



SUBARU

Confidence in Motion



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

NBI
poleca

Model dobrego KIEROWCY

2

część



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

Kontynuujemy rozpoczęte w poprzednim numerze „NBI” wskazania dla poprawnego kierowania samochodem. Mamy za sobą przygotowanie techniczno-fizyczne i mentalne oraz temat włączania się do ruchu.

Realizacja jazdy (cd.)

Pozycja na drodze

➤ Miejszem pojazdów samochodowych jest jezdnia. Jazda poboczem jest niepoprawna, a usuwanie się na pobocze w celu umożliwienia wyprzedzania – wadliwe, albowiem pobocze przeznaczone jest do jazdy rowerzystów i motorowerzystów oraz do ułatwiania wyprzedzania przez kierowców ciągników rolniczych i pojazdów wolnobieżnych (mogą to robić nawet tam, gdzie pobocze oddzielone jest od jezdni krawężniową linią ciągłą P-7b), a także do postoju pojazdów samochodowych i ruchu pieszych (w tym przypadku lewe pobocze) – przy braku chodnika lub drogi dla pieszych.

➤ Wjeżdżając na pobocze lub chodnik (w celu zatrzymania pojazdu) albo przejeżdżając przez nie, jak również jadąc w strefie zamieszkania lub na powierzchni (placu), na której nie jest rozgraniczony ruch pieszych i pojazdów – ustępujemy pierwszeństwa pieszym!

➤ **Kierujemy pojazdem, prowadząc go możliwie blisko prawej krawędzi jezdni**, czyli na tyle blisko, na ile może się to odbywać bez narażania na wjeżdżanie w zapadnięte studzienki, zalegający śnieg, wodę lub zanieczyszczenia. Od obowiązku jazdy przy prawej krawędzi jezdni (prawy pas ruchu) zwalnia nas przygotowanie, wykonywanie lub jazda bezpośrednio po wykonaniu manewrów omijania, wyprzedzania, lewoskrętu albo zawracania, a także istnienie pasa postojowego oznaczonego znakiem P-19. Dodatkowo należy pamiętać, że zbliżając się do skrzyżowania, **możemy wykorzystać** także inne niż pas prawy dostępne do zamierzonego kierunku pasy ruchu, np. w celu ustąpienia miejsca pojazdowi, który (jadąc za nami) sygnalizuje zamiar skrętu w prawo, a ruch na skrzyżowaniu regulowany jest sygnalizatorem ze strzałką do warunkowego skrętu (sygnalizator S-2). Od zasady prowadzenia pojazdu możliwie blisko prawej krawędzi jezdni możemy odstąpić także na autostradzie, drodze ekspresowej lub innej drodze (nawet w mieście), na której zastosowano tzw. pasy rozbiegowe i pasy włączania przez czasowe usunięcie się z zajmowanego pasa prawego w celu ułatwienia innym zmiany pasa ruchu na ten nadający się do dalszej jazdy.

➤ Dojeżdżając do miejsca, w którym w związku z warunkami ruchu konieczne będzie zatrzymanie (czyli np. dojeżdżając do końca zatoru drogowego lub sygnalizatora wyświetlającego sygnał czerwony), staramy się zostawić miejsce dla pojazdów jednośladowych, które będą wówczas mogły nas bezpiecznie ominąć i przedostać się na początek „kolejki”.

Uwaga do motocyklistów: omijanie innych pojazdów na tym samym pasie ruchu jest **dopuszczalne, zabronione** jest natomiast wyprzedzanie z prawej strony na tym samym pasie ruchu. Kontynuując: kierowcy samochodów na lewym pasie ruchu ustawiają je skrajnie przy lewej krawędzi lewego pasa (kierowcy pojazdów na pasie prawym, zgodnie z tym, co napisałem wyżej, powinni znaleźć się przy prawej krawędzi pasa). Po zatrzymaniu pojazdów powinien powstać efekt „rozjechania się na boki”, ale jest jeden wyjątek: jeżeli jezdnia poszerza się o kolejne pasy ruchu, pojazd, przy którym to poszerzenie się rozpoczyna, powinien zostać ustawiony tak, aby stworzyć miejsce dla pojazdów jadących za nim do wjeżdżania na ten dodatkowy pas.

