

Trochę kultury

1. **Widząc ten znak (jazda na zamek błyskawiczny, lewy pas zjeżdża na prawy)**
 - a. jadąc lewym pasem, jak najszybciej zmieniasz pas na prawy, ustawiając się kulturalnie w ciągu samochodów oczekujących na przejazd; (Tak. Choć jest to dopuszczalne to dla utrzymania płynności ruchu rozwiązaniem bardziej pożądanym pozostaje jazda na tzw. „zamek błyskawiczny” czyli tuż przed miejscem zwężenia jezdni na przemian jadą samochody z lewego i prawego pasa.)
 - b. umożliwiam, zmianę pasa innym (Tak. Wpuść innych jeśli oczekujesz, żeby ktoś kiedyś wpuścił i Ciebie. Choć jest to jeden z tzw. znaków nieformalnych to jednak płynność ruchu w sytuacji zwężenia zależy głównie od kultury jazdy uczestników ruchu.)
 - c. gdy wszyscy ustawieni są już na prawym pasie i czekają cierpliwie, a widzę poruszający się lewym pasem samochód, staram się zmusić go do zatrzymania i uniemożliwiam mu jazdę do samego końca pasa, a następnie „wepchania się” (Nie. Po pierwsze blokowanie przejazdu jest wykroczeniem. Po drugie z punktu widzenia płynności ruchu rozwiązaniem bardziej efektywnym jest sprawna jazda na tzw. „zamek błyskawiczny”. Po trzecie, blokowanie innych jest zachowaniem agresywnym i może nakręcać jedynie spiralę agresji)
 - d. jadąc lewym pasem kontynuuję jazdę nim do zwężenia jezdni, gdzie poprzedzając manewr włączonym kierunkowskazem, w miarę możliwości i miejsca zmieniam pas na zasadzie „zamka błyskawicznego” (Tak. Najbardziej efektywny z punktu widzenia płynności ruchu drogowego jest właśnie tzw. „zamek błyskawiczny”. Nie możemy traktować go jednak jako swojego bezwzględnego prawa, lecz raczej wspólnego dobra, bez budowania niepotrzebnych napięć oraz agresji.)
2. **Na autostradzie bądź drodze szybkiego ruchu:**
 - a. wjeżdżający na pas rozpędowy ma obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pojazdom uczestniczącym w ruchu (Tak. Wjazd z pasa rozpędowego na pasy właściwe niezależnie czy autostrady, drogi ekspresowej czy innej kategorii jest

traktowany jak włączenie się do ruchu. Manewr zmiany pasa będzie więc traktowany dokładnie tak jakbyśmy np. wjeżdżali na jezdnię z krawężnika, wyjeżdżali ze stacji benzynowej czy strefy zamieszkania. Włączający się do ruchu musi bezwzględnie ustąpić pierwszeństwa wszystkim pojazdom uczestniczącym już w tym ruchu. Nie można również powodować utrudnień w ruchu. Oznacza to, że zmiana pasa na autostradzie przy prędkości 60 km/h, gdy na pasie obok samochody jadą z prędkością 130 czy 140 km/h jest zabronione. Po to powstały pasy rozpędowe aby je w pełni wykorzystywać!

- b. włączający się do ruchu ma obowiązek rozpędzenia się na pasie rozpędowym zanim włączy się do ruchu (zmieni pas) sygnalizując odpowiednio wcześniej kierunkowskazem zamiar wykonania manewru (Tak. Wiele osób o tym zapomina, a po to właśnie powstają pasy rozpędowe, aby umożliwić bezpiecznie i płynne rozpędzenie się zanim wykonamy manewr włączenia się do ruchu. Pasy te są odpowiednio długie, aby dać kierującym spory margines bezpieczeństwa.)
- c. pojazd będący w ruchu, w razie takiej możliwości i nie powodując zagrożenia bądź utrudnienia ruchu innym pojazdom, powinien umożliwić włączenie się do ruchu pojazdom będącym na pasie rozpędowym (Tak. Dotyczy to jednak nie tylko ewentualnego wpuszczenia kierującego przed siebie. Jeśli jest to możliwe, dojeżdżając do pasa rozpędowego, upewniwszy się, że nie spowodujemy manewrem zagrożenia bądź nie utrudnimy innym użytkownikom jazdy, powinniśmy zjechać na lewy pas ruchu. Nie zwalniając, zachowamy płynność jazdy, a jednocześnie umożliwimy innym bezproblemowe włączenie się do ruchu. Podkreślmy jednak, zasada ta nie może być stosowana, gdy nasz manewr będzie stanowił zagrożenie (np. przed manewrem w lusterku zobaczyliśmy na lewym pasie szybciej poruszając się od nas pojazd).)
- d. jadący lewym pasem ruchu może zmieść go na prawy na wysokości pasa rozpędowego (Nie. W większości przypadków uniemożliwiają to znaki poziome. Jednak w przypadku ich braku (linie przerywane) dla bezpieczeństwa jak i płynności oraz kultury jazdy powinniśmy w miarę możliwości poczekać ze manewrem do momentu zakończenia pasa rozpędowego. Oczywiście zasada ta będąca bardziej związana z kulturą jazdy aniżeli z przepisami nie wyłącza obowiązku poruszania się w miarę możliwości prawym pasem. To od kierowcy zależy taktyka jazdy, czyli patrzenie dalej, aby przewidywać i przygotowywać się do tego co nastąpi, a nie reagować na to co się stało.)

