

Łukasz Trzeciak

Jazda „na suwak” – rozwiązanie problemu?

Streszczenie

Artykuł jest poświęcony analizie znowelizowanego artykułu 22 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, do którego wprowadzono zasady dotyczące wykonywania manewru zmiany pasa ruchu, w sytuacji gdy kończy się co najmniej jeden z pasów ruchu na jezdni z co najmniej dwoma pasami w jednym kierunku (tzw. jazda na suwak). Autor prowadzi rozważania nad obowiązkami poszczególnych uczestników ruchu drogowego w określonych sytuacjach i ocenia przejrzystość wprowadzonych rozwiązań.

Słowa kluczowe

Jazda „na suwak”, zmiana pasa ruchu, pierwszeństwo przejazdu.

* * *

1. Wprowadzenie

Z dniem 6 grudnia 2019 roku weszły w życie przepisy ustawy z dnia 16 października 2019 roku o zmianie ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*¹, uściślające sposób zachowania się kierujących w celu ułatwienia przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu w warunkach zwiększonego natężenia ruchu (tzw. korytarz życia) oraz wprowadzające nowe zasady zachowania się kierujących w przypadku wykonywania manewru zmiany pasa ruchu, w sytuacji gdy kończy się co najmniej jeden z pasów ruchu na jezdni z co najmniej dwoma pasami w jednym kierunku (tzw. jazda na suwak).

O ile pierwsze rozwiązanie, poza użyciem w art. 9 ust. 2 pkt 1 sformułowania, że *kierujący pojazdem poruszający się prawym pasem ruchu jest obowiązany usunąć się z drogi przejazdu pojazdu uprzywilejowanego przez zjechanie jak najbliżej prawej krawędzi pasa ruchu (podkreślenie autora)*, a nie przykładowo na pobocze, w zasadzie nie wymaga komentarza, to problemu z ustaleniem ciężących na kierujących pojazdami obowiązków może dostarczyć nowelizacja art. 22 ust. 4 oraz dodanych do tego artykułu przepisów ust. 4a i 4b, mających unormować kolejność przejazdu w określonych sytuacjach, związanych z koniecznością zmiany dotychczas zajmowanego pasa ruchu.

Sierż. szt. Łukasz Trzeciak, Zakład Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji w Legionowie.

¹ Dz. U. z 2019 r., poz. 2202.

2. Dyspozycja znowelizowanych norm prawnych

Dodane przepisy ust. 4a i 4b do art. 22 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* w brzmieniu:

„4a. W warunkach znacznego zmniejszenia prędkości na jezdni z więcej niż jednym pasem ruchu w tym samym kierunku jazdy, w przypadku gdy nie istnieje możliwość kontynuacji jazdy pasem ruchu z powodu wystąpienia przeszkody na tym pasie ruchu lub jego zanikania, kierujący pojazdem poruszający się sąsiednim pasem ruchu jest obowiązany 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 kontynuacji jazdy.

4b. W warunkach znacznego zmniejszenia prędkości na jezdni z więcej niż dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku jazdy, w przypadku gdy nie istnieje możliwość kontynuacji jazdy dwoma pasami ruchu z powodu przeszkód na tych pasach ruchu lub ich zanikania, jeżeli pomiędzy tymi pasami ruchu znajduje się jeden pas ruchu, którym istnieje możliwość kontynuacji jazdy, kierujący pojazdem poruszający się tym pasem ruchu jest obowiązany bezpośrednio przed miejscem wystąpienia przeszkody lub miejscem zanikania pasów ruchu umożliwić zmianę pasa ruchu jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów z prawej strony, a następnie jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów z lewej strony.”
wskazują sposób zachowania się kierujących w określonych sytuacjach na drodze.

