

## LEKCJA 1

# Temat: Bezpieczeństwo w ruchu drogowym

### Czas realizacji:

- 2 godziny lekcyjne

### Cele operacyjne:

Uczeń szkoły ponadpodstawowej powinien:

- uświadomić sobie, że wypadki nie zdarzają się tylko nieznanym, ale mogą zdarzyć się jemu samemu, lub w jego najbliższym otoczeniu,
- identyfikować i oceniać zagrożenia dla życia i zdrowia w ruchu drogowym,
- przewidywać i unikać zagrożenia podczas jazdy samochodem osobowym, autokarem, motocyklem, rowerem oraz w ruchu pieszych,
- przestrzegać zasad i przepisów prawa ruchu drogowego,
- prezentować wysoki poziom kultury w ruchu drogowym i akceptowane postawy.

### Treści:

1. Rozpoznawanie zachowań ryzykownych i zagrożeń w ruchu drogowym.
2. Wskazówki dla kierujących pojazdami oraz dla podróżujących różnymi środkami lokomocji.
3. Zachowanie się w sytuacji awarii, pożaru lub wypadku.

### Pomoce dydaktyczne:

- arkusze szarego papieru,
- kolorowe mazaki,
- klej do papieru,
- kolorowe karteczki,
- nożyczki,
- slajdy,
- komputer.

### Spis slajdów:

#### Nr Tytuł

1. Niebezpieczne postawy.
2. Bezpieczeństwo poza pracą.

## Plan zajęć

Część merytoryczna	Część metodyczna				
	Treść zajęć - ogniwa	Czynności nauczyciela	Czynności ucznia	Czas realizacji	Metoda nauczania
Faza organizacyjno-porządkowa	Omawia reguły zajęć i warunki kontraktu	Zawierają kontrakt	5 min.		biała tablica, mazaki
Faza wstępna	Omawia ćwiczenie Nr 1, podsumowuje ćwiczenie	Opowiadają o wypadkach, opracowują plakat, efekty prezentują na forum klasy	25 min.	Praca w małej grupie	Slajd Nr 2, szary papier, pisaki
Faza realizacyjna	Omawia i podsumowuje ćwiczenie Nr 20 Omawia ćwiczenie Nr 3	Podają przykłady, prowadzi, dyskusję Opracowują w zespołach plakat	15 min. 35 min	Puste krzesło Metaplan	Kartki papieru, mazaki, szary papier, klej biurowy
Faza podsumowująca	Omawia zajęcia, zadaje zadanie domowe	Prowadzą notatki, porządkują stanowiska pracy	10 min	Wykład z elementami pogadanki i dyskusji	Slajd Nr 1

Zadanie nauczyciela polega na właściwym wykorzystaniu zalecanych aktywizujących metod uczenia się oraz na inspirowaniu i zachęceniu uczniów do kreatywnego myślenia i poszukiwania sposobów zapobiegania wypadkom w ruchu drogowym oraz określenia w tym swojej roli. Nauczyciel winien ustalić reguły zajęć i zawrzeć kontrakt z uczniami, przestrzegać ustalonych reguł, nie komentować tego, co mówi inny uczeń podczas ćwiczeń. Uczniowie, w zależności od ćwiczenia, powinni umieć współpracować w małych grupach, wyszukać odpowiednie pozycje z materiałów źródłowych, komunikować się w kulturalny sposób innymi uczestnikami lekcji, identyfikować zagrożenia wypadkowe oraz szukać sposobów zapobiegania im.

## SCENARIUSZ ZAJĘĆ

### Faza organizacyjno-porządkowa - Zawieranie kontraktu

Będziemy pracować aktywnie minimum 2 godziny lekcyjne. Każdy z obecnych, który decyduje się na uczestnictwo w zajęciach wypowiada formułę: akceptuję.

Reguły zajęć:

- każdy ma prawo mówić to, co chce, nie komentujemy tego i nie krytykujemy,
- wypowiedzi formułujemy w sposób krótki i zwięzły,
- dyskusje prowadzimy w formie pisemnej, za pomocą karteczek,
- na jednej karteczce tylko 4 linijki tekstu i maksymalnie 9 wyrazów,
- pismo czytelne, drukowane,
- równe prawa wszystkich uczestników zajęć,
- praca w zgodzie z sobą, każdy ma prawo nie uczestniczyć w jakimś etapie zajęć, jeśli to wiąże się ze złymi przeżyciami, tragedią, która dotknęła najbliższych, i chce o tym zapomnieć.

Jeżeli zawodnicy przystępują do jakiegokolwiek gry muszą najpierw przedyskutować zasady, które będą stosowali. Reguły raz ustalone nie mogą ulec zmianom. Bez spełnienia tego warunku gra nie ma sensu. Drugim warunkiem jest umiejętność pracy zespołowej. Czy gracie w piłkę nożną? Czy potraficie ocenić, jak w piłkę grają mali chłopcy? Oni nie grają tak jak dorośli, tylko wszyscy biegną tam gdzie jest piłka, żeby ją sami kopnąć. Otóż proszę, dziś na lekcji nie przypominajmy małych chłopców grających w piłkę. W polu widzenia miejmy bezpieczeństwo nas wszystkich.

## Faza wstępna - Analiza przypadku.

### Ćwiczenie nr 1

Dzielimy uczniów w klasie na małe 4-6 osobowe grupy. Każda grupa wybiera swojego lidera.

Każdy uczestnik grupy opowiada pozostałym o wypadku w ruchu drogowym, który wydarzył się jemu samemu lub w jego otoczeniu (klasie, szkole, rodzinie) lub, o którym dowiedział się od znajomych lub ze środków masowego przekazu.

Każda osoba ma 2 minuty czasu na opowiadanie.

Najciekawsze zdarzenie wypadkowe zespół rozpracowuje na arkuszu papieru przygotowanego wg poniższego wzoru.



Po zakończeniu pracy wszystkich zespołów następuje prezentacja i krótkie podsumowanie ze strony nauczyciela. Wyowiedź ilustrujemy *slajdem Nr 2*.

## Faza realizacyjna - Analiza zachowań młodzieży w ruchu drogowym.

### Ćwiczenie nr 2

Ćwiczenie rozpoczynamy, czytając z materiałów źródłowych tekst pt. „Zatrzymaj się”. Następnie prowadzimy z uczniami rozmowę na temat przeczytanego tekstu - prosimy, by podzielili się swoimi spostrzeżeniami, refleksjami oraz nadali tytuł tekstowi. Przechodzimy do odpowiedzi na pytanie: *Dlaczego młodzi kierowcy przodują w tragicznej statystyce wypadków w ruchu drogowym?*

Odpowiedzi szukamy wykorzystując metodę „puste krzesło”. Na podłodze (najlepiej na środku sali) układamy trzy kartki z następującymi sformułowaniami:

- WYPADEK JEST ZAWSZE WYNIKIEM NIEDOŚWIADCZENIA, GŁUPOTY LUB BRAWURY KIEROWCY.
- WYPADEK JEST WYNIKIEM DZIAŁANIA SIŁY WYŻSZEJ. CO KOMU PISANO, TO GO NIE MINIE.
- WYPADEK JEST ZAWSZE WYNIKIEM CZYNNIKA ZEWNĘTRZNEGO, NIEZALEŻNEGO OD CZŁOWIEKA (FATALNY STAN DRÓG I STAN TECHNICZNY POJAZDÓW W NASZYM KRAJU).

Ostatnią, czwartą kartkę kładziemy pustą.

