



SUBARU

Confidence in Motion

NBI
poleca

fot. Subaru Import Polska Sp. z o.o.

Model dobrego KIEROWCY

3 część



tekst: **MAREK DWORAK**, Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Krakowie

W cyklu artykułów, które mają za zadanie kompleksowo przedstawić wszystkie wymogi doskonałego kierowania samochodem, kontynuując temat realizacji jazdy, rozpoczynam omawianie zasad i szczegółów dotyczących wykonywania manewrów na drodze.

1. Realizacja jazdy (cd.)

Zmiana pasa ruchu

➤ Omawiając przygotowanie do jazdy, wskazałem na konieczność perfekcyjnego ustawienia lusterek pokazujących obraz z tyłu i z boków pojazdu. Dla poprawności zmiany pasa ruchu właściwe ustawienie lusterek ma kapitalne znaczenie.

Przypomnę: lusterko wewnętrzne ma pokazywać wszystko to, co widać przez tylną szybę, lusterka zewnętrzne – obraz z tyłu pojazdu i jak najszerszy obraz z jego boków. Przy jakości współczesnych szerokokątnych lusterek, ich poprawnym ustawieniu i odpowiedniej techniczno-taktycznej realizacji manewru zmiany

pasa ruchu (do czego zaraz przejdę) tzw. martwy punkt, czyli niewidoczny dla kierowcy obszar w obrębie zmiany pasa, nie wystąpi.

➤ Absolutnym błędem jest oglądanie się przez ramię z uwagi na brak zaufania do obrazu w lusterku. Jeśli ktoś posiada taki nawyk, ugruntowany w dawnych latach albo wynikający z błędnego przebiegu procesu szkolenia, należy jak najszybciej się go pozbyć.

➤ Po dokonaniu wstępnego oglądu sytuacji w lusterku wewnętrznym oraz odpowiednim zewnętrznym kolejną czynnością jest włączenie odpowiedniego kierunkowskazu.

Przypominam, że art. 22 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym obowiązuje nas do **sygnalizowania zamiaru** wykonania

manewru, przy czym należy zrobić to **zawczasu**. Ta odpowiednio wczesna sygnalizacja zamiaru wykonania zmiany pasa ruchu oraz sposób przeprowadzenia tej zmiany jest jednym z podstawowych kryteriów jakości naszego kierowania pojazdem.

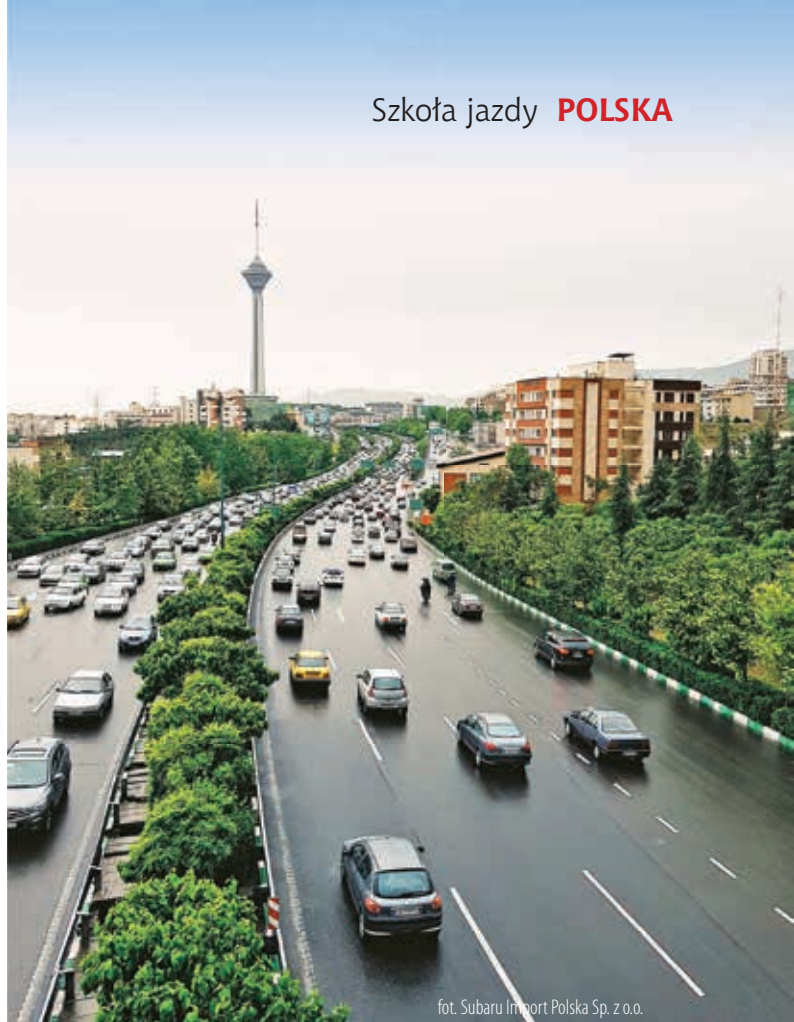
➤ Dodatkowym wymogiem zawartym w art. 22 jest sygnalizacja wyraźna. Większość współczesnych samochodów ma dwa tryby pracy kierunkowskazu: lekkie naciśnięcie, które wywołuje trzy mrugnięcia, oraz mocniejsze, powodujące mruganie kierunkowskazu dopóki go nie wyłączymy bądź nie wyłączymy go „odkręcenie” kierownicy. Te trzy mrugnięcia to absolutne minimum, jakie musi być spełnione dla realizacji przepisu.

