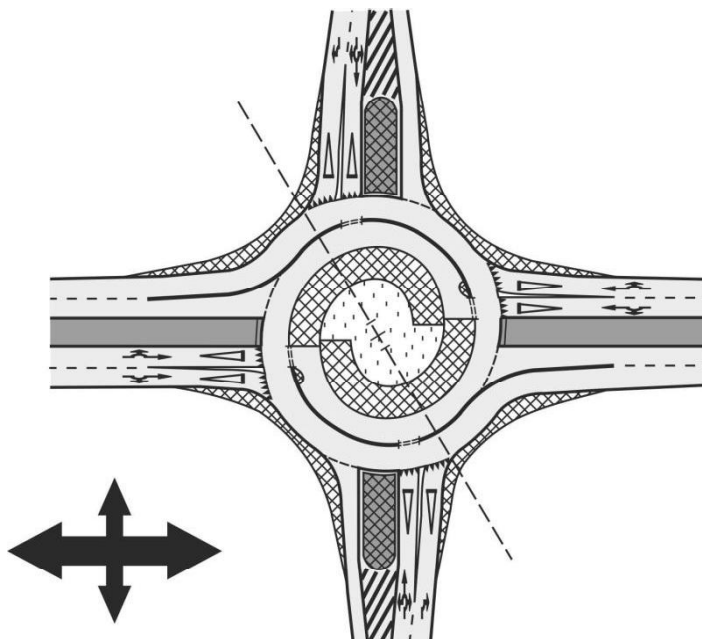


3 pav. Žiedinių sankryžių principinės schemas: a) – mažoji žiedinė sankryžia; b) – labai maža žiedinė sankryžia; c) – dviejų eismo juostų mažoji žiedinė sankryžia; d) – didžioji žiedinė sankryžia

15. Užstatytose teritorijose tam tikromis sąlygomis galima taikyti ir mažesnę negu 26 m išorinį skersmenį. Tokia žiedinė sankryžia vadinama **labai maža žiedine sankryžia** (žr. 3 b pav.). Jos vidinė sala yra užvažiuojama. Mažiausias išorinis skersmuo – 13 m. Didesnis skersmuo palengvina važiavimą, tačiau esant didesniai nei 22 m išoriniam skersmeniui, labai maža žiedinė sankryžia nebetenka savo funkcinių privalumų. Todėl, jei išorinis skersmuo yra daugiau kaip 22 m, paprastai yra tikslingiau įrengti mažąją 26 m skersmens žiedinę sankryžą. Projektuojant ir įrengiant labai mažas žiedines sankryžas apylankos paprastai nenumatomos dėl nedidelio eismo intensyvumo.

16. Jeigu mažosios žiedinės sankryžos pralaidumo nepakanka ir joje susikerta skirtingo eismo intensyvumo keliai (gatvės), tikslinga įrengti **turbožiedinę sankryžą** (žr. 4 pav.). Ji ypač taikytina neužstatytose teritorijose. Šio tipo žiedinė sankryžia gali būti rengiama ir panašaus eismo intensyvumo kelių (gatvių) sankryžoje (žr. 11 pav.). Turbožiedinė sankryžia – tai ypatingas ovalo formos žiedinių sankryžių tipas. Jos važiuojamojoje dalyje eismas vyksta kintamo skaičiaus eismo juostose. Pagal tai, koks yra turbožiedinės sankryžos tipas, žiedinę važiuojamąją dalį sudaro tai

viena, tai dvi eismo juostos arba tai dvi, tai trys eismo juostos. Šiose sankryžose eismo srantai atskiriami įvažiuojant į žiedinę sankryžą, važiuojant ja ir išvažiuojant iš jos.



4 pav. Turbožiedinė sankryža (paveiksle pateiktų rodyklių storis nurodo eismo intensyvumą kryptyse)

17. Turbožiedinių sankryžų privalumai:

17.1. didesnis eismo pralaidumas nei vienos ar dviejų eismo juostų žiedinės sankryžos;

17.2. didesnė eismo sauga nei įprastos keturšalės sankryžos arba dviejų eismo juostų žiedinės sankryžos. Kita vertus, mažesnė nei vienos eismo juostos žiedinės sankryžos (žr. 5 pav.);

17.3. naudojant nedidelį skersmenį užtikrinamas mažas važiavimo greitis;

17.4. nepaisant to, kad turbožiedinių sankryžų įrengimo sąnaudos didesnės negu šviesoforais reguliuojamos keturšalės sankryžos, tačiau jų eksploatacija yra kur kas pigesnė.

18. Jeigu mažosios žiedinės sankryžos pralaidumo nepakanka ir joje susikerta panašaus eismo intensyvumo keliai (gatvės), gali būti įrengiama **dviejų eismo juostų mažoji žiedinė sankryža** (žr. 3 c pav.). Tačiau tai rekomenduojama tik sankryžose, esančiose neužstatytose teritorijose ar užstatytų teritorijų prieigose. Tokioje žiedinėje sankryžoje važiuojamoji dalis yra tokio pločio, kad lengvieji automobiliai ratu gali važiuoti greta vienas kito. Jeigu reikalingas dar didesnis pralaidumas, atskiros įvažos taip pat gali būti įrengiamos dviejų eismo juostų, jeigu pėsčiųjų ir dviračių eismas nėra reguliarus. Eismo saugos sumetimais išvažos visuomet įrengiamos vienos eismo juostos. Mažiausias išorinis skersmuo, esant dviem eismo juostoms, dėl geometrinių ypatumų turi būti 40 m.

19. **Didžioji žiedinė sankryža** su dviejų arba daugiau paženklintų eismo juostų važiuojamąja dalimi (žr. 3 d pav.) turėtų būti reguliuojama šviesoforais.

IV SKIRSNIS. SVARBIAUSIOS SAVYBĖS

Eismo sauga

20. Žiedinės sankryžos, suprojektuotos laikantis *Metodinių nurodymų*, užtikrina saugų eismą visiems eismo dalyviams. Itin didelis eismo saugos lygis pasiekiamas, kai eismas organizuojamas viena eismo juosta. Pirmiausia tai tinka mažosioms ir labai mažoms žiedinėms sankryžoms. Dviejų eismo juostų žiedinė sankryža yra mažiau saugi negu vienos eismo juostos. Kita vertus, tokia sankryža yra saugesnė negu keturšalė sankryža, ypač tada, kai eisme nedalyvauja pėstieji ir