3. Jazda lewym pasem na drodze dwupasmowej

- a. jest wskazana, gdyż umożliwia bezpieczniejszą jazdę (Nie. Nasze bezpieczeństwo nie zwiększa się jadąc lewym pasem . Wręcz przeciwnie, utrudniając jazdę innym możemy sami wywołać potencjalnie niebezpieczną sytuację drogową. W Polsce obowiązuje ruch prawostronny, nakazując kierującym jazdę możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. Jazda lewym pasem nie może również ograniczać prawa innych do korzystania z niego. Wolna jazda, nie obserwowanie tego co dzieje się za nami oraz nie umożliwianie innym wyprzedzenia jest wykroczeniem.)
- b. wymaga szczególnego zainteresowania tym co dzieje się za naszym pojazdem (Tak. To generalnie duży problem na Polskich drogach. Nauczmy się korzystać z lusterek, prawo nakłada na nas taki obowiązek, a jednak dla znacznej części kierowców w Polsce jest to nadal obca czynność. Spojrzenie do lusterka raz na godzinę nic nie zmienia! Tak jak mamy świadomość tego co przed nami tak powinniśmy wiedzieć co dzieje się za nami. Nie chodzi tu wyłącznie o kulturę czy płynność jazdy, lecz przede wszystkim o bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Patrz w lusterka! Nie tylko odpowiednio wcześniej przed manewrem, ale i na prostej drodze.)
- c. jest dopuszczalna jeśli planujemy skręt w lewo, ale nie wcześniej niż od 1000 m przed wyznaczonym pasem do skrętu (Nie. To oczywiście nieprawda. Odległość nie ma tutaj znaczenia. Podstawą pozostaje nie utrudnianie jazdy innym użytkownikom ruchu. Zmiana pasa na lewy i kontynuowanie nim jazdy znacznie wcześniej, pomimo faktu, że znajdują się na nim szybciej jadące pojazdy jest zabroniona (wymuszenie pierwszeństwa) i potencjalnie bardzo niebezpieczna. Właściwie wykonany manewr powinien zakładać rozpędzenie się na własnym, a następnie zmianę pasa. Hamowanie do samego skrętu w lewo, w miarę możliwości powinno się zaś odbyć już na wyznaczonym do tego pasie.)
- d. zamiar skrętu w lewo może być wykonany po rozpoczęciu hamowania (Nie. Powtórzmy to jeszcze raz wyraźnie. Kierunkowskaz służy do zasygnalizowania zamiaru wykonania manewru. Nieodłącznym elementem manewru skrętu jest wytracanie prędkości przed skrętem. Dla naszego własnego bezpieczeństwa, stosujmy kierunkowskaz wcześniej. Poinformujemy w ten sposób kierujących jadących za nami, o ewentualnej konieczności i ich hamowania. Jeśli nie lubisz

być zaskakiwany, nie zaskakuj i innych! To, że wiesz gdzie chcesz jechać nie oznacza, że ktoś wie to tak dobrze jak Ty.)

