



SUBARU

Confidence in Motion



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

NBI
poleca

Model dobrego KIEROWCY

4 część



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

W poprzednim artykule omówiłem manewr zmiany pasa ruchu. Czas na kolejne manewry, które objaśniam w ramach cyklu kompleksowo przedstawiającego wszystkie wymogi doskonałego kierowania samochodem.

W bieżącym wydaniu kontynuujemy omawianie zagadnień z zakresu realizacji jazdy.

Zmiana kierunku jazdy

► Każdy zamiar zmiany kierunku jazdy należy odpowiednio wcześniej sygnalizować przez włączenie właściwego kierunkowskazu; oczywiście, jeżeli nie ma technicznej możliwości pojechania w innym kierunku, albowiem tak skierowana jest jezdnia (mam na myśli zakręty), niczego nie sygnalizujemy, bo niczego nie zmieniamy.

Natomiast jeśli technicznie można by pojechać gdzie indziej, a tylko ze względów prawnych nie ma możliwości pojechania w innym kierunku niż zadany przez organizatora ruchu (znaki drogowe), to użycie kierunkowskazu jest potrzebne. Znaki, które wymuszają na nas określony kierunek jazdy, mogą nie być widoczne dla innych uczestników ruchu, np. dla pieszych.

Pamiętajmy, że czytelność naszej jazdy, naszych zamiarów na drodze, jest szalenie ważna dla wszystkich uczestników ruchu i służy bezpieczeństwu ruchu drogowego i jego płynności. Adekwatność w zakresie uprzedniej sygnalizacji zamiarów i ich późniejszej realizacji jest jednym z głównych mierników perfekcji w kierowaniu. Przez adekwatność rozumiem optymalne wypełnienie przepisowego wymogu sygnalizowania odpowiednio wczesnego (ale nie za wczesnego) i wyraźnego, aby nie było wątpliwości, co sygnalizujemy. Są sytuacje, w których bliskie pozostawanie koło siebie dwóch wlotów dróg uniemożliwia stuprocentową jednoznaczność wskazania naszych zamiarów przy skręcaniu w drugi w kolejności wlot – wówczas zawsze należy się kierować zasadą, zgodnie z którą lepiej włączyć odpowiedni kierunkowskaz odrobinę wcześniej niż choćby o ułamek sekundy za późno.

Wyłączenie kierunkowskazu ma nastąpić niezwłocznie po zakończeniu zmiany kierunku jazdy. Niejednokrotnie powin-

niemy zrobić to samodzielnie, nie czekając, aż kierunkowskaz wyłączy się samoczynnie. Działanie z opóźnieniem może zaburzać czytelność naszych zamiarów (szczególnie proszę zwrócić uwagę na skrzyżowania z centralną wyspą, na których ruch jest regulowany sygnalizacją świetlną i gdzie czerwony sygnał zatrzymuje nas wewnątrz skrzyżowania).

➤ Zasady stosowania kierunkowskazów nie zmieniają się w przypadku, gdy droga z pierwszeństwem nie przebiega na wprost przez skrzyżowanie, czyli mamy do czynienia z tzw. pierwszeństwem łamanym (tabliczki T-6a i T-6c odpowiednio do znaków D-1 i A-7).

Jadąc w kierunku zgodnym z przebiegiem drogi z pierwszeństwem (tabliczka T-6a), używamy lewego kierunkowskazu, zjeżdżając z pierwszeństwa na wprost, kierunkowskazu nie włączamy (bowiem nie zmieniamy kierunku jazdy), zjeżdżając z drogi mającej pierwszeństwo w prawo, używamy prawego kierunkowskazu.

