

Podręcznik do kształcenia w zawodach

- technik pojazdów samochodowych
- mechanik pojazdów samochodowych
- elektromechanik pojazdów samochodowych

*Krzysztof Wiśniewski*

# Przepisy ruchu drogowego

i technika kierowania pojazdami  
kategorii **B**



Wydawnictwa Komunikacji i Łączności  
Warszawa

Projekt okładki i wnętrza książki: *Dariusz Litwiniec*  
Zdjęcie na okładkę: *Krzysztof Wiśniewski*  
Redaktor merytoryczny: *Jacek Łęgiewicz*  
Opracowanie językowe: *Barbara Głuch*  
Redaktor techniczny: *Ewa Kęsicka*  
Korekta: *Zespół*

Podręcznik dopuszczony do użytku szkolnego przez ministra właściwego do spraw oświaty i wychowania oraz wpisany do wykazu podręczników przeznaczonych do kształcenia w zawodach na podstawie opinii rzeczoznawców: *dr. Krzysztofa Koca, mgr. inż. Andrzeja Łazińskiego, mgr. inż. Edwarda Rymaszewskiego.*

Typy szkół: **technikum i szkoła policealna, zasadnicza szkoła zawodowa.**  
Zawody: **technik pojazdów samochodowych, mechanik pojazdów samochodowych, elektromechanik pojazdów samochodowych.**  
Kwalifikacje: **M.12. Diagnostowanie oraz naprawa elektrycznych i elektronicznych układów pojazdów samochodowych,**  
**M.18. Diagnostowanie i naprawa podzespołów i zespołów pojazdów samochodowych.**

Rok dopuszczenia: **2014.**

Numer ewidencyjny w wykazie **30/2014.**

351.811.122+629.1

W podręczniku przedstawiono wszystkie informacje niezbędne do uzyskania prawa jazdy kategorii B. Opisano źródła i zakres obowiązywania międzynarodowych i krajowych przepisów o ruchu drogowym, zasady ruchu drogowego, technikę kierowania i obsługę pojazdu oraz zasady udzielania pierwszej pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych.

Odbiorcy: uczniowie techników oraz szkół branżowych I i II stopnia uzyskujący prawo jazdy kategorii B w ramach kształcenia przewidzianego w podstawie programowej, jak również wszyscy zainteresowani uzyskaniem prawa jazdy kategorii B.

© Copyright by Wydawnictwa Komunikacji i Łączności spółka z o.o., Warszawa 2015, 2021

ISBN 978-83-206-2022-1

Utwór ani w całości, ani we fragmentach nie może być skanowany, kserowany, powielany bądź rozpowszechniany za pomocą urządzeń elektronicznych, mechanicznych, kopiujących, nagrywających i innych, w tym także nie może być umieszczany ani rozpowszechniany w postaci cyfrowej zarówno w Internecie, jak i w sieciach lokalnych bez pisemnej zgody posiadacza praw autorskich.

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności sp. z o.o.  
tel. 22-849-27-51; 22-849-23-45; 691-347-412  
e-mail [wkl@wkl.com.pl](mailto:wkl@wkl.com.pl)  
Księgarnia internetowa [www.wkl.com.pl](http://www.wkl.com.pl)

Wydanie 2 (uaktualnione). Warszawa 2021

Druk i oprawa: Drukarnia TREND  
e-mail [drukarniatrend@wp.pl](mailto:drukarniatrend@wp.pl)

# Spis treści

Do Czytelnika .....	6
---------------------	---

## Część I Wprowadzenie

<b>1</b> Źródła i zakres obowiązywania przepisów ruchu drogowego .....	7
1.1. Źródła przepisów .....	7
1.1.1. Międzynarodowe przepisy ruchu drogowego .....	7
1.1.2. Polskie przepisy ruchu drogowego .....	11
1.2. Zakres obowiązywania przepisów prawa o ruchu drogowym .....	12
1.3. Sprawdzenie wiadomości .....	13
<b>2</b> Zagrożenia związane z ruchem drogowym .....	14
2.1. Wypadki drogowe i ich główne przyczyny .....	14
2.2. Alkohol i inne środki farmakologiczne a bezpieczeństwo ruchu drogowego .....	16
2.3. Sprawdzenie wiadomości .....	21

## Część II Zasady ruchu drogowego

<b>3</b> Podstawowe pojęcia prawa o ruchu drogowym .....	23
<b>4</b> Ogólne zasady ruchu drogowego .....	31
4.1. Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym .....	31
4.2. Nadrzędność stosowania się do poleceń i sygnałów .....	32
4.3. Osoby uprawnione do dawania poleceń i sygnałów .....	33
4.4. Znaki i sygnały drogowe .....	35
4.5. Przepisy porządkowe .....	35
4.6. Sprawdzenie wiadomości .....	36
<b>5</b> Przepisy o ruchu pojazdów .....	37
5.1. Zasady ogólne .....	37
5.1.1. Podstawowe zasady ruchu prawostronnego .....	37
5.1.2. Postępowanie w razie uczestniczenia w wypadku drogowym .....	39
5.2. Podstawowe manewry .....	41
5.2.1. Włączanie się do ruchu .....	41
5.2.2. Cofanie .....	43
5.2.3. Zmiana kierunku jazdy lub pasa ruchu .....	44
5.2.4. Zawracanie .....	49
5.2.5. Omijanie .....	51
5.2.6. Wymijanie .....	53
5.2.7. Wyprzedzanie .....	54
5.2.8. Hamowanie .....	58
5.3. Wzajemne zachowanie się kierujących pojazdami silnikowymi i pieszych na drodze .....	61
5.3.1. Zasady korzystania z dróg przez pieszych .....	61
5.3.2. Obowiązki kierującego pojazdem silnikowym wobec pieszych .....	62
5.4. Wzajemne zachowanie się kierujących pojazdami silnikowymi i rowerzystów na drodze .....	66
5.4.1. Zasady korzystania z dróg przez rowerzystów .....	66
5.4.2. Obowiązki kierującego pojazdem silnikowym wobec rowerzystów i innych uczestników ruchu .....	67

5.5.	Przecinanie się kierunków ruchu i pierwszeństwo przejazdu .....	69
5.6.	Ruch pojazdów na przejazdach kolejowych i tramwajowych .....	81
5.7.	Zatrzymanie i postój pojazdu .....	84
5.8.	Prędkość jazdy .....	88
5.9.	Używanie świateł zewnętrznych .....	92
5.10.	Używanie sygnałów dźwiękowych i świetlnych .....	94
5.11.	Jazda w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza .....	95
5.12.	Ruch pojazdów na autostradach i drogach ekspresowych .....	95
5.13.	Ruch pojazdów w strefach zamieszkania .....	97
5.14.	Ruch pojazdów na drogach wewnętrznych .....	97
5.15.	Holowanie pojazdu silnikowego .....	98
5.16.	Pojazdy uprzywilejowane w ruchu drogowym .....	100
5.17.	Pojazdy przewożące dzieci lub młodzież oraz autobusy szkolne .....	103
5.18.	Pojazdy do nauki jazdy .....	104
5.19.	Pojazdy przewożące osoby niepełnosprawne .....	105
5.20.	Pojazdy używane do wykonywania prac na drodze .....	106
5.21.	Pojazdy przewożące towary niebezpieczne .....	107
5.22.	Sygnalizowanie obecności pojazdu z powodu uszkodzenia lub wypadku .....	108
5.23.	Jazda pojazdów w zorganizowanych kolumnach .....	109
5.24.	Używanie pojazdów w ruchu drogowym .....	109
5.25.	Przewóz ładunków i ciągnięcie przyczep .....	112
5.26.	Przewóz osób .....	116
5.27.	Sprawdzenie wiadomości .....	117
<b>6</b>	<b>Znaki i sygnały drogowe .....</b>	<b>121</b>
6.1.	Znaczenie i podział .....	121
6.2.	Znaki drogowe pionowe .....	121
6.2.1.	Znaki ostrzegawcze .....	122
6.2.2.	Znaki zakazu .....	131
6.2.3.	Znaki nakazu .....	142
6.2.4.	Znaki informacyjne .....	145
6.2.5.	Znaki kierunku i miejscowości .....	157
6.2.6.	Znaki uzupełniające .....	160
6.3.	Znaki drogowe poziome .....	163
6.4.	Sygnały świetlne dla kierujących i pieszych .....	169
6.5.	Sygnały dawane przez osobę kierującą ruchem .....	176
6.6.	Sygnały dźwiękowe lub wibracyjne wysyłane przez urządzenia umieszczone na drodze ..	178
6.7.	Sprawdzenie wiadomości .....	178
<b>7</b>	<b>Warunki techniczne i rejestracja pojazdów .....</b>	<b>180</b>
7.1.	Warunki podstawowe .....	180
7.2.	Wyposażenie pojazdów .....	182
7.3.	Badania techniczne pojazdów .....	189
7.4.	Warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu .....	191
7.5.	Zatrzymywanie i zwracanie dowodu rejestracyjnego .....	195
7.6.	Sprawdzenie wiadomości .....	197
<b>8</b>	<b>Kierujący i kontrola ruchu drogowego .....</b>	<b>198</b>
8.1.	Warunki uzyskania uprawnień do kierowania .....	199
8.2.	Prawa jazdy kategorii B oraz B+E .....	201
8.3.	Zatrzymywanie, cofanie i przywracanie prawa jazdy .....	204
8.4.	Sprawdzanie stanu zdrowia i predyspozycji psychicznych do kierowania pojazdami .....	209
8.5.	Kontrola ruchu drogowego .....	211

8.6.	Ewidencja kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego .....	221
8.7.	Usuwanie, przemieszczanie i blokowanie pojazdów .....	224
8.8.	Sprawdzenie wiadomości .....	226

### **Część III Technika kierowania i obsługa pojazdu**

#### **9 Wstęp do kierowania samochodem .....** 227

9.1.	Urządzenia do sterowania i kontroli samochodu .....	227
9.2.	Przygotowanie do jazdy .....	240
9.3.	Uruchamianie silnika .....	244
9.4.	Sprawdzenie wiadomości .....	247

#### **10 Podstawowe manewry .....** 248

10.1.	Ruszanie do przodu na jezdni poziomej i na wzniesieniu .....	248
10.2.	Jazda do tyłu .....	249
10.3.	Zatrzymywanie i postój .....	251
10.4.	Parkowanie równoległe, prostopadłe i skośne .....	251
10.5.	Wyprzedzanie .....	255
10.6.	Zawracanie .....	257
10.7.	Sprawdzenie wiadomości .....	258

#### **11 Technika jazdy samochodem .....** 260

11.1.	Przejeżdżanie zakrętów .....	260
11.2.	Pokonywanie wzniesień i spadków drogi .....	262
11.3.	Jazda w trudnych warunkach atmosferycznych .....	263
11.4.	Jazda z przyczepą .....	267
11.5.	Jazda energooszczędna .....	268
11.6.	Sprawdzenie wiadomości .....	270

#### **12 Bieżąca obsługa techniczna .....** 271

12.1.	Podstawowe zasady bezpieczeństwa podczas obsługi samochodu .....	271
12.2.	Zakres obsługi codziennej .....	272
12.3.	Opis czynności obsługi codziennej .....	273
12.3.1.	Codzienna obsługa silnika .....	273
12.3.2.	Codzienna obsługa podwozia .....	278
12.3.3.	Codzienna obsługa nadwozia .....	287
12.4.	Sprawdzenie wiadomości .....	288

### **Część IV Pierwsza pomoc poszkodowanym w wypadku drogowym**

#### **13 Udzielanie pomocy na miejscu wypadku .....** 289

13.1.	Przebieg udzielania pomocy .....	289
13.2.	Sprawdzenie wiadomości .....	290

#### **14 Czynności pierwszej pomocy .....** 291

14.1.	Podstawowe czynności ratownicze .....	291
14.2.	Sprawdzenie wiadomości .....	301

#### **Dodatek. Egzamin na prawo jazdy kategorii B .....** 303

#### **Źródła przepisów .....** 309

#### **Słowniczek podstawowych pojęć ruchu drogowego .....** 311

# Do Czytelnika

We współczesnym świecie umiejętność kierowania samochodem przydaje się wszystkim. Ale fachowcom z branży samochodowej umiejętność ta jest po prostu niezbędna do wykonywania pracy zawodowej. Z tego właśnie powodu w podstawie programowej kształcenia w wielu zawodach, w tym m.in. mechanika pojazdów samochodowych, elektromechanika pojazdów samochodowych i technika pojazdów samochodowych, wprowadzono wymagania nabycia umiejętności związanych z prowadzeniem i obsługą pojazdów samochodowych w zakresie niezbędnym do uzyskania prawa jazdy kategorii B.