Wprowadzone normy nakładają na kierujących pojazdami poruszających się „swoim” pasem ruchu, którym istnieje możliwość kontynuowania jazdy, obowiązek umożliwienia jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów zmiany pasa ruchu na ten, na którym się znajdują, jeżeli na pasie sąsiednim nie ma możliwości kontynuowania jazdy z powodu wystąpienia przeszkody (np. prac drogowych czy postoju uszkodzonego pojazdu) lub zanikania pasa ruchu. Ustawodawca zaznacza, że rozwiązanie to dotyczy jedynie miejsca bezpośrednio przed zanikaniem pasa ruchu lub występującą przeszkodą. Analogiczna dyspozycja dotyczy sytuacji, kiedy na jezdni z więcej niż dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku kontynuowanie jazdy na sąsiednich pasach ruchu nie jest możliwe, z tą różnicą, że wówczas kierujący pojazdami jadący „swoim” pasem ruchu, którym istnieje możliwość kontynuowania jazdy, są obowiązani umożliwić zmianę pasa ruchu jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów z prawej strony, a następnie jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów z lewej strony.

Należy zwrócić uwagę, że zastosowanie dość nieostrego terminu „znacznego zmniejszenie prędkości” – jako jednego z warunków koniecznych do zastosowania wprowadzonych zasad – może prowadzić do istotnych różnic w interpretacji określonej sytuacji przez konkretnych kierujących w realnych warunkach drogowych. Poza oczywistym zmniejszeniem prędkości w przypadku występujących utrudnień drogowych związanych z dużym natężeniem ruchu, kiedy pojazdy poruszają się

z niewielkimi prędkościami, na drodze często występują sytuacje, gdy kierujący z powodu występującej przeszkody zostają zmuszeni do hamowania. Niejednoznaczność użytego terminu może przykładowo u jednego z nich, zmniejszającego prędkość na drodze ekspresowej ze 120 km/h do 60 km/h w związku z postojem uszkodzonego pojazdu na pasie ruchu, którym się porusza, wywołać przekonanie, że zachodzą przesłanki do zastosowania wprowadzonych zasad, natomiast kierujący jadący pasem sąsiednim, wolnym od przeszkód, wobec zaistniałej sytuacji zmniejszy prędkość jedynie o 10–20 km/h lub nie zwolni w ogóle i w jego ocenie obowiązek umożliwienia zmiany pasa ruchu nie będzie go dotyczył.

Kluczowe znaczenie we wprowadzonych przepisach ma jednakże użycie terminu „umożliwienie zmiany pasa ruchu”, który z pewnością nie oznacza przyznania pierwszeństwa kierującemu zmieniającemu zajmowany pas. Potwierdzenie takiego stanu rzeczy znaleźć można w uzasadnieniu projektu ustawy *o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym*², w którym zaznaczono, że:

- „termin *umożliwienia zmiany pasa ruchu* jest szerokim pojęciem wskazującym na zachowanie się uczestnika ruchu drogowego, które doprowadza do sytuacji regulowanej. Jego proponowane wykorzystanie w projektowanej ustawie ma analogiczne zastosowanie jak w brzmieniu obecnie obowiązujących art. 18 ust. 1 oraz art. 18a ust. 1 pkt 2 p.r.d, gdzie kierujący pojazdem mający pierwszeństwo poruszania się swoim pasem ruchu – podczas zbliżania się do oznaczonego przystanku autobusowego (trolejbusowego) na obszarze zabudowanym czy miejsca postoju autobusu szkolnego – jest obowiązany umożliwić kierującemu tym autobusem sygnalizowane włączenie się do ruchu, tzn. *umożliwienie zmiany pasa ruchu* występujące przy spełnieniu konkretnych przesłanek ustawowych bez jednoczesnego naruszenia ogólnej zasady ustępowania pierwszeństwa” oraz
- „należy wskazać, iż dodawane ust. 4a i 4b nie będą stanowiły zmiany ogólnej zasady ustępowania pierwszeństwa przez kierujących pojazdami wykonującymi manewr zmiany pasa ruchu, lecz wskażą kierującym pojazdami mającymi pierwszeństwo na obowiązek *umożliwienia zmiany pasa ruchu* w przypadku omawianego problemu”.

