

Lewy kierunkowskaz na rondzie

Pierwszy raz wyjechałem samochodem z Polski, gdy miałem 19 lat. Cel – odwiedzić znajomych w Holandii. Na miejscu mieszkający tam kolega uprzedził mnie: „Uważaj, ci kretyni włączają lewy migacz na rondzie!”. Wtedy usłyszałem o tym pierwszy raz. Moje zaskoczenie dotyczyło nie tyle samego kierunkowskazu, co charakteru ostrzeżenia. Bo na co tu uważać? Przecież nikt kierunkowskazem nie zrobi mi krzywdy. Nie zdążyłem przemyśleć samego zjawiska, natomiast od razu poruszył mnie przytoczony kretynizm. Nadal nie wiem, czemu ten znajomy nie wspomniał o wszechobecnych rowerzystach lub o kosmicznych kwotach mandatów. Chyba mało jeździł i nie wiedział. Pojeździłem wtedy kilka dni po kilku miastach (Eindhoven, Utrecht, Amsterdam). Było trochę inaczej, ale nic wyjątkowo nie przykuło mojej uwagi. Wróciłem do Polski i temat umarł. Dwa lata później sam zamieszkałem w Holandii. Widziałem te kierunkowskazy, ale było to dla mnie coś takiego, jak jazda bez świateł mijania. Lekka egzotyka, ale nic szczególnego. Minęły kolejne trzy lata i zacząłem jeździć wielce szanowanym w branży, dziesięciopaletowym „kurnikiem”. Praca dla łowców przygód. Jednym z rodzajów złych doświadczeń były problemy ze stabilnością ładunków. Później jeździłem w międzynarodowych przewozach osobowych. Na pytania o to, jak radzę sobie z kłopotliwymi, nietrzeźwymi klientami odpowiadałem, że żadne używki nie robią z człowieka trudniejszego w osiągnięciu porozumienia od palety ważącej 400 kg, której akurat zachciało się poleżeć, zamiast stać. Przełom nadszedł we Francji. Po Francji zrobiłem około 15 000 km, z czego około 90% darmowymi drogami, czyli nie autostradą. Francja to kraj rond. Nierzadko w szczerym polu, gdzie łączyły się trzy wiejskie dróżki, było duże rondo. To właśnie na rondach palety leciały najczęściej. W tym zawodzie stałym elementem gry jest pośpiech. Wpadam na rondo na granicy przyczepności i nagle zza wyspy wyłania się wlot, którym do ronda zbliża się rozpędzone auto. Ok – mówię – mam pierwszeństwo to jadę, ale patrzę, a to auto nie hamuje, tylko ciśnie równo. To trochę jak pojedynek w westernie, kto pierwszy, ten lepszy. Kto nie zna tego uczucia, jest potencjalnie zagrożeniem na drodze, bo nie ma świadomości ryzyka. W ostatniej chwili, z uwagi na gorszą pozycję prawną, rozsądek nakazuje wyjąć. To co? Hebel! Na łuku, przy prędkości, z zasady ograniczonego zaufania wynika, że hebel. I tylko słyszę ten piękny dźwięk na „J” za plecami. I znów pasy na klamrach, lewarki, bloczki, dźwignie. Pół godziny w plecy i plecy złane potem, ale stoi, jedziemy dalej. Jeśli zdarzy się to trzy razy dziennie, to można się zmęczyć. Wtedy wrócił temat z Holandii. W ten sposób znalazłem lek na całe zło. Wjeżdżam na rondo i włączam lewy kierunkowskaz. Efekt? Eureka! Ten samochód dojeżdżający do ronda z drugiej strony, z daleka zaczyna hamować. Przejeżdżając obok niego zmieniam jednym ruchem kierunkowskaz z lewego na prawy i już mnie nie ma. I żaden z nas nie musiał się zatrzymać. Teraz proszę odwrócić punkt widzenia. Jak się wie, że trzeba stanąć to inaczej się hamuje, niż jak nie jest się tego pewnym. We Francji jest to popularne, ale jednak nie wszyscy to robią. Czy może ktoś ze specjalistów wie, na ile tam lub w jakimś innym kraju jest to określone przepisami? Nie wiem, czy jest to obowiązkowe, ale we Francji te ronda, proszę Państwa, chodzą z taką przepustowością o jakiej my możemy jeszcze długo marzyć. To oczywiście też przez szacunek do ograniczeń prędkości, grzeczność i „suwak”, ale sukces ma wielu ojców.