Niniejszy podręcznik stanowi rodzaj przepustki umożliwiającej Czytelnikowi rozpoczęcie praktycznej nauki jazdy. Teoretyczne przygotowanie się do zajęcia miejsca „za kierownicą” wymaga zrozumienia zasad ruchu drogowego, poznania znaczenia kilkuset znaków i sygnałów drogowych oraz wielu innych ważnych zagadnień, w tym m.in. zagrożeń związanych z prowadzeniem pojazdów na drogach, jak również techniki kierowania pojazdem. Bez rzetelnego opanowania tej wiedzy Czytelnik nie będzie mógł rozpocząć praktycznej nauki jazdy ani zdać egzaminu na prawo jazdy kategorii B.

Warto więc dokładnie przyswoić sobie treść tego podręcznika, ponieważ podstawowymi warunkami bezpiecznego prowadzenia samochodu są: przestrzeganie zasad ruchu drogowego i respektowanie praw innych uczestników ruchu oraz umiejętność przewidywania i unikania zagrożeń wynikających ze zmieniającej się sytuacji na drodze.

Aby ułatwić Czytelnikowi zrozumienie przepisów ruchu drogowego, w niniejszym podręczniku najważniejsze pojęcia i określenia **wyróżniono w tekście innym kolorem czcionki**. Dla lepszego zorientowania Czytelnika w omawianych aktualnie zagadnieniach zastosowano poszerzony margines, na którym umieszczono tytuły treści opisanych w odpowiadających im akapitach. Na końcu każdego rozdziału podano pytania kontrolne, aby Czytelnik samodzielnie mógł sprawdzić stopień opanowania materiału. Natomiast na końcu podręcznika opisano przebieg państwowego egzaminu na prawo jazdy kategorii B oraz zamieszczono słowniczek, w którym zebrano najważniejsze określenia z zakresu ruchu drogowego.

Życzę wszystkim Czytelnikom „połamania pióra” na egzaminie na prawo jazdy kategorii B oraz bezpiecznej jazdy i szerokiej drogi!

*Autor*

## Źródła i zakres obowiązywania przepisów ruchu drogowego

### W tym rozdziale dowiemy się:

- jakie międzynarodowe porozumienia regulują zasady ruchu drogowego,
- jak zapewniono zgodność zasad krajowych i międzynarodowych przepisów o ruchu drogowym,
- czego dotyczą postanowienia dyrektyw Unii Europejskiej w zakresie ruchu drogowego,
- jakie podstawowe akty prawne regulują ruch drogowy w Polsce,
- gdzie obowiązują polskie przepisy prawa o ruchu drogowym.

### Źródła przepisów

#### Międzynarodowe przepisy ruchu drogowego

Ruch drogowy odbywa się ponad granicami państw. W celu ułatwienia międzynarodowego ruchu drogowego i zwiększenia bezpieczeństwa na drogach, w ramach prac na forum Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ, większość podstawowych zasad ruchu oraz oznakowania dróg ujednolicono w formie konwencji i porozumień międzynarodowych, które akceptowały poszczególne kraje. Polska jest stroną takich porozumień, do których przystąpiła w 1988 roku, zobowiązując się tym samym do ich przestrzegania.

Najistotniejszymi porozumieniami międzynarodowymi przyjętymi przez Polskę, związanymi z ruchem drogowym, są:

- **Konwencja o ruchu drogowym**, sporządzona w Wiedniu 8 listopada 1968 r.,
- **Konwencja o znakach i sygnałach drogowych**, sporządzona w Wiedniu 8 listopada 1968 r.

oraz

- dwa porozumienia europejskie uzupełniające wymienione konwencje, sporządzone w Genewie 1 maja 1971 r.,

**Międzynarodowe porozumienia dotyczące ruchu drogowego**

- protokół dodatkowy w sprawie oznaczeń drogi do Porozumienia europejskiego uzupełniającego Konwencję o znakach i sygnałach drogowych, sporządzony w Genewie 1 marca 1973 r.

Ogólność sformułowań międzynarodowych przepisów dotyczących ruchu drogowego

Przepisy zawarte w porozumieniach międzynarodowych sformułowano bardzo ogólnie. Na przykład, w odniesieniu do kierunku ruchu pojazdów na drodze, w artykule 10 wiedeńskiej Konwencji o ruchu drogowym stwierdzono: „Kierunek ruchu powinien być jednakowy na wszystkich drogach danego państwa, z wyjątkiem, w odpowiednich przypadkach, dróg służących wyłącznie lub przeważnie do ruchu tranzytowego między dwoma innymi państwami.” Dowolność przyjęcia kierunku ruchu jest powodem, dla którego chociaż w większości państw przyjęto ruch prawostronny, w niektórych z nich (np. w Wielkiej Brytanii, Irlandii, na Cyprze i Malcie) obowiązuje ruch lewostronny i nie jest to sprzeczne z przepisami międzynarodowymi.

Dowolność przyjmowania kierunku ruchu ma dalsze konsekwencje w innych przepisach, których brzmienie również sformułowano bardzo ogólnie. Na przykład, w postanowieniach wiedeńskiej Konwencji o ruchu drogowym dotyczących ogólnych zasad wyprzedzania, w ustępie 1 artykułu 11, stwierdza się:

„1. a) Wyprzedzanie powinno odbywać się po stronie przeciwnej do tej, która odpowiada kierunkowi ruchu.

b) Jednakże wyprzedzanie powinno odbywać się po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu, gdy kierujący, który jest wyprzedzany, po zasygnalizowaniu swojego zamiaru skręcenia na stronę jezdni przeciwną do tej, która odpowiada kierunkowi ruchu, skierował swój pojazd lub zwierzęta w tę stronę w celu wjazdu na inną drogę, wjazdu do przydrożnej posiadłości lub zatrzymania się na tej stronie.”

Tak ogólny zapis umożliwił poszczególnym państwom uściślenie zasad wyprzedzania stosownie do przyjętego kierunku ruchu.

Kolejnym przykładem ogólnych sformułowań konwencji jest zapis dotyczący prędkości. W ustępie 5 artykułu 13 konwencji wiedeńskiej napisano: „Żadne postanowienie niniejszej konwencji nie może być interpretowane jako ograniczające Umawiające się Strony lub ich organy terenowe we wprowadzeniu powszechnego lub lokalnego ograniczenia prędkości dla wszystkich lub niektórych kategorii pojazdów albo też we wprowadzeniu minimalnej i maksymalnej prędkości albo też tylko minimalnej lub tylko maksymalnej prędkości na niektórych drogach lub na niektórych rodzajach dróg (...).” Na podstawie tego przepisu w poszczególnych krajach obowiązują różnicowane prędkości maksymalne dopuszczone na drogach.

Zapewnienie zgodności zasad ruchu drogowego wg przepisów krajowych z międzynarodowymi

Podstawowym obowiązkiem krajów, które przystąpiły do Konwencji o ruchu drogowym, jest zapewnienie zgodności zasad ruchu drogowego obowiązujących na ich terytoriach z przepisami regulującymi zasady ruchu drogowego zawartymi w konwencji wiedeńskiej. Ponadto, jeśli przepisy krajowe nie będą sprzeczne z treścią konwencji, mogą nie zawierać tych wszystkich jej postanowień, które dotyczą sytuacji niewystępujących na terytorium danego kraju. Natomiast mogą zawierać dodatkowe postanowienia nieujęte w rozdziale II konwencji, który opisuje zasady ruchu drogowego.



Dzięki ujednoczeniu podstawowych przepisów w skali międzynarodowej kierowca może się spodziewać, że podstawowe zasady ruchu drogowego w innym państwie – stronie Konwencji o ruchu drogowym będą podobne do zasad przyjętych w kraju, z którego pochodzi, z wyjątkiem niektórych przepisów szczegółowych (np. dotyczących dopuszczalnej prędkości pojazdów lub dopuszczalnej zawartości alkoholu w organizmie kierującego pojazdem – **tabl. 1-1**) oraz niektórych znaków drogowych.

Ponadto, państwa – sygnatariusze konwencji zobowiązały się do wzajemnego uznawania krajowych dokumentów, takich jak np. dokument potwierdzający zarejestrowanie pojazdu oraz prawo jazdy.

**Tabl. 1-1** Porównanie wybranych przepisów ruchu drogowego w niektórych krajach europejskich

Kraj	Dopuszczalna prędkość samochodu osobowego [km/h]			Dopuszczalna zawartość alkoholu [%o]
	W obszarze zabudowanym	Poza obszarem zabudowanym	Na autostradzie	
Albania	40	80–90	110	0,1
Austria	50	100	130	0,5
Belgia	50	90	120	0,5
Bośnia i Hercegowina	50	80	100	0,3
Bułgaria	50	90	130	0,5
Chorwacja	50	90	130	0,0/0,5*
Czarnogóra	50	80	Brak ograniczeń	0,3
Czechy	50	90	130	0,0
Dania	50	80–90	110–130	0,5
Finlandia	50	80–100	120	0,5
Francja	50	90	130	0,5
Grecja	50	90–110	130	0,5
Hiszpania	50	90	120	0,5
Holandia	50	80	100/130**	0,2/0,5***
Litwa	50	90	110–130	0,4
Luksemburg	50	90	130	0,5
Niemcy	50	100	Brak ograniczeń****	0,5
Norwegia	50	80	90–100	0,2
Polska	50	90	140	0,2
Portugalia	50	90–100	120	0,5
Rosja	60	90	110	0,35
Rumunia	50	90	130	0,0
Serbia	50	80	120	0,3
Słowacja	50	90	90–130	0,0
Słowenia	50	90	130	0,5
Szwajcaria	50	80	120	0,5
Szwecja	30–70	60–100	90–120	0,2
Turcja	50	90	120	0,5

Tabl. 1-1 (cd.)

Kraj	Dopuszczalna prędkość samochodu osobowego [km/h]			Dopuszczalna zawartość alkoholu [%o]
	W obszarze zabudowanym	Poza obszarem zabudowanym	Na autostradzie	
Ukraina	60	90	130	0,0
Węgry	50	90	130	0,0
Wielka Brytania	48	96	112	0,8*****
Włochy	50	90	130	0,5

\* Dla kierowców w wieku 16 do 24 lat oraz kierowców zawodowych/dla pozostałych kierowców.

\*\* Od 6:00 do 19:00/od 19:00 do 6:00.

\*\*\* Gdy kierowca ma prawo jazdy poniżej 5 lat/nie mniej niż 5 lat.

\*\*\*\* Zalecana prędkość 130 km/h.

\*\*\*\*\* Szkocja 0,5‰.

Tak jak i inne państwa – sygnatariusze porozumień międzynarodowych, przystępując do podanych konwencji, Polska zgłosiła m.in. indywidualne zastrzeżenia w stosunku do zasad przyjętych w konwencjach i porozumieniach, które podano poniżej.

- Przy znakach „niebezpieczny zjazd” i „stromy podjazd” będzie stosowany symbol pojazdu znajdującego się na zjeździe i podjeździe zamiast zalecanej wartości procentowej spadku i wzniesienia na zjeździe i podjeździe.
- Linie wyznaczone zygzakiem, wskazujące miejsca, na których postój jest zabroniony, będą barwy białej zamiast żółtej.
- Linie ciągłe lub przerywane, wyznaczone na krawężniku chodnika lub na krawędzi jezdni w celu wskazania zakazu lub ograniczeń zatrzymania albo postoju, będą barwy białej zamiast żółtej.

Treść Konwencji o ruchu drogowym oraz Konwencji o znakach i sygnałach drogowych, jak również porozumień europejskich uzupełniających te konwencje i protokołu dodatkowego w sprawie oznaczeń drogi, opublikowano jako załączniki do Dziennika Ustaw nr 5 z 1988 r.

