

agresja
andragogika
asertywność
bezpieczeństwo
na drodze



ISSN 1507-7853
Grudzień 2016

Prawo Jazdy

Biuletyn Informacyjny Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym

Dodatek Specjalny

eco-driving
edukacja komunikacyjna
e-learning
instruktorzy
instruktorzy
wykładowca
kampania społeczna
kandydat na kierowcę
kierowca zawodowy
kodeks drogowy
kontrola drogową
kultura jazdy
kurs na prawo jazdy
logistyka
metodyka nauczania
młodzi kierowcy
nadzór nad szkoleniem
nauka jazdy
ograniczone zaufanie
ośrodek doskonalenia
techniki jazdy
ośrodki szkolenia kierowców
pierwsza pomoc
plac manewrowy
policja
pierwsza pomoc przedmedyczna
praktyczna nauka jazdy
prawo jazdy
przepisy ruchu drogowego
przewoźnicy drogowi
psychologia transportu
punkty karne
reedukacja kierowców
ruch drogowy
sprawy wypadków
drogowych
standardyzacja
starostwo
stres
sytuacje drogowe
szczególna ostrożność s
technika kierowania pojazdem
testy na prawo jazdy
transport drogowy
ustawy
wychowanie komunikacyjne
wypadki drogowe
wyposażenie pojazdu
zagrożenia w ruchu drogowym
zakłócenie porządku na drodze
zasada ograniczonego za-
ufania
zielony listek
znaki drogowe
zielony listek
znaki drogowe
zielony listek
znaki drogowe

SYGNALIZOWANIE

Dwa wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach – z 3 listopada 2016 r. o sygnaturze II SA/GI 888/16

i z dnia 14 listopada 2016 r. o sygnaturze II SA/GI 709/16

– wywołały ożywioną dyskusję o zasięgu ogólnopolskim. Problem, jaki jest jej przedmiotem, to pytanie: czy przed wjazdem na rondo, zamierzając wykonać skręt w lewo, kierujący ma obowiązek włączenia lewego kierunkowskazu?

W ferworze „walki”, której efekty widać w mediach i na forach internetowych, uczestnicy debat czasem zapominają o treści wyroków i o tym, czego one tak naprawdę dotyczą. Atakują ekspertów, ustawodawcę, autorów podręczników itp. Niektórzy wykorzystują to jako okazję do zdyskredytowania konkurencji przekonując, że ten czy inny specjalista błędnie interpretuje przepisy. Czy rzeczywiście jest o co kruszyć kopie?

We współpracy z Tygodnikiem „Prawo Drogowe@News” oraz Portalem L-instruktor, poprosiliśmy ekspertów i zainteresowanych o wypowiedzi oraz komentarze na ten temat. Jak zazwyczaj bywa okazuje się, że sprawa jest jednocześnie i trudna, i prosta, a problem tkwi nie tyle w samych wyrokach, ile w jakości naszego prawa oraz w tym, czy w ogóle wszystkie drogowe sytuacje da się skodyfikować, opisać i zadekretować w ustawie. A zasadniczą kwestią jest fakt, że zbyt często zapominamy, jaki jest cel i czemu służy prawo drogowe. Przypomnijmy – chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego i logikę. Spróbujmy zatem docenić wysiłki tych interpretatorów i komentatorów prawa, którzy przez lata, czasem wbrew chwilowym modom i trendom, swoje opinie podporządkowywali tym właśnie celom. Taką osobą był niewątpliwie Autor kultowego podręcznika kierowcy kat. B, Henryk Próchniewicz. Z publikacji opracowanych na jego podstawie wciąż korzystają kandydaci na kierowców. I oby nie dali się przekonać oponentom, którzy wolą uczyć ustawowych zapisów, zamiast wyjaśniać i tłumaczyć zasady „pokojowego” współzycia na drodze.

Od wielu lat istnieje kilka „szkół”. Liczy się logika



Marek Górny
szkoleniowiec,
autor publikacji
z zakresu ruchu
drogowego

Trwającą właśnie, gwałtowną falą medialnej dyskusji o sygnalizowaniu na rondzie poczułem się wywołany do wypowiedzi pomimo, że na ten temat dyskutujemy od wielu lat. Wiemy, że nie ma przepisów regulujących to zagadnienie w sposób precyzyjny, jak by chcieli niektórzy. Problem w tym, że doświadczony egzaminator, mając taki dylemat, powinien odstąpić w takich sytuacjach od wydawania jednoznacznie negatywnej oceny.

Egzaminowałem kandydatów na kierowców przez 12 lat. Nigdy sygnalizowanie na rondzie nie było dla mnie podstawą do wydania oceny negatywnej. Zwracałem czasem uwagę na uchybienia i oczekiwałem uzasadnienia ze strony osoby zdającej. Jeżeli było ono logiczne, nie udowadniałem na siłę swojej racji. Gdy zabrakło logiki - starałem się przedstawić swój pogląd na ten temat.