➤ Z powyższym punktem łączy się temat tworzenia **korzytarza ratunkowego** na autostradzie, drodze ekspresowej

lub innej drodze składającej się z jednokierunkowych jezdni, które mają co najmniej dwa wyznaczone pasy ruchu i pobocze nadające się do jazdy. Powinniśmy postępować tak, jak to opisałem wyżej. Jeśli jezdnia posiada więcej niż dwa pasy ruchu, to korytarz ratunkowy powinien powstać pomiędzy skrajnym lewym pasem a pasami prawymi przez przesunięcie się pojazdów o jeden pas w prawo z wykorzystaniem odpowiednio pasa awaryjnego lub pobocza.

➤ **W przypadku zbliżania się pojazdu uprzywilejowanego na jakiegokolwiek drodze, w jakimkolwiek miejscu mamy obowiązek umożliwienia przejazdu temu pojazdowi, oczywiście z zachowaniem jego pierwszeństwa.**

Na wstępie musimy jak najszybciej zdiagnozować, z której strony pojazd uprzywilejowany nadjeżdża i gdzie zamierza jechać dalej (nie takie proste na rozbudowanych skrzyżowaniach) – będzie to stanowiło klucz do właściwego zachowania się przez możliwe usunięcie się z terenu jego przejazdu. Należy dodać, że nie powinniśmy podejmować żadnych gwałtownych działań w rodzaju panicznego hamowania czy zmiany pasa ruchu. Umożliwienie przejazdu nie zawsze oznacza zatrzymanie się w miejscu, czasem właściwy jest np. awaryjny wyjazd przed sygnalizator w celu usunięcia się z drogi takiego pojazdu!

➤ Jeśli torowisko tramwajowe nie jest wyłączone oznakowaniem z użytkowania przez inne pojazdy, należy je wykorzystywać jak pas ruchu, pamiętając o konieczności ustępowania miejsca pojazdom szynowym, które są oczywiście gospodarzem tej przestrzeni.

Prędkość, odstęp od poprzedzającego pojazdu, hamowanie

➤ Naciskając na pedał przyspieszenia, potocznie zwany pedałem gazu, niezbędna jest refleksja, czy aby dodanie „gazu” nie doprowadzi do utraty panowania nad pojazdem i czy zdołam ten pojazd zatrzymać w razie potrzeby w odpowiednim miejscu.

➤ Kierujący pojazdem jest odpowiedzialny za to, żeby pojazd nie wymknął się spod jego kontroli, a realizacją tej odpowiedzialności jest zarządzanie prędkością. Regulując prędkość, należy zdawać sobie sprawę, że pod naszą prawą nogą znajduje się urządzenie, którym przez niewłaściwe korzystanie można – jak bronią – kogoś zabić lub zranić. Samych siebie zresztą także...

➤ Przepisy ogólne w art. 19 ustawy Prawo o ruchu drogowym regulują kwestię prędkości w sposób następujący: „Kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu” (przepis ten nazywany jest **definicją prędkości bezpiecznej**). Przepisy tej ustawy mówią również, że „kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością nieutrudniającą jazdy innym kierującym”. Wynika z tego, że w razie poprawy warunków, w jakich jedziemy, można i należy prędkość zwiększyć (oczywiście do granicy stuprocentowego panowania nad pojazdem z uwzględnieniem ostrożności, czyli nieco defensywnego podejścia do problemu), aby nie utrudniać jazdy innym i nie prowokować ich do wykonywania trudnego manewru wyprzedzania, a przy pogorszeniu się warunków jazdy – niezwłocznie prędkość odpowiednio zmniejszyć.