Prosimy, by uczniowie stanęli przy tej kartce, z której treścią się zgadzają. Jeżeli ktoś nie zgadza się z żadnym z trzech prezentowanych zdań, staje przy pustej kartce. W ten sposób powstają grupy, które przez kilka minut zbierają argumenty na potwierdzenie swojego stanowiska. Każda grupa wybiera jedną osobę, która będzie ją reprezentować.

Reprezentanci grup siadają na krzesłach na środku sali, a za nimi ich grupy. Dostawiamy jeszcze jedno puste krzesło. Na nim będzie mógł usiąść każdy po wcześniejszym zgłoszeniu się, by przedstawić swoje argumenty lub wzmocnić argumenty reprezentanta grupy. Na początku nauczyciel prosi, by reprezentanci krótko przedstawili swoje uzasadnienie, a potem głos może zabrać każdy. Należy pilnować, by mówiły tylko te osoby, które siedzą na krzesłach w kręgu. Nad porządkiem i kolejnością czuwa nauczyciel. Nauczyciel podsumowuje pracę zespołów i odwołuje się do definicji ze słownika pojęć w materiale źródłowym dla ucznia

**Ćwiczenie nr 3****Metaplan - dyskusja za pomocą karteczek**

Dzielimy uczniów w klasie na małe 4-6 osobowe grupy. Każda grupa wybiera swojego lidera.

Zestawiamy razem ławki szkolne po cztery razem (stół do pracy).

Omawiamy zasady pracy metodą metaplanu.

Metoda ta wymaga:

szarego pakowego papieru (duży arkusz) położonego na zestawionych razem ławkach szkolnych, kartek w trzech kolorach, o różnych wielkościach lub kształtach (owale, koła, prostokąty, chmurki).

Do arkusza szarego papieru położonego na ławkach przykleja się na górze temat lekcji zapisany dużymi literami w „chmurce”. Uczestnicy zajęć będą zapisywać swoje myśli w krótkiej formie równoważników zdania, na różnego kształtu i koloru kartkach, i przyklejać do arkusza. Po skończonej pracy arkusz szarego papieru przykleja się do ściany lub tablicy i tak powstaje plakat, który może służyć do dalszych prac lub być przechowywany jako efekt zajęć.

Ważną rzeczą jest, aby napisy na kartkach były wyraźne i czytelne dla wszystkich. W tym celu należy stosować grubo piszące pisaki, a liczba słów na jednej kartce ograniczać do minimum, oddając tylko sens wypowiedzi. Po kilku minutach arkusz zapełnia się kartkami z odpowiedziami.

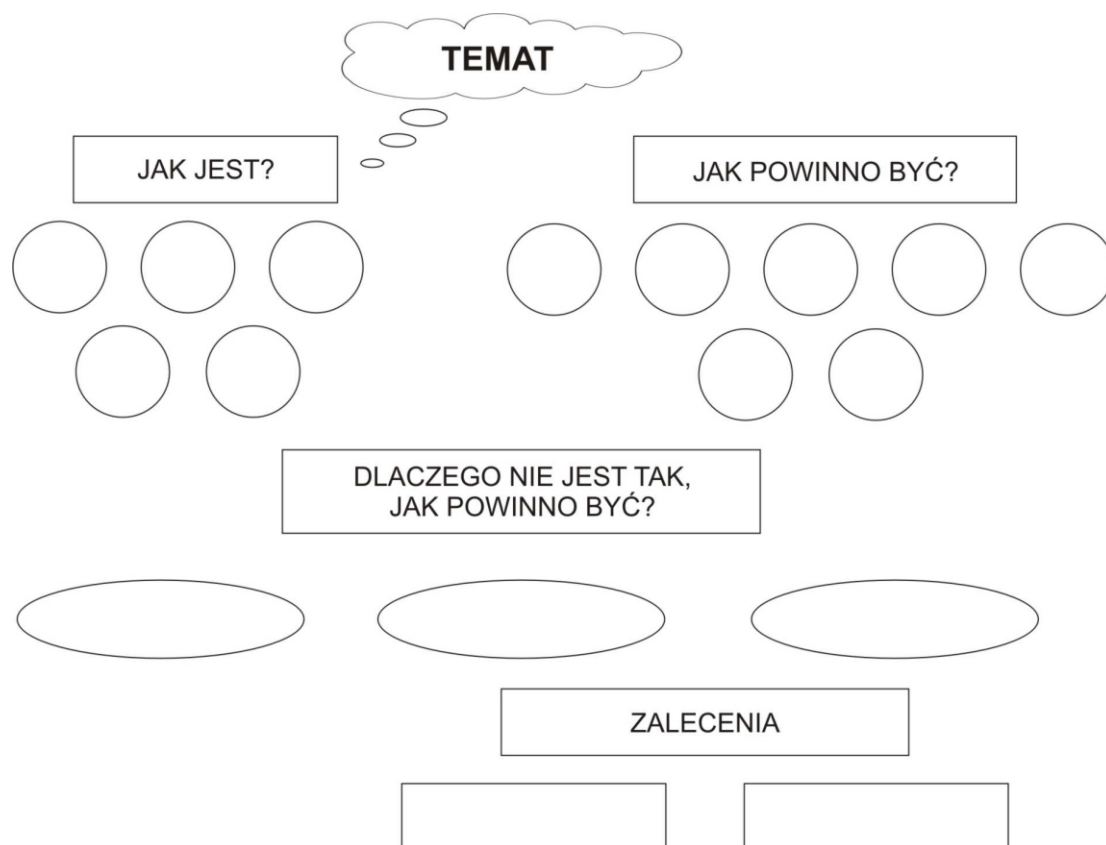
Powiedzmy, że arkusz wygląda tak:



Różnorodne odpowiedzi można szybko uporządkować według dowolnie przyjętych kryteriów, np. przypinając (lub przyklejając) kartki w grupach tematycznych. A więc w krótkim czasie uzyskano odpowiedzi na postawione w dyskusji pytanie, co z kolei powinno pozwolić na określenie kierunków zmian w celu poprawy sytuacji.

Uzyskany po podklejeniu kartek plakat można umieścić na widocznym miejscu, aby posłużył do dalszej pracy nad rozwiązaniem problemu. Z analizy plakatu wynika, że między innymi istnieją przyczyny zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa: ludzkie, organizacyjne i techniczne. I te przyczyny mogą stać się kolejnym etapem dyskusji. Temat do zapisania „w chmurce” będzie następujący: „Co należy zrobić, aby podnieść poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym?”

Plakat wykonany na szarym pakowym papierze będzie wyglądał, jak niżej.



W obszarze zatytułowanym „jak jest?” - umieszcza się na kartkach, w kształcie koła, opis aktualnego stanu. Pamiętamy, że kartki są w trzech kolorach, co umożliwi nam pewną systematykę ich ułożenia. Można się umówić, że na przykład na kartkach żółtych będzie się zapisywać to, co dotyczy uczestnika, na pomarańczowych - opiekunów grupy itd. Podobnie w obszarze „jak powinno być?” umieszcza się kartki w kształcie kół z zapisanymi równoważnikami zdań określającymi stan idealny (tzn. wymagany przepisami).

Nad plakatem pracuje grupa, a więc muszą być przyjęte pewne ustalenia dotyczące, na przykład, kolorów kartek, a także treści na nich zapisywanych. Grupa uzgadnia swoje stanowisko i wspólnie je prezentuje. A więc każda zapisywana myśl jest konsultowana z pozostałymi osobami zespołu.

Stan rzeczywisty należy przedstawić w obszarze „jak jest?”, a obok - stan wymagany przepisami i zasadami ruchu drogowego (jak powinno być?). Rozbieżności między tymi stanami powinny zniwelować myśli zapisane na kartkach owalnych (również w różnych kolorach) i umieszczone w obszarze „dlaczego nie jest tak, jak powinno być?”

