

ERGO
HESTIA®

#postępyRobię
Pasja i praktyka
na co dzień

NAJLEPSI POLSCY MOTOBLOGERZY TWORZĄ NIECODZIENNY PORADNIK CODZIENNEJ JAZDY

Pasjonaci motoryzacji. Fani szybkiej, ale bezpiecznej i kulturalnej jazdy. Każdy z nich jest inny, ale wszyscy mają jeden cel — przyczynić się do tego, aby polscy kierowcy robili postępy każdego dnia.

Niecodzienne patenty na codzienne sytuacje na drogach, przedstawiają autorzy najpopularniejszych polskich blogów motoryzacyjnych:

Tomasz Manda

Bloger motoryzacyjny z Bielska-Białej — pasjonat klasycznych sportowych samochodów, miłośnik krętych dróg i górskich krajobrazów. Tommy specjalizuje się w remontach i modyfikacjach, sporo uwagi poświęca również technice jazdy i pracy nad swoimi umiejętnościami.

www.prentki-blog.pl



Michał Jaraczewski

Swoj pierwszy blog założył w 2000 roku, a od 2009 roku prowadzi blog motoryzacyjny AutomotiveBlog.pl. Zawodowo od 2005 roku związany z branżą motoryzacyjną. Z racji wykonywanego zawodu sporo czasu spędza za kierownicą. Prócz fascynacji samochodami interesuje się gospodarczymi aspektami sektora motoryzacyjnego. Chciałby, aby jak najwięcej polskich kierowców było stać na zakup nowego auta i aby na drogach panowała większa kultura jazdy.

www.automotiveblog.pl



Albin Sieczkowski

Bloger, którego twórczość związana jest głównie z kulturą na drodze. Kulturalny kierowca to taki, który swoim zachowaniem pokazuje na drodze, że nie myśli tylko i wyłącznie o sobie. Główną misją Albina jest staranie się o to, aby kulturalnych kierowców było jak najwięcej.

www.strefakulturalnejjazdy.pl



#postępyRobię

Bartłomiej Garnuch

Blogger i pasjonat motoryzacji. Szczególnie zainteresowany nowościami i nowinkami technicznymi w samochodach.

Fan szybkiej, wymagającej technicznie jazdy, ale zawsze w granicach zdrowego rozsądku.

justwelldriven.com



Marcin Kawa

Pisze o motoryzacji od zważszej i szybszej strony. Nauczył się dobrze jeździć swoim autem i sporo pisze na temat swoich amatorskich motosportowych przygód. Tutaj każdy jego mały sukces urasta do rangi mistrzostwa świata.

www.spalaczbenzyny.pl



Marcin Kamiński

Na co dzień jeździ samochodem, który jest odzwierciedleniem jego motoryzacyjnych marzeń — klasycznym autem sportowym. Jako blogger ubolewa nad kierunkiem, w jakim rozwija się motoryzacja — hybryd i silników elektrycznych — choć fascynują go nowe rozwiązania i wynalazki technologiczne. Czas wolny najchętniej spędza, oddając się swoim pasjom, czyli sportowej jeździe samochodem i fotografii.

www.antymoto.com



Magdalena Grzeca-Kamińska

Pasjonuje się starymi włoskimi, japońskimi i francuskimi samochodami, szczególnie tymi z małym pazurem. Od niedawna próbuje swoich sił na motocyklu, ale jej przygoda z motoryzacją rozpoczęła się od kartingu. Natchnienia do pisania szuka, doskonaląc się teoretycznie i praktycznie z bezpieczeństwa i techniki jazdy. Ważne są dla niej emocje i wrażenia z jazdy.

www.antymoto.com



#postępyRobię: **Sprawna jazda po mieście**

Marcin Kawa
spalaczbenzyny.pl

SpalaczBenzyny

Jazda w ruchu miejskim jest dynamiczna, często zmienia się z sekundy na sekundę. Wymaga to od nas większego skupienia i wzmożonej uwagi, przewidywania manewrów innych kierowców, jeszcze bardziej ograniczonego zaufania. Nasze manewry dotyczą nie tylko nas samych i kierowców w naszym bezpośrednim otoczeniu, ale również tych, którzy znajdują się kilkaset metrów za nami lub nadjadą z bocznych ulic. Ruch miejski jest wielowymiarowy, różni kierowcy podróżują z różnych kierunków do różnych celów, zwykle trasy przejazdów pokrywają się tylko w niewielkim stopniu. Nie wszyscy jadą tam, gdzie my, nie wszystkich dotyczą te same ograniczenia co nas.