➤ Sprawdźmy sami, proszę, czy tak postępujemy: podczas pierwszego mrugnięcia kierunkowskazu (nawet gdyby sąsiedni pas ruchu był zupełnie pusty) nie wykonujemy jakiegokolwiek ruchu kierownicą, podczas drugiego mrugnięcia rozpoczynamy skręt kierownicą i zaczynamy zmianę naszego toru jazdy, by w trakcie trzeciego mrugnięcia znaleźć się na linii dzielącej pasy ruchu. Tak może przebiegać poprawna zmiana pasa ruchu, ale tylko w przypadku, gdy jedziemy odpowiednio szybko (przynajmniej 60 km/h) i mamy wolną drogę. W każdym innym przypadku konieczne jest dłuższe sygnalizowanie, bowiem w trakcie trzech tylko błysków nie znajdziemy się jeszcze na linii podziału pasów ruchu. **Początek jednak niech będzie zawsze ten sam – uważajmy, żeby ruch kierownicą nie nastąpił podczas pierwszego błysku migacza, inaczej nie zrealizujemy wymogu odpowiednio wczesnej sygnalizacji zamiaru, a użycie kierunkowskazu stanie się sztuką dla sztuki i nie zabezpieczy czytelności naszej jazdy, co jest tak ważne dla innych uczestników ruchu.**

➤ Przy dużym natężeniu ruchu kierunkowskaz i odpowiednia dynamika jazdy (o czym napiszę w dalszej części) **służą wyrobieniu sobie miejsca do zmiany pasa**, o czym zapominają źle wyszkoleni kierowcy, którzy – nie włączając migacza i jadąc z jednostajną lub nawet malejącą prędkością – czekają, aż przejadą wszystkie pojazdy na pasie ruchu, na który chcą wjechać. Ten kardynalny błąd utrudnia, a czasem uniemożliwia zmianę pasa ruchu, a to staje się przyczynkiem do nadużywania jazdy lewym pasem, albowiem wówczas jest mniej okazji do wykonywania zmiany. Ten brak umiejętności skutkuje również tendencją do opuszczania klasycznego skrzyżowania o ruchu okrężnym (bez wyznaczonych kierunków z poszczególnych pasów ruchu) z pasa lewego, co jest błędem, dodatkowo stanowiącym przyczynę wielu zdarzeń drogowych, a zawsze zaburzającym porządek i płynność ruchu. Niestety wśród niektórych wykładowców i instruktorów panuje błędne przekonanie, że taka jazda jest dopuszczalna pod warunkiem ustąpienia pierwszeństwa pojazdowi jadącemu pasem prawym.

➤ Czy znalezienie się na linii (malowanej lub domyślnej w przypadku niewyznaczonych pasów ruchu) upoważnia nas do zaprzestania sygnalizowania? Jeżeli nasz pojazd znalazł się już większą częścią na pasie ruchu, na który zamierzaliśmy wjechać, to tak. Albowiem w tym momencie zrealizowaliśmy postulat sygnalizacji zamiaru i dopełnimy obowiązku (wynikającego z przywołanego art. 22 ust. 5) **zaprzestania sygnalizacji niezwłocznie po wykonaniu manewru**. Oczywiście jeszcze jedno błysnięcie migacza nie jest błędem, ale każde następne już tak.

➤ Ruch kierownicą przy zmianie pasa ruchu winien być łagodny, tak aby zmiana odbywała się stopniowo, na sto-



fot. Subaru Import Polska Sp. z o.o.

sunkowo długim odcinku – to kolejny warunek eliminowania tzw. martwego pola, czyli braku widoczności obszaru jezdni potrzebnego do zmiany pasa ruchu. Inaczej mówiąc, przeprowadzamy zmianę pasa ruchu łagodnym łukiem na odpowiednio długim odcinku.

➤ Warunkiem poprawności wykonania manewru i zachowania bezpieczeństwa przy zmianie pasa ruchu jest obserwacja drogi przed pojazdem i jednocześnie obserwacja we właściwym lusterku zewnętrznym w pełnym wymiarze czasowym przeprowadzania manewru.

➤ Warunkiem powodzenia zmiany pasa ruchu jest odpowiedni dobór prędkości naszej jazdy, odpowiednia jej dynamika. Reagując na jadące jeden za drugim pojazdy na pasie, na który chcemy wjechać, zmniejszamy nieco prędkość, z którą się poruszamy, żeby zaraz przyspieszyć, tworząc sobie w ten sposób lukę pomiędzy kolejnymi pojazdami. Oczywiście w tym czasie kierunkowskaz cały czas jest włączony.