Ważną rzeczą jest, aby każdy uczestnik bardzo uważnie przyglądał się powstającemu plakatowi. Ciągłe spoglądanie na temat „w chmurce” powoduje, że trzymamy się ściśle tematu, a napisane myśli innych uczestników tworzą nowe skojarzenia. Tak więc studiując powstający plakat, możemy zapełniać ostatni obszar „wyniki, zalecenia”. Tym razem nasze myśli zapisujemy na kartkach prostokątnych. Oczywiście możemy wprowadzić pewne usystematyzowanie (różne kolory), na przykład sprawy postaw kierowców, stanu technicznego pojazdów i dróg oraz organizacji ruchu drogowego w naszym kraju.

W ten sposób, w wyniku takiego szkolenia powstaje kilka plakatów (tyle, ile było grup). Teraz następuje faza tzw. prezentacji swoich prac. W tym celu z każdej grupy wybrana zostaje jedna osoba, która referuje przy plakacie tok pracy swojej grupy. Każdy plakat wymaga takiego omówienia, gdyż wszystkie napisy sformułowane są przecież w formie skrótów myślowych i wymagają szerszego wyjaśnienia.

W czasie prezentacji każdy uczeń może zadawać pytania i zgłaszać swoje uwagi do omawianego plakatu. Można w odpowiednich obszarach umieszczać dodatkowe kartki, przesuwając je do innych obszarów lub nawet usuwać niektóre z plakatu. Odpowiadać na zarzuty i pytania z sali może nie tylko prezynter, ale też każdy z twórców plakatu.

Po zaprezentowaniu wszystkich plakatów uczniowie mają szeroki obraz problemów i propozycji ich rozwiązań. Każdy plakat jest przecież inny - zależy od jego autorów: ich wiedzy, doświadczenia, zaangażowania itd. Można jeszcze wybrać grupę kilku osób, które zbiorą zalecenia ze wszystkich plakatów i przedstawią jako wspólny wynik pracy całej klasy.

### Faza podsumowująca

Przeprowadzamy w klasie dyskusję na temat, czy można było tych wypadków uniknąć? W komentarzach przyjmujemy „optymistyczne podejście do profilaktyki” (każdemu wypadkowi można zapobiec). Unikamy moralizowania. W podsumowaniu dyskusji informujemy, iż w różnych krajach niebezpieczne postawy ludzi są przyczyną od 70 do 90% wypadków.

Wypowiedź ilustrujemy *slajdem Nr 1* i dajemy komentarz:

#### Niebezpieczne postawy ludzi, takie jak:

- lekkomyślność - postępowanie nieodpowiedzialne, niepoważne, które może doprowadzić do decyzji i działania stwarzającego zagrożenie dla otoczenia,
- lenistwo - nieróbstwo, nie wywiązywanie się ze swoich obowiązków, brak chęci do wykonywania jakiegokolwiek pracy, zadań, nauki, ociąganie się,
- lekceważenie obowiązujących reguł - brak szacunku dla kogoś lub czegoś, nieprawidłowe wykonywanie swoich obowiązków,
- niedbalstwo - nie troszczenie się o coś lub o kogoś, niezrealizowanie otrzymanych zadań,
- niechlujstwo - realizacja pracy w sposób brudny, niedbały, prowadzący do stwarzania zagrożeń,
- niegodziwość - postępowanie złe, nieuczciwe, podłe, nikczemne, złośliwe, podstępne,
- nieodpowiedzialność - cecha człowieka lekkomyślnego, na którym nie można polegać, który nie wypełnia swoich obowiązków w sposób właściwy,
- nieudolność - cecha człowieka, któremu nie udaje się porządnie wykonać zadania, polecenia (nieudacznik),
- roztargnienie - zapominanie o obowiązkach, zadaniach, terminach, niewykonywanie pracy na czas i właściwie,
- zmęczenie - znużenie, senność, wyczerpanie w wyniku wykonywania jakiegokolwiek pracy,
- popisywanie się - chwalenie się swoją wiedzą lub umiejętnościami, stanem posiadania, przecenianie swoich umiejętności, niepotrzebna brawura, ryzykanctwo, próba zwrócenia na siebie uwagi za wszelką cenę,
- brak kompetencji - brak doświadczenia życiowego, umiejętności i wiedzy, brak dostatecznej biegłości w postępowaniu, w ciągu paru sekund mogą sprowokować nieszczęście,
- brak wyobraźni - umiejętności przewidywania możliwych, przyszłych zdarzeń na podstawie bieżących informacji, umożliwiające uniknięcie pewnych negatywnych zdarzeń lub przygotowanie się do nich, jeśli są możliwe do uniknięcia. W tym sensie używa się tego słowa w zwrotach „Kierowca jeżdżący z wyobraźnią”.

Następnie nauczyciel odwołuje się do tekstu w materiałach źródłowych pt. „Zatrzymaj się”. Podkreśla fakt, że młodzi ludzie ulegają wypadkom, ponieważ kieruje nimi brawura i chęć popisywania się przed rówieśnikami. Nie ma w nich odpowiedzialności za własne i cudze życie. Wskazuje na potrzebę przestrzegania przepisów i zasad ruchu drogowego. Zamiast końcowego zadania, nauczyciel prosi uczniów o ułożenie hasła, myśli przewodniej, wezwania czy przysłowia, które by mówiło o potrzebie przestrzegania przepisów i zasad. Przykładowo: **„Mądryemu człowiekowi przepisy są niepotrzebne, ale tylko głupcy je ignorują”**.

# MATERIAŁ ŹRÓDŁOWY DLA UCZNIĄ

## Temat: Bezpieczeństwo w ruchu drogowym

### WYBRANE ELEMENTY PRAWA O RUCHU DROGOWYM

#### Zasady ogólne ruchu drogowego

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. Przepis ten stosuje się odpowiednio do osoby znajdującej się w pobliżu drogi, jeżeli jej zachowanie mogłoby pociągnąć za sobą skutki, o których mowa w tym przepisie.

Jeżeli uczestnik ruchu lub inna osoba spowodowała jednak zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jest obowiązana przedsięwziąć niezbędne środki w celu niezwłocznego usunięcia zagrożenia, a gdyby nie mogła tego uczynić, powinna o zagrożeniu przedzić innych uczestników ruchu.

Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania.

Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych, nawet wówczas, gdy z przepisów ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowe.

Polecenia i sygnały dawane przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli mają pierwszeństwo przed sygnałami świetlnymi i znakami drogowymi. Sygnały świetlne mają pierwszeństwo przed znakami drogowymi regulującymi pierwszeństwo przejazdu.

Polecenia lub sygnały może dawać uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze:

- 1) policjant,
- 2) żołnierz żandarmerii wojskowej lub wojskowego organu porządkowego, zabezpieczający przemarsz lub przejazd kolumny wojskowej albo w razie akcji związanej z ratowaniem życia lub mienia,
- 3) funkcjonariusz Straży Granicznej:
  - a) inspektor Inspekcji Transportu Drogowego,
  - b) umundurowany inspektor kontroli skarbowej lub funkcjonariusz celny,
  - c) strażnik gminny (miejski),
- 4) pracownik kolejowy na przejeździe kolejowym,
- 5) osoba działająca w imieniu zarządcy drogi lub osoba wykonująca roboty na drodze na zlecenie lub za zgodą zarządcy drogi,
- 6) osoba nadzorująca bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię, w wyznaczonym miejscu,
- 7) kierujący autobusem szkolnym w miejscach postoju związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem dzieci,
- 8) ratownik górski podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej,
- 9) strażnik leśny lub funkcjonariusz Straży Parku - na terenie odpowiednio lasu lub parku narodowego,
- 10) strażak Państwowej Straży Pożarnej podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej,
- 11) członek ochotniczej straży pożarnej podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej.
- 12) funkcjonariusz Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ochranianych osób, obiektów i urządzeń,
- 13) pilot podczas wykonywania czynności związanych z pilotowaniem przejazdu pojazdu nienormatywnego.

