



NBI
poleca

Model dobrego KIEROWCY

1

część

tekst: **MAREK DWORAK**, Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Krakowie
zdjęcia: **SUBARU IMPORT POLSKA Sp. z o.o.** oraz **nbimedia**

W wypowiedziach medialnych w ostatnim czasie zajmowałem się tym, co złego dzieje się na polskich drogach, mając na uwadze błędne zachowania kierowców. Chciałbym teraz przedstawić temat z drugiej strony i kompleksowo opisać, jak poprawnie, a nawet **bardzo poprawnie** kierować samochodem osobowym.

Oczywiście, wiele z zaprezentowanych tez, w szczególności z zakresu stosowania przepisów ruchu drogowego, dotyczyć będzie kierowania również innymi pojazdami samochodowymi: ciężarówkami, autobusami, motocyklami. Jednakże swoje uwagi kieruję głównie pod adresem kierowców samochodów osobowych. Zarówno amatorów, czyli jeżdżących dla własnych potrzeb, jak i zawodowców, czyli pracujących w zawodzie kierowcy.

Ponieważ moja praca ma ambicje kompleksowości, zacznę od rzeczy, które komuś mogą się wydać oczywiste, wręcz trywialne. W istocie takimi są, ale mimo to warto je przedstawić, bo często nieświadomie robimy coś dobrze, ale równie często postępujemy źle lub nie przykładamy wagi (należytego znaczenia) do pewnych zachowań.

Zamiast pełnych zdań dla łatwiejszej percepcji tekstu będę stosował metodę wylizczanki z uzasadniającymi bądź uzupełniającymi odnośnikami.

1. Przygotowanie do jazdy

1.1. Kontrola sprawności pojazdu

➤ Bezkompromisowo podchodzimy do ewentualnie pojawiających się awarii podzespołów i osprzętu.

Nie godzimy się na jazdę z jakąkolwiek niesprawnością (z wyjątkiem dojazdu do serwisu, o ile awaria tego nie wyklucza lub znacząco nie utrudnia albo nie powoduje zagrożenia dla środowiska lub bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego). Skrupulatnie przestrzegamy terminów serwisowania i przeglądów technicznych.

➤ W razie potrzeby odholowania pojazdu rezygnujemy z holowania z użyciem linki holowniczej i pojazdu innego kierowcy na rzecz profesjonalnego holownika (jest to obowiązkowe na autostradzie).

➤ Zanim włączymy się do ruchu, dokonujemy odczytu zespołu wskaźników w kabinie kierowcy, a jeśli nie podają one wszyst-



kich danych o stanie płynów eksploatacyjnych, oświetlenia i ciśnienia w ogumieniu, to dokonujemy ich zewnętrznego oglądu.

- Szczególną wagę przykładamy do perfekcyjnego stanu opon – korzystamy z opon letnich i zimowych, zmieniając je bez zwłoki, jeżeli średnia temperatura dobowo odpowiednio wzrośnie lub spadnie powyżej lub poniżej 7 °C.
- Przygotowujemy telefon komórkowy do możliwości ewentualnego użycia w czasie jazdy.

1.2. Pozycja za kierownicą

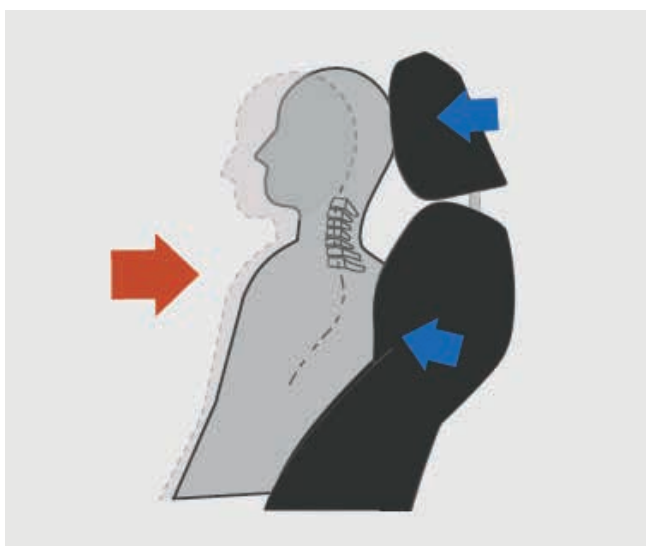
- Siedzimy głęboko w fotelu, plecy na niemalże pionowo wyregulowanym oparciu (tak, tak – pozycja nawet lekko tylko leżąca jest absolutnie niewłaściwa). Koniec zagłówka na wysokości czubka głowy lub minimalnie powyżej.
- Odległość fotela od kierownicy winna być taka, aby wyciągnięta ręka mogła swobodnie opierać się nadgarstkiem o szczyt kierownicy, bez najmniejszego nawet oderwania pleców od oparcia fotela.
- Regulacja wysokości fotela oraz wysokości i odległości kierownicy powinna być korzystna dla układu anatomicznego, przy uwzględnieniu konieczności operowania pedałami z lekko ugiętymi nogami przy pełnym ich wciśnięciu. Powinna także zapewniać odpowiedni odstęp nóg od kierownicy i czubka głowy od podsufitki.
- Regulacja wysokości pasa bezpieczeństwa ma zapewniać jego przebieg przez środek obręczy barkowej, z dala od szyi. Pas winien ściśle przylegać do możliwie cienkiego ubrania (w zimie pozbywamy się wierzchniego okrycia), a dolna jego część powinna znajdować się na wysokości bioder i również być