➤ **Uwaga dla tych, którzy jadą swoim pasem ruchu: widząc odpowiednio wcześniej włączony migacz przez kierowcę jadącego sąsiednim pasem, zadbajmy o to, żeby stworzyła się luka umożliwiająca wskazywaną zmianę pasa. Nie próbujmy przyspieszać i likwidować tej przestrzeni!** Myślę, że to oczywiste, jednak piszę o tym, ponieważ cywilizowanie naszej motoryzacji idzie niektórym dość opornie. Odmienne zachowanie jest oczywiście antypartnerskie, a nieprzekonanym zacytuję staropolskie powiedzenie: nie rób drugiemu, co tobie niemiłe. Przecież za chwilę ty też znajdziesz się w sytuacji konieczności zmiany pasa ruchu.

➤ Art. 22 ust. 4 reguluje kwestię pierwszeństwa przy dokonywanej jednocześnie zmianie pasa ruchu z dwóch pasów skrajnych na trzeci – środkowy: **kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, obowiązany jest ustąpić**



foto: Subaru Import Polska Sp. z o.o.



foto: Subaru Import Polska Sp. z o.o.

pierwszeństwa pojazdowi wjeżdżającemu na zmieniany pas z prawej strony.

Pamiętajmy jednakże o tym, że dyspozycja główna brzmi: kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany **ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać.**

Teza, że prawy pas ma zawsze kontynuację, jest oczywiście błędna. Poddaję to pod rozwagę niektórym biegłym sądowym, którzy w przypadku niewyznaczonych pasów ruchu przyznają pierwszeństwo pojazdowi na prawym pasie (także w sytuacji, w której jezdnia zwęża się prawostronnie).

➤ Należy pamiętać, że pas ruchu może być wyznaczony, ale również niewyznaczony znakami drogowymi! Jeżeli pasy nie są wyznaczone, to zmiana następuje wtedy, gdy przejeżdżamy na jezdni wszerz, zmieniając położenie w wymiarze równym szerokości rzędu pojazdów wielośladowych. Jeśli jezdnia zwęża się prawostronnie, to zmieniającym pas ruchu jest pojazd na prawym pasie – oczywiście musi tę zmianę przeprowadzić ze wszystkimi opisanymi wyżej regułami i oczywiście nie ma pierwszeństwa.

Dodatkowo jego kierowca musi pamiętać o tym, że zabrania się wyprzedzania z prawej strony, jeżeli pasy ruchu nie są wyznaczone.

➤ **Każda zmiana pasa ruchu wymaga zachowania szczególnej ostrożności, czyli zwiększenia przez kierującego koncentracji i przygotowania się na działania mające zapobiec ewentualnemu zdarzeniu drogowemu.**

Umiejętność zmiany pasa ruchu przy obecnym natężeniu ruchu jest absolutnie podstawową umiejętnością, a jej perfekcyjna realizacja wprowadza nas na poziom kierowcy o wysokich kwalifikacjach, jeżdżącego bezpiecznie, płynnie i czytelnie dla wszystkich uczestników ruchu drogowego.

W następnym odcinku opiszę wszystko, co dotyczy zmiany kierunku jazdy, a potem przyjdzie czas na kolejne manewry.



Marek Dworak, autor cyklu *Konstytucja kierowania samochodem*, publikowanego od września 2018 r. na łamach „Nowoczesnego Budownictwa Inżynieryjnego”, ukazującego się również w magazynie „Plejady”. Od kwietnia 2009 r. jest dyrektorem Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Krakowie. Od początku ustawowego powołania Małopolskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, tj. od 2001 r., pełni funkcję jej sekretarza. Od 1983 r. instruktor nauki jazdy, od 1992 r. egzaminator, od kwietnia 2003 r. zastępca dyrektora MORD w Krakowie.

Od 2003 r. na antenie TVP Kraków prowadzi cykliczny program *Jedź bezpiecznie* (którego partnerem od 2014 r. jest Subaru). W programie tym stara się popularyzować przepisy ruchu drogowego oraz zasadę partnerstwa pomiędzy uczestnikami tego ruchu. Ponieważ misja ta konweniuje z prowadzoną

przez Subaru akcją Siemanko!, w kolejnych wydaniach „Nowoczesnego Budownictwa Inżynieryjnego” oraz „Plejady” będziemy przekonywali Państwa do współpracy w ruchu drogowym, jak również do zrozumienia, że przepisy kodeksu drogowego są po to, żeby nam – wszystkim uczestnikom ruchu drogowego – było łatwiej na drodze.

Liczymy na to, że nawet tych z Państwa, którzy – często „podkręceni” przez media – mają na razie inne zdanie, przekonamy do tego, że przepisy o ruchu drogowym trzeba znać, rozumieć i stosować. Po to, aby w komunikacji drogowej było jak najbezpieczniej, a ruch odbywał się płynnie. Postaramy się pomóc we właściwej interpretacji przepisów, wskazując jednocześnie na poprawne relacje pomiędzy wszystkimi uczestnikami ruchu drogowego.