Osoby, o których mowa powinny być łatwo rozpoznawalne i widoczne z dostatecznej odległości, zarówno w dzień, jak i w nocy. Przepis w zakresie łatwej rozpoznawalności dotyczy policjanta tylko poza obszarem zabudowanym oraz nie dotyczy kierującego autobusem szkolnym, jeżeli sygnał do zatrzymania innych pojazdów dawany jest przez tę osobę bez wychodzenia z odpowiednio oznaczonego pojazdu. Osoby, o których mowa pkt 4-9 i 13 oraz osoby upoważnione przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, mogą dawać polecenie lub sygnały uczestnikowi ruchu lub innej osobie

znajdującej się na drodze, pod warunkiem ukończenia szkolenia organizowanego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego.

Osoba niepełnosprawna o obniżonej sprawności ruchowej, kierująca pojazdem samochodowym oznaczonym kartą parkingową kierujący pojazdem przewożący taką osobę oraz pracownicy placówek zajmujący się opieką rehabilitacyjną lub edukacją osób niepełnosprawnych pozostający pod opieką tych placówek mogą, pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności nie stosować się do zakazów wyrażonych znakami:

- B1 - zakaz ruchu w obu kierunkach,
- B3 - zakaz wjazdu pojazdów silnikowych, z wyjątkiem motocykli jednośladowych,
- B3a - zakaz wjazdu autobusów,
- B4 - zakaz wjazdu motocykli,
- B10 - zakaz wjazdu motorowerów,
- B35 - zakaz postoju,
- B37 - zakaz postoju w dni nieparzyste,
- B38 - zakaz postoju w dni parzyste,
- B39 - strefa ograniczonego postoju.

Karta parkingowa powinna być umieszczona za przednią szybą pojazdu samochodowego w sposób umożliwiający jej odczytanie. Kartę parkingową, osobie niepełnosprawnej oraz placówkom zajmującym się opieką rehabilitacyjną lub edukacją osób niepełnosprawnych wydaje starosta.

Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani ułatwić przejazd pojazdu uprzywilejowanego, w szczególności przez niezwłoczne usunięcie się z jego drogi, a w razie potrzeby zatrzymanie się.

### **Ruch pieszych**

Pieszcy jest obowiązany korzystać z chodnika lub drogi dla pieszych, a w razie ich braku - z pobocza. Jeżeli nie ma pobocza lub czasowo nie można z niego korzystać, pieszy może korzystać z jezdni, pod warunkiem zajmowania miejsca jak najbliżej jej krawędzi i ustępowania pierwszeństwa nadjeżdżającemu pojazdowi.

Pieszcy idący po poboczu lub jezdni jest obowiązany iść lewą stroną drogi.

Piesi idący jezdnią są obowiązani iść jeden za drugim. Na drodze o małym ruchu, w warunkach dobrej widoczności, dwóch pieszych może iść obok siebie.

Korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów jest dozwolone tylko w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich. Pieszcy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi jest obowiązany ustąpić miejsca rowerowi.

Przepisów wymienionych wyżej nie stosuje się w strefie zamieszkania. W strefie tej pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem.

Kolumna pieszych, z wyjątkiem pieszych w wieku do 10 lat, może się poruszać tylko prawą stroną jezdni.

Do kolumny pieszych w wieku do 10 lat stosuje się przepisy o ruchu pojedynczego pieszego

Kierownik takiej kolumny ma obowiązek prowadzić ją po chodniku lub drodze dla pieszych, a w razie ich braku - po poboczu. Jeśli nie można skorzystać z żadnej z tych możliwości, dopiero wówczas może korzystać z jezdni. W przypadku gdy kolumna korzysta z pobocza lub jezdni, powinna poruszać się lewą stroną drogi. Piesi w wieku do 10 lat mogą iść w kolumnie tylko dwójkami, pod nadzorem co najmniej jednej osoby pełnoletniej. Przepisy zabraniają ruchu takiej kolumnie po jezdni w warunkach niedostatecznej widoczności, gdyż wówczas znacznie wzrasta zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych.

Kolumna pieszych w wieku powyżej 10 lat może poruszać się tylko prawą stroną jezdni, analogicznie do pojazdów. Kolumna poruszająca się po jezdni nie może zajmować więcej niż połowę szerokości jezdni. Liczba pieszych idących obok siebie nie może przekraczać 4, a w kolumnie wojskowej 6.

Długość kolumny pieszych nie może przekraczać 50 m. Odległość między kolumnami nie może być mniejsza niż 100 m.

Jeżeli przemarsz kolumny pieszych odbywa się w warunkach niedostatecznej widoczności:

- 1) pierwszy i ostatni z idących z lewej strony są obowiązani nieść latarki:
  - a) pierwszy - ze światłem białym, skierowanym do przodu,
  - b) ostatni - ze światłem czerwonym, skierowanym do tyłu,
- 2) w kolumnie o długości przekraczającej 20 m idący po lewej stronie z przodu i z tyłu są obowiązani używać elementów odblaskowych odpowiadających właściwym warunkom technicznym, a ponadto idący po lewej stronie są obowiązani nieść dodatkowe latarki ze światłem białym, rozmieszczone w taki sposób, aby odległość między nimi nie przekraczała 10 m,
- 3) światło latarek powinno być widoczne z odległości co najmniej 150 m.

Zabrania się:

- 1) ruchu po jezdni kolumny pieszych w czasie mgły - zakaz ten nie dotyczy kolumny wojskowej lub policyjnej,
- 2) ruchu po jezdni kolumny pieszych w wieku do 10 lat w warunkach niedostatecznej widoczności,
- 3) prowadzenia po jezdni kolumny pieszych przez osobę w wieku poniżej 18 lat.



Pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem. Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone, gdy odległość od przejścia przekracza 100 m. Jeżeli jednak skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż 100 m od wyznaczonego przejścia, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu. Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych, o którym mowa wyżej, dozwolone jest tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów. Pieszy jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom i do przeciwległej krawędzi jezdni iść drogą najkrótszą, prostopadle do osi jezdni.

Jeżeli na drodze znajduje się przejście nadziemne lub podziemne dla pieszych, pieszy jest obowiązany z niego korzystać.

Na obszarze zabudowanym, na drodze dwujezdniowej lub, po której kursują tramwaje po torowisku wyodrębnionym z jezdni, pieszy przechodząc przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany korzystać tylko z przejścia dla pieszych. Przechodzenie przez torowisko wyodrębnione z jezdni jest dozwolone tylko w miejscu do tego przeznaczonym. Jeżeli wysepka dla pasażerów na przystanku komunikacji publicznej łączy się z przejściem dla pieszych, przechodzenie do i z przystanku jest dozwolone tylko po tym przejściu.

Jeżeli przejście dla pieszych wyznaczone jest na drodze dwujezdniowej, przejście na każdej jezdni uważa się za przejście odrębne. Przepis ten stosuje się odpowiednio do przejścia dla pieszych w miejscu, w którym ruch pojazdów jest rozdzielony wysepką lub za pomocą innych urządzeń na jezdni.