Od wielu lat jest kilka „szkół” podejścia do tego tematu, odbyło się wiele konferencji i spotkań. Z ust uznanych fachowców słyszałem czasem takie teorie, że włosy na głowie stawały. Dlatego przyjąłem zasadę, która kiedyś została wyrażona w zeszytach „Paragrafu na Drodze” (wyd. krakowskiego Instytutu Ekspertyz Sądowych) przez Wojciecha Kotowskiego, że jeżeli coś nie jest skodyfikowane, a nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, nie należy tego zwalczać. Rozdrabnianie włosa na czworo i walka do krwi, aby wyszło na moje, nie prowadzi do żadnego rozwiązania. Choćby zapadło jeszcze wiele wyroków, to w Polsce nie obowiązuje prawo precedensu. Można się na nie powoływać, ale i tak Sąd ma swobodę oceny dowodów. W dyskusji koledzy wykazali się fantastyczną wiedzą, przed którą mogę jedynie pochylić czoła, lecz na każdy argument są kontrargumenty zależne od przekonania o swojej racji. I cokolwiek w tym zakresie zechce zrobić ustawodawca, to nie usatysfakcjonuje wszystkich.

*Jeżeli było ono logiczne,
nie udowadniałem
na siłę swojej
racji. Gdy zabrakło
logiki - starałem się
przedstawić swój
pogląd ten temat.*

Zachowajmy trochę zdrowego rozsądku, szkolmy i egzaminujmy ludzi umiających zachować się w ruchu drogowym w sposób poprawny i logiczny. Na konferencji CIECA Georg Barth w 2004 roku powiedział: „*Jedź tak, abyś sobie i innym nie uczynił krzywdy*”. To jest kwintesencja bezpieczeństwa ruchu drogowego i cel naszego działania.

Sztuczny problem



Zbigniew Drexler
ekspert z zakresu
prawa drogowego

Moją ocenę sytuacji ograniczę w zasadzie do załącznika do wyroku z dn. 13 listopada 2016 r. (sygn. II SA/GI 888/16). Analizując kwestię wjeżdżania na rondo (stosując popularnie używany termin) i poruszania się po nim, należy mieć świadomość różnorodności tego typu skrzyżowań. Oprócz rond, na które wjeżdża się skręcając w prawo, następnie objeżdża się jego fragment skręcając w lewo i opuszczając je – skręcając w prawo, istnieją ronda na arteriach o wielu pasach ruchu, na których kierujący jadący na wprost praktycznie nie kręci kierownicą. W rzucie geometrycznym pasy ruchu przebiegają niemal po linii stycznej do wyspy centralnej. Jeżeli lansujemy jakąkolwiek „zasadę” postępowania (jak na przykład skarżący się egzaminator) przy zbliżaniu się do ronda i przejeżdżaniu przez nie, należy zastanowić się, czy może ona mieć zastosowanie na wszystkich rodzajach tego typu skrzyżowań.

Drugą istotną kwestią jest ustalenie, co oznacza pojęcie „zmiana kierunku ruchu” i którą zmianę należy sygnalizować. Jakkolwiek nie jest to w przepisach explicite określone, to jednak miliony kierujących przez „zmianę kierunku ruchu” rozumieją przede wszystkim skrócenie w inną drogę, przeważnie na skrzyżowaniu, lub jej opuszczenie. A zatem nie sygnalizuje się zmiany kierunku ruchu wynikającej z przebiegu drogi (np. zakrętu) lub jej cech geometrycznych, zmuszających kierującego do jazdy zgodnie z tymi cechami. Tak jest też przy wjeżdżaniu na rondo zbudowane i oznakowane w sposób uniemożliwiający jazdę w lewo z wylotu danej drogi na jezdnię ronda. Zmianę kierunku ruchu sygnalizuje się w zasadzie wówczas, gdy jest możliwość wyboru kierunku jazdy. W miejscu wjazdu takiego wyboru nie ma.

Dopiero na skrzyżowaniu kierujący realizuje swój zamiar jazdy na wprost lub skrócenia; taki zamiar skrócenia, na podstawie art. 22 ust. 5 ustawy (p.r.d.) kierujący ma obowiązek sygnalizowania i to przed skrzyżowaniem. Na kierującym, który zbliża się do skrzyżowania o ruchu okrężnym, ciąży te same obowiązki co do zajmowania pasów ruchu i sygnalizowania zamiaru skrócenia, jak na zwykłym skrzyżowaniu. Informacja o zamiarze skrócenia na skrzyżowaniu ułatwia, zwłaszcza kierującym jadącym na wprost, zajęcie odpowiedniego pasa ruchu, za pojazdem skręcającym, w celu sprawnego opuszczenia ronda.

Należy tu dodać, że zgodnie z obowiązkiem „wyraźnego” sygnalizowania zamiaru zmiany kierunku

Drugą istotną kwestią jest ustalenie, co oznacza pojęcie „zmiana kierunku ruchu” i którą zmianę należy sygnalizować.

ruchu, sygnalizowanie przed skrzyżowaniem zamiaru skręcenia w lewo na rondzie o bardzo dużej wyspie centralnej nie ma znaczenia i w praktyce nie jest stosowane, co należy uznać za zgodne ze zdrowym rozsądkiem i nienaruszające obowiązujących przepisów.