W dużej mierze problem z płynną jazdą miejską i ograniczaniem korków wynika z tego, że zwykle w sytuacjach, w których nasze manewry mają najbardziej istotny wpływ na powstawanie zatoru, tak naprawdę odbijają się one na nas w niewielkim stopniu albo są dla nas zupełnie obojętne. W praktyce aby było lepiej, musimy robić coś dla innych, mimo że sami nic w tym momencie z tego nie będziemy mieli. A niepodejmowanie takich działań wynika zazwyczaj po prostu z nieświadomości, niewiedzy, egoizmu albo braku wyobraźni.

Na sytuację, jaka jest na drodze przed nami, mamy niewielki wpływ, ale mamy ogromny na to, co dzieje się za nami. Swoim zachowaniem możemy zarówno pomagać innym kierowcom, jak i pogarszać ich sytuację.

Jak jeździć, aby w jak największym stopniu wykorzystać przepustowość i możliwości miejskich dróg? Jak prowadzić samochód, aby nie przeszkadzać innym, nie wprowadzać zbędnego zamieszania i nie doprowadzać do niebezpiecznych sytuacji? W tym materiale przedstawię kilka wskazówek i uwag stanowiących odpowiedzi na powyższe pytania. Dzięki tym poradom jazda po mieście może stać się bardziej płynna, bardziej komfortowa i bezpieczniejsza.

Nie blokujmy przejazdu w oczekiwaniu na skręt...

...jeżeli możemy tego uniknąć. Patrzymy w lusterka! Zmieniając kierunek jazdy, podjeżdżamy jak najbliżej pasów, linii czy innych oznakowań, ponieważ dzięki temu auta jadące prosto będą miały swobodny przejazd.



Zjeżdżając ze skrzyżowania, ustawmy się jak najbliżej środkowej linii, a jeżeli jest to konieczne do zapewnienia swobodnego przejazdu, to także podjedźmy na wysokość jezdni, w którą skręcamy. Co prawda czasami będziemy musieli mocniej wykręcić kierownicę przy zjeździe, ale dzięki temu nie zablokujemy całego przejazdu.



Pamiętajmy, aby w oczekiwaniu na lewoskręt mieć wyprostowane koła, gdyż ogranicza to ryzyko buksowania kół przy dynamicznym ruszaniu i pozwala na szybszy zjazd ze skrzyżowania.

Nie bądźmy zawalidrogami

Nie poruszajmy się z prędkościami utrudniającymi jazdę innym. Nie róbmy jazdy po mieście jeszcze wolniejszą, niż jest. Nie poprawiamy rekordów niskiego spalania w czasie największych korków!

Nie próbujmy tworzyć sobie „zielonej fali” na odcinkach dróg, na których sygnalizacja świetlna na to nie pozwala. Podjeżdżając do czerwonego światła, róbmy to płynnie, nie zwalniamy o wiele wcześniej do minimalnych prędkości tylko po to, aby później dotaczać się do skrzyżowania, chcąc za wszelką cenę uniknąć zatrzymania się.

Na mocno zakorkowanych ulicach z wieloma skrzyżowaniami, wjazdami, zjazdami itp. zachowajmy nieduży dystans za poprzedzającym autem, nawet jeżeli wiąże się to z podjazdami co kilkanaście czy kilkadziesiąt metrów. Nie róbmy sobie miejsca umożliwiającego stałą, ale bardzo powolną jazdę przez pewien czas, po którym i tak będziemy musieli się zatrzymać. Inni kierowcy na drogach dojazdowych, na przyblokowanych skrzyżowaniach właśnie czekają na te kilkanaście metrów, które pozwolą im wyjechać z zatoru.

Pamiętajmy, że nie wszyscy za nami jadą w to samo miejsce co my i nie wszystkich dotyczą te same czerwone światła co nas.