Dynamiczny rozwój międzynarodowego ruchu drogowego powoduje, że w Genewie okresowo odbywają się sesje Grupy Roboczej Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ. Omawia się na nich i przyjmuje poprawki do międzynarodowych konwencji i porozumień uzupełniających konwencje, w których uczestniczą także przedstawiciele Polski.

**Dyrektywy Unii Europejskiej dotyczące ruchu drogowego**

Oprócz podanych traktatów międzynarodowych, w związku ze wstąpieniem do Unii Europejskiej, w Polsce wdrożono również **postanowienia dyrektyw Wspólnot Europejskich**. Dyrektywy te, w odróżnieniu od opisanych poprzednio konwencji, mają charakter szczegółowy. Odnoszą się one głównie do:

- uczestników ruchu (dot. np. jednolitych wzorów praw jazdy),
  - pojazdów (dot. np. obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony, mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów, dokumentów rejestracyjnych pojazdów).
- W miarę rozwoju europejskiego ruchu drogowego i wprowadzania nowych

dyrektyw w tym zakresie nasz kraj, tak jak i wszyscy inni członkowie Unii Europejskiej, w celu ujednoczenia przepisów jest zobowiązany do ich wdrażania. Z tego powodu przepisy o ruchu drogowym w Polsce nadal będą ulegały zmianom.

## Polskie przepisy ruchu drogowego

Podstawowym dokumentem regulującym zasady ruchu drogowego w Polsce jest ustawa – Prawo o ruchu drogowym. Zawarto w niej najistotniejsze przepisy opisujące zasady ruchu drogowego oraz porządek i bezpieczeństwo ruchu na drogach. Podano także najważniejsze postanowienia dotyczące zasad i warunków dopuszczenia pojazdów do ruchu oraz podstawowe zasady i warunki kontroli ruchu drogowego. Ujęto również wymagania w stosunku do innych uczestników ruchu niż kierujący pojazdami. Ustawa ta jest zgodna z podpisanymi konwencjami i porozumieniami międzynarodowymi opisanymi w poprzednim podrozdziale.

Drugim podstawowym dokumentem związanym z ruchem drogowym jest ustawa o kierujących pojazdami. Opisano w niej osoby uprawnione do kierowania pojazdami, wymagania w stosunku do tych osób, a także zasady uzyskiwania i cofania uprawnień do kierowania pojazdami. Podano również zasady wykonywania badań lekarskich i psychologicznych.

Na podstawie upoważnień zawartych w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami odpowiedni ministrowie w ramach ich zakresu działania wydali kilkadziesiąt rozporządzeń (również ogłaszanych w Dzienniku Ustaw) zawierających szczegółowe przepisy wykonawcze. Dotyczą one m.in. kierujących, pojazdów oraz zarządzania, kierowania i kontroli ruchu drogowego. Wyjaśniono w nich dokładnie przepisy oraz zasady i sposób postępowania w różnych sprawach. Najistotniejsze przepisy wykonawcze podano poniżej.

- Rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych, w którym określono znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania.
- Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
- Rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.
- Rozporządzenie w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach.
- Rozporządzenie w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych, w którym określono warunki i tryb rejestracji pojazdów, wzory odpowiednich dokumentów oraz tablic rejestracyjnych.

Ustawa – Prawo o ruchu drogowym, ustawa o kierujących pojazdami i wydane na ich podstawie rozporządzenia wykonawcze tworzą razem zbiór przepisów prawnych nazywany popularnie **kodeksem drogowym**.

Przestrzeganie przepisów ruchu drogowego jest podstawowym obowiązkiem każdego uczestnika ruchu (pieszego i kierującego). Wiele szczegółowych

### 1.1.2

**Ustawa – Prawo o ruchu drogowym**

**Ustawa o kierujących pojazdami**

**Rozporządzenia wykonawcze**

**Kodeks drogowy**

**Znaczenie przestrzegania przepisów**

przepisów o ruchu drogowym sformułowano, nakładając na kierującego pojazdem obowiązek określonego postępowania. Niewywiązanie się z nałożonych prawem obowiązków stanowi wykroczenie w ruchu drogowym albo przestępstwo (w zależności od skutków wynikłych z niewłaściwego postępowania) i jest podstawą do ukarania kierującego (patrz rozdz. 8).

Lekceważenie lub łamanie przepisów ruchu drogowego nieuchronnie prowadzi do kolizji i wypadków drogowych. Ze statystyk wypadków drogowych w Polsce wynika, że co piętnaście minut dochodzi do wypadku, w wyniku którego ktoś zostaje ranny lub ponosi śmierć. Każdego dnia na polskich drogach ginie 8 osób i około 100 zostaje rannych, a sprawcami około 87% wypadków są kierujący pojazdami.

Każdy kierujący pojazdem musi sobie uświadomić, że tylko od niego zależy, czy nie stanie się sprawcą lub ofiarą wypadku drogowego. Przestrzeganie przepisów i respektowanie praw innych uczestników ruchu drogowego to bezpieczeństwo kierującego pojazdem i jego bliskich.

Skutków niewłaściwego postępowania nie da się cofnąć, ale można ich uniknąć!

## 1.2

### **Zakres obowiązywania przepisów prawa o ruchu drogowym**

**Podstawowe miejsca stosowania przepisów prawa o ruchu drogowym**

Przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym obowiązują na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Regulują one zasady ruchu na drogach publicznych, jak również na drogach niebędących drogami publicznymi, które znajdują się w wyznaczonych strefach zamieszkania oraz strefach ruchu.

Drogami publicznymi są drogi ogólnodostępne oraz drogi o ograniczonej dostępności, w tym autostrady i drogi ekspresowe, czyli drogi, z których mogą korzystać wszyscy zgodnie z ich przeznaczeniem (patrz **rys. 1.1**).

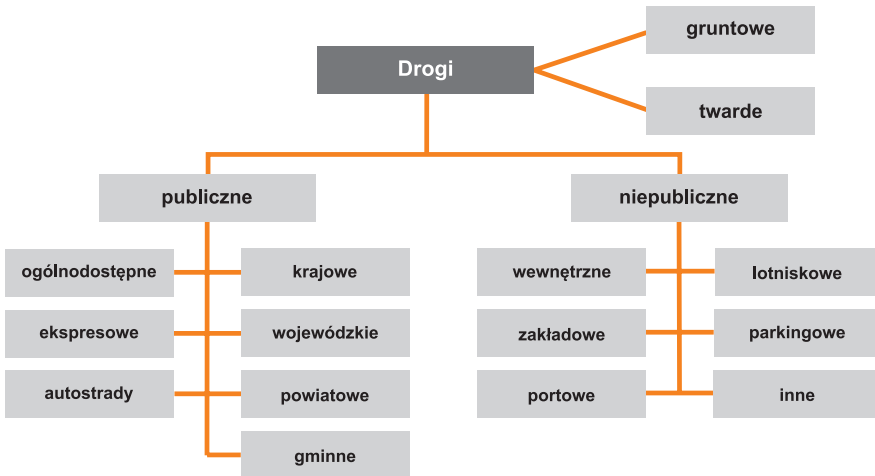
Ze względu na własność i zarządzanie nimi, drogi publiczne dzieli się na następujące kategorie: krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Ulice położone w ciągach dróg publicznych podanych rodzajów zachowują kategorię drogi, w której leżą.

**Strefa zamieszkania** to obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy są oznaczone znakami drogowymi „*strefa zamieszkania*” i „*koniec strefy zamieszkania*”.

**Strefa ruchu** zaś to obszar obejmujący co najmniej jedną drogę wewnętrzną, na który wjazdy i wyjazdy są oznaczone znakami drogowymi „*strefa ruchu*” i „*koniec strefy ruchu*”.

**Stosowanie przepisów poza drogami publicznymi, strefami zamieszkania i strefami ruchu**

Przepisy prawa o ruchu drogowym stosuje się również do ruchu odbywającego się poza drogami publicznymi, strefami zamieszkania oraz strefami ruchu (np. na terenie portów, dworców i lotnisk, na prywatnych parkingach, na drogach wewnętrznych nieoznakowanych znakami „*strefa zamieszkania*” ani „*strefa ruchu*”), ale tylko w zakresie koniecznym do uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób uczestniczących w tym ruchu (np. podczas przecinania się kierunków ruchu pojazdów) lub wynikającym ze znaków i sygnałów drogowych.



Rys. 1.1

W zależności od występującego oznakowania, wprowadzonego przez zarządcę danej drogi, np. drogi wewnętrzne w osiedlach lub centrach handlowych mogą być strefami ruchu, w których kierujący są zobowiązani do przestrzegania wszystkich przepisów ruchu drogowego, a służby porządkowe mogą je egzekwować, albo drogami wewnętrznymi, na których nie ma takiego obowiązku.

## Sprawdzenie wiadomości

1.3

1. Jakie najważniejsze porozumienia międzynarodowe związane z ruchem drogowym przyjęła Polska?
2. Na czym polega ogólność sformułowań międzynarodowych konwencji dotyczących ruchu drogowego?
3. Co jest podstawowym obowiązkiem krajów, które przystąpiły do Konwencji o ruchu drogowym?
4. Jaki charakter mają postanowienia dyrektyw Wspólnot Europejskich dotyczących ruchu drogowego?
5. Jak nazywają się podstawowe dokumenty regulujące zasady ruchu drogowego w Polsce?
6. Jakie najistotniejsze przepisy wykonawcze wydano na podstawie ustawy – Prawo o ruchu drogowym?
7. Co to jest kodeks drogowy?
8. Jaki podstawowy obowiązek spoczywa na każdym uczestniku ruchu drogowego?
9. Do czego prowadzi lekceważenie i łamanie przepisów ruchu drogowego?
10. Gdzie stosuje się przepisy prawa o ruchu drogowym?

# Przepisy o ruchu pojazdów

## 5

### W tym rozdziale dowiemy się:

- na czym polegają podstawowe zasady ruchu prawostronnego,
- jak postępować w razie uczestniczenia w wypadku drogowym,
- jakie zasady obowiązują kierującego podczas wykonywania podstawowych manewrów,
- jak kierujący powinni zachowywać się wobec pieszych i rowerzystów,
- według jakich zasad ustala się pierwszeństwo przejazdu na drogach,
- jak należy przejeżdżać przez przejazdy kolejowe i tramwajowe,
- gdzie i w jaki sposób prawidłowo zatrzymywać oraz parkować pojazd,
- jakie zasady regulują prędkość jazdy,
- na jakich zasadach wolno używać świateł zewnętrznych, sygnałów dźwiękowych i świetlnych,
- jak jeździć w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza, na autostradach i drogach ekspresowych,
- jakie zasady ruchu obowiązują w strefach zamieszkania, na drogach wewnętrznych i w strefach ruchu,
- w jaki sposób można holować pojazd silnikowy,
- jak zachowywać się wobec niektórych rodzajów pojazdów (m.in. uprzywilejowanych w ruchu drogowym i autobusów szkolnych),
- jak prawidłowo przewozić osoby i ładunki.

## Zasady ogólne

### 5.1

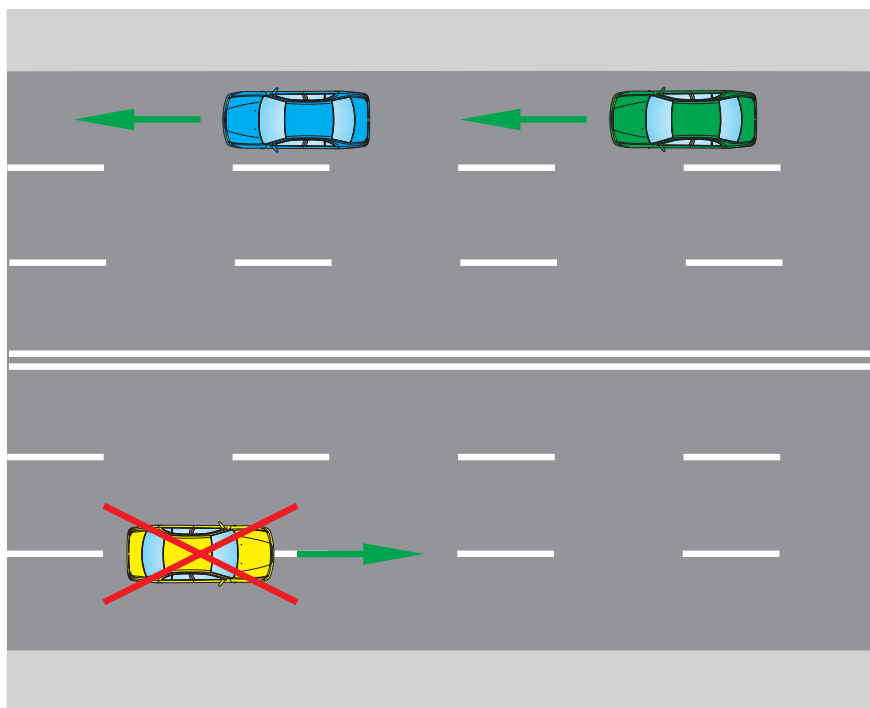
### Podstawowe zasady ruchu prawostronnego

#### 5.1.1

Na drogach w Polsce kierujących pojazdami obowiązuje ruch prawostronny. Oznacza to, że kierujący pojazdem ma obowiązek stosować się do podanych niżej zaleceń.