Rondo jest skrzyżowaniem, jednak nie jest to „zwykłe” skrzyżowanie, jak określił nawet Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gliwicach. Jakkolwiek w tzw. kodeksie drogowym nie ma definicji ronda, to w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych § 36 ust. 1 stanowi, że „Znak C-12 „ruch okrężny” oznacza, że na skrzyżowaniu ruch odbywa się dookoła wyspy lub placu w kierunku wskazanym znakiem”. Jest to więc specyficzne skrzyżowanie, na którym ruch z wlotów pojawia się tylko z prawej strony, co zasadniczo zmienia zasady pierwszeństwa obowiązujące na „zwykłym” skrzyżowaniu.

Wjazd na rondo, zależnie od rozmiarów jego wyspy centralnej, może wiązać się ze skręceniem w prawo lub nawet jazdą na wprost, ewentualnie z nieznacznym tylko odchyleniem, co obserwujemy na rondach o wielu pasach ruchu. Żadne przepisy nie wymagają sygnalizowania zbliżania się do takiego miejsca.

Łatwo sobie wyobrazić, co by się działo, gdyby „zasadę” lansowaną przez egzaminatora, tj. włączania lewego kierunkowskazu przed wjazdem na rondo, praktykować na wszystkich pasach prowadzących do jezdni tegoż ronda. Na przykład kierujący na pasie środkowym lub skrajnym prawym musiałby włączyć lewy kierunkowskaz, choćby zamierzał jechać odpowiednio na wprost lub w prawo!

W tym miejscu można przytoczyć nieścisłą formułę zaprezentowaną przez już wspomniany Sąd w Gliwicach: Zatem przy wjeździe na takie skrzyżowanie kierujący zachowuje swój dotychczasowy kierunek ruchu. Zmiana kierunku ruchu następuje dopiero przy opuszczaniu skrzyżowania o ruchu okrężnym.

Otóż na rondach o wielu pasach ruchu to drugie zdanie nie jest prawdziwe, gdyż na takich rozległych rondach kierujący zmienia kierunek w lewo już na samym skrzyżowaniu, zajmując najpierw pozycję w ciągu jezdni poprzecznej, na którą wjeżdża, dalej zaś, opuszczając skrzyżowanie, kontynuuje już jazdę na wprost, ustępując pierwszeństwa jadącemu jezdnią, którą musi przeciąć. Wówczas powinien mieć już wyłączony kierunkowskaz, gdyż manewr skręcenia został zakończony.

Na zakończenie należałoby odnieść się do sformułowania o „kontrowersjach” wokół omawianego tu tematu: „*co WORD, to obyczaj, bo faktycznie w różnych miejscach kraju różnie się do tej kwestii podchodzi*”. Zasada sygnalizowania wjazdu na rondo lewym kierunkowskazem nie wynika wprost z żadnego przepisu.

W Prawie o ruchu drogowym znajdują się tzw. określenia oceniające, np. „zawczasu” lub „wyraźnie” i one mogą być przedmiotem dyskusji w określonych sytuacjach.

Nie demonizujemy



Tomasz Matuszewski
*Rzecznik Instruktorów
i Wykładowców
Nauki Jazdy, Starosta
Gostyniński*

Zacznijmy od pytań:

- Czy umiejętność sygnalizacji zamiaru wjazdu na skrzyżowanie o ruchu okrężnym jest problemem realnym czy urojonym?
- Czy dane statystyczne potwierdzają lub zaprzeczają tezie, że sygnalizacja ta ma wpływ na bezpieczeństwo, czyli: czy niewłączenie lub włączenie kierunkowskazu zwiększa lub zmniejsza zagrożenie wypadkiem bądź kolizją?

Wyroki, o których mówimy, nie dotyczą zachowania kierowców, tylko ocen egzaminatorów. W uzasadnieniach mamy wprowadzić do czynienia z próbą skomentowania pewnych zjawisk, niemniej nie wolno zapominać, że jest to robione w konkretnej sytuacji i dotyczy oceny egzaminatora. Próba stwierdzenia: zawsze włączamy lewy kierunkowskaz lub: nie wolno go włączać nigdy, jest nadużyciem i żaden z tych wyroków nie może i nie powinien być tak interpretowany. W przypadku rond, w części dotyczącej sygnalizowania zamiaru, w ogóle nie powinniśmy silić się na próbę generalizacji. Szczególnie w aspekcie lewego kierunkowskazu.

O ile w przypadku prawego kierunkowskazu o wiele łatwiej można by temat poddać systematyzacji, o tyle lewy jest mniej istotny z punktu widzenia bezpieczeństwa i stanowi szerokie pole do dyskusji. Gdyby wszystkie ronda miały tylko cztery wloty, sprawa byłaby prosta. Ale piąty, szósty, n-ty wlot będzie ją utrudniał, podobnie jak układ geometryczny tych wlotów – symetryczny, niesymetryczny, jedna ósma, trzy czwarte...