4. Mając światło zielone:

- a. możemy zawsze wjechać na skrzyżowanie (Nie. To nie zielone światło determinuje możliwość wjazdu na skrzyżowanie, lecz możliwość jego opuszczenie. Nagminnie spotyka się sytuacje, w której kierujący wjeżdżają na skrzyżowanie ograniczając, a nawet tamując ruch innym pojazdom, czy pieszym po zmianie światła. Stanowi to wykroczenie oraz jest przykładem braku przewidywania za kierownicą. Nie można usprawiedliwiać takiego zachowania pośpiechem i chęcią „prześcięcia się”. Każdy się spieszy, a jak dowodzą badania nad ruchem drogowym, tego typu zachowanie zmniejsza tylko przepustowość skrzyżowań godząc w nas samych. W części krajów spotkać można wymalowane specjalne pasy na skrzyżowaniach, wyznaczające obszar w którym jeśli znajdzie się samochód po zmianie światła, jego kierowca otrzymuje potężny mandat.)
- b. możemy wjechać na skrzyżowanie tylko jeśli możliwe jest jego opuszczenie (Tak. To nie zielone światło determinuje możliwość wjazdu na skrzyżowanie, lecz możliwość jego opuszczenie. Nagminnie spotyka się sytuacje, w której kierujący wjeżdżają na skrzyżowanie ograniczając, a nawet tamując ruch innym pojazdom, czy pieszym po zmianie światła. Stanowi to wykroczenie oraz jest przykładem braku przewidywania za kierownicą. Nie można usprawiedliwiać takiego zachowania pośpiechem i chęcią „prześcięcia się”. Każdy się spieszy, a jak dowodzą badania nad ruchem drogowym, tego typu zachowanie zmniejsza tylko przepustowość skrzyżowań godząc w nas samych. W części krajów spotkać można wymalowane specjalne pasy na skrzyżowaniach, wyznaczające obszar w którym jeśli znajdzie się samochód po zmianie światła, jego kierowca otrzymuje potężny mandat.)
- c. jeśli nie jest możliwe opuszczenie skrzyżowania, nie możemy oczekiwać nadal na linii warunkowego zatrzymania lecz powinniśmy ruszyć (podjechać dalej(np. na przejście dla pieszych) (Nie. Mamy prawo oczekiwania na linii warunkowego zatrzymania, wjazd na przejście dla pieszych czy częściowo na skrzyżowanie jest traktowane jako wjechanie na skrzyżowanie. Powinniśmy spokojnie oczekiwać, być jednak przygotowani do ruszenia, obserwując zarówno sytuację na skrzyżowaniu, jak i sygnalizator świetlny. Brakiem

kultury jazdy jest w takiej sytuacji trąbienie na osobę oczekującą na możliwość wjazdu na skrzyżowanie. Takie zachowanie budzi jedynie agresję nie przyspieszając samego ruchu. W Polsce w roku 2000 r. zarejestrowanych było 9.991.260 samochodów osobowych. Do dnia dzisiejszego ta liczba się podwoiła (w 2009 r. było to odpowiednio 16.494.650 aut) przy niewielkich zmianach w systemie drogowym!)

- d. mając możliwość opuszczenia skrzyżowania powinniśmy bezzwłocznie ruszyć po poprzedzającym nas pojeździe (Tak. Nawet stojąc w korku na dalszym miejscu, powinniśmy obserwować sytuację przed nami oraz sam sygnalizator, aby być przygotowanym do ruszenia tuż za poprzedzającym nas pojazdem. Przygotowanie oznacza koncentrację oraz wybranie odpowiedniego biegu. Ewentualnie zapewnienie sobie możliwości ruszenia pod górę. Pozostawianie zbyt dużych odstępów czy brak koncentracji na tym co dzieje się dookoła zmniejszają jedynie przepustowość skrzyżowań. To, że tuż przed nami światło zmieniło się z zielonego na czerwone nie oznacza, że mamy mnóstwo czasu do ruszenia. Obecnie na wielu skrzyżowaniach stosuje się „inteligentne” rozwiązania dopasowujące się do natężenia ruchu.)