Zabrania się:

- 1) wchodzenia na jezdnię:
  - a) bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściu dla pieszych,
  - b) spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi,
- 2) przechodzenia przez jezdnię w miejscu o ograniczonej widoczności drogi,
- 3) zwalniania kroku lub zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko,
- 4) przebiegania przez jezdnię,
- 5) chodzenia po torowisku,
- 6) wchodzenia na torowisko, gdy zapory lub półzapory są opuszczone lub opuszczanie ich rozpoczęto,
- 7) przechodzenia przez jezdnię w miejscu, w którym urządzenie zabezpieczające lub przeszkoda oddzielają drogę dla pieszych albo chodnik od jezdni, bez względu na to, po której stronie jezdni one się znajdują.

Przepisów powyższych nie stosuje się w razie zamknięcia ruchu pojazdów na drodze.

### **Zasady ogólne ruchu pojazdów**

Kierującego pojazdem obowiązuje ruch prawostronny. Kierujący pojazdem, korzystając z drogi dwujezdniowej, jest obowiązany jechać po prawej jezdni; do jezdni tych nie wlicza się jezdni przeznaczonej do dojazdu do nieruchomości położonej przy drodze.

Kierujący pojazdem, korzystając z jezdni dwukierunkowej co najmniej o czterech pasach ruchu, jest obowiązany zajmować pas ruchu znajdujący się na prawej połowie jezdni.

Kierujący pojazdem jest obowiązany jechać możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. Jeżeli pasy ruchu na jezdni są wyznaczone, nie może zajmować więcej niż jednego pasa.

Kierujący pojazdem zaprzęgowym, rowerem, wózkiem rowerowym, motorowerem, wózkiem ręcznym oraz osoba prowadząca pojazd napędzany silnikiem są obowiązani poruszać się po poboczu, chyba że nie nadaje się ono do jazdy lub ruch pojazdu utrudniałby ruch pieszych.

Kierujący pojazdem znajdującym się na części jezdni, po której jeżdżą pojazdy szynowe, jest obowiązany ustąpić miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi szynowemu.

Kierujący rowerem jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Na skrzyżowaniu i bezpośrednio przed nim kierujący rowerem, motorowerem lub motocyklem może poruszać się środkiem pasa ruchu, jeśli pas ten umożliwia opuszczenie skrzyżowania w więcej niż jednym kierunku. Kierujący rowerem, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym.

Kierujący motocyklem, czterokołowcem lub motorowerem oraz osoba przewożona takimi pojazdami są obowiązani używać w czasie jazdy hełmów ochronnych odpowiadających właściwym warunkom technicznym. Przepisu nie stosuje się w odniesieniu do motocykli fabrycznie wyposażonych w pasy bezpieczeństwa oraz czterokołowców fabrycznie wyposażonych w nadwozie zamknięte i pasy bezpieczeństwa.

Osoba wykonująca roboty lub inne czynności na drodze jest obowiązana używać w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu elementów odblaskowych odpowiadających właściwym warunkom technicznym.

Niewidomy podczas samodzielnego poruszania się po drodze jest obowiązany nieść białą laskę w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu.

Dziecko w wieku do 7 lat może korzystać z drogi tylko pod opieką osoby, która osiągnęła wiek co najmniej 10 lat. Nie dotyczy to strefy zamieszkania.

Dziecko w wieku do 15 lat, poruszające się po drodze po zmierzchu poza obszarem zabudowanym, jest obowiązane używać elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu. Przepisy nie dotyczą drogi przeznaczonej wyłącznie dla pieszych.

#### **Zabrania się przewozu osób w przyczepie, z tym że dopuszcza się przewóz:**

- 1) dzieci do szkół lub przedszkoli i z powrotem w przyczepie dostosowanej do przewozu osób, ciągniętej przez ciągnik rolniczy,
- 2) konwojentów, drużyn roboczych i osób wykonujących czynności ładunkowe w przyczepie ciągniętej przez ciągnik rolniczy pod warunkiem, że:
  - a) liczba przewożonych osób nie przekracza 5
  - b) osoby stojące trzymają się uchwytów
  - c) osoby nie znajdują się pomiędzy ładunkiem a przednią ścianą przyczepy
  - d) prędkość zespołu pojazdów nie przekracza 20 km/h.
- 3) osób w przyczepie (przyczepach) kolejki turystycznej pod warunkiem, że osoby te przewożone są wyłącznie na miejscach siedzących,
- 4) dzieci w przyczepie przystosowanej konstrukcyjnie do przewozu osób, ciągniętej przez rower lub wózek rowerowy.

#### **Warunki techniczne pojazdów**

Pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego:

- 1) nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innych uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę,
- 2) nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych,
- 3) nie powodowało wydzielania szkodliwych substancji w stopniu przekraczającym wielkości określone w przepisach szczegółowych,
- 4) nie powodowało niszczenia drogi,
- 5) zapewniało dostateczne pole widzenia kierowcy oraz łatwe, wygodne i pewne posługiwanie się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi przy równoczesnym jej obserwowaniu,

Urządzenia i wyposażenie pojazdu, w szczególności zapewniające bezpieczeństwo ruchu i ochronę środowiska przed ujemnymi skutkami używania pojazdu, powinny być utrzymane w należyтым stanie oraz działać sprawnie i skutecznie.

#### **Zabrania się:**

- 1) umieszczania wewnątrz i zewnątrz pojazdu wystających spiczastych albo ostrych części lub przedmiotów, które mogą spowodować uszkodzenie ciała osób jadących w pojeździe lub innych uczestników ruchu,
- 1a) stosowania w pojeździe przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko;
- 2) stosowania w pojeździe przedmiotów wyposażenia i części nie odpowiadających warunkom określonym w przepisach szczegółowych,
- 3) umieszczania w pojeździe lub na nim urządzeń stanowiących obowiązkowe wyposażenie pojazdu uprzywilejowanego, wysyłających sygnały świetlne w postaci niebieskich lub czerwonych świateł błyskowych albo sygnał dźwiękowy o zmiennym tonie,
- 4) wyposażania pojazdu w urządzenie informujące o działaniu sprzętu kontrolno-pomiarowego używanego przez organy kontroli ruchu drogowego lub działanie to zakłócające albo przewożenia w pojeździe takiego urządzenia w stanie wskazującym na gotowość jego użycia; nie dotyczy to pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego i Straży Granicznej Służby Celnej i Biura Ochrony Rządu .

## ANALIZA PRZYPADKU „ZATRZYMAJ SIĘ!”

Prowadzenie pojazdu to wysiłek przede wszystkim umysłowy. Kierowca w czasie jazdy musi być prawie bez przerwy skoncentrowany na tym, co robi.

Samochód w posiadaniu nastolatków nie jest dziś niczym dziwnym. Niebezpieczeństwo wypadku jednak wzrasta aż 40%, gdy młodzież podróżuje bez osób dorosłych. Odkryli to statystycy pracujący dla firm ubezpieczeniowych.

Pytanie o stan techniczny wielu prowadzonych przez nich samochodów jest w zasadzie retoryczne. Często są to auta zachodnioeuropejskie i japońskie, sprowadzane z Zachodu po uszkodzeniu w wypadkach lub po powodzi. Mają mocne silniki, ale bezpieczeństwo jazdy nimi jest żadne.

Właściciele tych „podrasowanych” rupieci bywają często amatorami tak zwanych rejsów (od ang. race - wyścig). Te harce na bezdrożach, ale też publicznych drogach, przybierają coraz bardziej zorganizowany charakter i rozmiary plagi. Inny rodzaj zakładu o pieniądze polega na tym, że na dwóch przeciwległych końcach drogi ustawiają się dwa samochody. Mają do pokonania kilometr prostej, jadą na czołowe zderzenie. Przegra ten, kto pierwszy skręci.