Przypomnę, że omawiane wyroki dotyczą wyłącznie ocen egzaminatorskich, a nie np. źle nałożonego mandatu czy sporu z firmą ubezpieczeniową, która nie chce wypłacić odszkodowania. To wąska dziedzina: ocena oceny dokonanej przez egzaminatorów. Nie tylko na polskich rondach nie widzę problemów związanych z lewym kierunkowskazem. Nie kruszymy więc niepotrzebnie kopii. Jeśli zaś chodzi o wyroki, to wydaje mi się, że one bardziej dotyczą oceny zadania egzaminacyjnego, tego, co nim jest, a co nie jest. Czy rzeczywiście zadanie egzaminacyjne, które w skrócie można by zdefiniować jako „przejazd przez skrzyżowanie” – wystarcza? Może należy rozbić je na kilka oddzielnych.

Proponuję rozstrzygnięcie, czy rzeczywiście mamy do czynienia z problemem realnym, czy jedynie środowiskowym i administracyjnym, na linii egzaminatorzy – szkoleniowcy, egzaminatorzy – organ nadzoru, organ nadzoru – samorządowe kolegium odwoławcze. Przypomnę, oba wyroki są wydane przez sąd administracyjny. To tylko – z całym szacunkiem dla administracji – sprawa administracyjna.

Warto po raz kolejny powiedzieć, że kierunkowskaz nie służy wypełnianiu prawa, ale jest dla tych, którzy są za nami, przed nami i obok nas. Chodzi o to, żeby odczytali oni nasz zamiar i w miarę możliwości jednoznacznie domyślili się, jaki manewr chcemy wykonać. Wszyscy powinni zachowywać się w sposób określony przepisami. To jedna z podstawowych zasad ruchu drogowego. Państwowe egzaminy i dość jasno opisany system szkolenia są po to, żeby wszyscy zachowywali się *correct*. Jeśli się tak nie zachowują, nie przekazują nam żadnej informacji, albo przekazują ją w sposób zły, nielednoznaczny lub wręcz dezinformują, doprowadzają do kolizji lub wypadku. Wtedy mamy do czynienia z błędem, także podczas egzaminu. Jeżeli nic takiego się nie dzieje, to nie rzucałbym na szalę problemu, jakim jest sygnalizacja lewym kierunkowskazem podczas wjazdu na rondo jako tematu poważnego.

Nie demonizujemy. Liczba skarg w odniesieniu do liczby egzaminów nie przekracza kilku procent. A liczba skarg zasadnych czasem nie przekracza promila. Nie budujemy z jednostkowych przypadków niepotrzebnych problemów.

Nie powinno być tej dyskusji



Wojciech Pasieczny

wiceprezes Fundacji
*Zapobieganie Wypadkom
Drogowym, biegły sądowy,
ekspert w zakresie przepisów
ruchu drogowego, były policjant
stołecznej „drogówki”; prowadzi
warsztaty i szkolenia na temat
bezpieczeństwa w ruchu
drogowym.*

Przepis mówi, że włączamy kierunkowskaz, żeby zasignalizować zmianę kierunku jazdy lub pasa ruchu. Twierdzę, że jazda w lewo na rondzie jest zmianą kierunku. Myślę o typowym rondzie. Tak mówią przepisy, ale pamiętajmy, że jest jeszcze coś takiego, jak technika jazdy. Uważam, że właściwa technika jazdy polega na tym, że informujemy innych uczestników ruchu o swoich zamiarach. Sądzę, że włączenie lewego kierunkowskazu przed wjazdem na rondo uczytelnia zamiary kierującego. Te zamiary stają się wtedy jasne i zrozumiałe dla pozostałych kierujących. Dlatego, moim zdaniem, nie jest błędem w takiej sytuacji włączenie lewego kierunkowskazu. Prawy zaś włączamy zawsze, by zasignalizować, a przy tym poinformować innych o zamiarze zjechania z ronda.

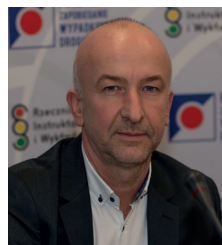
Jeśli weźmiemy pod uwagę duże rondo, które tak naprawdę są placami, to tam jazda na wprost nie wymaga stosowania prawego kierunkowskazu podczas zjeżdżania. *De facto* jedziemy tam na wprost.

Przed wjazdem na rondo, chcąc pojechać w lewo, włączamy lewy kierunkowskaz. Chcąc jechać na wprost, nie włączamy żadnego, tylko prawy przed zjazdem. Chcąc pojechać w prawo, włączamy tylko prawy kierunkowskaz. Można to na typowym rondzie uznać za dobrą, uniwersalną regułę. W myśl przyjaznej, przejrzystej techniki jazdy.