Ruszajmy dynamicznie

Bądźmy przygotowani do zmiany światel i ruszajmy dynamicznie. To, że za chwilę zaświeci się zielone światło, bardzo łatwo można przewidzieć, obserwując ruch pojazdów z kolizyjnej strony, sygnalizację dla pieszych czy gaśnięcie zielonej strzałki; w niektórych

miastach zainstalowane są liczniki odliczające czas do zmiany świateł. Jeśli znajdujemy się za innym kierowcą w kolejce, nie czekajmy, aż poprzedzające auto wyraźnie od nas odjedzie. Wykorzystując zachowany (niewielki!) odstęp, ruszajmy razem z autem jadącym przed nami.

Bez zbędnej zwłoki przyspieszmy do właściwej prędkości, z jaką poruszają się auta po danej drodze. Nie nabierajmy prędkości w ślimaczym tempie, bo poza tym, że utrudniamy jazdę innym, jest to też nieekonomiczne.

Nie blokujmy lewego pasa...

...nawet jeżeli jedziemy z maksymalną dozwoloną prędkością. Cały czas obowiązuje nas przepis nakazujący jazdę przy prawej krawędzi jezdni, czyli prawym pasem, o ile akurat nikogo nie wyprzedzamy ani nie mamy zamiaru skręcać w lewo. Nie ustawiamy się na lewym pasie na długo przed miejscem skrętu, szczególnie kilka skrzyżowań wcześniej.



Co prawda wyprzedzanie prawym pasem jest jak najbardziej dozwolone na typowej drodze dwupasmowej i często praktykowane

w mieście, ale nie będziemy mogli tego zrobić, jeżeli przed nami będzie jechało inne auto.

Właściwie korzystamy z pasów zjazdowych i wjazdowych

Poza jazdą w określonym kierunku pasy zjazdowe i wjazdowe służą też do rozpędzania się i hamowania. Starajmy się hamować już po zajęciu miejsca na pasie zjazdowym, aby nie spowalniać aut jadących za nami, ale prosto.

Nie zatrzymujemy się na początku pasa wyjazdowego, nie włączamy się do ruchu przy niewielkiej prędkości. Pas wyjazdowy służy właśnie do nabrania prędkości i płynnego włączenia się do ruchu.



Włączając się do ruchu, zajmujemy prawy pas...
...a następnie kierujemy się na docelowy środkowy lub lewy. Nie czekajmy, aż zupełnie ustanie ruch na całej jezdni i będziemy mogli swobodnie wjechać na dowolny pas.



Często inni zjeżdżają na lewy pas, aby ułatwić nam wyjazd z drogi podporządkowanej, a mimo to wielu kierowców z tego nie korzysta i czeka, aż przejedzie cała kolumna.



Sprawnie zjeżdżamy ze skrzyżowań

Chcąc zjechać na najbliższym skrzyżowaniu, nie dojeżdżamy do niego na luzie ani nie hamujemy przez kilkaset metrów, lecz jak najdłużej jedźmy w tempie aktualnego ruchu. Odpowiednio wcześniej włączmy kierunkowskaz — sporo wcześniej, niż

zaczniemy hamować — a wówczas kierowcy jadący za nami sami zrobią bezpieczny odstęp zapewniający im płynny przejazd.

Nie zatrzymujemy się w bezkolizyjnych miejscach

Skręcając w prawo, rzućmy okiem też w prawą stronę. Wielu kierowców na bezkolizyjnych prawoskrętach czy dojazdach zatrzymuje się i niepotrzebnie ustępuje pierwszeństwa, czekając aż na pasie obok ustanie ruch pojazdów. Dopiero wtedy ruszają i zauważają, że mają przed sobą bezkolizyjny pas, po którym mogli swobodnie jechać.



Nie bądźmy zbyt uprzejmi

Nie zmieniamy organizacji ruchu na skrzyżowaniach ze względu na uprzejmość. Nie blokujemy całkowicie przejazdu na drodze z pierwszeństwem po to, aby umożliwić przejazd wszystkim oczekującym z drogi podporządkowanej.

Jak najbardziej powinniśmy upłynniać ruch i umożliwiać lewo-skreć, jeżeli za danym autem tworzy się zator, ale róbmy to w tempie, bez zatrzymywania się. Widząc auto, które chcemy przepuścić, zwiększmy dystans, mrugnijmy światłami, aby dać znać, że droga będzie wolna. Jeżeli jesteśmy jednym z ostatnich aut, na których przejazd ktoś czeka, to w ogóle nie ustępujemy, lecz przejedźmy jak najszybciej. Skręcający bowiem i tak nie spodziewa się ani nie potrzebuje takiego manewru, gdyż on czeka, aż te ostatnie auta w końcu przejadą i będzie mógł skręcić.