napięta – zasady te należy wyegzekwować także od pasażera (pasażerów).

- Przy przewozie dzieci należy zadbać o prawidłowe umocowanie fotelika lub podobnego urządzenia i poprawne zapięcie dziecka.
- Lusterko wewnętrzne należy wyregulować tak, aby jego kontury odpowiadały obramowaniu tylnej szyby, a lusterka zewnętrzne zapewniały jak najszerszy obraz z boku pojazdu z punktem odniesienia na pojeździe i częściowym widokiem tylnego nadkola. Tak ustawione lusterka zapobiegają powstawaniu tzw. martwego pola i umożliwiają precyzyjne cofanie lub parkowanie.
- Pozycja rąk na kierownicy odpowiada pozycji wskazówek na tarczy zegara „za piętnaście trzecia”.

1.3. Przygotowanie mentalne

- Moment zamknięcia drzwi przez kierowcę powinien stanowić cezurę pomiędzy tym, co robiliśmy i o czym myśleliśmy dotąd, a kierowaniem pojazdem. Oczywiście, łatwiej to powiedzieć i zapisać, niż wykonać, ale – wiercie mi szanowni Czytelnicy – jest to szalenie ważne, wręcz niezbędne do zrealizowania, przynajmniej w 90%. Im skuteczniej taki reset przeprowadzimy i na ile będzie on trwały, tym nasza jazda będzie lepsza. **Umiejętność koncentracji na kierowaniu stanowi podstawę doskonałego prowadzenia pojazdu**, a o to przecież nam chodzi, a przynajmniej powinno nam na tym zależeć. Jeśli do tej pory nie zdaliśmy sobie z tego sprawy, to właśnie teraz jest ku temu czas najwyższy.
- Z odpowiedniej koncentracji, która musi trwać aż do otwarcia drzwi kierowcy (z samym otwieraniem włącznie), nie może nas wytrącić żaden impuls zewnętrzny, w tym ewentualna rozmowa z pasażerem lub rozmowa przez telefon komórkowy. Rozmowy te powinny zostać wstrzymane, względnie wykonane jednozdaniowo, wtedy gdy przepisy wymagają od nas zachowania tzw. szczególnej ostrożności, czyli w 21 przypadkach:
 1. włączanie się do ruchu,
 2. zmiana pasa ruchu,
 3. zmiana kierunku jazdy,
 4. cofanie,
 5. wyprzedzanie,
 6. zbliżanie się do skrzyżowania lub innego miejsca przecinania się kierunków ruchu, zbliżanie się do przejścia dla pieszych,
 7. przejeżdżanie obok przystanku pojazdów komunikacji publicznej niezajdującego się przy chodniku,
 8. zbliżanie się do przejazdu dla rowerów,
 9. skręcanie w drogę poprzeczną w stosunku do rowerzystów jadących na wprost,
 10. zbliżanie się do przejazdu przez tory tramwajowe,





SUBARU

Confidence in Motion



Traktujemy wszystkich uczestników ruchu drogowego jak partnerów, zachowujemy się w stosunku do nich fair, nastawiamy się przyjazne gesty, choć oczywiście mamy prawo wymagać od nich przestrzegania przepisów.