Wyrok WSA w Gliwicach zapadł w konkretnej sprawie. Nie wiemy, jak wyglądało tamto rondo, nie znamy okoliczności. Nie znamy szczegółów tej sprawy. Ponadto, w Polsce prawo nie opiera się na precedensach. To, że w Gliwicach zapadł taki wyrok nie znaczy, że w identycznej czy podobnej sprawie, gdzie indziej w kraju, zapadnie taki sam.

Jako były egzaminator nie oblałbym osoby egzaminowanej za coś takiego. Dlaczego? Dlatego, że przepis jest niejasny. Różni fachowcy różnie go interpretują. Mało tego, sytuacja może się zmienić w zależności od budowy ronda. Dałbym szansę temu młodemu, podwójnie zestresowanemu człowiekowi. On ma tylko jedną sekundę na podjęcie decyzji, a poza tym, być może, nauczył się inaczej, bo tak instruktor z nim pracował? Obaj nie są winni, to przepisy są tak skonstruowane, że dają pole do dyskusji, której w ogóle nie powinno być.

Jak jeździć i egzaminować po „rondzie”, skoro prawo jest nieprecyzyjne?



Grzegorz Matuszewski
egzaminator
w WORD Włocławek

Odnosząc się do dyskusji dotyczącej przejazdu przez skrzyżowanie, gdzie ruch odbywa się wokół wyspy, spowodowanej decyzją unieważnienia egzaminu państwowego na prawo jazdy, myślę, że do problemu trzeba podejść nie tylko prawnie, lecz bardziej praktycznie. Na pytanie: jak mam przejechać przez takie skrzyżowanie?, odpowiadam: bezpiecznie, jak egzaminować?, odpowiadam: bezpiecznie i rozsądnie.

Rozwijając zagadnienie przejazdu przez „rondo” (choć to nazwa niewynikająca wprost z definicji skrzyżowania), przeanalizowałbym stopień ryzyka, które towarzyszy praktycznie każdej nowej sytuacji na drodze i podjąłbym działania gwarantujące bezpieczeństwo. Jego gwarantem będzie zachowanie zasad właściwej obserwacji, przestrzegania pierwszeństwa, pozycji początkowej przed wjazdem na skrzyżowanie, sygnalizowania manewru oraz jego opuszczenia. O ile zasady przestrzegania pierwszeństwa na takich skrzyżowaniach są prawnie precyzyjnie określone i nie budzą większych wątpliwości (C-12 + A-7), to pozycja przed wjazdem oraz sposób sygnalizowania manewrów dla niektórych kierowców są wątpliwe.

Wjazd na każde skrzyżowanie łączy się z zamiarem wykonania konkretnego manewru. Zatem na „rondzie” można jechać na wprost (chociaż realnie trzeba kręcić kierownicą), skręcić w lewo lub w prawo, bądź zawrócić. Oprócz jazdy na wprost, każdy z wymienionych manewrów związany jest ze zmianą kierunku jazdy, a czasem łączy się także ze zmianą pasa ruchu. Żeby

to w pełni zrozumieć, należy rozłożyć na czynniki pierwsze definicje: drogi, jezdni, pasa ruchu, skrzyżowania i wytłumaczyć, co jest zmianą kierunku jazdy (formalną i realną). W związku z tym w tych sytuacjach mamy obowiązek prawny stosować przepisy wynikające z art. 22 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Łatwo jest wtedy, gdy pasy ruchu są wyznaczone i dodatkowo wskazane są kierunki jazdy z danego pasa ruchu. Często jednak tak nie jest.

Rozpatrywane skrzyżowanie różni się budową od tradycyjnego i próba interpretowania w inny sposób zasad poruszania się po takim skrzyżowaniu jest własną opinią określonych środowisk. Są, co prawda, wyjątki różnicujące „rondo”, ale jest ich bardzo mało, np. wyprzedzanie nie jest zabronione, a w sytuacji ronda o ruchu kierowanym, skręcający pojazd szynowy, mający zielony sygnał, ma pierwszeństwo przed pojazdem jadącym z przeciwka na wprost.

Wiemy też dobrze, że w ruchu drogowym nie wszystko da się rozstrzygnąć prawnie. Kłopot stanowi chociażby kolejność przejazdu na typowym czterowłotowym skrzyżowaniu „równorzędnym”, na którym w tym samym czasie pojawią się cztery pojazdy (po jednym na każdym z wlotów). W związku z tym w sytuacjach problematycznych powinnyśmy stosować niepisane zasady wynikające z własnego doświadczenia, składające się na defensywny (proaktywny) styl jazdy, którego źródłem postępowania jest taktyka i technika jazdy oraz prawo.

Tak samo należy postępować na „rondzie”. Prawo nie zwalnia nas z sygnalizowania manewru zmiany kierunku jazdy (pozycja początkowa – przed wjazdem), ale budowa dzisiejszych skrzyżowań tego typu, ich bardzo duża powierzchnia, a także liczba zjazdów ze skrzyżowania, pozwala na zaniechanie sygnalizowania (zarówno przed wjazdem, jak i zjazdem), gdyż może to dezorientować innych uczestników ruchu.