Jeżeli sami oczekujemy na przepuszczenie, to obserwujemy przejeżdżające auta i bądźmy gotowi do dynamicznego startu. Ruszajmy na wyprostowanych kołach, a auto pojedzie szybciej.

Kierunkowskazy, kierunkowskazy i jeszcze raz kierunkowskazy!

Z kierunkowskazu korzysta się po to, aby zakomunikować zamiar zmiany kierunku jazdy, ale wielu kierowców używa go chyba tylko dlatego, że za jego brak można dostać mandat. Kierunkowskaz jest informacją dla innych użytkowników drogi, więc należy

odpowiednio wcześniej go włączyć, aby inni mogli z tej informacji skorzystać.

Chcesz zmienić pas przy sporym ruchu? Włącz wcześniej kierunkowskaz, a wówczas inni kierowcy będą mogli zrobić Ci miejsce na tę zmianę. Skręcasz w lewo na najbliższym skrzyżowaniu? Włącz wcześniej kierunkowskaz, a wtedy inni kierowcy będą mogli zmienić pas na prawy i nie będą zmuszeni czekać za Tobą, aż zjedziesz na lewoskręcie.

Wiele razy widziałem we wstecznym lusterku oburzenie, że zablokowałem komuś skręt w prawo na zielonej strzałce, stojąc na prawym pasie, gdy lewy był pusty. Tylko skąd miałem wiedzieć, że ktoś za mną zamierzał skręcić w prawo, skoro dopiero po zatrzymaniu włączył kierunkowskaz? Chętnie zjechałbym na lewy pas, gdybym w lusterku, w które zawsze patrzę w takiej sytuacji, zobaczył ten kierunkowskaz. Także wielokrotnie mnie ustępowano, gdy tylko włączyłem kierunkowskaz. Naprawdę inni zwracają na to uwagę, trzeba tylko dać im czas, aby mogli dla nas zmienić pas.

Zmiana pasa

Umożliwiamy zmianę pasa kierowcom, którzy to sygnalizują, nawet gdy jest ciasno i trochę nam się nie chce. W moim rankingu **najbardziej żenujących i chamskich** zachowań na drodze na pierwszym miejscu jest właśnie blokowanie lub ignorowanie kierowców jadących obok nas z włączonym kierunkowskazem. Starożytni Rzymianie przewracają się w grobach, widząc, jak przez takich kierowców wypaczana jest idea drogowego wynalazku pozwalającego szybciej i bardziej komfortowo dotrzeć do celu. Szybciej i do celu, a nie wolniej i w innym kierunku, bo ktoś mający pierwszeństwo na swoim pasie nie pozwoli wjechać przed siebie... nie, bo nie! Nie, bo to on ma pierwszeństwo!

Pozwólmy sobie pomóc, więc zanim zaczniemy zmieniać pas, nabierzmy odpowiedniej prędkości, nie wymagajmy od nikogo mocnego hamowania.

Pamiętajmy o **martwej strefie w lusterkach bocznych** ☒ nie tylko swoich, gdy sami zmieniamy pas, ale także nie jedźmy zbyt długo w martwej strefie innych samochodów. Bardzo często za-
jechanie drogi przy zmianie pasa wynika właśnie z niezauważenia
auta znajdującego się w martwej strefie. Kilka metrów w jedną
albo drugą stronę rozwiązuje problem.

W dużych korkach i przy gęstym ruchu chcąc zmienić pas,
wspomagajmy się też **kontaktem wzrokowym z kierowcą**, przed
którym chcielibyśmy uzyskać miejsce. Ustawmy się tak, abyśmy
byli widoczni przez jego przednią szybę, nie jedźmy drzwi w drzwi,
bo w takiej sytuacji nawet nie zobaczy on naszego kierunkowskazu
i nie będzie wiedział, że chcemy zmienić pas. Poza tym z takiej
pozycji nie da się skręcić. Popatrzmy na niego, machnijmy ręką,
dajmy mu znać, że chcemy przed niego wjechać, a niemal każdy
zrobi nam miejsce, niemal w każdej sytuacji.