**Obowiązek przestrzegania ruchu prawostronnego**

- Powinien jechać możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. Jeżeli pasy ruchu na jezdni są wyznaczone, kierujący nie może zajmować więcej niż jednego pasa (patrz rys. 5.1).
- Wolno mu jechać prawą jezdnią drogi o dwóch jezdniach (do jezdni tych nie wlicza się jezdni przeznaczonych do dojazdu do posesji położonych przy drodze).
- Może zajmować pasy ruchu znajdujące się na prawej połowie jezdni dwukierunkowych o co najmniej czterech pasach ruchu.

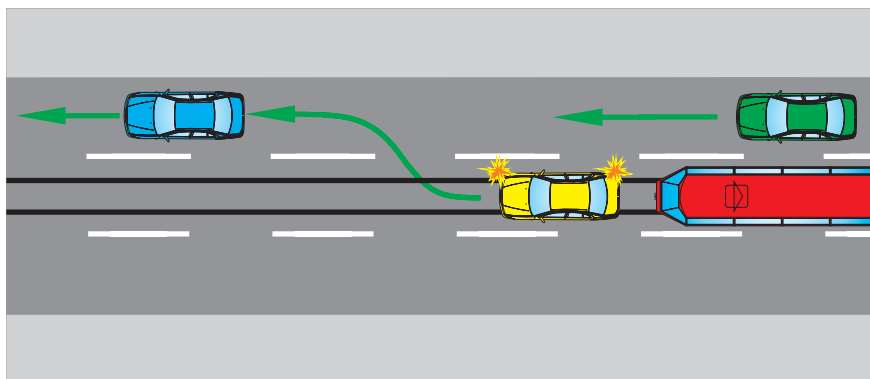


Rys. 5.1

Kierujący pojazdem znajdującym się na części jezdni, po której jeżdżą pojazdy szynowe, ma obowiązek ustąpić miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi szynowemu (patrz rys. 5.2).

Pomimo obowiązku jazdy jak najbliżej prawej krawędzi jezdni, kierujący może chwilowo oddalić się od tej krawędzi, aby np. uniknąć ochlapywania pieszych w razie występowania kałuż. Na drodze o co najmniej dwóch pasach ruchu w jednym kierunku nie powinien on jednak jechać lewym pasem ruchu, jeżeli prawy pas ruchu jest wolny i ma dobry stan techniczny.

Pasy ruchu zwykle mają szerokość ok. 3 m (do 3,75 m na autostradach i drogach ekspresowych). Rzadko spotyka się pasy ruchu węższe niż 3 m.



Rys. 5.2

## Postępowanie w razie uczestniczenia w wypadku drogowym

### 5.1.2

**Obowiązki kierującego podczas wypadku bez ofiar**

**W razie uczestniczenia w wypadku drogowym** (określenie – patrz podrozdz. 2.1), **w którym nie ma ofiar**, kierujący pojazdem ma obowiązek wykonać opisane niżej czynności (wg podanej kolejności).

1. Zatrzymać pojazd w taki sposób, aby nie spowodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Zapewnić bezpieczeństwo ruchu w miejscu wypadku.

Jeśli pojazd jest wyposażony w światła awaryjne, które po zderzeniu nadal są sprawne, należy je włączyć oraz ustawić ostrzegawczy trójkąt odblaskowy w sposób zależny od miejsca zdarzenia (patrz wytyczne w podrozdz. 5.22).

3. Niezwłocznie usunąć pojazd z miejsca wypadku, aby nie powodował zagrożenia ani tamowania ruchu.

Jeśli po kolizji można nadal kierować pojazdem, należy koniecznie zjechać lub zepchnąć go na pobocze lub do krawędzi jezdni.

4. Na żądanie osoby uczestniczącej w wypadku podać:

- swoje dane personalne,
- dane personalne właściciela lub posiadacza pojazdu,
- dane dotyczące zakładu ubezpieczeń, z którym jest zawarta umowa obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC).

Po kolizji pojazdów, zwłaszcza jeśli ich uszkodzenia nie są znaczne i jeden z kierujących przyznaje się do winy, sprawca kolizji ma obowiązek napisać i podpisać oświadczenia o spowodowaniu kolizji. Dla kierującego poszkodowanego podczas kolizji korzystne jest także zebranie danych świadków zdarzenia i ich podpisów. Ułatwia to dalszą procedurę w razie późniejszego wycofania się sprawcy kolizji z własnego oświadczenia na piśmie. Umożliwia także zakończenie całego zdarzenia bez udziału policji i zgłoszenie szkody w celu jej likwidacji.

Oświadczenie sprawcy wypadku powinno zawierać podane niżej elementy.

- Datę, godzinę i miejsce wypadku.
- Opis zdarzenia zawierający marki, modele, typy i numery rejestracyjne pojazdów biorących w nim udział.
- Dane personalne uczestników wypadku – kierujących i właścicieli pojazdów z podaniem miejsca zamieszkania oraz numerów i kategorii praw jazdy.
- Jednoznaczne określenie przyznania się do winy jednej ze stron za powstałe zdarzenie.
- Nazwę zakładu, w którym jest ubezpieczony pojazd sprawcy, i numer polisy OC sprawcy.
- Wykaz uszkodzeń pojazdu poszkodowanego.
- Dokładne dane świadków wypadku.
- Ewentualnie szkic sytuacyjny wypadku.
- Podpisy osób sporządzających oświadczenie.

Policję należy wezwać na miejsce kolizji pojazdów w podanych niżej przypadkach.

**Wskazówki praktyczne w razie uczestniczenia w kolizji**



- Gdy współuczestnik kolizji jest obywatelem obcego państwa.
- Jeżeli winny spowodowania kolizji nie ma obowiązkowego ubezpieczenia OC.
- Gdy od sprawcy kolizji wyczuje się woń alkoholu z ust albo jego zachowanie budzi uzasadnione podejrzenie, że może on być pod wpływem alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.
- Jeśli szkody materialne są znaczne.
- Gdy kierujący nie ustalili między sobą sprawcy wypadku.

W razie konieczności należy także podjąć działania, które uniemożliwią sprawcy oddalenie się z miejsca kolizji, zwłaszcza podejrzanego o kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu.

Jeżeli kierujący po kolizji nie mogą dojść do porozumienia co do winy jednego z nich, należy postępować w sposób opisany poniżej.

- Wezwać policję.
- Nie odjeżdżać z miejsca zdarzenia.
- Zapisać numer rejestracyjny pojazdu, który uczestniczył w zdarzeniu.
- Zażądać danych podanych w punkcie 4 (na początku tego podrozdziału).
- Podczas oczekiwania na policję poszukać świadków zdarzenia i zebrać ich dane personalne.
- Po przyjeździe policji zrelacjonować przebieg wypadku.

W przypadku oddalenia się jednego z uczestników kolizji przed przyjazdem policji należy porozumieć się z najbliższą jednostką policji co do dalszego sposobu postępowania.

#### Obowiązki kierującego podczas wypadku z ofiarami

**W razie uczestniczenia w wypadku drogowym, w którym są ofiary,** kierujący pojazdem ma obowiązek wykonać opisane poniżej czynności (wg podanej kolejności).

1. Zatrzymać pojazd, nie powodując przy tym zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Zapewnić bezpieczeństwo w miejscu wypadku.
3. Udzielić niezbędnej pomocy ofiarom wypadku (patrz rozdz. 13 i 14).

**Uwaga.** Nieudzielenie pomocy ofiarom wypadku przez kierującego uczestniczącego w nim jest poważnym przestępstwem w ruchu drogowym. Grozi za to kara aresztu lub grzywny z jednoczesnym zatrzymaniem prawa jazdy na okres do 3 lat.

4. Wezwać pogotowie ratunkowe i policję.
5. Nie podejmować czynności, które mogłyby utrudnić ustalenie przebiegu wypadku.

W celu realizacji tego zalecenia należy postępować w sposób opisany poniżej.

- Pozostawić pojazdy uczestniczące w wypadku z ofiarami w ludziach na miejscu zdarzenia.
- Nie zabierać z jezdni części pojazdów, które odpadły.
- Zabezpieczyć ślady hamowania i inne ślady na jezdni, aby nie zostały rozjeżdżone przez inne pojazdy.

Ponadto kierujący pojazdem powinien pozostać na miejscu wypadku. Jeżeli wezwanie pogotowia lub policji wymaga jego oddalenia się, niezwłocznie powi-

nien on powrócić na to miejsce. Na miejscu wypadku kierujący powinien pozostać aż do zwolnienia go przez funkcjonariuszy policji.

Obowiązki dotyczące kierującego pojazdem spoczywają także na innych osobach uczestniczących w wypadku. Najważniejszym obowiązkiem tych osób jest współdziałanie w udzieleniu pomocy ofiarom, w zawiadomieniu pogotowia ratunkowego i policji, a także pozostanie na miejscu do czasu przybycia policji.

**Obowiązki innych osób uczestniczących w wypadku**

## Podstawowe manewry

### 5.2

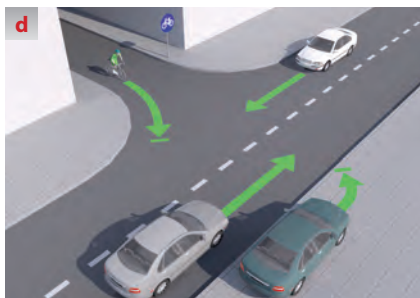
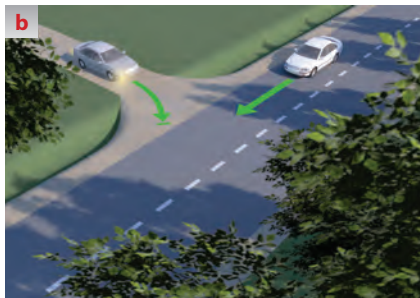
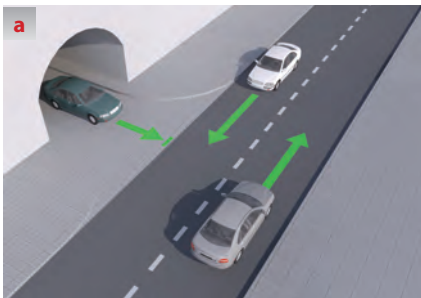
### Włączanie się do ruchu

#### 5.2.1

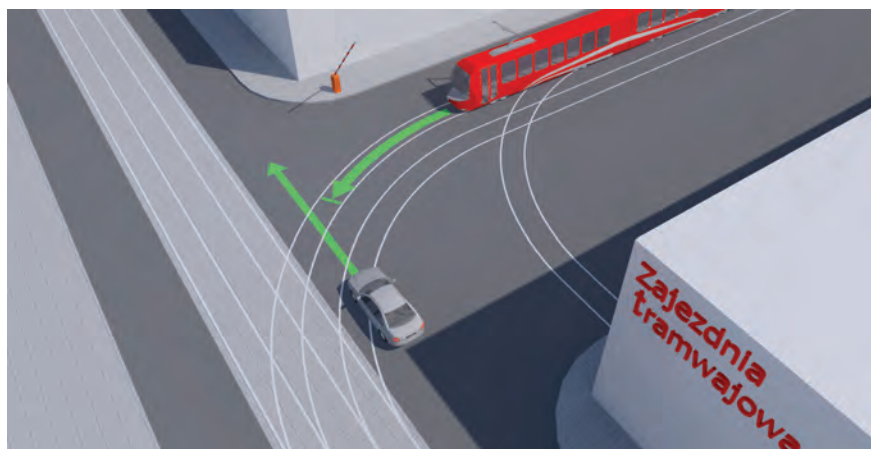
Włączanie się do ruchu jest to rozpoczynanie jazdy po zatrzymaniu się lub postoju niewynikającym z warunków lub przepisów ruchu drogowego, oraz wjeżdżanie:

**Określenie włączania się do ruchu**

- na drogę z nieruchomości, z obiektu przydrożnego lub dojazdu do takiego obiektu (patrz **rys. 5.3a**), z drogi niebędącej drogą publiczną oraz ze strefy zamieszkania;
- na drogę z pola;
- na drogę twardą z drogi gruntowej (**rys. 5.3b**);
- na jezdnię z pobocza, z chodnika lub z pasa ruchu dla pojazdów powolnych (**rys. 5.3c**);
- na jezdnię lub pobocze z drogi dla rowerów (**rys. 5.3d**), z wyjątkiem wjazdu na przejazd dla rowerzystów lub pas ruchu dla rowerów.