Mamy w naszym kraju do czynienia z paradoksem: różne środowiska odpowiedzialne za BRD mają różne zdanie na ten temat, prowadząc między sobą dyskusje, które od dłuższego czasu nic nowego nie wnoszą. Przy okazji jakiegoś wydarzenia temat wraca i jest sptyłcany wyłącznie do analizy prawnej. Kończy się to tym samym, że inaczej na takich skrzyżowaniach jeździmy w centralnej, a inaczej w południowej części kraju. Ma to bardzo zły wydźwięk społeczny, gdyż takie samo zachowanie osób zdających egzamin w różnych miastach może zostać inaczej ocenione, a każdy z egzaminatorów będzie miał wewnętrzne przekonanie, że postąpił właściwie.

Egzaminy na prawo jazdy można unieważnić, szczególnie wtedy, gdy prawo jest nieprecyzyjne. Sąd (cytat z uzasadnienia wyroku) nie kwestionuje interpretacji norm prawnych zawartych w różnych publikacjach, stwierdza jedynie, że nie może być ona podstawą oceny prawidłowości zadania wykonywanego przez osobę egzaminowaną. To oznacza jedno: prawo należy dostosować do realnych sytuacji na drodze.

Może w końcu przyszedł czas, by kwestia zasad poruszania się po „rondach” nie dzieliła, lecz przeobraziła się w merytoryczną dyskusję, która stanie się podstawą do wypracowania zmian w przepisach Ustawy prawo o ruchu drogowym. Jest to, moim zdaniem, niezbędne. Może warto przedłożyć prawo w innych krajach UE i spróbować je ujednolicić.

W kółko ten sam problem - tysiące ekspertów, dziesiątki rozwiązań



Mariusz Ształ
kierownik
Wydziału Szkoleń
i Bezpieczeństwa
Ruchu Drogowego
WORD w Warszawie,
egzaminator

W Polsce historia „rond” sięga 1959 roku, kiedy to pojawił się pierwszy raz znak drogowy dotyczący ruchu okrężnego, odpowiednik dzisiejszego znaku C-12. Współcześnie skrzyżowania te mają zminimalizować liczbę miejsc przecinania się kierunków ruchu, tzw. punktów kolizyjnych, zmusić kierujących do poruszania się z niewielką prędkością oraz doprowadzić do płynnego ruchu optymalnej liczby pojazdów w jednym czasie, co ma zapewnić dużą przepustowość. Idea genialna w swojej prostocie i do tego bardzo skuteczna. W wyniku rozwoju cywilizacyjnego, a tym samym zwiększania liczby pojazdów na drogach okazało się, że pierwotny kształt współczesnych „rond” przestał być wydajny, dlatego inżynierowie zaczęli prześcigać się w coraz to nowszych technicznie rozwiązaniach – raz lepszych, innym razem lepszych mniej. Wspomniana ewaluacja doprowadziła do stanu, jaki mamy dziś, tj. do niezliczonej ilości rodzajów skrzyżowań oznaczonych w podobny lub wręcz w taki sam sposób – przy wykorzystaniu znaku C-12. Jedne przepisy i dziesiątki różnych rozwiązań – jak zatem poradzić sobie w tym gąszczu?

Obecnie główny problem podczas dyskusji na temat właściwego zachowania kierujących na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym jest taki, że może w niej uczestniczyć nawet dziesięciu specjalistów i każdy będzie mówił o innym rodzaju „ronda”. Jak zatem mają się dogadać? Co ma powiedzieć kierowca, który zbliża się do określonego obiektu inżynierskiego i tam jest nagle zaskoczony przez oryginalną myśl inżyniera, jakiej dotychczas na swojej drodze nie spotkał? W głowie kłębią się pytania: czy to jedno skrzyżowanie, czy kilka?, czy jadę na wprost, w lewo czy może „trzecie w prawo”?, „migać” czy „nie migać”?, który pas zająć? Te i inne pytania towarzyszą nam niemalże za każdym razem, gdy pojedziemy do obcego miasta.

Niestety, rozczarują Państwa. Nie ma złotego środka, po zastosowaniu którego rozwiązałibyśmy wszystkie przedstawione wątpliwości. Najpierw budowaliśmy „ronda” – najróżniejsze w swojej konstrukcji – a teraz „kombinujemy”, jak do tego dostosować prawo...

Wzorując się na naszych sąsiadach, należało zachować się tak, jak w Niemczech, gdzie najpierw ustalono, jak ma „rondo” wyglądać, jak należy się na nim zachować, jakie musi spełniać wymagania etc., a później zaczęto wg tego budować. Stąd ta jednorodność i możliwość zaproponowania prawa dedykowanego takim skrzyżowaniom.