Jeżeli znajdziemy się w sytuacji patowej, kiedy to musimy **ko-
niecznie zmienić pas** na ten mocno zakorkowany, co wiązać się
będzie z zatrzymaniem, to róbmy to tak, aby w jak najmniejszym
stopniu blokować ruch, a najlepiej tak, aby w ogóle go nie blo-
kować.

Zjedźmy do prawej krawędzi pasa albo nawet najedźmy na linię. Jeżeli pasy są dość szerokie, to w wielu przypadkach zrobimy miejsce na przejazd nawet dla małych ciężarówek.

Bodaj najbardziej irytującym sposobem na zmianę pasa jest **wymuszenie pierwszeństwa** przez powolny wjazd, jakby „na przetrzymanie”. Chyba każdy się z czymś takim spotkał, chyba każdego potrafi to zirytować, chyba każdy ostatecznie ustąpił.

O **jeździe na suwak** nie ma co wspominać... Tak wiele już zostało na ten temat powiedziane, a tak mało trafia do niektórych kierowców, że ja już nie widzę sensu w ponownym tłumaczeniu czegoś, co jest oczywiste, choć z premedytacją ignorowane przez tych, którzy „wiedzą lepiej”, jak powinno się jeździć.

Nie utrzymujmy zbyt dużych odstępów w korkach

Jeden metr to wystarczający dystans do poprzedzającego auta, gdy stoimy w korku czy przed światłami. Zarówno pozwala na sprawne ruszanie, jak i sprawdza się w sytuacjach awaryjnych (takich jak ominięcie auta z usterką, przejazd pojazdu uprzywilejowanego itp.).



Dłuższe odstępy niepotrzebnie wydłużają zatory, co w mieście zwykle prowadzi do blokowania wcześniejszych skrzyżowań, zjazdów, wjazdów itp.



Jeżeli jest to zasadne, skróćmy dystans do minimum. Na niektórych skrzyżowaniach podczas jednego cyklu świateł może przejechać bardzo niewiele pojazdów — tylko tyle, ile wjedzie na skrzyżowanie, zanim zapali się czerwone światło. Gdy ograniczysz dystans, więcej aut będzie mogło wjechać na skrzyżowanie i przejechać przez nie.



Podjeżdżamy pod sygnalizator

Przed każdym skrzyżowaniem jest namalowana na jezdni linia wskazująca miejsce zatrzymania, więc... stosujemy się do niej! Nie zatrzymujemy się kilka metrów wcześniej, gdyż niepotrzebnie wydłuża to zator i często też zmniejsza przepustowość skrzyżowania.



Na wielu skrzyżowaniach montowane są dodatkowe, małe sygnalizatory, więc... także podjeżdżamy do linii zatrzymania i patrzymy w ich kierunku, a nie na główne światła.



Dzięki temu podjedziemy bliżej i więcej aut razem z nami zdąży przejechać przez skrzyżowanie.



Korzystajmy z ronda!

Poza tym, że ronda podnoszą poziom bezpieczeństwa, są także pomocne podczas jazdy w zakorkowanym mieście. Objężdżając rondo, możemy omijać zatory tworzące się przed skrzyżowaniem w prawą stronę. Przy bardzo długich zatorach często będzie to jedyne wyjście, aby płynnie przejechać skrzyżowanie, gdyż oczekując na umożliwienie wjazdu na zakorkowany pas, będziemy blokować przejazd w innym kierunku.



Zdjęcie: geoportal.gov.pl

Jeżeli jesteśmy na mocno zakorkowanej jezdni wielopasmowej i stoimy na lewym pasie, a chcielibyśmy pojechać w prawo, to korzystając z ronda (czy też skrzyżowania o podobnej budowie), możemy bezkolizyjnie zjechać we właściwym miejscu lub zajęć docelowy pas.



Zdjęcie: geoportal.gov.pl

Czasami też wspomagam się rondem, gdy będąc w obcym mieście, nie wiem, jak mam gdzieś dojechać, i potrzebuję trochę czasu, aby popatrzeć na mapę czy wyszukać nowy cel podróży w nawigacji. Robię to podczas jazdy w kółko po rondzie, co następnie pozwala mi na kontynuowanie jazdy w dowolnym kierunku.