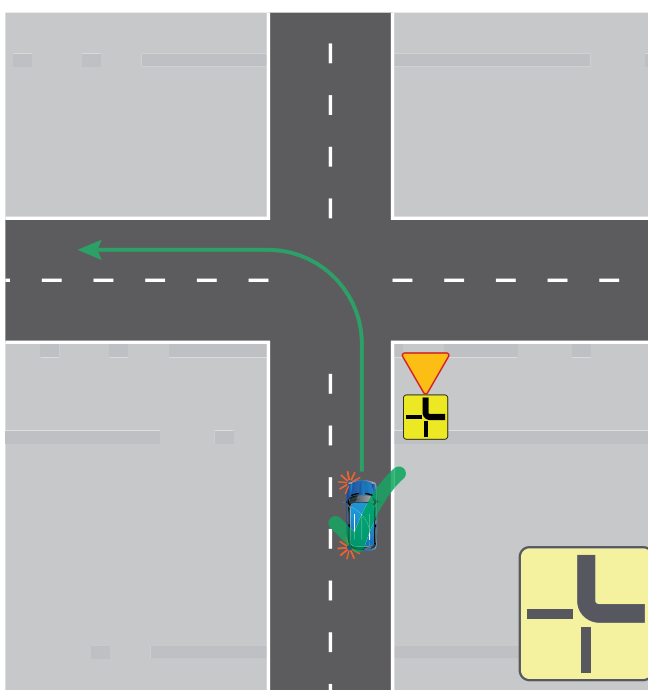
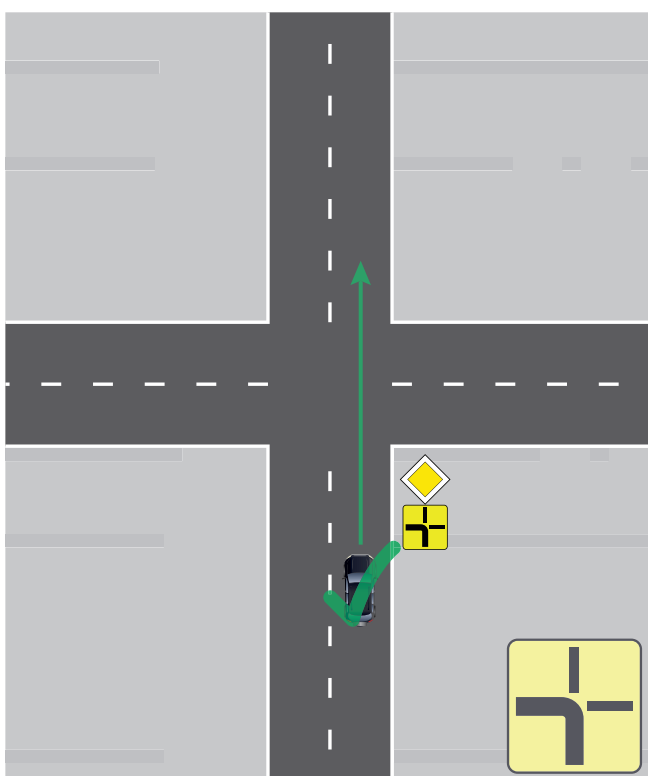
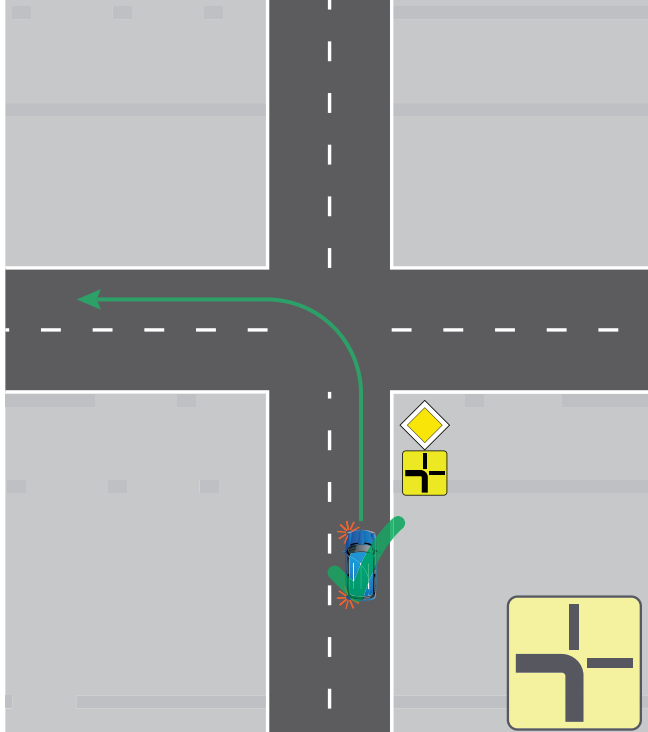
Niestety, teoria, według której nie trzeba sygnalizować skrętu, pozostając na drodze z pierwszeństwem, a sygnalizować należy zjeżdżanie z pierwszeństwa (czyli jazdę na wprost), ma w Polsce wciąż wielu zwolenników. Ta teoria nie ma oparcia w przepisach – **pozostawanie na drodze z pierwszeństwem nie zmienia faktu, że zmieniamy kierunek jazdy.**

Aby zrozumieć, jak takie zachowanie jest niebezpieczne, wystarczy raz jeszcze spojrzeć na znak T-6a: włączając prawy kierunkowskaz, kiedy zjeżdżamy z pierwszeństwa na wprost, wprowadzamy w błąd kierowców oczekujących na możliwość pojechania z jezdni podporządkowanej zlokalizowanej po stronie prawej – widząc miganie prawego kierunkowskazu, mają prawo sądzić, że pojazd jadący z drogi z pierwszeństwem skręci w prawo, a wobec tego oni mogą jechać. Poprawna praca kierunkowskazami w sytuacji prezentowanej na tabliczce T-6c jest następująca: wjeżdżając na drogę z pierwszeństwem na wprost kierunkowskazu nie używamy, wjeżdżając na drogę z pierwszeństwem w prawo stosujemy prawy migacz, jadąc w ciągu dróg podporządkowanych, stosujemy kierunkowskaz lewy.