Należy zauważyć, że ustawodawca słusznie nie przyznał pierwszeństwa kierującym wykonującym manewr zmiany pasa ruchu w omawianych sytuacjach, wszak trudno wyobrazić sobie, aby uzależnienie tak istotnego dla bezpieczeństwa ruchu drogowego uprawnienia zależało od rozumienia przez konkretnego kierującego w realnej sytuacji drogowej dość nieostrego pojęcia, jakim jest „znaczne zmniejszenie prędkości”, czy od liczbowego wyliczenia pojazdów uprawnionych do przejazdu przed kierującym poruszającym się pasem ruchu, którym możliwe jest kontynuowanie jazdy. Przyznanie pierwszeństwa przejazdu zawsze powinno mieć charakter pewny, aby jego określenie nie zależało od mogących zmienić się w każ-

² Zob. uzasadnienie z dnia 16 września 2019 r. projektu ustawy *o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, Druk sejmowy nr 3828, s. 13–14, <https://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/druk.xsp?nr=3828> [dostęp w dniu 6 grudnia 2019 r. (dalej: *uzasadnienie projektu ustawy*)].

dej chwili warunków i było oczywiste dla wszystkich uczestników ruchu. Nie trudno wyobrazić sobie sytuację, kiedy na przykład kierujący samochodem osobowym przygotowujący się do manewru zmiany pasa ruchu zbliża się do jego krawędzi i sygnalizuje kierunkowskazem zamiar jego wykonania, będąc przekonanym, że nabywa uprawnienie przejazdu przed kierującym jadącym sąsiednim pasem ruchu, po czym zostaje wyprzedzony przez kierującego pojazdem jednośladowym, który wykorzystując wolną przestrzeń, wystarczającą do przejazdu swojego pojazdu, wjeżdża przed nim na sąsiedni pas ruchu i kierujący samochodem, jako drugi pojazd zmieniający pas ruchu, traci pierwszeństwo przejazdu. Ponadto przyznanie pierwszeństwa w tych sytuacjach mogłoby prowadzić do niebezpiecznych zdarzeń, kiedy kierujący przekonani o tym, że mogą wjechać na sąsiedni pas, usiłowałiby zrobić to dynamicznie i niejako „za wszelką cenę”, licząc na to, że muszą zostać „wpuszczeni”.

Trudności interpretacyjne dotyczą jednak w szczególności korelacji ust. 4a oraz 4b wprowadzonych do art. 22 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* ze znowelizowanym ust. 4 tego artykułu, którego treść brzmi następująco:

„4. Kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, z wyjątkiem ust. 4a i 4b, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas ruchu z prawej strony” (*podkreślenie autora*).

W omawianych sytuacjach drogowych wyraźnie więc zaznaczono zwolnienie kierującego zmieniającego zajmowany pas ruchu z obowiązku ustąpienia pierwszeństwa kierującemu jadącemu pasem, na który wjeżdża. Wydaje się to rozwiązaniem dość kontrowersyjnym, sprzecznym nawet z cytowanym wyżej *uzasadnieniem projektu ustawy*. Takie sformułowanie może bowiem budzić nieuzasadnione przekonanie kierującego pojazdem zmieniającego zajmowany pas ruchu, że w określonych okolicznościach zyskuje pierwszeństwo przejazdu przed kierującym jadącym „swoim” pasem ruchu. W oczywisty sposób owe przekonanie może prowokować niebezpieczne sytuacje na drodze. W chwili obecnej mamy więc do czynienia z takim stanem rzeczy, w którym jeden z kierujących nadal posiada pierwszeństwo przejazdu, a drugi został pozbawiony obowiązku udzielenia mu go. Rodzi się więc uzasadniona wątpliwość także w kwestii odpowiedzialności za spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez jednego bądź obu jego uczestników.

3. *Wnioski de lege ferenda*

Po analizie znowelizowanych przepisów wydaje się, że właściwym rozwiązaniem, sprzyjającym bezpieczeństwu w komunikacji, byłoby jasne określenie zasad pierwszeństwa w omawianych sytuacjach drogowych. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na istniejące w innych europejskich krajach uregulowania tej kwestii. I tak w obowiązującej w Słowacji ustawie *Zákon o cestnej premávke a o zmene*