**Rys. 5.3**



Rys. 5.3e

Włączaniem się do ruchu jest także wjeżdżanie pojazdem szynowym (tramwajem) na drogę z zajezdni (rys. 5.3e) lub na jezdnię z pętli.

**Obowiązki kierującego podczas włączania się do ruchu**

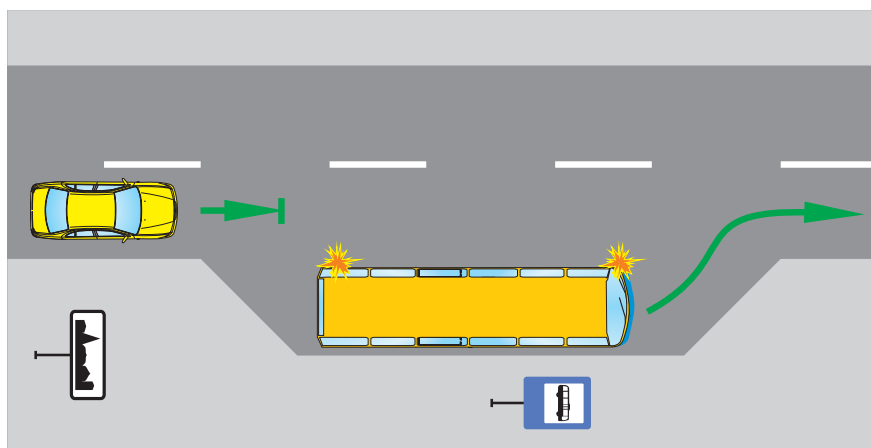
- Podczas włączania się do ruchu kierujący pojazdem ma obowiązek:
- zachować szczególną ostrożność,
  - ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu.

**Obowiązki wobec włączających się do ruchu autobusów (trolejbusów) na obszarze zabudowanym**

Na obszarze zabudowanym kierujący pojazdem, zbliżając się do oznaczonego przystanku autobusowego (trolejbusowego), ma obowiązek zmniejszyć prędkość. W razie potrzeby kierujący pojazdem ma obowiązek nawet zatrzymać się, aby umożliwić kierującemu autobusem (trolejbusem) włączenie się do ruchu, jeżeli kierowca takiego pojazdu sygnalizuje kierunkowskazem zamiar zmiany pasa ruchu lub wjechania z zatoki na jezdnię (patrz rys. 5.4).

**Obowiązki kierującego autobusem podczas włączania się do ruchu**

- Kierowcy autobusów (trolejbusów) włączający się do ruchu:
- na obszarze zabudowanym mogą wjechać na sąsiedni pas ruchu lub na jezdnię dopiero po upewnieniu się, że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;
  - poza obszarem zabudowanym mogą wjechać na jezdnię lub na sąsiedni pas ruchu dopiero po ustąpieniu pierwszeństwa kierującym innymi pojazdami.



Rys. 5.4

Kierujący pojazdem, zbliżając się do miejsca postoju autobusu szkolnego, ma obowiązek:

- zatrzymać się, jeśli kierujący autobusem szkolnym włączył światła awaryjne oraz podał sygnał do zatrzymania, odsłaniając widoczną z tyłu na autobusie kwadratową żółtą tablicę z ośmiokątnym znakiem „stop” (patrz rys. 5.43 i 6.350) barwy czerwonej z żółtym napisem i obrzeżem;
- zmniejszyć prędkość, a w razie potrzeby zatrzymać się, aby umożliwić kierującemu autobusem szkolnym wjazd na jezdnię lub sąsiedni pas ruchu, jeśli sygnalizuje on zamiar wykonania takiego manewru.

Kierujący autobusem szkolnym podczas włączania się do ruchu może wjechać na sąsiedni pas ruchu lub na jezdnię dopiero po upewnieniu się, że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**Obowiązki kierującego wobec autobusów szkolnych**

**Obowiązki kierującego autobusem szkolnym podczas włączania się do ruchu**

## Cofanie

Cofanie, czyli jazda do tyłu na krótkim odcinku drogi, jest manewrem nietypowym dla normalnego ruchu drogowego, stwarzającym potencjalne zagrożenie. Cofać pojazdem należy tylko wtedy, gdy jazda do przodu jest niemożliwa (np. przeszkoda) lub bardzo utrudniona (np. bardzo wąski przejazd) albo zabroniona (np. jazda po chodniku w razie włączania się do ruchu po postoju na chodniku).

Podczas cofania na kierującego pojazdem nałożono dwa podstawowe obowiązki, które opisano poniżej.

- Ma on zachować szczególną ostrożność.
- Musi ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu. W tym celu powinien sprawdzić, czy wykonywany manewr nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia. Jest obowiązany także upewnić się, że za pojazdem nie znajduje się przeszkoda. W razie trudności w osobistym upewnieniu się kierujący powinien zapewnić sobie pomoc innej osoby.

**Uwaga.** Manewr cofania należy zaczynać bardzo wolno, aby w każdej chwili móc zatrzymać pojazd w miejscu.

Konieczność zapewnienia sobie pomocy innej osoby podczas cofania dotyczy wszystkich kierujących pojazdami, a więc nie tylko kierujących dużymi samochodami ciężarowymi, lecz także kierujących samochodami osobowymi i ciężarowo-osobowymi. Jest to niezwykle istotne, gdy nie mają oni dostatecznej widoczności z powodu zasłonięcia przez zaparkowane obok inne pojazdy. Szczególnie w takich sytuacjach należy zapewnić sobie pomoc innej osoby, aby nie spowodować kolizji, której winny będzie cofający pojazd.

Nie wolno cofać pojazdem:

- w tunelach,
- na mostach i wiaduktach,
- na autostradach i drogach ekspresowych.

## 5.2.2

**Określenie cofania**

**Obowiązki kierującego podczas cofania**

**Konieczność zapewnienia sobie pomocy innej osoby**

**Zakazy cofania**

## 5.2.3 Zmiana kierunku jazdy lub pasa ruchu

### Określenie zmiany kierunku jazdy

Zmiana kierunku jazdy to:

- skrócenie w prawo lub w lewo z danej drogi w inną,
- zjechanie z danej drogi (na przykład w bramę posesji),
- zawracanie, czyli zmiana kierunku jazdy na przeciwny na tej samej drodze.

W rozumieniu przepisów o ruchu drogowym zmianą kierunku jazdy nie jest skręcanie wynikające ze zmiany kierunku np. na łuku drogi, gdyż wówczas nie można wybrać innego kierunku jazdy niż wyznaczony przebiegiem drogi.

### Określenie zmiany pasa ruchu

Zmiana pasa ruchu to przejechanie na sąsiedni pas ruchu tej samej jezdni. Zmiana pasa ruchu polega na zajęciu przez pojazd innego położenia względem osi lub krawędzi jezdni i często poprzedza inne manewry, np. skręcanie lub zawracanie.

### Obowiązki kierującego podczas zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu

Kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności.

Kierujący pojazdem ma obowiązek:

- zawnazsu i wyraźnie sygnalizować kierunkowskazem zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu,
- zaprzestać sygnalizowania zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu niezwłocznie po wykonaniu manewru.

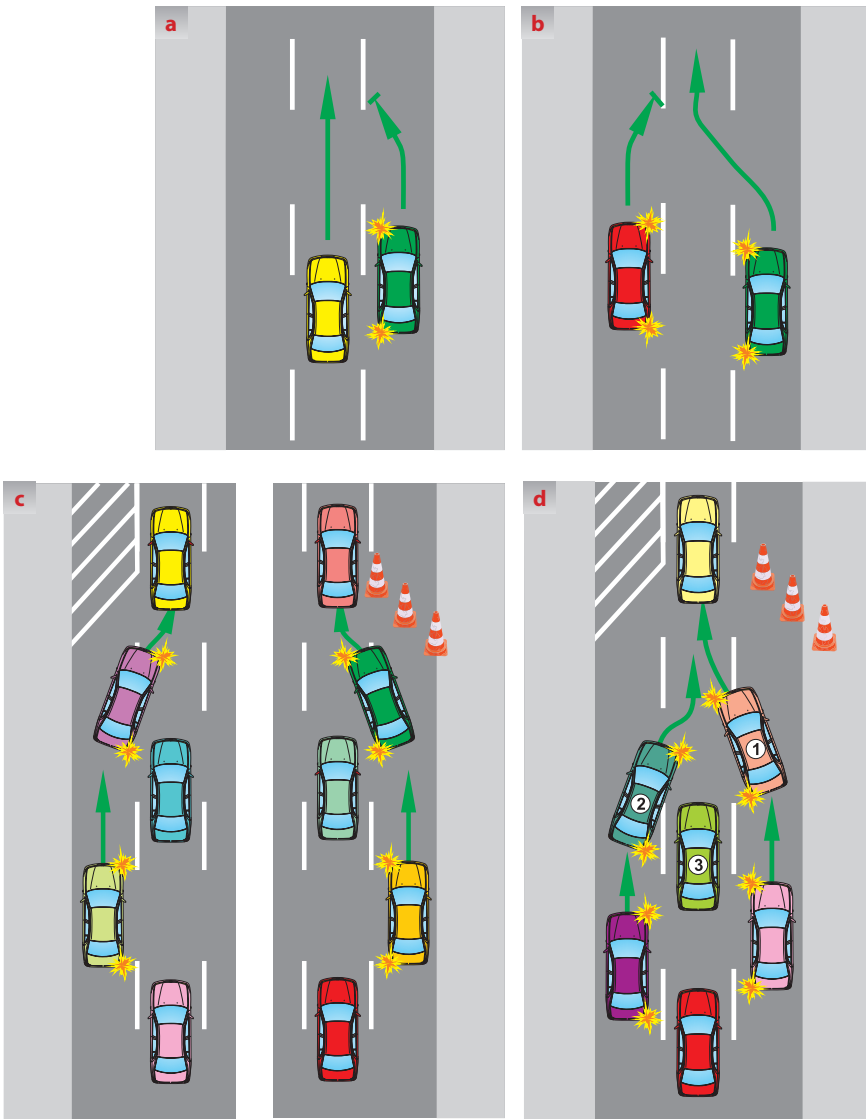
Zmieniając zajmowany pas ruchu, gdy nie ma zatoru drogowego i pojazdy poruszają się bez znacznego zmniejszenia prędkości, kierujący pojazdem ma obowiązek ustąpić pierwszeństwa:

- 1) pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać (patrz **rys. 5.5a**),
- 2) pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony (patrz **rys. 5.5b**).

**Uwaga.** Samo zasygnalizowanie zamiaru zmiany pasa ruchu lub kierunku jazdy nie uprawnia kierującego do wykonania tego manewru. Przed rozpoczęciem wykonywania manewru kierujący musi się upewnić, że zmieniając swoim pojazdem pas ruchu lub kierunek jazdy, nie utrudni ruchu innym uczestnikom i nie spowoduje żadnego niebezpieczeństwa.