5. Widząc we wstecznym lusterku motocyklistę lub inny szybciej jadący od nas jednoślad:

- a. w miarę możliwości umożliw mu bezpieczne wyprzedzenie umożliwiając mu dalsze szybsze kontynuowanie jazdy (Tak. To oznaka kultury na drodze i braku oznak małostkowości. Być wyprzedzonym to nie jest ujma na honorze. Drogi to nie tor wyścigowy, aby walczyć na nich o pozycje. Kierowcy samochodów nie muszą lubić jednośladów i z wzajemnością, wymagany jest jednak wzajemny szacunek. Tu uwaga do motocyklistów, wspomniany szacunek działa jednak w obie strony! Widząc motocyklistę we wstecznym lusterku warto przepuścić go, umożliwiając bezpieczne wykonanie manewru wyprzedzania.)
- b. trzymaj się lewej strony swojego pasa ruchu (Nie. Być wyprzedzonym to nie jest ujma na honorze. Drogi to nie tor wyścigowy, aby walczyć na nich o pozycje. Kierowcy samochodów nie muszą lubić jednośladów i z wzajemnością, wymagany jest jednak wzajemny szacunek. Tu uwaga do motocyklistów, wspomniany szacunek działa jednak w obie strony! Widząc motocyklistę we wstecznym lusterku warto przepuścić go, umożliwiając bezpieczne wykonanie

manewru wyprzedzania.)

- c. podczas mocniejszego hamowania, w miarę możliwości staraj się utrzymać tor jazdy na środku swojego pasa ruchu (Nie. To bardzo ważne, aby w miarę możliwości pozostawić motocykliście dodatkowe miejsce na bezpieczne wyhamowanie. Zjeżdżając płynnie do jednej z krawędzi pasa dajemy im dodatkowe miejsce na hamowanie, które w przypadku motocykla wcale nie jest tak prostym jak w przypadku samochodów. Aby tego dokonać my musimy „tylko” wiedzieć co dzieje się za nami (patrzeć w lusterka!) a podczas samego hamowania wykonać delikatny ruch kierownicą. Dla motocyklisty może to oznaczać granicę między życiem a śmiercią. Zasada ta dotyczy również hamowania awaryjnego gdy jedzie za nami inny samochód. W takim przypadku nie zawsze możliwym jest pozostawienie aż tak dużej ilości miejsca.)
- d. podczas mocniejszego hamowania, w miarę możliwości staraj się zjechać płynnie do jednej z krawędzi swojego pasa ruchu (Tak. To bardzo ważne i stanowi oznakę dużej świadomości bezpieczeństwa w ruchu drogowym. To również w naszym interesie, aczkolwiek wykonując manewr hamowania w ten sposób dajemy przede wszystkim motocyklistom znacząco większy margines bezpieczeństwa. Zjeżdżając płynnie do jednej z krawędzi pasa dajemy im dodatkowe miejsce na hamowanie, które w przypadku motocykla wcale nie jest tak prostym jak w przypadku samochodów. Aby tego dokonać my musimy „tylko” wiedzieć co dzieje się za nami (patrzeć w lusterka!) a podczas samego hamowania wykonać delikatny ruch kierownicą. Dla motocyklisty może to oznaczać granicę między życiem a śmiercią. Zasada ta dotyczy również hamowania awaryjnego gdy jedzie za nami inny samochód. W takim przypadku nie zawsze możliwym jest pozostawienie aż tak dużej ilości miejsca.)

6. Hamując:

- a. awaryjnie na drodze o wyższej dopuszczalnej prędkości włączenie świateł awaryjnych może dezorientować innych uczestników ruchu (Nie. Choć nie jest to obowiązkiem, lecz dobrym obyczajem z powodzeniem stosowane jest w krajach o nieporównywalnie wyższej kulturze jazdy niż w Polsce. Włączenie świateł awaryjnych pozwala wcześniej ostrzec kierujących pojazdami jadącymi za nami o niebezpieczeństwie. Wielu producentów stosuje już rozwiązania

automatycznie uruchamiające tego typu działanie świateł (włączenie świateł awaryjnych bądź szybkie miganie świateł stopu). Jest to jednak nadal rzadkość, a ponadto uruchamiane jest jedynie w sytuacji bardzo mocnego hamowania. Nie zawsze musi to nastąpić, a ostrzeżenie z pewnością nie zaszkodzi. Czasami my widzimy co jest za wzniesieniem i wiemy, że koniecznym będzie zatrzymanie. Kierujący za nami na pewno tego nie wie. Dla naszego bezpieczeństwa ostrzeżmy go o tym.)