Choćbyśmy jechali nie wiem jak szybko, nieszczęście zawsze nas dogoni! Tragedie na naszych drogach mają miejsce o każdej godzinie dnia i nocy. Najgorsze jest to, że nigdy nie wiadomo, która to może być godzina. Jazda „kawaleryjska” świadczy o braku wyobraźni kierowcy i jest zabroniona. W protokołach policyjnych określa się taki sposób jazdy „nieuzasadnioną brawurą”. Skutek: sprasowany pojazd, zabici i ciężko ranni.

Powrót z dyskoteki po wypiciu alkoholu, albo idiotyczny wyścig, albo po prostu brawurowa jazda bez cienia wyobraźni, to najczęstsze przyczyny wypadków w ruchu drogowym.

Zastanów się! Nie dołączaj do grona kierowców, którzy stracili instynkt samozachowawczy. Prawie na każdej trasie widać jakiś groźny wypadek. Często powodują je młodzi kierowcy, którzy jeżdżą 200 km/godz. po mieście. W Polsce panuje moda na popisywanie się „ułańską fantazją” i forsą. Tymczasem wiadomo ze statystyk, że wypadek przy prędkości powyżej 130 km/godz. to praktycznie w 100 procentach śmierć kierowcy i pasażerów. Pasy, poduszki powietrzne, strefy zgniotu - to wszystko nie działa w nieskończoność. Energia wydzielana przez zderzenie przy takiej prędkości porównywalna jest do energii wybuchu armatniego pocisku. Im mniejszy samochód, tym mniejsze szanse przeżycia.

Każdy kierowca musi mieć świadomość, że jego brawura, jazda niezgodna z przepisami, czy też jazda w stanie nietrzeźwym jest ogromnym zagrożeniem dla innych. Polskie drogi to cotygodniowy tragiczny serial. W każdym tygodniu ginie ponad stu ludzi, rocznie - ponad siedem tysięcy.

Każdy kierowca, i ten bardziej doświadczony i ten mniej, powinien się do jazdy przygotować, zwłaszcza, jeśli jest to jazda na dłuższej trasie. Autokar, samochód osobowy czy inny pojazd należy sprawdzić przed jazdą. Przegląd robimy rzetelnie na odpowiedniej stacji diagnostycznej. Sami nie jesteśmy w stanie sprawdzić stanu hamulców czy amortyzatorów, a trzeba pamiętać, że na naszych fatalnych drogach zużywają się one znacznie szybciej.

Ustawienie świateł to kolejna rzecz, którą przed jazdą powinniśmy sprawdzić - są nawet wydzielone stacje diagnostyczne, w których ustawienie świateł możemy sprawdzić za darmo. Należy z tej oferty skwapliwie korzystać. Nic nie kosztuje, a korzyść duża: będziemy bezpieczniejsi i dla siebie i dla innych.

Poza tym należy sprawdzić stan sygnału dźwiękowego, czyli po prostu klakson (aby nie zaskoczyło nas podczas jazdy w określonej sytuacji jego milczenie), sprawność wycieraczek, kierunkowskazów, nie mówiąc już o czystości szyb, lusterek, kloszy, tablic rejestracyjnych. Jeżeli wszystko jest w porządku, bez obaw ruszamy w drogę. Wiedzieć to znaczy żyć!

## WYCIEZKI AUTOKAROWE

Obowiązuje generalna zasada zakazu podróżowania autokarami z młodzieżą szkolną w nocy. Formalnie przepisy ruchu drogowego tego nie zabraniają. Należy jednak kierować się wyobraźnią i zdrowym rozsądkiem. W ciemnościach, deszczu lub we mgle zmniejsza się widoczność. Należy wtedy ograniczyć prędkość, nasilić uwagę, korzystać z dróg znanych i uczęszczanych.

Rozsądny kierowca jeździ do godziny 18<sup>00</sup>. Jego organizm o tej godzinie domaga się odpoczynku. Bywa jednak, że zakończenie podróży z wycieczką o godzinie 18<sup>00</sup> jest niemożliwe. Co wtedy? Cóż, należy zdać sobie sprawę z pewnego ryzyka i starać się zachować maksymalną ostrożność. Najbezpieczniej jest jechać krótkimi odcinkami i stawać, gdy tylko poczuje się zmęczenie. To mogą być krótkie 10-minutowe przerwy, ale częstsze niż w dzień. Statystyka potwierdza zwiększone ryzyko podczas jazdy wieczorem i nocą. W ciemności jazda jest dwa razy bardziej męcząca, także dla oczu. Niebezpieczeństwo wypadku wzrasta aż 2,2 razy. Zbadali to statystycy pracujący dla firm ubezpieczeniowych.

Podczas jazdy nocą nie należy zapalać światła wewnątrz autokaru. Może ono utrudniać kierowcy prowadzenie pojazdu. Nie powinno się spać, należy zabawić kierowcę rozmową. Opiekunowie młodzieży nie powinni przeszkadzać kierowcy, lecz służyć mu pomocą. Przejścia w autokarze powinny być wolne, co umożliwi szybkie opuszczenie pojazdu w razie ewakuacji. W czasie jazdy dzieci nie mogą: chodzić po autobusie, stawać na siedzeniach wychylać się lub wyrzucać przedmioty przez okna.

Autokar przeznaczony do przewozu dzieci i młodzieży szkolnej należy oznaczyć z tyłu i z przodu kwadratowymi tarczami barwy żółtej z symbolem dzieci barwy czarnej. W okresie niedostatecznej widoczności tarcze powinny być oświetlone, chyba, że są wykonane z materiału odblaskowego. Obowiązuje zasada: „Obserwuj i bądź widziany”. Podczas wsiadania i wysiadania pasażerów z pojazdu należy włączyć światła awaryjne.

Opiekun (dyspozytor autokaru, kierownik wycieczki) powinien zająć pozycję przy przednim wejściu do autokaru i z przygotowanej uprzednio listy wyczytywać nazwiska uczestników. Wyczytany imiennie uczestnik ma obowiązek potwierdzić głosem swoją obecność i zająć wskazane miejsce w autokarze.

Przy każdej okazji należy sprawdzać obecność uczestników wycieczki. Były bowiem przypadki pozostawiania dzieci i młodzieży szkolnej na parkingach drogowych przez rozradowanych opiekunów.

Trzeba dopilnować ulokowania bagażu podręcznego na półkach autokaru. Plecaki powinny być umieszczone w schowkach (bagażniku) i zabezpieczone przed kradzieżą, wypadnięciem lub zniszczeniem.

W autokarze powinny zawsze znajdować się dwie sprawne gaśnice. Za brak gaśnicy możemy zostać ukarani mandatem. Przejścia powinny być wolne od bagażu, aby umożliwić - w razie awarii - szybkie opuszczenie autokaru. Podczas jazdy nie wolno blokować zamków. W razie wypadku drzwi autokaru muszą się łatwo otworzyć.

Podczas tankowania paliwa na stacji benzynowej istnieje zagrożenie pożaru lub wybuchu. Ze względów bezpieczeństwa wskazane jest, aby uczestnicy wycieczki wysiedli z autokaru.

Może się zdarzyć, że awaria autokaru zmusi was do zatrzymania się na drodze. Pierwszą czynnością w takim przypadku jest ostrzeżenie innych kierowców i, w miarę możliwości, zjechanie na pobocze. Na autostradzie i drodze ekspresowej należy włączyć światła awaryjne i umieścić ostrzegawczy trójkąt odblaskowy w odległości 100 metrów za autokarem. Poza obszarem zabudowanym - włączyć światła awaryjne oraz umieścić trójkąt ostrzegawczy w odległości 30-50 metrów za pojazdem. Na obszarze zabudowanym - włączyć światła awaryjne i umieścić za pojazdem lub na nim ostrzegawczy trójkąt odblaskowy.