Natomiast w warunkach znacznego zmniejszenia prędkości na jezdni mającej więcej niż jeden pas ruchu w tym samym kierunku jazdy, gdy nie istnieje możliwość kontynuowania jazdy pasem ruchu z powodu wystąpienia przeszkody na tym pasie ruchu lub jego zanikania, kierujący pojazdem poruszający się sąsiednim pasem ruchu ma obowiązek, bezpośrednio przed miejscem wystąpienia przeszkody lub miejscem zanikania pasa ruchu, umożliwić jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów, znajdującym się na takim pasie ruchu zmianę tego pasa ruchu na sąsiedni, którym istnieje możliwość kontynuowania jazdy (patrz **rys. 5.5c**).

Z kolei w warunkach znacznego zmniejszenia prędkości na jezdni mającej więcej niż dwa pasy ruchu w tym samym kierunku jazdy, gdy nie istnieje możliwość kontynuacji jazdy dwoma pasami ruchu z powodu przeszkód na tych pasach ruchu lub ich zanikania, jeżeli między tymi pasami ruchu znajduje się jeden pas ruchu, którym istnieje możliwość kontynuowania jazdy, kierujący pojazdem poruszający się tym pasem ruchu ma obowiązek, bezpośrednio przed miejscem wystąpienia przeszkody lub miejscem zanikania pasów ruchu, umożli-

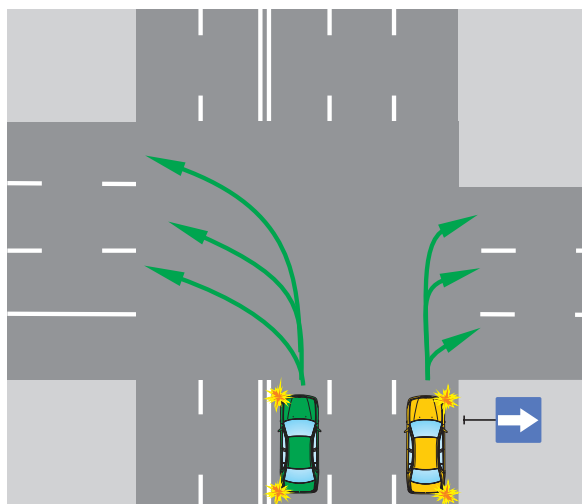


Rys. 5.5

liwić zmianę pasa ruchu jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów z prawej strony, a następnie jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów z lewej strony (patrz rys. 5.5d).

Te dwie opisane wyżej zasady naprzemiennego poruszania się pojazdów nazywa się popularnie jazdą „na suwak” i obowiązują tylko w razie znacznego zmniejszenia prędkości, czyli podczas występowania zatoru drogowego (tzw. korka). Dla bezkolizyjnego umożliwienia zmiany pasa ruchu i naprzemienną kontynuacji jazdy w warunkach znacznego zmniejszenia prędkości ważne jest, aby:

- kierujący jadący zablokowanym lub zanikającym pasem ruchu poruszał się nim aż do końca, aby móc skorzystać z ustalonego dla niego wtedy pierwszeństwa,



Rys. 5.6

- kierujący jadący niekończącym się pasem ruchu na wysokości kończącego się sąsiedniego pasa (pasów) zapewnił miejsce umożliwiające wjazd jednego pojazdu z sąsiedniego pasa lub dwóch pojazdów z sąsiednich pasów – najpierw jednemu z prawej, a potem jednemu z lewej strony.

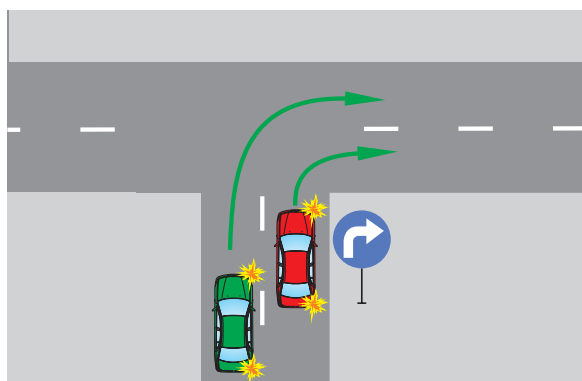
Należy pamiętać, że opisane przepisy dotyczą także dróg szybkiego ruchu, więc obowiązują również w przypadku znacznego spowolnienia ruchu na drodze ekspresowej lub autostradzie – np. na zanikającym pasie włączania.

Przed skręceniem kierujący pojazdem ma obowiązek zbliżyć się (patrz rys. 5.6):

- do prawej krawędzi jezdni, jeżeli zamierza skręcić w prawo,
- do środka jezdni o ruchu dwukierunkowym albo do lewej krawędzi jezdni o ruchu jednokierunkowym, jeżeli zamierza skręcić w lewo.

Jedynymi wyjątkami od podanych zasad są dwie sytuacje: jeśli wymiary pojazdu uniemożliwiają kierującemu opisany poprzednio sposób skręcenia lub jest dopuszczalna jazda wyłącznie w jednym kierunku. Oba przypadki opisano poniżej.

- Jeżeli wymiary pojazdu uniemożliwiają skręcenie ze skrajnego pasa ruchu, np. gdy skręcający autobus jest zbyt długi, kierujący nim może rozpocząć



Rys. 5.7

skręcanie z innego pasa ruchu niż skrajny. Jednakże musi wcześniej się upewnić, że taki wyjątkowo dozwolony przepisami manewr nie zagrozi bezpieczeństwu innych uczestników ruchu.

- Gdy z wylotu drogi o więcej niż jednym pasie ruchu można skręcać tylko w jednym kierunku, wówczas, zgodnie z przepisami, ze wszystkich pasów ruchu można rozpocząć manewr skrętu (patrz rys. 5.7).

Po zmianie kierunku jazdy (skręceniu) na jezdni drogi poprzecznej kierujący może zająć dowolny pas ruchu przeznaczony do ruchu w danym kierunku (na prawej połowie poprzecznej jezdni dwukierunkowej lub na całej szerokości jezdni jednokierunkowej), pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności oraz nieutrudnienia ruchu innym uczestnikom (patrz rys. 5.6 i 5.7).

Skręcanie może być zabronione następującymi znakami ustawionymi na drodze:

- „zakaz skręcania w lewo” (patrz rys. 6.96),
- „zakaz skręcania w prawo” (patrz rys. 6.97).

Ze względu na kierunek ruchu szczególnym rodzajem skrzyżowania jest skrzyżowanie o ruchu okrężnym (popularnie nazywane rondem). Na takim skrzyżowaniu ruch odbywa się dookoła placu, wyspy lub innego obiektu w kierunku nakazanym znakiem „*ruch okrężny*” (patrz rys. 6.146), czyli przeciwnie do kierunku ruchu wskazówek zegara. Skrzyżowanie o ruchu okrężnym nie musi mieć okrągłego kształtu. Może to być prostokątny plac lub rynek oznakowany podanym znakiem. Zmiana kierunku jazdy lub pasa ruchu na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym odbywa się według ogólnych reguł podanych poprzednio.

Dojeżdżając do ronda, kierujący pojazdem powinien:

- zająć odpowiedni pas ruchu w zależności od dalszego kierunku jazdy za rondem,
- zasygnalizować zamierzony kierunek jazdy przez rondo, jeśli nie będzie jechał prosto.

Na drodze o jezdni mającej więcej niż jeden pas ruchu przeznaczony do jazdy w danym kierunku należy zachowywać się w opisany niżej sposób.

- Jeżeli na poszczególnych pasach ruchu są namalowane strzałki kierunkowe, kierujący ma obowiązek zająć pas ruchu odpowiadający kierunkowi jazdy za rondem.
- Gdy na poszczególnych pasach ruchu nie ma namalowanych strzałek kierunkowych, wówczas kierujący powinien zająć pas ruchu:
  - najbliższy prawej krawędzi jezdni, gdy na rondzie zamierza skręcić w prawo;
  - najbliższej środka jezdni dwukierunkowej lub lewej krawędzi jezdni jednokierunkowej, gdy na rondzie zamierza skręcić w lewo;
  - dowolny, gdy przez rondo zamierza jechać prosto.

Kierunek jazdy przez rondo przed wjazdem na nie powinien być zawczasu sygnalizowany w sposób podany poniżej (rys. 5.8).

- Jeżeli kierujący zamierza skręcić w prawo na najbliższym wylocie (pierwszym od wlotu, którym wjeżdża), powinien włączyć prawy kierunkowskaz i wyłączyć go dopiero po wjechaniu w ten wylot z ronda.

Możliwość zajęcia dowolnego pasa ruchu drogi poprzecznej po skręceniu

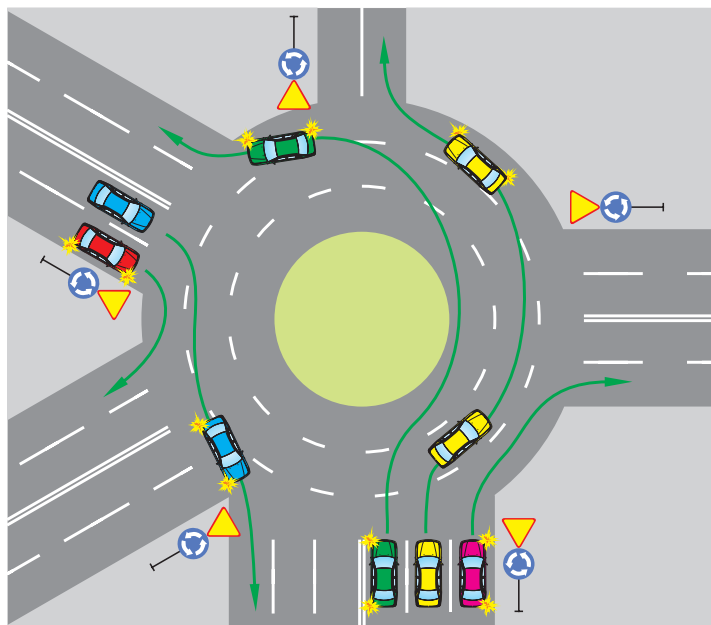
Zakazy skręcania

Określenie skrzyżowania o ruchu okrężnym (ronda)

Zachowanie się podczas dojeżdżania do ronda

Sygnalizowanie kierunku jazdy przez rondo





Rys. 5.8

- Gdy kierujący chce skręcić w lewo, wówczas powinien włączyć lewy kierunkowskaz, a po wjeździe na rondo zmienić kierunkowskaz na prawy przed zmianą pasa ruchu lub mijając ostatni wylot znajdujący się przed wylotem, w który zamierza wjechać w celu opuszczenia skrzyżowania.
- Jeśli kierujący ma zamiar jechać prosto, nie powinien włączać żadnego kierunkowskazu do czasu mijania ostatniego wylotu znajdującego się przed wylotem, w który zamierza wjechać w celu opuszczenia skrzyżowania, i wtedy powinien włączyć prawy kierunkowskaz.

Jazda prosto przez skrzyżowanie o ruchu okrężnym jest pojęciem umownym, a wylot uznawany za kontynuację jazdy na wprost nie musi być położony dokładnie w osi wlotu na rondo i nie musi to być tylko jeden wylot. Tak samo pojęcie skrętu w lewo na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym z wieloma wylotami położonymi promieniowo może dotyczyć więcej niż jednego wylotu.

#### Jazda przez rondo

Na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym szczególnie istotne jest właściwe zachowanie się kierujących jadących wszystkimi pasami ruchu podczas zmiany pasów ruchu. Chodzi tu zwłaszcza o odpowiednio wyraźne (zgodne z podanymi poprzednio zasadami) sygnalizowanie kierunkowskazem zamiaru zmiany pasa ruchu oraz ustępowanie pierwszeństwa pojazdom jadącym po pasie ruchu, na który zamierzają oni wjechać. Jest to bardzo ważne w odniesieniu do kierujących jadących lewymi pasami ruchu na rondzie. Często obserwuje się bowiem nieprawidłowe przejeżdżanie rond związane z nieustąpieniem przez jadących lewym pasem ruchu pierwszeństwa przejazdu pojazdom poruszającym się prawym pasem ruchu podczas skręcania z lewego pasa ruchu ronda w wylot, którym chcą opuścić skrzyżowanie.