Obecna dyskusja dotycząca sygnalizowania jest jedynie wierzchołkiem góry lodowej, bo ważniejsza od kierunkowskazu w tym przypadku będzie pozycja na drodze, właściwa obserwacja zachowania innych uczestników i umiejętności

przewidywania zdarzeń. Sam kierunkowskaz, bywa że bardzo istotny, ale generalnie służy jedynie albo aż do komunikowania się ze sobą. Każdy z nas, kierowców, używa kierunkowskazu nawet tam, gdzie przepisy o tym nie stanowią, gdyż ma poczucie pewnej odpowiedzialności oraz czuje potrzebę poinformowania innych o swoich zamiarach. Dlaczego zatem na „rondzie” miałyby być inaczej?

Może dobrze się stało, że takie wyroki Sądu się pojawiły, gdyż wszczęły dyskusję. Może należy odważyć się i dostosować prawo do potrzeb, a nie potrzeby do prawa?

Rondo – najbezpieczniejszy typ skrzyżowania



Krzysztof Wójcik

Koordinator

Zespołu Ekspertów

Grupy IMAGE

Egzaminator

i instruktor nauki jazdy

Ronda to, w przeciwieństwie do zwykłych skrzyżowań, miejsca, w których sporadycznie dochodzi do niebezpiecznych zdarzeń drogowych. Dzieje się tak między innymi ze względu na mniejszą liczbę ewentualnych punktów kolizyjnych i mniejszą prędkość, z jaką pojazdy na nie wjeżdżają. Co więcej, jeżeli już dochodzi tam do kolizji lub wypadków, nie są one tak dotkliwe w skutkach dla samych uczestników ruchu, jak na skrzyżowaniach innego typu. Można więc uznać, że ronda spełniają swoją rolę. Skąd zatem tyle emocji z nimi związanych?

Część ekspertów uznaje, że skrzyżowaniem o ruchu okrężnym jest wyłącznie powierzchnia, którą tworzy każdy wlot z jezdnią przebiegającą dookoła wyspy, traktując takie przecięcie jako jedno z osobnych skrzyżowań zlokalizowanych wokół wyspy. Inni uważają, że to cała przestrzeń wokół wyspy tworzy skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Bitwa ekspertów z użyciem argumentów prowadzących do pomniejszenia autorytetu adwersarza, a w konsekwencji - wzajemne obrzucanie się epitetami, nie przyczyniają się z pewnością do rozwiązania problemu, a tym samym poprawy bezpieczeństwa na drodze.

Sądzę, że na pytanie: z jakim zachowaniem kojarzy ci się rondo? – olbrzymia większość kierujących wskazałaby pierwszeństwo przejazdu podczas jazdy wokół wyspy względem tych, którzy na rondo wjeżdżają. Ta zasada się po prostu przyjęła i dążenie do zmiany zachowania i przyzwyczajień kierujących pojazdami (aby rondo traktować inaczej), mogłoby spowodować olbrzymie niebezpieczeństwo.

Kolejnym punktem problematycznym jest zajmowanie właściwej pozycji przed rondem oraz konieczność czy brak konieczności sygnalizowania zmiany kierunku jazdy. Część ekspertów uważa, że niezależnie od tego, w którą stronę kierujący zamierza jechać, to poruszając się po rondzie, nie zmienia kierunku jazdy. Tym samym uznają oni, że na rondzie można jedynie skręcać w prawo przez zjeżdżanie z ronda na jezdnię wylotową (np. czwartą z kolei). Za takim rozwiązaniem optować mogą także zwolennicy nawigacji samochodowej, w której polecenie opuszczenia ronda wydawane jest w po-

dobny sposób. Część ekspertów, próbując przekonać innych do powyższych racji uznaje, że jedynie prawy pas jest przeznaczony do właściwego poruszania się po rondzie (czyli tzw. jazdy po „obręczy”), natomiast pozostałe pasy na nim służą do wykonania manewru wyprzedzania czy ewentualnego omijania. Inni stoją na stanowisku, że przed wjazdem na rondo zająć trzeba odpowiedni pas ruchu, sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy, być „czytelny” dla innych kierujących, „zaznaczając” wyjazd z ronda.

Sygnalizowanie czy też jego zaniechanie na rondzie od zawsze także było kwestią sporną i dzieliło wszystkie środowiska. Jedni uznają, że kierunkowskaz wyjazdowy jest obowiązkowy, inni uważają zgoła odmiennie. Część zajmujących stanowisko twierdzi, że zmieniając kierunek jazdy na rondzie, trzeba rozpocząć sygnalizowanie przed rondem, inni uznają to za zbędne.

Zarówno pierwsze, jak i drugie stanowisko znajduje zwolenników wśród kierujących. Tak samo w przypadku jednej, jak i drugiej opcji występują „miękkie punkty”. Nie każdą bowiem sytuację w ruchu drogowym można scharakteryzować zero-jedynkowo i zastosować uniwersalne rozwiązanie.