### **Ogólne zalecenia medyczne, które w dużej mierze gwarantują bezpieczną podróż**

W dniu poprzedzającym wyjazd zapewniamy sobie możliwie spokojny wieczór i dobry wypoczynek. Staramy się wszystkie czynności zakończyć przed godziną 23<sup>00</sup>. Przed snem dobrze jest wypić szklankę ciepłego mleka z miodem. Podróż najlepiej rozpocząć między 6 a 7 godziną rano, gdyż wówczas nasz organizm mobilizuje się do podjęcia całodziennych zadań, jesteśmy wypoczęci, uważni, szybko reagujemy.

Pierwszą przerwę w podróży należy zrobić ok. godziny 8<sup>00</sup>. Powinna trwać 20-30 minut. W tym czasie kierowca powinien wysiąść z samochodu, zrobić kilka głębokich wdechów i wydechów, wykonać kilka ćwiczeń rozciągających (choćby się przeciągnąć), przejść się lub przebiec.

Dobrze jest również zjeść coś lekkiego, np. jogurt, owoce, warzywa. W celu podtrzymania rzeźkości można wypić kawę. Kolejne przerwy podczas podróży kierowca powinien robić co 2 godziny!

Okolo godziny 14<sup>00</sup> przypada pora na dłuższy wypoczynek. Nasz organizm jest w „południowym niżu”, ciało i umysł są w pewien sposób rozluźnione, zmniejsza się nasza zdolność do koncentracji. Zdarza się w tym czasie więcej błędów w pracy i więcej wypadków i wykroczeń na drogach. Uwaga kierowcy wyraźnie słabnie, czas reakcji się wydłuża, błędy się mnożą. Ta przerwa powinna być dłuższa i trwać minimum 1 godzinę. W tym

czasie kierowca powinien zjeść lekko-strawny obiad. Na deser - koniecznie owoce. Po posiłku powinien przeznaczyć pół godziny na wypoczynek i odprężenie się. Może to być drzemka lub spokojny spacer.

Jeśli chcemy zachować jasność umysłu, nasza dieta musi być niskokaloryczna. Tłuste posiłki otępiają i osłabiają pamięć. Tłuszcz zalegający w przewodzie pokarmowym powoduje uczucie zmęczenia.

Substancje wpływające na mózg dodatnio to m.in. witaminy z grupy B, zwłaszcza B<sup>A</sup>, która przeciwdziała zmęczeniu, cynk pomagający w koncentracji i poprawiający pamięć, fosfor zapewniający kreatywność, optymizm i dobre samopoczucie, potas zwiększający wydolność mózgu. Witaminy z grupy B znajdziemy m.in. w drożdżach, ziarnach słonecznika, orzeszkach ziemnych, rybach, warzywach zielonych, cynk - w rybach, ostrygach, zbożach, fosfor - w rybach, ostrygach, drobiu, zbożach, otrębach, potas - w soczewicy, brokułach, ziemniakach, pomidorach, bananach, soi.

Nadawane przez środki masowego przekazu komunikaty o warunkach biometeorologicznych powinny szczególnie interesować każdego, kto na zmienność aury reaguje zmiennością nastrojów i samopoczucia. Komunikaty te są jedną ze skuteczniejszych metod profilaktycznych w zapobieganiu nieszczęśliwym wypadkom, jakie zawsze mogą się wydarzyć przy okresowych i niespodziewanych zaburzeniach koncentracji uwagi oraz opóźnionych reakcjach u kierowców i przechodniów pod wpływem warunków atmosferycznych. Ten wpływ jest tak istotny, że na oznaczenie zmian zachodzących w organizmie człowieka powstało określenie „choroba pogody”.

Statystyka udowadnia w sposób bardzo wyraźny, że istnieje ścisła zależność między nagłymi zachorowaniami kierowców a gwałtownymi zmianami pogody. Parna aura jest dla naszego organizmu bardzo niekorzystna, gdyż hamuje transpirację skóry. Przy nadchodzącej fali niskiego ciśnienia atmosferycznego i zbliżającej się burzy ludzie, zwłaszcza osoby o osłabionym układzie nerwowym, intuicyjnie wyczuwają zmianę pogody. Skarżą się na złe samopoczucie, ogólne rozdrażnienie, ujawniają „zły humor”, stają się kapryśni, kłótlivi, nadpobudliwi. Podczas deszczu mogą wystąpić objawy trudnej do opanowania senności, ociężałości ruchów, zniechęcenie, brak reakcji adekwatnej do bodźców czy bóle głowy. Podatni na to kierowcy nie powinni absolutnie w takie dni siadać za kółkiem. Są niebezpieczni dla siebie i dla innych! Przy szybkim spadku temperatury i ciśnienia atmosferycznego notuje się liczne zachorowania na zawały mięśnia sercowego.

Dla kierowców szczególnie niebezpiecznym okresem jest także wiosna i jesień. W tym czasie ujawniają się lub zaostrzają choroby wrzodowe żołądka i dwunastnicy. Kierowca wrażliwy na zmiany atmosferyczne w ciągu jednego dnia może okazywać skrajnie zmienne usposobienie: od radosnego optymizmu po skrajny pesymizm. Przy ładnej pogodzie budzi się radosny i pełen energii. Przy zbliżającej się burzy wpada w zły nastrój, miewa fobie, lęki przestrzeni, co w konsekwencji, przy współistnieniu zaburzeń kojarzenia i opóźnionego refleksu, może stać się przyczyną tragicznego wypadku.

W okresie gwałtownych zmian pogodowych, huśtawki ciśnień należy unikać alkoholu i używek, także ostrych przypraw. Korzystnie na nasz nastrój i kondycję wpłynie poranny naprzemiennie, zimny i ciepły prysznic. Nasz system nerwowy ustabilizuje także codzienny aktywny ruch - najlepiej spacer marszowym krokiem, gra w tenisa, jazda na rowerze, a także zmiana diety na bogatszą w świeże owoce, warzywa i produkty pełnoziarniste. Konieczne jest w takim okresie wysypianie się.

Leki to też wróg kierowcy. Naturalnie nie wszystkie. Najczęściej na opakowaniach poszczególnych lekarstw, nawet tych najbardziej popularnych, znajduje się ostrzeżenie przed zażywaniem ich przez kierowców przed czy podczas jazdy. Wielu kierowców zapomina jednak o tym, że nawet doraźne stosowanie pewnych leków może stanowić dla nich zagrożenie, gdyż obniżają one jego sprawność psychofizyczną. Najczęściej spowalniają reakcje na bodźce w sposób niby niezauważalny, gdyż są to przecież ułamki sekund. Często jednak chodzi właśnie o te ułamki sekund, które decydują o czymś życiu czy zdrowiu. Do takich leków należą farmaceutyki przeciwbólowe, nawet tak „niewinne” i popularne jak pyralgina czy aspiryna i uspakajające jak relanium, luminal czy oxazepam.

Niebezpieczne są również środki pobudzające, zwłaszcza o działaniu psychotropowym. Dają one chwilowe poczucie świeżości i przyływu energii, po ustaniu ich działania następuje gwałtowny spadek sprawności organizmu. Jedynym dopingiem dla zmęczonego kierowcy może być mocna kawa lub herbata. Ale - uwaga! - nie w nadmiarze, bo wywołamy wręcz odmienną i niepożądaną reakcję: dekoncentrację uwagi, zmęczenie, depresję i senność.