11. zbliżanie się do przejazdu kolejowego,
 12. podczas jazdy w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza (mgła, intensywne opady atmosferyczne, zadymienie),
 13. przejeżdżanie obok lub jazda za pojazdem oznaczonym literą L,
 14. omijanie pojazdu z tablicą „dzieci” podczas wsiadania i wysiadania z pojazdu osób w wieku do 18 lat,
 16. przejeżdżanie obok autobusu szkolnego,
 17. omijanie pojazdu przeznaczonego do przewozu osób niepełnosprawnych podczas ich wsiadania i wysiadania,
 18. przejechanie obok znaku ostrzegawczego;
- ponadto szczególna ostrożność jest wymagana od kierowcy:**
19. pojazdu uprzywilejowanego,
 20. pojazdu wykonującego prace na drodze,
 21. pojazdu nienormatywnego.
- Korzystanie z telefonu komórkowego jest właściwe tylko za pomocą połączenia Bluetooth z zestawem gło-

śnomówiącym lub słuchawką – słuchawka przewodowa ogranicza ruchy kierowcy, a słuchawki do obydwu uszu dodatkowo jeszcze ograniczają odbieranie sygnałów z drogi (w niektórych krajach używanie jakiegokolwiek rodzaju słuchawki jest niedozwolone). Dodatkowo należy zdawać sobie sprawę, że nawet rozmowa prowadzona w sposób prawnie dopuszczalny ma wpływ na kierowanie pojazdem i powinna być ograniczona do niezbędnego minimum.

➤ **Podstawowym założeniem przy rozpoczynaniu jazdy powinno być przestrzeganie zasad jazdy bezpiecznej i płynnej, z nastawieniem się na stosowanie przepisów ruchu drogowego.**

➤ Traktujemy wszystkich uczestników ruchu drogowego jak partnerów, zachowujemy się w stosunku do nich fair, nastawiamy się na przyjazne gesty, choć oczywiście mamy prawo wymagać od nich przestrzegania przepisów.

➤ Należy sobie stale uświadamiać, że każdy nasz błąd może skutkować czyjąś śmiercią, kalectwem lub obrażeniami, a w szczęśliwszym przypadku – stratami materialnymi. Ponadto powinniśmy prowadzić pojazd w taki sposób, aby naprawiać błędy innych uczestników ruchu (innych kierowców, rowerzystów lub pieszych) – oczywiście te, które jesteśmy w stanie zdiagnozować i na które zdążymy zareagować – wymaga tego od nas zasada tzw. ograniczonego zaufania, opisana w art. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

➤ **Naczelną zasadą zachowania kierującego pojazdem jest ostrożność**, podniesiona – w przypadkach enumeratywnie wskazanych wcześniej – do stanu szczególnej ostrożności, czyli zwiększenia uwagi do stopnia umożliwiającego szybkie reagowanie na dynamiczny rozwój sytuacji i gotowości działania w celu niedopuszczenia do zdarzenia drogowego (art. 3 w związku z art. 2 pkt 22 ustawy Prawo o ruchu drogowym).

Należy sobie stale uświadamiać, że każdy nasz błąd może skutkować czyjąś śmiercią, kalectwem lub obrażeniami, a w szczęśliwszym przypadku – stratami materialnymi.

