Opuszczaj rondo prawym pasem ruchu — unikniesz stłuczki i mandatu.

**Nie takie rondo straszne**

***Raporty carVertical ujawniają, że wiele samochodów ma na swoim koncie jedynie niewielkie stłuczki. Wielu z nich można by było uniknąć, poprawiając swoją znajomość przepisów drogowych lub uważając przy szczególnie wymagających manewrach. Jednym z największych wyzwań dla kierowców są ronda z kilkoma pasami ruchu. carVertical przypomina podstawowe zasady jazdy po takich rondach i zwraca uwagę na pewne przepisy, które wydają się niejednoznaczne. Praktyka pokazuje, że inaczej korzystamy z nich podczas egzaminu, a inaczej w życiu codziennym...***

Podczas egzaminu na prawo jazdy trzeba pamiętać, że jeśli z ronda zamierzamy zjechać pierwszym wyjazdem, należy zająć prawy pas ruchu przed skrzyżowaniem. Jeżeli planujemy skręcić w “lewo”, należy ustawić się na lewym pasie, a następnie tuż przed zjazdem zjechać na prawy i nim opuścić rondo. Oczywiście, trzeba przepuścić auta na prawym pasie ruchu.

**Jeździmy po swojemu, bo... możemy**

Po otrzymaniu uprawnień, niektórzy kierowcy podczas przejazdu przez rondo poruszają się wyłącznie prawym pasem ruchu. Tu warto zaznaczyć, że nie ma przepisu, który jednoznacznie zabroniłby takiego manewru i o ile od policjanta nie dostaniemy mandatu, to dla egzaminatora jest to niedopuszczalny sposób pokonania skrzyżowania o ruchu okrężnym. Trzeba przyznać, jazda zewnętrznym pasem jest wygodna, gdyż nie musimy nikogo przepuszczać podczas opuszczania ronda. Niestety, są i wady. Po pierwsze, prawy pas często się blokuje, szczególnie jeśli tuż za rondem pojawia się przejście dla pieszych, a po drugie istnieje ryzyko, że samochód opuszczający rondo z lewej strony zajedzie nam drogę. Powód? Kierowca z wewnętrznego pasa może nie widzieć auta z prawej strony lub jest błędnie przekonany, że zewnętrznym pasem nie można jechać dookoła ronda.

*„Warto stosować zasadę ograniczonego zaufania i przewidywać zachowania innych kierowców. Sama znajomość przepisów nie zawsze ochroni nas przed stłuczką czy wypadkiem. Czasem lepiej profilaktycznie zwolnić niż egzekwować swoje pierwszeństwo za wszelką cenę”* – mówi Matas Buzelis, ekspert motoryzacyjny i szef komunikacji w carVertical.

**Rondo turbinowe to inna bajka**

Uwaga, powyższe zasady nie obowiązują na rondzie turbinowym, na którym kierowca musi dokonać wyboru kierunku jazdy przed wjazdem na skrzyżowanie, poprzez zajęcie właściwego pasa ruchu. W przeciwieństwie do tradycyjnego ronda nie ma on bowiem później możliwości zmiany pasa ruchu z zewnętrznego na wewnętrzny lub odwrotnie. Pojazdy poruszające się po rondzie są w naturalny sposób kierowane na odpowiednie wyloty ronda, co zmniejsza ryzyko kolizji. Ustąpienie pierwszeństwa następuje tylko przy wjeździe na skrzyżowanie, po czym w żadnym punkcie na rondzie lub przy zjeździe z niego nie występują punkty kolizyjne z innymi pojazdami. Najczęściej kierowcy spotykają jednak tzw. pół turbiny. Zasadniczo obowiązują na nich zasady jak na rondach turbinowych, ale możliwa jest jazda w więcej niż jednym kierunku z danego pasa ruchu oraz dopuszczalne jest wykonanie manewru zmiany pasa ruchu podczas jazdy po rondzie.

**Tak unikniesz kłopotów**

Warto pamiętać, że na tradycyjnym rondzie samochód znajdujący się na prawym pasie ma pierwszeństwo. Ten zjeżdżający z lewego pasa ruchu może opuścić rondo, ale ma obowiązek przepuścić auta z prawej i dopiero wtedy kontynuować jazdę. Natomiast nadużywanie zewnętrznego pasa niesie ze sobą ryzyko, że inny kierowca wymusi na nas pierwszeństwo Co prawda nie będziemy sprawcą, ale dojdzie do uszkodzenia samochodu. Z kolei na rondzie turbinowym należy patrzeć na tablice umieszczone przed rondem, które podpowiadają pas ruchu, jaki należy zająć. A będąc już na skrzyżowaniu trzeba bacznie obserwować linie na drodze. Bez względu na rodzaj ronda, podczas opuszczania ronda trzeba włączyć kierunkowskaz, tak samo jak przy zmianie pasa ruchu. Natomiast przy wjeździe na skrzyżowanie, sygnalizowanie nie jest wymagane.

*„Należy pamiętać, że nie wszyscy w ruchu drogowym stosują się do przepisów. Czasem ktoś może się zwyczajnie zagapić i właśnie z tego względu doświadczony kierowca powinien myśleć za innych. Oczywiście – spore zagrożenie na drogach stwarzają kierowcy, którzy celowo prowokują sytuacje kolizyjne, ponieważ żyją z wyłudzania odszkodowań, ale to już temat na inny materiał”* – podsumowuje Matas Buzelis z carVertical.

**Jaki procent aut ma na swoim koncie drobne szkody?**

carVertical przeanalizowało swoje raporty z rynku polskiego pod kątem drobnych szkód odnotowanych w swojej historii. Chodziło o sprawdzenie jaki udział procentowy w ogólnej liczbie mają auta "z drobną stłuczką", czyli taką, której likwidacja kosztowała mniej niż 2000 euro. Okazało się, że w przypadku rynku polskiego jest ich blisko 11%. Udział takich aut z podziałem na poszczególne marki przedstawia poniższa lista.

|  |  |
| --- | --- |
| **Marka** | **Udział procentowy aut w bazie carVertical z niewielką stłuczką na koncie** |
| ALFA ROMEO | 12.85% |
| AUDI | 10.62% |
| BMW | 10.67% |
| CHEVROLET | 11.53% |
| CHRYSLER | 7.43% |
| CITROËN | 10.62% |
| DACIA | 10.20% |
| DODGE | 6.71% |
| FIAT | 10.92% |
| FORD | 11.84% |
| HONDA | 10.36% |
| HYUNDAI | 11.00% |
| INFINITI | 7.20% |
| IVECO | 8.27% |
| JAGUAR | 4.75% |
| JEEP | 7.67% |
| KIA | 10.88% |
| LANCIA | 12.50% |
| LAND ROVER | 8.06% |
| LEXUS | 7.55% |
| MAN | 6.49% |
| MASERATI | 2.33% |
| MAZDA | 10.44% |
| MERCEDES-BENZ | 9.00% |
| MINI | 11.26% |
| MITSUBISHI | 9.25% |
| NISSAN | 9.43% |
| OPEL | 12.31% |
| PEUGEOT | 10.73% |
| PORSCHE | 5.99% |
| RENAULT | 10.10% |
| SAAB | 10.43% |
| SEAT | 11.52% |
| ŠKODA | 12.81% |
| SUBARU | 9.26% |
| SUZUKI | 8.33% |
| TESLA | 7.69% |
| TOYOTA | 11.62% |
| VOLKSWAGEN | 12.35% |
| VOLVO | 9.62% |