Place Charles de Gaulle, Paris – znamy? Zrobiłem tam w sumie kilkanaście kółek trzema różnymi samochodami. 120 m średnicy i 12 wlotów. Ile pasów – nie wie nikt (na oko 6-8), bo zabytkowy bruk i

ani kropli farby. Równorzędne. Przykład ekstremalny, ale najlepszy. Sądzę, że na tych uroczych francuskich wioseczkach, po których jeździłem, mieszkają też ludzie, którzy nigdy tam nie byli. A sygnalizują u siebie manewry tak, jak Paryżanie. Francja i Holandia to niejedynie kraje, które zjeździłem. Do pełnej listy UE brakuje mi jedynie kilku pozycji. Spostrzeżenia mam tożsame. Wróćmy do siebie. O tym kierunkowskazie u nas prawdopodobnie nikt, kto nigdzie nie był, nadal by nie słyszał, gdyby nie zajadły, nadgorliwy egzaminator z Częstochowy i przytomny, asertywny kandydat na kierowcę. Teraz jest Lublin i historia niczym się nie różni. Sąd orzekł, że niewłączenie lewego kierunkowskazu na rondzie nie może być powodem negatywnego wyniku egzaminu. Bo tego dotyczyła sprawa. Jak ktoś dostanie za to samo mandat od Policji, to niech go nie przyjmie. Wtedy to dopiero będzie sprawa. Tylko czy kiedykolwiek do tego dojdzie?

Na podstawie tych wyroków powszechnie wnioskuje się, że jest to zabronione. Mocna nadinterpretacja. Prawo gospodarcze od drogowego bardzo się różni. Ale raz, że oba mają prowadzić do zysku i bezpieczeństwa, a secundo nurt w kształtowaniu prawa jest uniwersalny. Co nie jest zabronione, jest dozwolone – mówi nam wprost nowa Konstytucja Biznesu.

Teraz kilka pytań, na które odpowiedzi niech płyną z przecucia i z doświadczenia:

1. Na jaki procent zdarzeń drogowych na rondach ma wpływ lewy kierunkowskaz?
2. Jaki procent kierujących go używa?
3. Jak to się dzieje, że lewych kierunkowskazów jest mało, a zdarzeń na rondach jest dużo?
4. Jaki wpływ na zachowanie kierującego w danej sytuacji ma to, czy lewy kierunkowskaz na rondzie włączy 100% aut, czy 1 na 10?
5. Co za różnica, czy zobaczę lewy kierunkowskaz auta, któremu muszę ustąpić w momencie, kiedy wjeżdża na rondo z drugiej strony, czy gdy wyłania się zza wyspy?
6. Czy jak jechałem na północ, a teraz jadę na zachód, to skręciłem w prawo czy w lewo?
7. Jakie znaczenie w kwestii rzeczywistej, ostatecznej zmiany kierunku jazdy ma to, czy na jezdni są wymalowane strzałki, czy nie i według jakiego wzoru?
8. Czy pod prąd, tzn. w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, da się na rondo wjechać tylko samochodem z włączonym lewym kierunkowskazem, czy bez też?
9. Jak często w autach spalają się żarówki kierunkowskazów?
10. Jakie znaczenie dla czekającego przed rondem na wjazd ma to, czy pojazd któremu ustępuje pojedzie jego pierwszym, czy drugim, czy piątym zjazdem?
11. Czy instruktorzy nauki jazdy mają nauczyć zdać egzamin u upierdliwego egzaminatora, czy sprawnie radzić sobie w środowisku ruchu drogowego?
12. Czy to, jaką decyzję podejmie grupa nikomu nieznanych ludzi, występujących w roli autorytetów, powinno mieć wpływ na nasze codzienne, podstawowe zachowania?
13. Kto zostanie określony jako sprawca zdarzenia – ten, kto nie ustąpił, czy ten, kto źle użył kierunkowskazu?
14. Czy lepiej na rondzie wjechać przed kogoś, kto ma prawa kierunkowskaz, ale pojechał dalej, czy stać i nie wjechać, mimo że jadący z lewym kierunkowskazem zjechał z ronda wcześniej?
15. Którą przednią lampę samochodu wyjeżdżającego zza wyspy na rondzie widać najpierw i lepiej – prawą czy lewą?