a doplnení niektorých zákonov określono, že „jeżeli w przypadku jazdy równoległej, w którymś z pasów ruchu wystąpi przeszkoda utrudniająca ruch drogowy, kierujący pojazdem, który jedzie po wolnym pasie ruchu, jest obowiązany umożliwić kierującemu pierwszemu pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na którym występuje przeszkoda, jej ominięcie, o ile pierwszy kierujący sygnalizuje zmianę kierunku jazdy. Kierujący pojazdem, omijając przeszkodę, nie może przy tym spowodować zagrożenia dla kierującego pojazdem, który jedzie po wolnym pasie ruchu”³. Podobnie postąpiono na Litwie, gdzie w *Kelių Eismo Taisyklės* wskazano, że „jeśli na drodze z dwoma (lub więcej) pasami ruchu w tym samym kierunku na jednym z pasów nie jest możliwy ruch i utworzyła się kolumna pojazdów, każdy kierowca na sąsiednim pasie ruchu musi pozwolić jednemu pojazdowi (pierwszemu z utworzonej kolumny) na wjazd na zajmowany przez niego pas ruchu. Kierowca, który zmienia pas, powinien się upewnić, że ustąpił mu miejsca”⁴.

Także w ratyfikowanej przez Polskę *Konwencji o ruchu drogowym*, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.⁵, w art. 14 znalazł się przepis określający zasady obowiązujące m.in. podczas zmiany pasa ruchu: „każdy kierujący, który zamierza wykonać manewr, taki jak wyjechanie z rzędu pojazdów stojących na postoju lub wjechanie do niego, skręcenie w prawo lub w lewo na jezdni, w szczególności w celu zmiany pasa ruchu, skręcenie w lewo lub w prawo na inną drogę lub do posiadłości przylegającej do drogi, nie powinien rozpoczynać tego manewru bez uprzedniego upewnienia się, że może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo innych użytkowników drogi jadących za nim lub przed nim albo mających go wyminąć, z uwzględnieniem ich pozycji na jezdni, kierunku ruchu i szybkości”. Nie można pominąć faktu, że jest to akt obowiązujący w naszym systemie prawnym i wszelkie wprowadzane normy powinny być z nim zgodne. Ma to istotne znaczenie dla przejrzystości obowiązujących przepisów tak, aby były one jasne również dla uczestników ruchu drogowego spoza naszego kraju.

Najprostszym zdaje się być jednak zaimplementowanie do wprowadzonych przepisów zasad obowiązujących już w art. 18 ust. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*⁶, dotyczących kierującego autobusem (trolejbusem), któremu kierujący innym pojazdem, zbliżającym się do odpowiednio oznakowanego przystanku na obszarze zabudowanym, obowiązany jest umożliwić włączenie się do ruchu, kiedy sygnalizuje on kierunkowskazem zamiar zmiany pasa ruchu lub wjechania z zatoki na jezdnię. Wówczas kierujący takim pojazdem może wjechać na sąsiedni pas ruchu lub na jezdnię dopiero po upewnieniu się, że nie spowoduje to zagrożenia bez-

³ Zob. ocena skutków regulacji z dnia 28 sierpnia 2019 r. do projektu ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, Druk sejmowy nr 3828, s. 14, <https://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/druk.xsp?nr=3828> (dostęp w dniu 6 grudnia 2019 r.).

⁴ Tamże, s. 13.

⁵ Dz. U. z 1988 r. nr 5, poz. 40.

⁶ Tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1990 ze zm.

pieczeństwa ruchu drogowego⁷. Takie uregulowanie skutecznie rozwiewa wątpliwości co do obowiązków ciążyących na poszczególnych uczestnikach ruchu drogowego. Ponadto wyłączenie obowiązku ustąpienia pierwszeństwa przez kierującego zmieniającego zajmowany pas ruchu w sytuacjach określonych w art. 22 ust. 4a i 4b nie wydaje się konieczne. Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 23 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* ustąpienie pierwszeństwa oznacza powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości⁸. Gdyby w znowelizowanych przepisach nakazano kierującemu jadącemu pasem ruchu, którym istnieje możliwość kontynuowania jazdy, umożliwienie zmiany pasa ruchu kierującemu pojazdem sygnalizującemu taki zamiar, jadącemu po pasie, który zanika lub na którym wystąpiła przeszkoda, kierujący zmieniający zajmowany pas ruchu nie naraziłby się na zarzut nieustąpienia pierwszeństwa w sytuacji, gdy jadący „swoim” pasem ruchu zareagowałby właściwie, tj. zmniejszył prędkość na widok pojazdu sygnalizującego zamiar zmiany pasa ruchu, pozostawiając w ten sposób odpowiednie miejsce do wykonania manewru.