W sytuacjach spornych należy przyjąć rozwiązanie, które bardziej przyczynia się do zagwarantowania bezpieczeństwa na drodze. Czytelność naszych zamiarów względem innych kierujących nie tylko przyczynia się do jego poprawy, ale pomaga również zapewnić płynność jazdy.

Przyszłościowe rozwiązania w zakresie rond będą się wiązały z coraz częstszym stosowaniem rozwiązań „turbinowych” czy „mimośrodowych”, zastępując zwykłe ronda wielopasowe. Wówczas dzisiejszy dylemat związany z zajmowaniem właściwego pasa ruchu przed rondem zostanie kompleksowo rozwiązany.

Święty Tomasz z Akwinu a poprawne sygnalizowanie manewrów na rondach



Maciej Wroński
ekspert z zakresu
prawa drogowego,
Prezes Związku
Pracodawców
„Transport i Logistyka
Polska”

Święty Tomasz z Akwinu w Summa Theologiae (część II - O aniołach, rozdział LII § 3) rozpatrywał dylemat: „Czy wielu aniołów może być równocześnie w tym samym miejscu?”. Dało to później podstawę do dyskusji na temat liczby diabłów na łebku od szpilki. Takimi i podobnymi zagadnieniami pasjonowali się współcześni Tomaszowi z Akwinu intelektualiści. Dzisiaj mamy już świadomość, że zarówno z punktu widzenia teologicznego, jak i praktycznego rozważania te nie miały zbyt dużej wartości. I podobnie jest

z trwającą od ponad dwudziestu lat dyskusją o poprawnym sposobie sygnalizowania zamiaru zmiany kierunku ruchu lub pasa ruchu na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym. Są one całkowicie jałowe, gdyż od ich wyniku (wypracowanego konsensusu) poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego z pewnością się nie zmieni.

Liczne postulaty, aby raz na zawsze uporządkować ten temat i dać jednoznaczne normy prawne przypominają, niestety, wiele innych dyskusji toczących się podczas każdorazowej nowelizacji zasad ruchu drogowego zawartych w ustawie Prawo o ruchu drogowym. I tak dla przykładu wskazać można dyskusję toczoną w 1996 r. podczas prac ówczesnej Sejmowej Komisji Infrastruktury, którą wywołał jeden z posłów domagając się uporządkowania przepisów dotyczących pojazdów zaprzęgowych, przez wprowadzenie definicji zwierzęcia wykorzystywanego w zaprzęgu. Uczestnicy obrad kłócili się, czy powinno być to zwierzę kopytne, nieparzystokopytne, czy też parzystokopytne. Wypracowane już prawie porozumienia zburzyła uwaga o zaprzęganych do sań psach, które kopyt nie mają. A później było jeszcze bardziej gorąco i ciekawie, gdyż ktoś wskazał na istniejące już wtedy w naszym kraju fermy strusi, które także mogą być potencjalnymi zwierzętami pociągowymi. Te strusie ostatecznie pogrzebały temat, sprowadzając dyskusję *ad absurdum*.

Inna pozbawiona sensu dyskusja medialna została wywołana w połowie lat 90. przez kilku policjantów skarżących się dziennikarzom, że przepisy nie zawierają jednoznacznej definicji zmierzchu, co pozwoliłoby precyzyjnie wyznaczyć moment, od którego mogą być nakładane sankcje za niewłaczenie świateł mijania. Przypomnijmy, iż astronomiczna definicja tego pojęcia mówi o położeniu środka tarczy słonecznej pomiędzy 12 a 18 stopniem kątowym poniżej linii horyzontu. I właśnie ten przykład świetnie oddaje obecną dyskusję na temat używania świateł kierunkowskazów na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym. Dzisiejsza dyskusja, podobnie jak tamta, nie została rozpoczęta ze względu na wypadki lub kolizje wynikające z niewłaściwego prawa lub złego jego stosowania. Tak, jak w tamtym przypadku, rozpoczęły ją osoby chcące mieć „zero-jedynkową instrukcję”, aby dokonać oceny zachowania kierującego pojazdem - tym razem chodzi o kandydata na kierowcę podczas egzaminu państwowego, przejeżdżającego przez tzw. rondo.

Trzeba przy tym wskazać, że ten temat wywołuje dzisiaj emocje, które skłaniają do zastanowienia się nad stabilnością psychiczną osób wypowiadających się w komentarzach pod wypowiedziami różnych ekspertów, a tym samym poddają w wątpliwość metodykę badań psychologicznych instruktorów i egzaminatorów lub sposób ich przeprowadzania wobec konkretnych osób. Przerażający jest bowiem poziom agresji i wręcz chamstwa, jakie prezentowane jest przez autorów niektórych komentarzy. I tu budzi się obawa, czy jest sens uczestnictwa w takiej dyskusji? Dla mnie chyba jednak nie. A osoby chcące poznać właściwy pogląd na kwestie używania kierunkowskazów odsyłam do dobrze napisanego tekstu Marka Górnego *Od wielu lat istnieje kilka „szkół”. Liczy się logika*.