Nie wyprzedzamy na przejściach dla pieszych

Jedna trzecia ofiar śmiertelnych na naszych drogach to piesi. Wyprzedzanie na przejściu dla pieszych auta jadącego sąsiednim pasem jest tak samo zakazane i karane jak typowe wyprzedzanie na drodze dwukierunkowej z przekroczeniem linii ciągłej i ze zjazdem na przeciwny pas. Nie wyprzedzamy na przejściach, w ogóle nie przejeżdżamy przez przejścia dla pieszych bez zachowania dodatkowej ostrożności.

Często jeździmy tak, jakbyśmy zupełnie ignorowali znaki sygnalizujące przejścia dla pieszych: nie zwracamy na nie uwagi, planując wyprzedzanie; nie zachowujemy dodatkowej ostrożności, gdy przy przejściu stoją piesi.



W trakcie wyprzedzania mamy ograniczoną widoczność i możemy w ogóle nie zauważyć pieszego, który wszedł na jezdnię. Na podstawie jazdy auta przed nami też często trudno się zorientować, że właśnie przepuszcza pieszego, gdyż wielu kierowców robi to bez zmiany tempa jazdy, bez dotykania hamulca, niejako „na styk”, w taki sposób, że gdyby jednak musieli się zatrzymać przed przejściem, to mieliby z tym ogromny problem.



Zwracajmy uwagę na przejścia dla pieszych podczas omijania aut stojących w zatorze. Co prawda nie jest to już zakazane wyprzedzanie, lecz dozwolone omijanie, ale skutek w postaci potrącenia pieszego może być taki sam. Wielu kierowców przejeżdża z pełną prędkością obok takiego zatoru, w ogóle nie zwracając uwagi na przejście. A stojące auta są niejako zaproszeniem dla pieszych do skorzystania z przejścia.



Korzystajmy ze wszystkich dostępnych pasów

Jeźdnie wielopasmowe nie mają sensu, jeżeli mamy zamiar jechać tylko i wyłącznie jednym pasem. Nie trzymajmy się kurczowo tylko jednej drogi przejazdu, szczególnie gdy jest ona szybko blokowana i przyniesie to nam i kierowcom jadącym za nami więcej szkody niż pożytku.

Wjeżdżając na skrzyżowanie z wieloma pasami ruchu, możemy zająć dowolny pas. Jeśli wszyscy kierowcy wybiorą ten sam pas, zwykle najbliższy, to zostanie ograniczona przepustowość skrzyżowania i mniej aut będzie mogło przejechać na jednej zmianie świateł.



Tak to powinno wyglądać...



Podobnych sytuacji są dziesiątki na ulicach naszych miast. Lepiej jest przejechać skrzyżowanie po „złym” pasie, który po chwili zmienimy na „właściwy”, niż w ogóle nie przejechać i czekać przez kolejny cykl świateł.

Poznajmy swoje miasto

Stojąc codziennie w tych samych korkach, zastanówmy się, czy na pewno nie ma żadnej możliwości, aby je ominąć, pojechać dłuższą, ale bardziej przejezdną trasą, pozwalającą oszczędzić kilka czy kilkanaście minut na całym dystansie.

Ja sam „odkryłem” zupełnie oczywistą, omijającą spory korek drogę, która co prawda ma 2,5 kilometra długości, ale można nią przejechać w niecałe 3 minuty zamiast stać 8–12 minut zderzak w zderzak przed światłami. Na wiele korków nie będzie innego sposobu niż... jednoślad — taki też sobie sprawiłem ;)

I w drugą stronę: jeżeli jeździmy agresywnie, przy każdej okazji wyprzedzamy, przejeżdżamy na pomarańczowym, czyli jak stereotypowy przedstawiciel handlowy w służbowym aucie, to sprawdzimy, ile faktycznie na tym oszczędzamy czasu i ile tracimy benzyny względem zupełnie spokojnej jazdy, nijak niewybijającej się poza główny nurt na danej drodze. Bardzo możliwe, że gra nie będzie warta świeczki, bo nadrobione pojedyncze minuty w porównaniu ze zwiększonym spalaniem okażą się niewspółmiernie kosztowne.

Marcin Kawa
spalaczbenzyny.pl