Jeżeli kierujący ma możliwość wyboru pasów ruchu przy wjeździe na rondo, lepiej wybrać bardziej prawy pas jako dogodniejszy do wykonywania późniejszych manewrów na rondzie i zjazdu z niego.

Podczas opuszczania ronda, jeżeli znaki drogowe nie wskazują inaczej, mimo że z ronda można zjeżdżać z dowolnego pasa ruchu (pod warunkiem ustąpienia pierwszeństwa jadącym na rondzie prawym pasem), ze względów bezpieczeństwa lepiej skręcać w wylot ronda tylko z jednego pasa ruchu – usytuowanego przy prawej krawędzi jezdni (patrz rys. 5.8). Opuszczenie ronda w podany sposób jest bezpieczniejsze, ponieważ kierujący jadący na rondzie bardziej wewnętrznym pasem ruchu nie widzi prawego kierunkowskazu samochodu jadącego obok niego po prawej stronie na pasie bardziej zewnętrznym. Przez to, aż do dojazdu do wylotu z ronda, nie jest on w stanie stwierdzić, czy pojazd jadący z prawej strony w rzeczywistości skręci w prawo na tym wyjeździe, czy też będzie kontynuował jazdę wzdłuż obwodni ronda (prosto).

## Zawracanie

Zawracanie jest zmianą kierunku jazdy na przeciwny na tej samej drodze i wymaga skręcenia o 180°.

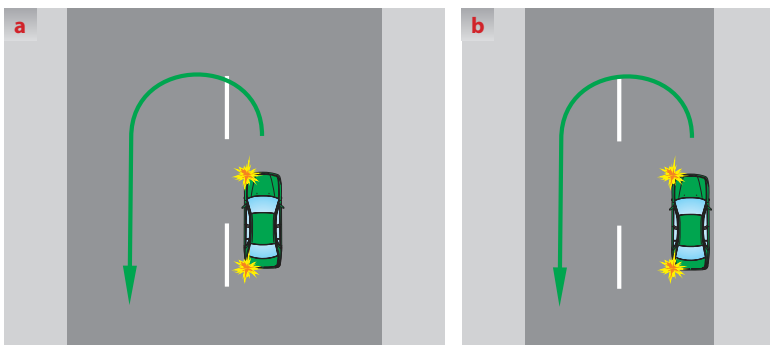
Podczas zawracania kierujący pojazdem ma obowiązek zachować szczególną ostrożność oraz:

- zawczasu i wyraźnie zasygnalizować zamiar wykonania tego manewru,
- ustąpić pierwszeństwa przejazdu innym pojazdom,
- wykonać manewr, nie powodując zagrożenia bezpieczeństwa ani utrudnienia ruchu.

Zasady pierwszeństwa przejazdu podczas zawracania opisano w podrozdziale 5.5.

W przepisach nie sprecyzowano dokładnego sposobu wykonania manewru zawracania, który zależy od rodzaju i szerokości jezdni, wymiarów pojazdu i innych czynników.

Na szerokiej jezdni dwukierunkowej zawracanie należy zaczynać z pasa ruchu przy osi jezdni (**rys. 5.9a**). Natomiast na wąskiej jezdni – od prawej krawędzi (**rys. 5.9b**), żeby móc wykorzystać całą jej szerokość i w miarę możliwości uniknąć zawracania w kilku etapach, które wymaga cofania.



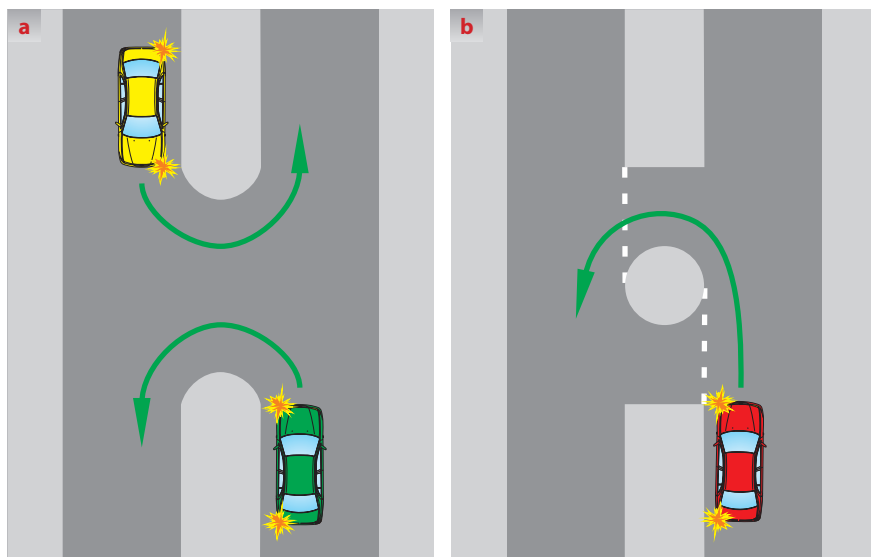
## 5.2.4

**Określenie zawracania**

**Obowiązki kierującego podczas zawracania**

**Sposoby zawracania**

**Rys. 5.9**



Rys. 5.10

Na skrzyżowaniach dróg zawracanie należy zaczynać z lewego pasa ruchu (przy osi jezdni). Natomiast na jezdniach o ruchu jednokierunkowym zawracanie trzeba zaczynać od lewej krawędzi jezdni.

Zależnie od wielkości skrzyżowania, jego kształtu i oznaczeń na jezdni oraz wymiarów pojazdu zawracanie można wykonać bez dojeżdżania do środka skrzyżowania (rys. 5.10a) albo przejeżdżając środek skrzyżowania (rys. 5.10b).

#### Zakazy zawracania

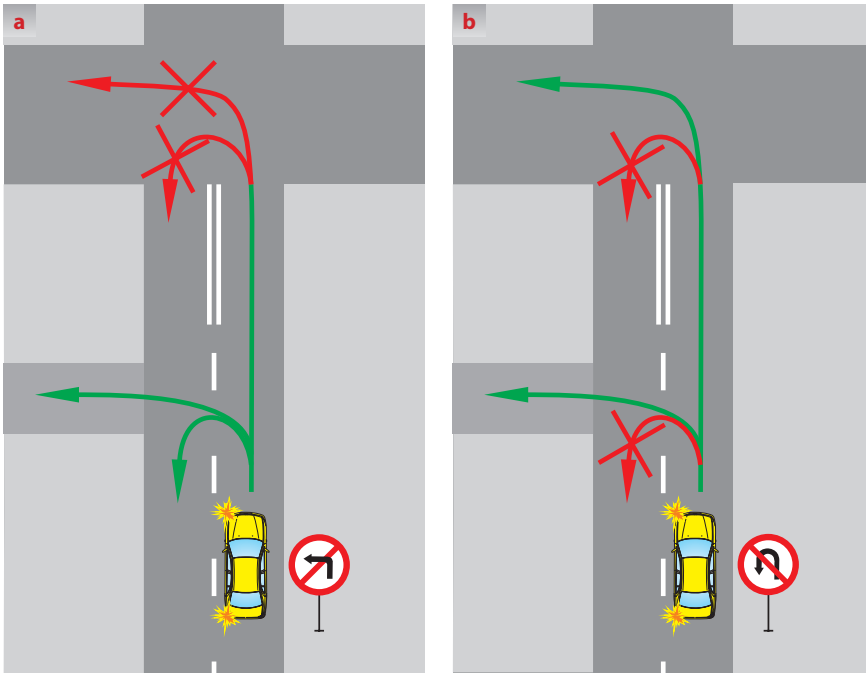
Nie wolno zawracać:

- w tunelach, na mostach i wiaduktach,
- na drogach jednokierunkowych,
- na autostradach,
- na drogach ekspresowych, z wyjątkiem skrzyżowań i miejsc do tego przeznaczonych,
- w warunkach, w których mogłoby to zagrozić bezpieczeństwu ruchu na drodze lub utrudnić ten ruch,
- wszędzie tam, gdzie zabraniają tego znaki drogowe.

Zawracanie może być zabronione następującymi znakami ustawionymi na drodze:

- „zakaz skręcania w lewo” (patrz rys. 6.96),
- „zakaz zawracania” (patrz rys. 6.98).

Różnice wynikające z ich występowania na drodze pokazano na rysunku 5.11. Znak „zakaz skręcania w lewo” zabrania skręcania w lewo i zawracania. Obowiązuje on tylko na najbliższym skrzyżowaniu. Oznacza to, że przed tym skrzyżowaniem można skręcić w lewo (np. w drogę dojazdową do bramy posesji) oraz zawrócić (rys. 5.11a). Natomiast znak „zakaz zawracania” obowiązuje na najbliższym skrzyżowaniu oraz na odcinku drogi od miejsca ustawienia znaku do tego skrzyżowania. Zatem ten znak wskazuje znacznie dłuższy odcinek drogi, na którym nie można zawracać (rys. 5.11b).



Rys. 5.11

Odwołanie zakazu zawracania przed skrzyżowaniem określają znaki:

- „koniec zakazu zawracania” (patrz rys. 6.99),
- „koniec zakazów” (patrz rys. 6.134).

Zawracanie jest zabronione także w dwóch innych przypadkach, które podano poniżej.

- Gdy przed skrzyżowaniem występuje znak pionowy „nakaz jazdy prosto” (patrz rys. 6.139) albo „nakaz jazdy prosto lub w prawo” (patrz rys. 6.140) lub „nakaz jazdy prosto lub w lewo” (patrz rys. 6.141).
- Jeżeli na lewym pasie ruchu występuje znak poziomy „strzałka kierunkowa na wprost” (patrz rys. 6.304).

Ponadto należy pamiętać, że jeżeli na skrzyżowaniu ruch jest kierowany sygnałami świetlnymi sygnalizatora kierunkowego zezwalającego na skręt w lewo (patrz rys. 6.332b lub 6.332d), ze skrajnego pasa ruchu przeznaczonego do skrętu w lewo nie wolno zawracać.

## Omijanie

Omijanie jest to przejeżdżanie (przechodzenie) obok nieporuszającego się uczestnika ruchu lub przeszkody.

Podczas omijania kierujący pojazdem ma obowiązek:

- zachować bezpieczny odstęp od omijanego pojazdu, innego uczestnika ruchu lub przeszkody,
- w razie potrzeby zmniejszyć prędkość,
- przejeżdżać z prawej strony pojazdu sygnalizującego zamiar skrętu w lewo.

## 5.2.5

**Określenie omijania**

**Obowiązki kierującego podczas omijania**

Ponadto podczas omijania pojazdów przewożących zorganizowaną grupę dzieci lub młodzieży w wieku do 18 lat, oznaczonych odpowiednimi tablicami (patrz rys. 5.42) i mających włączone światła awaryjne w czasie wsiadania lub wysiadania dzieci lub młodzieży, kierujący innymi pojazdami mają obowiązek zachować szczególną ostrożność i w razie potrzeby się zatrzymać.

Także podczas omijania pojazdu przeznaczonego konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych, oznaczonego odpowiednimi tablicami (patrz rys. 5.45), w czasie wsiadania i wysiadania osoby niepełnosprawnej kierujący innymi pojazdami mają obowiązek zachować szczególną ostrożność i w razie potrzeby się zatrzymać.

Wykonując manewr omijania w czasie mgły poza obszarem zabudowanym, kierujący pojazdem silnikowym ma obowiązek zachować szczególną ostrożność i dawać krótkotrwałe sygnały dźwiękowe.

Kierujący pojazdem ma obowiązek:

- przejeżdżając obok autobusu szkolnego, zachować szczególną ostrożność;
- zbliżając się do miejsca postoju autobusu szkolnego (patrz rys. 5.43):
  - zatrzymać się, jeśli kierujący autobusem szkolnym podał sygnał do zatrzymania w postaci widocznej na autobusie tablicy barwy żółtej ze znakiem „stop”;
  - zmniejszyć prędkość i w razie potrzeby zatrzymać się, aby umożliwić kierującemu autobusem szkolnym wjazd na jezdnię lub sąsiedni pas ruchu, jeśli sygnalizuje on zamiar wykonania takiego manewru.