fot. whitelook, Craig, GKor, mikolajni, fotolia.com, stock

► Są trzy główne warunki decydujące o rozwijanej prędkości: **stan nawierzchni jezdni** (równa, przyczepna – szorstki asfalt, sucha albo nierówna, mniej przyczepna, np. gładki asfalt, kostka, mokra, zaśnieżona, oblodzona itp.), **widoczność drogi** (dzień, zmierzch, noc, jazda pod słońce, opady, mgła, zakurzenie, zadymienie albo normalna przejrzystość powietrza) i **natężenie ruchu** (zarówno pojazdów, jak i pieszych). Do tego o rozwijanej prędkości decydują także trzy warunki komplementarne: **rzeźba terenu** (górzysty, kręty albo płaski), **stan i ładunek w pojeździe** (inaczej hamuje nowy, nowoczesny pojazd nieobciążony, a inaczej używany, o starszej dacie produkcji, w którym całkowicie wykorzystano powierzchnię osobową i ładunkową) i **stan psychofizyczny kierującego** (potocznie mówiąc, mamy czasem lepszy, a czasem gorszy dzień albo lepsze bądź gorsze wydolnościowo godziny danego dnia). Od tych wszystkich czynników musi zależeć prędkość pojazdu, którym kierujemy. Prędkość ta musi być na bieżąco korygowana.

► Oprócz wyżej opisanych przepisów ogólnych art. 20 ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz znaki B-33 i B-43 ustalają limity prędkości na poszczególnych rodzajach dróg dla danych rodzajów pojazdów. Najlepiej, najbardziej syntetycznie i obrazowo przekazuje je znak, który znajdziemy przy każdym przejściu granicznym pomiędzy państwami europejskimi – w Polsce jest to znak D-39.

Prędkość 60 km/h w obszarze zabudowanym dotyczy godzin 23.00–5.00, a autobus spełniający specjalne warunki techniczne może na drogach ekspresowych i autostradach jechać z prędkością do 100 km/h.

Na podniesienie prędkości w obszarze zabudowanym do 60, 70 albo 80 km/h zezwala znak B-33, ale dotyczy to jedynie samochodów osobowych, motocykli i samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t (z wy-

jątkiem pojazdów przewożących towary niebezpieczne, osoby poza kabiną kierowcy oraz z wyjątkiem motocykli przewożących dzieci w wieku do lat siedmiu). Prędkość maksymalna w strefie zamieszkania wynosi 20 km/h.

► **Od prędkości, z jaką się poruszamy, zależy wielkość odstępu**, jaki musimy utrzymywać od poprzedzającego nas pojazdu. Przepis art. 19 ustawy Prawo o ruchu drogowym jest bardzo lapidarny i brzmi: „Kierujący pojazdem jest obowiązany utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu”. Instruktorzy w szkołach doskonalenia techniki jazdy (jak np. w Szkole Jazdy Subaru) definiują często odstęp bezpieczny zasadą 2 sekund. Zbliżając się do jakiegoś punktu odniesienia (może to być np. podpora wiaduktu czy słupek drogowy), sprawdzmy, jadąc za innym pojazdem na nawierzchni suchej, czy czas pomiędzy znalezieniem się w tym punkcie pojazdu poprzedzającego, a następnie nas wynosi 2 sekundy. Przy czym przy każdym dodatkowym pogorszeniu warunków opisanych wcześniej (widoczność, zmęczenie, warunki atmosferyczne) powinniśmy każdorazowo doliczyć kolejne 2 sekundy.

► Bardziej precyzyjnie określony jest w wymienionej ustawie obowiązkowy odstęp w tunelach o długości przekraczającej 500 m znajdujących się poza obszarem zabudowanym. Kierujący pojazdem jest obowiązany utrzymywać w nich odstęp od poprzedzającego pojazdu nie mniejszy niż 50 m (jeżeli kieruje pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t lub autobusem) albo 80 m (jeżeli kieruje większym samochodem ciężarowym bądź zespołem pojazdów). Znaki ustawione przed wjazdem do tunelu mogą tę obowiązkową odległość zwiększyć lub zmniejszyć – oczywiście będzie to związane z limitem prędkości obowiązującej w danym tunelu.

► Należy zdawać sobie sprawę z tego, że rozpędzając pojazd do określonych prędkości, musimy zachować odstęp od poprzedzającego pojazdu rosnący – w stosunku do prędkości i stanu nawierzchni jezdni – w postępie geometrycznym. Problem nabiera więc szczególnego znaczenia przy większych prędkościach na drogach szybkiego ruchu (niekoniecznie autostradach).

PL	<3,5t	>3,5t
	50 60	50 60
	90	70
	100	80
	120	100
	140	100



Kierujący pojazdem jest obowiązany hamować w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia.

fol. Subaru Import Polska Sp. z o.o.