Teraz uczę jeździć wykorzystując nabyte doświadczenia. Każdy mój kursant wie, co mówią przepisy o używaniu kierunkowskazów. Wie też, jakie są możliwości używania ich bez naruszania przepisów i stwarzania zagrożenia w ruchu. Każdy ma wolną rękę, nikogo nie zmuszam do niczego ponad obowiązek. Na palcach policzyłbym osoby, które po kilku próbach odmówiły migania w lewo przed rondem. Każda z tych osób przejawiała przy okazji różne inne niepokojące cechy. Na przykład potrafili w trakcie jazdy odblokować fotel, żeby go przestawić lub uważali, że po zdaniu prawka będą jeździć szybciej i nie będą się zatrzymywać na strzałkach i stopach. Bo po co, skoro inni tego nie robią. Kodeks drogowy ma w ich mniemaniu małe znaczenie. Ci, którzy ochoczo migają lewym na kursie mają inny charakter i osobowość. Co będą robić po egzaminie to ich sprawa, choć istotny jest przykład płynący z zewnątrz. W każdym razie rozumieją zasadę i nie sprawia im ona trudności. Mówienie, że to płacze porządek rzeczy w umysłach początkujących kierowców jest nieuzasadnione. Oni po prostu albo chcą to robić, albo nie. To jest ich wolny wybór, podobnie jak stosowanie zasad jazdy energooszczędnej, między innymi redukcja biegów w trakcie hamowania silnikiem.

Na szczęście w materiałach czy wywiadach ze specjalistami – przeciwnikami, jedyny dobrze wyartykułowany argument to ten, że włączanie lewego kierunkowskazu przy wjeździe na skrzyżowanie o ruchu okrężnym „nie ma sensu”. Nie trafiłem jeszcze na bezpośredni przykład okoliczności, w której mogłoby to powodować sytuację wypadkową. Sensu to nie ma kupować kredensu i co mądrzejsi to rozumieją. Nie ma obowiązku włączania prawego kierunkowskazu przed zatrzymaniem na jezdni, a ludzie to robią dla bezpieczeństwa. Nikt nie każe włączać prawego kierunkowskazu na skrzyżowaniu trzy-włotowym, jadąc prosto w drogę podporządkowaną. Nie ma prawnego obowiązku mycia zębów dwa razy

dziennie, ani przyjmowania leków przeciwbólowych, gdy boli głowa. Mając świadomość, że prawo o ruchu drogowym jest niedoskonałe, tym bardziej nie powinniśmy się ograniczać tylko do tego, czego ono od nas wymaga. Włączenie kierunkowskazu nie boli i nic nie kosztuje, potrzeba tylko trochę wyobraźni i dobrej woli. Dobrze byłoby, gdyby wiedzieli o tym wszyscy kierowcy, ale czy jest źle, jeśli robi to tylko ten, kto jest do tego przekonany? Istnieje taka tendencja w nauczaniu kierowców, dodatkowo do rodzimego środowiska ruchu drogowego przesiąkają wzorce z zewnątrz. Prędzej czy później to przyniesie efekt. To jedna z metod działania ewolucji. Czy ewolucja istnieje? Czy warto narażać dziś swój autorytet dla takiej niewinnej błahostki?

Autor:
Kamil Banaśkiewicz