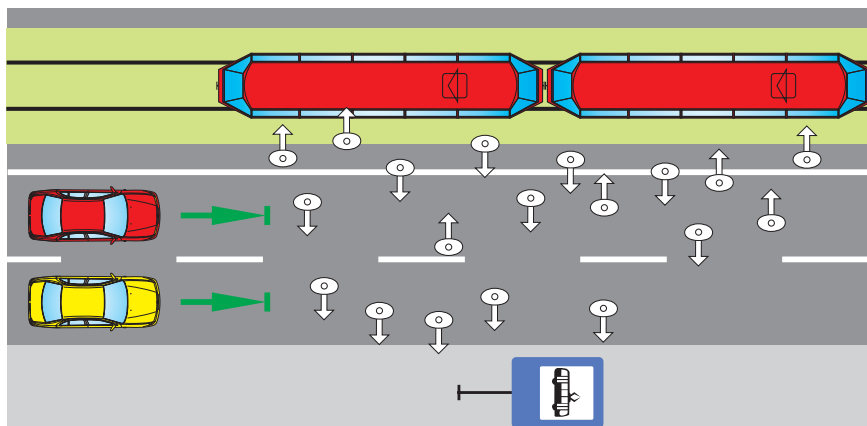
Przejeżdżając obok oznaczonego przystanku tramwajowego nieznajdującego się przy chodniku, kierujący pojazdem ma obowiązek:

- zachować szczególną ostrożność;
- zatrzymać pojazd w takim miejscu i na taki czas, aby zapewnić pieszym swobodne dojście do tramwaju lub na chodnik, jeżeli przystanek nie jest wyposażony w wysepkę dla pasażerów, a na przystanek wjeżdża tramwaj lub stoi na nim (rys. 5.12).

Opisany sposób postępowania obowiązuje także w odniesieniu do wszelkich innych pojazdów komunikacji publicznej.

**Obowiązki kierującego podczas zbliżania się do miejsca postoju i przejeżdżania obok autobusu szkolnego**

**Obowiązki kierującego podczas przejeżdżania obok przystanku niezajdującego się przy chodniku**



Rys. 5.12

Zbliżając się do oznaczonego przystanku autobusowego (trolejbusowego) na obszarze zabudowanym, kierujący pojazdem ma obowiązek:

- zmniejszyć prędkość;
- w razie potrzeby zatrzymać się, aby umożliwić kierującemu autobusem (trolejbusem) włączenie się do ruchu, jeżeli kierowca takiego pojazdu sygnalizuje kierunkowskazem zamiar zmiany pasa ruchu lub wjechania z zatoki na jezdnię (patrz rys. 5.4).

Kierującemu pojazdem zabrania się omijania:

- pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się przed przejściem dla pieszych w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu;
- pojazdów oczekujących na otwarcie ruchu przez przejazd kolejowy (lub tramwajowy), jeżeli wymagałoby to wjechania na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu.

Omijanie pojazdu, który zatrzymał się przed przejściem dla pieszych w celu ich przepuszczenia, jest szczególnie niebezpieczne, gdyż grozi potrąceniem pieszego. Pojazd, który zatrzymał się przed przejściem, na ogół zasłania pieszych, którzy mogli już wejść na jezdnię. Wychodzący zza stojącego pojazdu piesi są narażeni na potrącenie przez nadjeżdżający pojazd, jeśli nie zatrzyma się on przed tym przejściem.

**Obowiązki kierującego wobec włączających się do ruchu autobusów (trolejbusów) na obszarze zabudowanym**

**Zakazy omijania**

## Wymijanie

Wymijanie jest to przejeżdżanie (przechodzenie) obok uczestnika ruchu poruszającego się w przeciwnym kierunku.

Podczas wymijania kierujący pojazdem ma obowiązek:

- zachować bezpieczny odstęp od wymijanego pojazdu lub uczestnika ruchu;
- zjechać na prawo i zmniejszyć prędkość lub zatrzymać się, jeśli zaistnieje taka potrzeba.

Zabrania się oślepienia kierujących oraz pieszych maszerujących w kolumnie. W związku z tym kierujący pojazdem, który używa świateł drogowych w czasie od zmięzchu do świtu na nieoświetlonych drogach, ma obowiązek przełączyć je na światła mijania w razie zbliżania się pojazdu nadjeżdżającego z przeciwka. Przy tym, jeżeli jeden z kierujących wyłączył światła drogowe, drugi jest obowiązany uczynić to samo.

W przepisach nie sprecyzowano szczegółowych zasad wymijania. W konkretnych warunkach drogowych najważniejszymi czynnikami mającymi znaczenie dla wymijania są: szerokość drogi i rodzaj jej poboczy, widoczność i nachylenie drogi, warunki atmosferyczne oraz wielkość pojazdów.

Najważniejszymi czynnikami bezpiecznego wymijania w normalnych warunkach drogowych są: odstęp między pojazdami i prędkość obu pojazdów. Zaleca się, aby minimalny odstęp wymijających się pojazdów nie był mniejszy niż jeden metr.

Jeżeli w celu wyminięcia jest konieczne zjechać z jezdni jednego z pojazdów, powinien to uczynić kierujący pojazdem, któremu łatwiej będzie zjechać i powrócić potem na jezdnię (np. kierujący zjeżdżający pojazdem z góry na spadku drogi).

### 5.2.6

**Określenie wymijania**

**Obowiązki kierującego podczas wymijania**

**Zasady wymijania**

Jeśli w celu wyminięcia jest niezbędne zatrzymanie pojazdu, powinien to uczynić kierujący pojazdem, któremu manewr wyminięcia jest trudniej wykonać.

Zasady takie wynikają z kultury w ruchu drogowym.

Na jednostronnie zwężonym odcinku drogi o ruchu dwukierunkowym, na którym nie ustawiono znaków regulujących kolejność przejazdu, należy przestrzegać ogólnej zasady pierwszeństwa wjazdu na zwężony odcinek jezdni przez tych, którzy poruszają się pasem ruchu nieulegającym zwężeniu.

Na zwężonych odcinkach dróg o ruchu dwukierunkowym, gdy bezpieczne wymijanie dwóch pojazdów jest bardzo utrudnione lub niemożliwe, może występować znak „*pierwszeństwo dla nadjeżdżających z przeciwka*” (patrz rys. 6.106). Zabrania on wjazdu (lub wejścia) na zwężony odcinek jezdni, jeżeli zmusiłoby to kierujących znajdujących się na tym odcinku lub zbliżających się do niego z przeciwnej strony do zatrzymania.

Znak ten zawsze występuje w połączeniu ze znakiem „*pierwszeństwo na zwężonym odcinku jezdni*” (patrz rys. 6.166), umieszczonym na przeciwnym końcu zwężonego odcinka drogi. Znak ten potwierdza uprawnienie do korzystania z pierwszeństwa wjazdu (lub wejścia) na ten odcinek.

### Wymijanie na zwężonych odcinkach dróg

## 5.2.7

### Wyprzedzanie

#### Określenie wyprzedzania

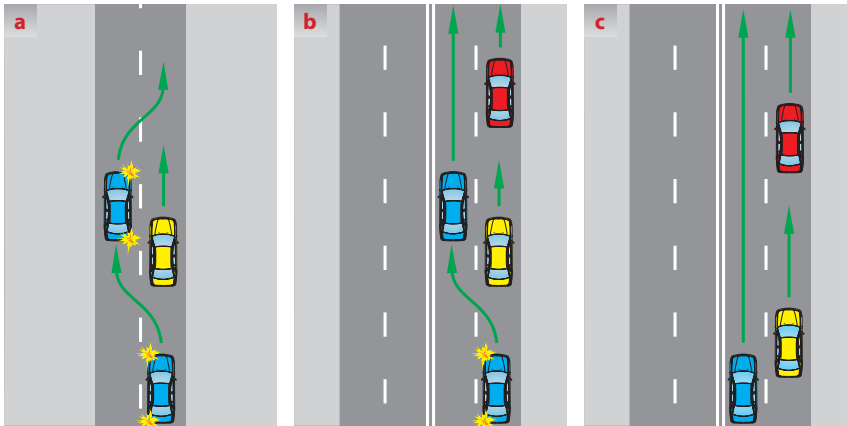
Wyprzedzanie jest to przejeżdżanie (przechodzenie) obok uczestnika ruchu poruszającego się w tym samym kierunku.

Wyprzedzanie jest jednym z najtrudniejszych, a na dwukierunkowych jezdniach o dwóch pasach ruchu także jednym z najniebezpieczniejszych manewrów. Skutkiem nieprawidłowo wykonanego wyprzedzania może być zderzenie czołowe, które przy znacznych prędkościach pojazdów nadjeżdżających z kierunków przeciwnych grozi śmiercią lub kalectwem pomimo stosowania we współczesnych pojazdach różnego rodzaju urządzeń zwiększających bezpieczeństwo.

#### Odmiany wyprzedzania

W praktyce występują trzy zasadnicze odmiany wyprzedzania opisane poniżej.

- **Wyprzedzanie klasyczne pełne (rys. 5.13a)** polega w pierwszej fazie na przejechaniu na sąsiedni pas ruchu (zwykle lewy), a po wyprzedzeniu (w drugiej fazie) powrocie na początkowo zajmowany pas ruchu przed pojazdem wyprzedzanym. Jest to najtrudniejszy i najbardziej ryzykowny rodzaj wyprzedzania.
- **Wyprzedzanie klasyczne niepełne (rys. 5.13b)** odbywa się bez powrotu pojazdu wyprzedzającego na pas ruchu zajmowany przed wyprzedzaniem. Stosuje się je na jezdniach o co najmniej dwóch pasach ruchu przeznaczonych do jazdy w tym samym kierunku.
- **Wyprzedzanie następujące automatycznie (rys. 5.13c)** polega na przejeżdżaniu z większą prędkością względem pojazdu poruszającego się w tę samą stronę na sąsiednim pasie ruchu. Stosuje się je na jezdniach o co najmniej dwóch pasach ruchu przeznaczonych do jazdy w tym samym kierunku. Jest to najłatwiejsze, często wykonywane bezwiednie wyprzedzanie, które jednak podlega wszystkim ograniczeniom i zakazom zawartym w przepisach o ruchu drogowym.



Rys. 5.13

Przed wyprzedzeniem kierujący pojazdem ma obowiązek upewnić się, czy:

- ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia ruchu innym jego uczestnikom;
- kierujący pojazdem jadącym za nim nie rozpoczął wyprzedzania;
- kierujący pojazdem jadącym przed nim na tym samym pasie ruchu nie zasygnalizował zamiaru wyprzedzania innego pojazdu albo zmiany kierunku jazdy lub zmiany pasa ruchu

**Obowiązki  
wyprzedzającego**

oraz zawnocześnie i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany pasa ruchu, a także zaprzestać tego sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru.

Podczas wyprzedzania na kierującym pojazdem wyprzedzającym spoczywają obowiązki podane poniżej.

- Ma on zachować szczególną ostrożność, a zwłaszcza bezpieczny odstęp od wyprzedzanego pojazdu lub uczestnika ruchu. W razie wyprzedzania roweru, wózka rowerowego, motoroweru, motocykla, hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego, osoby poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch lub kolumny pieszych odstęp ten nie może być mniejszy niż 1 m.
- Powinien przejeżdżać z lewej strony wyprzedzanego pojazdu z wyjątkiem przypadków opisanych poniżej.
  - Pojazd szynowy (tramwaj) może być wyprzedzany tylko z prawej strony, chyba że położenie torów uniemożliwia takie wyprzedzanie lub wyprzedzanie odbywa się na jezdni jednokierunkowej.
  - Pojazd lub uczestnik ruchu sygnalizujący zamiar skręcenia w lewo może być wyprzedzany tylko z jego prawej strony.
  - Dopuszcza się wyprzedzanie z prawej strony na odcinku drogi z wyznaczonymi pasami ruchu:
    - na jezdniach jednokierunkowych,
    - na jezdniach dwukierunkowych, jeżeli do jazdy w tym samym kierunku są przeznaczone co najmniej dwa pasy ruchu na obszarze zabudowanym lub trzy pasy ruchu poza obszarem zabudowanym.

Podczas wyprzedzania poza obszarem zabudowanym w czasie mgły kierujący pojazdem silnikowym ma obowiązek zachować szczególną ostrożność i dawać krótkotrwałe sygnały dźwiękowe.