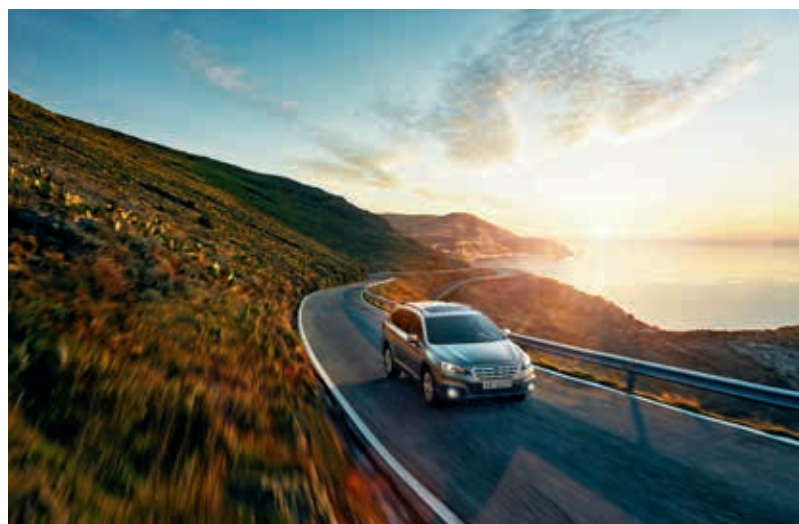
2. Realizacja jazdy

2.1. Włączanie się do ruchu

- ▶ Następuje po zatrzymaniu niewynikającym z warunków lub przepisów ruchu drogowego oraz przy wjeżdżaniu ze strefy zamieszkania (znak D-41), strefy ruchu (D-53), z drogi wewnętrznej (D-47), z obiektu przydrożnego (parkingu, stacji paliw itp.) lub dojazdu do takiego obiektu, z nieruchomości (garażu, bramy wjazdowej itp.), z pobocza, chodnika, pasa ruchu dla pojazdów powolnych na jezdnię, z drogi gruntowej na drogę twardą lub z pola na drogę.
- ▶ Wymaga zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa wszystkim uczestnikom ruchu (należy dokładnie upewnić się o możliwości wykonania manewru, obserwując pieszych oraz wszelkie pojazdy z rowerami włącznie). Ustąpienie pierwszeństwa to powstrzymanie się od ruchu, jeśli spowodowałoby on konieczność zmiany pasa ruchu lub kierunku ruchu albo istotnej zmiany prędkości pojazdów, względnie zmusiłby pieszych do zatrzymania się, przyspieszenia lub spowolnienia kroku.
- ▶ Trzeba zdawać sobie sprawę z dużej różnicy prędkości występującej szczególnie w przypadku pojazdu, który rusza z miejsca, w stosunku do pojazdu będącego w ruchu. Wymagana odległość od jadącego pojazdu powinna być znacząca, aby uniknąć wymuszenia pierwszeństwa.
- ▶ Skrupulatnie upewniamy się, czy nie wymusimy pierwszeństwa, natomiast nie używamy kierunkowskazu (wyjątek stanowi sytuacja, w której ruszanie jest połączone z koniecznością zmiany pasa ruchu, a wyjazd, np. z obiektu przydrożnego, ze zmianą kierunku jazdy).
- ▶ Ruszanie autobusu szkolnego oraz ruszanie autobusu (busa, trolejbusu) z przystanku na obszarze zabudowanym stanowi

dla nas kolejny obowiązek – włączanie się do ruchu tych pojazdów jest uprzywilejowane przepisami (autobus szkolny zawsze i wszędzie, autobus komunikacji zbiorowej tylko na przystanku zlokalizowanym na obszarze zabudowanym). **Należy umożliwić jazdę takiego autobusu**, jeżeli kierujący takim pojazdem sygnalizuje kierunkowskazem zamiar zmiany pasa ruchu lub wjechania na jezdnię. W odniesieniu do autobusu szkolnego mamy jeszcze jeden obowiązek: zatrzymać się, o ile kierujący tym autobusem dał sygnał zatrzymania – uczyni to, odsłoniętym na czas wsiadania i wysiadania dzieci, znakiem STOP.

Partner cyklu: Subaru Import Polska Sp. z o.o., dystrybutor samochodów Subaru w Polsce.



#BEZPIECZNIEJ Z SUBARU



BEZPIECZEŃSTWO PODSTAWOWE
aby skupić się za kierownicą



BEZPIECZEŃSTWO AKTYWNE
aby unikać wypadków



BEZPIECZEŃSTWO PASYWNE
aby chronić podczas wypadku



BEZPIECZEŃSTWO PREWENCYJNE
aby ostrzegać przed zagrożeniem i pomagać go unikać



BEZPIECZEŃSTWO POKOLIZYJNE
aby ratować po wypadku



BEZPIECZEŃSTWO POPRZEZ EDUKACJĘ
aby pomagać kierowcy



 bezpieczne.subaru.pl

Pełna lista autoryzowanych salonów sprzedaży znajduje się na stronie subaru.pl

SUBARU
ZALECA
PRODUKTY

 SZKOŁA JAZDY
SUBARU

 **KERATRONIK**
Kompleksowe systemy GPS

warta.

 BZ WBK Leasing
Grupa Santander

 **ENEOS**
No.1 Motor Oil in Japan

 **PIRELLI**

[IMPREZA.SUBARU.PL](https://impreza.subaru.pl)


SUBARU

Confidence in Motion