpowiadając na interpelację Pana Radnego z dnia 26.05.2026 roku w sprawie organizacji ruchu na rondach pragnę wyjaśnić, że zawarty w niej wniosek dotyczący zmian w organizacji ruchu na skrzyżowaniach z ruchem okrężnym został szczegółowo przeanalizowany.

Ronda, czyli jednopoziomowe skrzyżowania, na którym ruch odbywa się w jednym kierunku dookoła centralnej wyspy lub placu są powszechnie stosowanym rozwiązaniem w inżynierii ruchu.

Część tego rodzaju skrzyżowań w Lublinie wyposażona jest w sygnalizację świetlną.

Odnosząc się do Pańskiego wniosku, z przykrością muszę stwierdzić, że jego realizacja zamiast poprawić przejezdność na tego rodzaju skrzyżowaniach spowodowałaby powstanie zatorów przed każdym z nich oraz byłaby niebezpieczna dla uczestników ruchu drogowego.

Analizując schemat załączony przez Pana Radnego pragnę zwrócić uwagę Pana na to, że przewiduje on, że podczas każdej z faz sygnalizacji zielony sygnał otrzymywałby tylko jeden wlot na skrzyżowaniu. Pozostałe wloty byłyby zatrzymane przez sygnał czerwony.

Podczas projektowania programu sterowania sygnalizacją świetlną długość całego cyklu (to jest czasu, gdy każdy ze strumieni, w tym piesi, rowerzyści i pojazdy kołowe, powinien otrzymać sygnał zielony), zgodnie z przepisami, może wynosić maksymalnie 120 sekund.

Stosując przedstawiony przez Pana Radnego schemat, za pomocą specjalnego oprogramowania, przeprowadzono symulację na Rondzie Romana Dmowskiego. Obecnie długość sygnału zielonego dla każdego z wlotów (w zależności od ich obciążenia) wynosi od 28 sekund do nawet 52 sekund, przy czym długość sygnału zielonego dla pojazdów znajdujących się już na rondzie jest wydłużona nawet do 64 sekund. Ułatwia to upuszczenie skrzyżowania tym pojazdom.



W przypadku zastosowania schematu przedstawionego przez Pana Radnego każdy z wlotów (po odjęciu czasu międzzielonego, czyli czasu gdy pojazdy oczekujące na wjazd mają sygnał czerwony, co pozwala na bezpieczne opuszczenie skrzyżowania pojazdom już na nim znajdującym się) otrzymałby maksimum 25 sekund sygnału zielonego. Schemat ten nie pozwala na wydłużenie czasu dla pojazdów opuszczających skrzyżowanie. Symulacja wykazała, że zatory pojazdów, które powstałyby przy takim sposobie sterowania sygnalizacją są nie do przyjęcia zarówno z punktu widzenia kierujących jak i zarządzającego ruchem drogowym.

Odrębną kwestią jest potraktowanie przez schemat przedstawiony przez Pana Radnego potrzeb pieszych przechodzących przez skrzyżowanie z ruchem okrężnym. Przy przyjęciu schematu przedstawionego przez Pana Radnego otrzymywaliby oni dosyć długi czas na przejście przez pierwszą z ulic na następnie oczekivaliby około 70 sekund na pasie zieleni pomiędzy ulicami na sygnał zielony na przejściu przez drugą ulicę. Jest to dosyć długi czas i powodowałoby, że przez przejście przeszłaby duża grupa pieszych. W przypadku skrzyżowań z ruchem okrężnym z wąskimi wyspami dla pieszych lub pasami zieleni pomiędzy jezdniami, gdzie ruch pieszych jest wzmożony dochodziłoby do sytuacji gdzie ta duża grupa pieszych musiałaby oczekiwać na sygnał zielony, podczas gdy przed nimi i za nimi przemieszczały się pojazdy. Może doprowadzić to do sytuacji, gdzie zniecierpliwieni piesi mogliby podejmować próby opuszczenia miejsca oczekiwania na sygnale czerwonym dla nich, co prócz formalnego naruszenia przepisów ruchu drogowego wiązałoby się z niebezpieczeństwem dla tych uczestników ruchu drogowego.

Oddzielnym zagadnieniem jest koordynacja sygnalizacji pomiędzy skrzyżowaniami. Przedstawiony przez Pana Radnego schemat praktycznie wyklucza taką możliwość, co wiązałoby się z ograniczeniem płynności ruchu na trasach objętych koordynacją.

Pragnę zwrócić uwagę Pana Radnego, że zarządzający ruchem drogowym ma obowiązek uwzględnić potrzeby wszystkich uczestników ruchu drogowego, co nie ma odzwierciedlenia w przedstawionym przez Pana schemacie.

Mają na uwadze powyższe informuję, że ze względu na jego dysfunkcjonalność i generowanie potencjalnego niebezpieczeństwa dla uczestników ruchu drogowego, przedstawiony przez Pana Radnego schemat nie może być wprowadzony.

Zastępca Prezydenta

Tomasz Fulara

(dokument w postaci elektronicznej podpisany
kwalifikowanym podpisem elektronicznym)