- b. **popatrz w lusterka, aby ocenić sytuację za sobą** (Tak. To dla naszego i innych bezpieczeństwa! To, że nam się uda wyhamować wcale nie musi oznaczać, że jesteśmy bezpieczni. Rozpędzony pojazd jadący za nami czy mniej doświadczony kierowca może nie dać rady właściwie zareagować. Widząc co się dzieje za nami mamy jeszcze niejednokrotnie sporo czasu na podjęcie działań. Po zatrzymaniu czy stanowczym wytraceniu prędkości przed przeszkodą która już ustąpiła możemy się rozpocząć rozpędzanie unikając czy minimalizując skutki najechania na nas, możemy w trakcie hamowania zjechać do krawędzi swojego pasa ruchu lub na pobocze aby zapewnić miejsce do „ucieczki” pojazdowi za nami. Od nas również zależy własne bezpieczeństwo. Patrz w lusterka!)
- c. **kierowca ma zawsze prawo decydować o jego sile, niezależnie od warunków panujących na drodze** (Nie. Prawo o Ruchu Drogowym jednoznacznie stanowi, iż kierujący jest obowiązany hamować w sposób nie powodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu bądź jego utrudniania. Oznacza to, że nie możemy hamować w sposób nie współmierny do warunków ruchu. Jeśli np. poruszamy się drogą o stosunkowo wysokiej dopuszczalnej prędkości, wokoło nic się nie dzieje co mogłoby sugerować nagłe hamowanie, nie możemy gwałtownie nacisnąć środkowego pedały tylko dlatego, że nagłe podjęliśmy decyzję o zjechaniu w leśną drogę gruntową aby odpocząć! A wszystko to jeszcze bez uprzedniego włączenia kierunkowskazu!)
- d. **do zatrzymania, bądź przygotowany do szybkiego ruszenia** (Tak. To również dla naszego bezpieczeństwa. Często przeszkoda przed którą zmuszeni jesteśmy wyhamować, znika (samochód wymuszający pierwszeństwo odjeżdża czy zwierzak ucieka) ruch jednak toczy się dalej. Jadący za nami mogli nie widzieć tego że się zatrzymaliśmy, zwłaszcza jeśli samo zatrzymanie nastąpiło w miejscu czy warunkach o ograniczonej widoczności. Warto jak najszybciej ruszyć z miejsca minimalizując w ten sposób ewentualne ryzyko wystąpienia sytuacji awaryjnej.)

7. Jadąc poza terenem zabudowanym drogą dwupasmową, zwalniając czy hamując mocniej przed pojazdami stojącymi na lewym pasie ruchu:

- a. zawsze staramy się zjechać na prawy pas ruchu (Nie. Może to się okazać potencjalnie bardzo niebezpiecznym manewrem. Ponadto nagłe wjechanie przed jadące prawym pasem pojazdy (dodatkowo bez odpowiednio wczesnego zasygnalizowania takiego zamiaru) może znacząco zwiększyć ryzyko niedohamowania pojazdu przed który wjechaliśmy. Pamiętajmy, to że przed samochodem ciężarowym jest dużo przestrzeni nie musi oznaczać, że jego kierowca jest filantropem. Droga hamowania przysłowiowego „Tira” może wynieść nawet 100 m więcej niż przeciętnego samochodu osobowego! Miejsce które my zajęliśmy naszym nieprzemyślanym manewrem może się więc okazać tym którego zabraknie mu do zatrzymania.)
- b. w miarę możliwości staramy się pozostać na swoim pasie ruchu, nie wykonując niepotrzebnych manewrów (Tak. Mając do czynienia z sytuacją wyjątkową, niestandardową, lepiej nie wykonywać dodatkowych manewrów, którymi moglibyśmy dodatkowo zwiększyć ryzyko sytuacji awaryjnej.)
- c. powinniśmy skontrolować sytuację za nami w lusterkach (Tak. Niezależnie co się dzieje na drodze, w każdej sytuacji powinniśmy wiedzieć co dzieje się za nami. Nic nie zwalnia nas z tego obowiązku. Tym bardziej w sytuacji zwiększonego ryzyka.)
- d. w przypadku podjęcia decyzji o zmianie pasa należy odpowiednio wcześniej zasygnalizować manewr kierunkowskazem (Tak. I znów wydaje się to oczywiste. Praktyka uczy jednak, że znacząca część polskich kierowców używa kierunkowskazów zbyt późno. W przypadku braku możliwości odpowiednio wczesnej sygnalizacji zamiaru wykonania zmiany pasa ruchu, winniśmy z niego zrezygnować.)