4. Podsumowanie

Zdaniem autora warto zastanowić się, czy omawiany problem rzeczywiście był na tyle poważny, aby wymagał ustawowego rozwiązania innego, niż istniejące dotychczas. Wydaje się, że jest on związany przede wszystkim z szeroko pojmowaną kulturą jazdy. Nasuwa się pytanie, czy wprowadzanie nowych, coraz bardziej skomplikowanych czy szczegółowych rozwiązań, sprzyja przejrzystości zasad rządzących ruchem drogowym, a co za tym idzie – jego bezpieczeństwu. W ciągu zaledwie kilku dni od wejścia w życie nowych przepisów autor kilkakrotnie był świadkiem sytuacji, w której kierujący jadący w kolumnie wolno poruszających się pojazdów wyjeżdżali z niej na sąsiedni pas ruchu, który zgodnie z organizacją ruchu i prawidłowym oznakowaniem można określić jako pas zanikający, a na którym natężenie ruchu było mniejsze, po czym po wyprzedzeniu lub ominięciu szeregu pojazdów ich kierujący, przy końcu zanikającego pasa ruchu, powracali na pas, którym możliwe było kontynuowanie jazdy, a którym poruszali się chwilę wcześniej. W takiej sytuacji kierujący pojazdem poruszający się sąsiednim pasem,

⁷ Art. 18 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*: 1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do oznaczonego przystanku autobusowego (trolejbusowego) na obszarze zabudowanym, jest obowiązany zmniejszyć prędkość, a w razie potrzeby zatrzymać się, aby umożliwić kierującemu autobusem (trolejbussem) włączenie się do ruchu, jeżeli kierujący takim pojazdem sygnalizuje kierunkowskazem zamiar zmiany pasa ruchu lub wjechania z zatoki na jezdnię. 2. Kierujący autobusem (trolejbussem), o którym mowa w ust. 1, może wjechać na sąsiedni pas ruchu lub na jezdnię dopiero po upewnieniu się, że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

⁸ Art. 2 pkt 23 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*: ustąpienie pierwszeństwa – powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, a pieszego – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku.

nie chcąc narazić się na zarzut niemożliwienia zmiany pasa ruchu, powinien „wpuścić” przed siebie takiego kierującego. Doszło więc do odwrócenia sytuacji, związanej z kulturą jazdy (a właściwie jej brakiem), kiedy kierujący poruszający się zanikającym pasem ruchu wykorzystują wprowadzone przepisy do przyspieszenia przejazdu danym odcinkiem drogi. Jeżeli jako społeczeństwo nie jesteśmy w stanie stosować słusznych, nieskodyfikowanych zasad kultury jazdy, to nawet najlepsze, najbardziej szczegółowe przepisy nie poprawią bezpieczeństwa ruchu.

Bibliografia

1. Kotowski, W. (2005). *Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa.
2. Pawelec, K., J. (2007). *Metodyka pracy adwokata w sprawach wypadków drogowych*, wydanie 1, Warszawa.
3. Pawelec, K., J. (2016). *Reguły nieskodyfikowane w ruchu drogowym i ich prawnokarna ocena*, „Paragraf na Drodze”, nr 12, s. 51–57.
4. Pawelec, K., J. (2017). *Zapobieganie niebezpieczeństwu w ruchu drogowym. Zagadnienia wybrane*, „Paragraf na Drodze”, nr 5, s. 41–54.
5. Tekst *Konwencji o ruchu drogowym*, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/documents/konwencja_wiedenska.pdf (dostęp w dniu 6 grudnia 2019 r.).
6. Uzasadnienie z dnia 16 września 2019 r. projektu ustawy o zmianie ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, Druk sejmowy nr 3828, <https://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/druk.xsp?nr=3828> (dostęp w dniu 6 grudnia 2019 r.).

* * *

Zipper method – solution to the problem?

Abstract

The article is devoted to the analysis of the amended Article 22 of the Act – Road Traffic Law, which introduced rules concerning the execution of lane change manoeuvre when at least one lane ends on a roadway with at least two lanes in one direction (the so-called zipper method). The author discusses the obligations of individual road traffic participants in specific situations and reflects on the transparency of the introduced solutions.

Key words

Zipper method, change of lane, priority of passage.