➤ Rozpoczęcie zmiany kierunku jazdy w prawo należy wykonać od prawej krawędzi jezdni. Nie dotyczy to sytuacji, w której możliwa jest jazda tylko w prawo – wówczas skrętu możemy dokonać z dowolnego pasa ruchu jezdni jednokierunkowej albo dowolnego pasa ruchu zlokalizowanego na prawej części jezdni dwukierunkowej. Wymóg nie ma również zastosowania, jeśli organizator ruchu za pomocą oznakowania P-8b wyznaczył do skrętu w prawo więcej niż jeden pas ruchu.

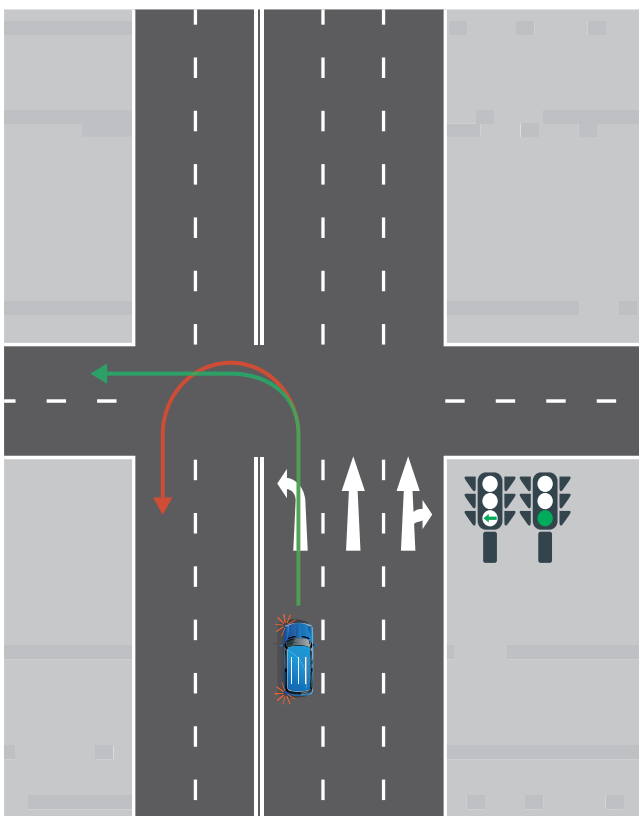
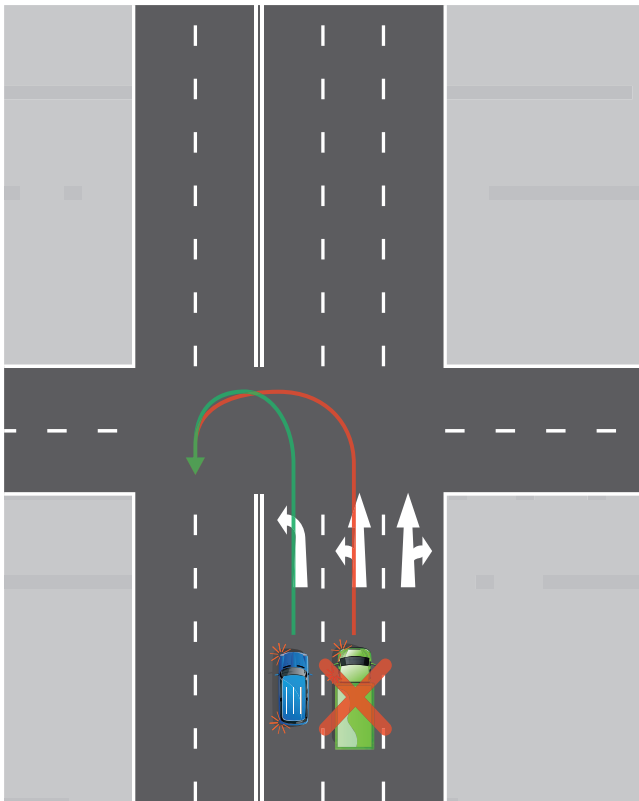
➤ Rozpoczęcie zmiany kierunku jazdy w lewo należy wykonać od lewej krawędzi jezdni jednokierunkowej względnie od środka lub linii dzielącej kierunki jazdy jezdni dwukierunkowej. Nie dotyczy to sytuacji, w której możliwa jest jazda tylko w lewo (np. wymuszona znakami). Wówczas skrętu możemy dokonać z dowolnego pasa ruchu jezdni jednokierunkowej albo dowolnego pasa ruchu zlokalizowanego na prawej części jezdni dwukierunkowej. Wymóg nie dotyczy również przeznaczenia do skrętu w lewo więcej niż jednego pasa ruchu znaczonego strzałkami P-8b.