8. Po wyprzedzeniu rowerzysty:

- a. bezwzględnie jak najszybciej należy zjechać do prawej krawędzi jezdni (Nie. Taki manewr może utrudnić kontynuowanie jazdy jednośladem. Manewr wyprzedzania nie może wpływać na możliwość dalszego poruszania się pojazdowi wyprzedzanemu. Szanujmy się nawzajem.)

- b. w przypadku konieczności zatrzymania samochodu należy stanąć tak, aby umożliwić ewentualne ponowne wyprzedzenie nas przez kierującego jednośladem z prawej strony (Tak. W takim przypadku, pozostawienie miejsca kierującemu jednośladem jest przykładem kultury jazdy i szacunku dla innych uczestników ruchu. Oby tego typu zachowania stały się standardem na polskich drogach.)
- c. powinniśmy unikać mocnego hamowania (Tak. Niepisany obowiązkim kierowcy jest myślenie za kierownicą i ustalenie taktyki jazdy. Widząc sytuację, w której za chwilę będziemy musieli stanąć, wyprzedzenie wówczas jednoślada i hamowanie tuż przed nim nie należy do zachowań świadczących o wysokiej kulturze takiego kierowcy. Szanujmy swoje prawa, ale również szanujmy siebie nawzajem myśląc również o innych uczestnikach ruchu, nie tylko o sobie. Oczywistym jest, że jednoślad, zwłaszcza w świetle obowiązujących przepisów, będzie w korku poruszał się szybciej od nas a uniemożliwianie mu dalszej jazdy może być traktowane nawet jako wykroczenie.)
- d. mamy pierwszeństwo skręcając w prawo, przed rowerzystą jadącym prosto wydzieloną ścieżką rowerową (Nie. Od 23 maja 2011 roku, dostosowane do prawodawstwa unijnego przepisy dają w takiej sytuacji pierwszeństwo rowerzyście. Nie bez znaczenia pozostaje zagadnienie kultury jazdy. Wyprzedzenie jednoślada niezależnie czy ma on pierwszeństwo czy też nie, tylko po to aby zajechać mu drogę skręcając tuż przed nim w prawo nie należy do zachowań świadczących o wysokiej kulturze takiego kierowcy. Szanujmy swoje prawa, ale również szanujmy siebie nawzajem myśląc również o innych uczestnikach ruchu, nie tylko o sobie.)

9. Kierujący, jadąc za innym pojazdem silnikowym:

- a. ma bezwzględnie utrzymać bezpieczną odległość od niego (Tak. Kodeks, zobowiązuje kierującego do utrzymywania odstępu niezbędnego do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu. W praktyce oraz teorii jazdy defensywnej stosuje się w tym miejscu „regułę 2 sekund”. Nakazuje ona utrzymanie takiego odstępu jaki w czasie 2 sekund przy danej prędkości przejedzie pojazd. Im szybciej więc jedziemy, tym większy odstęp winniśmy zachować.)
- b. może zbliżyć się poza terenem zabudowanym na minimalnie 2 metry do niego, jeśli ma zamiar jego wyprzedzenia i odpowiednio wcześniej to sygnalizuje (Nie.

Minimalna wartość nie jest określona w kodeksie, zobowiązuje on jednak kierującego do utrzymywania odstępów niezbędnych do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu. Zbliżanie się na taką odległość jest zabronione, stanowiąc tym samym brak elementarnej kultury jazdy. Jednocześnie nie ułatwia to ewentualnego manewru wyprzedzania, czyniąc go jeszcze bardziej niebezpiecznym.)

- c. powinien utrzymać odległość umożliwiającą wyprzedzającym go, na bezpieczne wjechanie w lukę między nimi (Tak. Choć przepisy jednoznacznie wymuszają takie zachowanie generalnie na kierowcach samochodów ciężarowych, zespołów pojazdów powyżej 7 m lub pojazdów objętych indywidualnym ograniczeniem prędkości to zasada ta dotyczy również kierujących samochodami osobowymi. Kultura jazdy obowiązuje wszystkich, a Kodeks Drogowy wspomaga nieco w krzewieniu kultury ogólnym zapisem: „Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga - szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.”)
- d. pozostawiając mniejszy odstęp ma lepsze pole widzenia tego co dzieje się przed tym pojazdem (Nie. Jadąc bliżej pole widzenia jest tym bardziej ograniczone im większy pojazd znajduje się przed nami. Zachowanie większego odstępów zapewnia nam lepszą widoczność, a przez to i poprawia nasze bezpieczeństwo.)