Pamiętajmy o wspomnianej wcześniej zasadzie 2 sekund. Jeśli znaleźliśmy się w obranym punkcie odniesienia szybciej, to natychmiast musimy zwiększyć odstęp.

► Pomocne dla ustalenia właściwych proporcji może być zobrazowanie właściwego odstępu w odniesieniu do wybranych prędkości (dotyczy nawierzchni suchej):

- » 50 km/h: poprawny odstęp ≥ 25 m (długość najpopularniejszego modelu Subaru, czyli Foreстера, wynosi ok. 4,6 m),
- » 90 km/h: poprawny odstęp ≥ 50 m,
- » 120 km/h: poprawny odstęp ≥ 70 m,
- » 140 km/h: poprawny odstęp ≥ 85 m.

Szczerze pragnąłbym, abyśmy wszyscy wzięli sobie do serca podane wartości. Bolączką ostatnich lat jest znaczący wzrost wypadków na autostradach i drogach ekspresowych spowodowany przede wszystkim brakiem właściwego odstępu. Niestety dzieje się też ciągle tak, że kierowca zachowujący właściwy odstęp od pojazdu poprzedzającego jest wyprzedzany przez inny, wjeżdżający w utrzymywaną lukę. Takich praktyk należy koniecznie zaprzestać!

► Osobnym tematem jest odstęp, jaki powinniśmy zachować, zatrzymując się za poprzedzającym pojazdem w związku z warunkami ruchu. Przepisy regulują tylko wielkość odstępu za poprzedzającym pojazdem w tunelach, nakazując, aby był on nie mniejszy niż 5 m (notabene jest to chyba najbardziej nieznanym lub lekceważonym przepis w naszym kraju). Jeśli nie znajdujemy się w tunelu, nie ma powodu zachowywać dużego odstępu – wręcz przeciwnie – starajmy się dojechać bezpośrednio do poprzedzającego nas pojazdu. W przeciwnym razie niepotrzebnie wydłużamy „korki” i zmniejszamy przepustowość drogi, czyli bezpośrednio liczbę pojazdów, które mogą jednocześnie znaleźć się na określonej powierzchni jezdni.

► W podsumowaniu problematyki przyspieszania i hamowania przypomnę: nie jest sztuką kłaść nogę na pedale przyspieszenia, **sztuką jest zawsze płynnie i bezpiecznie zatrzymać pojazd wtedy i tam, gdzie będzie to pożądane** oraz przyjemne dla ewentualnych pasażerów.

► Pamiętać zawsze należy, że długość drogi zatrzymania pojazdu składa się z drogi przebytej przez pojazd w czasie re-

akcji kierującego (od momentu powzięcia decyzji do momentu naciśnięcia na pedał hamulca), z drogi przebytej podczas reakcji układu hamulcowego (tzw. bezwładność układu hamulcowego) i (dopiero) z właściwej drogi hamowania, zależnej od skuteczności hamulców, jakości opon, a nawet jakości amortyzatorów oraz oczywiście stanu nawierzchni jezdni.

► Hamowanie zawsze poprzedźmy obserwacją sytuacji w lusterkach wstecznych.

► Zakończę cytatem z przepisów ustawy: „Kierujący pojazdem jest obowiązany hamować w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia”. Inaczej mówiąc, **zabronione jest hamowanie gwałtowne**, chyba że robimy to w celu uniknięcia zdarzenia drogowego, ale wtedy postępujemy tak w następstwie czyjegoś błędu. Nie ma obecnie na rynku samochodów nowych nieposiadających obowiązkowego układu ABS (przeciwdziałającego blokowaniu kół podczas hamowania). W przypadku konieczności nagłego (awaryjnego) hamowania nie wolno nam go przerwać, czyli zdjąć nogi z pedału hamulca. Możemy też jednocześnie zmieniać tor jazdy (hamowanie pulsacyjne jest nie tylko niepotrzebne, ale wręcz szkodliwe w przypadku systemu ABS).

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



fol. nbi media



NOWOCZESNA INŻYNIERIA BEZPIECZEŃSTWA



bezpieczne.subaru.pl

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

SUBARU
ZALECA
PRODUKTY



warta.



[XV.SUBARU.PL](https://xv.subaru.pl)



SUBARU

Confidence in Motion