Należy dodać, że przy takim oznakowaniu możliwe jest również zawracanie, ale jedynie wtedy, gdy znajdziemy się na skrajnym lewym pasie ruchu i nie występuje przy nim lub nad nim sygnalizator kierunkowy (S-3) oraz nie ma zakazu zawracania wynikającego ze znaku B-23.





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



➤ Ustawienia skrajnie do prawej względnie lewej krawędzi jezdni (albo jej środka na jezdni dwukierunkowej), odpowiednio przy skręcie w prawo lub w lewo, nie obowiązują, jeżeli wymiary pojazdu uniemożliwiają zmieszczenie się w skręcie. Dotyczy to większych pojazdów, tj. samochodów ciężarowych o długości ok. 6 m lub większej, autobusów oraz pojazdów z przyczepą. Kierowcy tych pojazdów winni stosować zasadę ogólną z odstępstwem tylko takim, jakie będzie konieczne dla uniknięcia naruszenia krawężnika bądź pobocza przez tylną oś pojazdu lub przyczepę.

➤ Szanujmy miejsce na jezdni, jakże deficytowe w coraz większym natężeniu ruchu, szczególnie wielkomiejskiego. Dokładność w zakresie ustawienia pojazdu przed wykonaniem zmiany kierunku jazdy jest kolejnym miernikiem doskonałości w kierowaniu pojazdem. Perfekcyjne ustawienie samochodu do skrętu w lewo bądź w prawo powoduje, że nie blokujemy pojazdów zmierzających w innych kierunkach – one zmieszczą się obok nas. Dodatkowo perfekcyjne ustawienie się do skrętu w prawo zapobiegnie pojawieniu się z naszej prawej strony rowerzysty, który zamierza jechać na wprost i przy niepoprawnym ustawieniu samochodu jakże często próbuje się precyzyjnie przycisnąć pomiędzy naszym pojazdem a krawężnikiem.

➤ Szczególny rodzaj zmiany kierunku jazdy stanowi zawracanie, czyli jazda w kierunku, z którego przyjechaliśmy. Manewru tego nie da się jednoznacznie zasygnalizować, ponieważ użyty lewy kierunkowskaz może przecież również oznaczać zamiar skrętu w lewo. Również z tego względu manewr ten jest uznawany za nietypowy, a ponieważ przeważnie bywa dość skomplikowany (z wyjątkiem zawracania na skrzyżowaniu z centralną wyspą), jest obwarowany szeregiem ograniczeń.

Zabrania się zawracania na autostradzie, na drodze ekspresowej (z wyjątkiem mogących tam wyjątkowo wystąpić skrzyżowań lub nawrotek), na mostach, wiaduktach i w tunelach, na drodze jednokierunkowej – co oczywiste – oraz w warunkach, w których manewr ten mógłby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ruch ten utrudniać.

Tę ostatnią przesłankę należy uważać za zobowiązanie do ustępowania pierwszeństwa, analogicznie jak przy wykonywaniu skrętu warunkowego regulowanego tzw. zieloną strzałką (sygnalizator S-2). Uwaga: twierdzenie, że zawracając na drodze z pierwszeństwem, posiadamy pierwszeństwo w stosunku do pojazdów wyjeżdżających z drogi podporządkowanej, jest mocno wątpliwe, a z całą pewnością jest nieprawdziwe na skrzyżowaniach z przełączką pomiędzy dwiema jezdniami drogi z pierwszeństwem stanowiącą przedłużenie podporządkowanych wlotów.

➤ Każda zmiana kierunku jazdy wymaga zachowania szczególnej ostrożności, która w tym przypadku wyraża się w zachowaniu odpowiednio zwiększonej koncentracji i zwracania uwagi na pierwszeństwo innych uczestników ruchu.

Kwestii przecinania się kierunków ruchu i pierwszeństw poświęcę następny odcinek cyklu.