10. Agresja na drodze:

- a. może być spowodowana niewłaściwym zachowaniem na drodze (Tak. W badaniach przeprowadzonych w 2004 roku na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, do najczęstszych przyczyn powodujących agresję na drodze zaliczono m.in. zbyt szybką, dynamiczną jazdę, wymuszanie pierwszeństwa przejazdu, używanie klaksony, aby przyspieszyć innych kierowców, zbyt dynamiczną i częstą zmianę pasów na drodze, zbyt wolną jazdę lewym pasem ruchu czy zajeżdżanie drogi zmuszające do hamowania. To tylko część długiej listy „wykroczeń” podsycających agresję na drodze. Warto samemu zastanowić się jak często zdarza nam się do tego doprowadzać.)

- b. częściej dotyczy i jest wywoływana przez „innych”, a nie „nas samych” (Nie. Agresja na drodze niestety dotyczy w mniejszym lub większym stopniu nas wszystkich. Nie zawsze bowiem jesteśmy świadomi tego, że mogliśmy naszym manewrem utrudnić innym płynne czy bezpieczne kontynuowanie jazdy. Według badań przeprowadzonych na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w maju 2004 roku, respondenci za najczęstszą przyczynę agresji wskazali zbyt szybką, agresywną jazdę nie dostosowaną do warunków na drodze. Co najmniej raz w tygodniu spotkało się z nią aż 78% pytaných, jednocześnie tylko 16% przyznaje się że zdarza mu się to (minimalnie raz w miesiącu)! Aż 58% badanych co najmniej raz w tygodniu spotyka się z wymuszeniem pierwszeństwa na drodze, ale tylko 5% przyznaje się że zdarza mu się samemu wymusić (minimalnie raz w miesiącu)! Czy to oznacza, że jest tylko wąska grupa niepokornych użytkowników dróg? Niestety nie. Większość z nas szuka winy w innych, nie dopuszczając możliwości popełnienia błędu po swojej stronie – o przyznaniu się do niego nawet nie wspominając. Zmieńmy najpierw podejście do samych siebie, aby następnie wymagać od innych.)
- c. może być powodowana przez każdego uczestnika ruchu drogowego, w tym nas samych (Tak. Agresja na drodze niestety dotyczy w mniejszym lub większym stopniu nas wszystkich. Nie zawsze bowiem jesteśmy świadomi tego, że mogliśmy naszym manewrem utrudnić innym płynne czy bezpieczne kontynuowanie jazdy. Według badań przeprowadzonych na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w maju 2004 roku, respondenci za najczęstszą przyczynę agresji wskazali zbyt szybką, agresywną jazdę nie dostosowaną do warunków na drodze. Co najmniej raz w tygodniu spotkało się z nią aż 78% pytaných, jednocześnie tylko 16% przyznaje się że zdarza mu się to (minimalnie raz w miesiącu)! Aż 58% badanych co najmniej raz w tygodniu spotyka się z wymuszeniem pierwszeństwa na drodze, ale tylko 5% przyznaje się że zdarza mu się samemu wymusić (minimalnie raz w miesiącu)! Czy to oznacza, że jest tylko wąska grupa niepokornych użytkowników dróg? Niestety nie. Większość z nas szuka winy w innych, nie dopuszczając możliwości popełnienia błędu po swojej stronie – o przyznaniu się do niego nawet nie wspominając. Zmieńmy najpierw podejście do samych siebie, aby następnie wymagać od innych.)
- d. rodzi agresję, stąd też należy unikać odpowiadania na nią (Tak. Każdy może popełnić błąd. Nie ma ludzi nieomylnych! Zamiast prezentować zachowania agresywne wystarczy przyznać się z pokorą do błędu. Z drugiej zaś strony, nie

należy za wszelką cenę ukazywać swej wyższości w znajomości przepisów, technice jazdy, osiągniętej prędkości itp. gdyż kolejnego dnia to nam może się przytrafić błąd. Aby nie dochodziło do eskalacji agresji na drodze należy powstrzymać się choćby od „najpopularniejszych” czynności budujących jedynie złe emocje na drodze: używania przekleństw, wykonywania gestów świadczących o dezaprobachie czy wręcz obraźliwych, mrugania światłami oraz używania klaksonu.)