Trzeba pamiętać też o tym, że niektóre leki antyalergiczne, np. fenazolina także wpływają hamująco na nasz refleks. Nie należy po ich zażyciu prowadzić samochodu. Po infekcjach czy antybiotykoterapii, która działa zawsze osłabiająco na nasz ustrój, trzeba 2 - 3 dni odczekać aż organizm wróci do formy.

Znany jest negatywny wpływ alkoholu na przebieg procesów psychofizycznych u kierowcy. Warto jednak przypomnieć, że w Polsce jest ponad milion alkoholików, że codziennie pije alkohol 3-4 miliony osób. Ile z nich po kieliszku siada za kierownicą? Pijani kierowcy są sprawcami co piątego wypadku drogowego.

Dopuszczalnym stężeniem alkoholu we krwi kierowcy jest stężenie fizjologiczne, czyli 0,2 promila. Jeżeli stężenie to waha się między 0,2 a 0,5 promila, określa się taki stan jako wskazujący na spożycie alkoholu. Poziom przekraczający tę wartość to stan nietrzeźwości.

## SŁOWNIK POJĘĆ

**Droga** - wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt.

**Droga twarda** - droga z jezdnią o nawierzchni bitumicznej, betonowej, kostkowej, klinkierowej, brukowcowej, oraz z płyt betonowych lub kamiennieo-betonowych, jeżeli długość nawierzchni przekracza 20 m; inne drogi są drogami gruntowymi.

**Autostrada** - drogę dwujezdniową, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi, na której nie dopuszcza się ruchu poprzecznego, przeznaczoną tylko do ruchu pojazdów samochodowych, z wyłączeniem czterokołowca, które na równej, poziomej jezdni mogą rozwinąć prędkość co najmniej 40 km/h, w tym również w razie ciągnięcia przyczep.

**Przeście dla pieszych** - powierzchnia jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczona do przechodzenia przez pieszych, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

**Przejazd dla rowerzystów** - powierzchnia jezdni lub torowiska przeznaczona do przejeżdżania przez rowerzystów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

**Przystanek** - miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi.

**Tunel** - budowla na drodze, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

**Obszar zabudowany** - obszar oznaczony odpowiednimi znakami drogowymi.

**Strefa zamieszkania** - obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi.

**Strefa ruchu** - obszar obejmujący co najmniej jedną drogę wewnętrzną, na który wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi.

**Uczestnik ruchu** – pieszego, kierującego, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze;

**Pieszcy** - osoba znajdująca się poza pojazdem na drodze i nie wykonującą na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także osobę w wieku do 10 lat kierującą rowerem pod opieką osoby dorosłej,

**Kolumna pieszych** - zorganizowana grupa pieszych prowadzona przez kierownika lub dowódcę.

**Kierujący** - osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osoba, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie.

**Kierowca** – osobę uprawnioną do kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem;

**Szczególna ostrożność** - ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie.

**Ustąpienie pierwszeństwa przez kierującego pojazdem lub pieszego** - powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości jazdy, a pieszego do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku.

**Ruch kierowany** - ruch otwierany i zamykany za pomocą sygnalizacji świetlnej albo przez uprawnioną osobę.

**Niedostateczna widoczność** - widoczność występująca od zmierzchu do świtu, a także w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza od świtu do zmierzchu.

**Wymijanie** - przejeżdżanie (przechodzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w przeciwnym kierunku.

**Omijanie** - przejeżdżanie (przechodzenie) obok nie poruszającego się pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody.

**Wyprzedzanie** - przejeżdżanie (przechodzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w tym samym kierunku.

**Zatrzymanie pojazdu** - unieruchomienie pojazdu nie wynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające nie dłużej niż 1 minutę, oraz każde unieruchomienie pojazdu wynikające z tych warunków lub przepisów.

**Postój pojazdu** - unieruchomienie pojazdu nie wynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę.

**Pojazd** - środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszyna lub urządzenie do tego przystosowane.

**Pojazd silnikowy** - pojazd wyposażony w silnik, z wyjątkiem motoroweru i pojazdu szynowego.

**Pojazd samochodowy** - pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h; określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego.

**Pojazd wolnobieżny** - pojazd silnikowy, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, z wyłączeniem ciągnika rolniczego

**Pilot** - osobę odpowiedzialną za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu pojazdu.

**Pojazd specjalny** - pojazd samochodowy lub przyczepa przeznaczona do wykonywania specjalnej funkcji, która powoduje konieczność dostosowania nadwozia lub posiadania specjalnego wyposażenia: w pojeździe tym mogą być przewożone osoby i rzeczy związane z wykonywaniem tej funkcji.

**Pojazd używany do celów specjalnych** - pojazd samochodowy przystosowany w sposób szczególny do przewozu

osób lub ładunków, używany przez Sily Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, Policję, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrzznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Biuro Ochrony Rządu Straż Graniczną, kontrolę skarbową, Służbę Celną, jednostki ochrony przeciwpożarowej, Inspekcję Transportu Drogowego i Służbę Więzienną.

**Pojazd uprzywilejowany** - pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi; określenie to obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie, na której początku i na końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane wysyłające dodatkowo sygnały świetlne w postaci czerwonego światła błyskowego.

**Pojazd zabytkowy** – pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, a także pojazd wpisany do inwentarza muzealiów, zgodnie z odrębnymi przepisami.

**Czterokołowiec** - pojazd samochodowy przeznaczony do przewozu osób lub ładunków, z wyłączeniem samochodu osobowego, ciężarowego i motocykla, którego masa własna nie przekracza:

- a) w przypadku przewozu rzeczy 550 kg,
- b) w przypadku przewozu osób 400 kg;

**Czterokołowiec lekki** - czterokołowiec, którego masa własna nie przekracza 350 kg i konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h

**Samochód osobowy** - pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz ich bagażu.

**Autobus** - pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

**Autobus szkolny** - autobus przeznaczony do przewozu dzieci do szkoły barwy pomarańczowej, oznaczony z przodu i z tyłu prostokątnymi tablicami barwy białej, z napisem barwy czarnej „autobus szkolny”.

**Samochód ciężarowy** - pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu ładunków; określenie to obejmuje również samochód ciężarowo-osobowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu ładunków i osób w liczbie od 4 do 9 łącznie z kierowcą.

**Taksówka** - pojazd samochodowy odpowiednio wyposażony i oznaczony, przeznaczony do przewozu za ustaloną na podstawie taksometru opłatą:

- a) osób w liczbie nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz ich bagażu podręcznego (taksówka osobowa),
- b) ładunków o masie nie przekraczającej 2,5 t (taksówka bagażowa).

**Ciągnik rolniczy** – pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia rozwijanie prędkości nie mniejszej niż 6 km/h, skonstruowany do używania łącznie ze sprzętem do prac rolnych, leśnych lub ogrodniczych; ciągnik taki może być również przystosowany do ciągnięcia przyczep oraz do prac ziemnych

**Motocykl** – - pojazd samochodowy zaopatrzonego w silnik spalinowy o pojemności skokowej przekraczającej 50 cm<sup>3</sup>, dwukołowy lub z bocznym wózkiem - wielośladowy; określenie to obejmuje również pojazd trójkołowy o symetrycznym rozmieszczeniu kół

**Motorower** –pojazd dwu- lub trójkołowy zaopatrzonego w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm<sup>3</sup> lub w silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h.

**Rower** – pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h

**Wózek rowerowy** - pojazd o szerokości powyżej 0,9 m przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; wózek rowerowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h

**Wózek inwalidzki** - pojazd konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się osoby niepełnosprawnej, napędzany siłą mięśni lub za pomocą silnika, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do prędkości pieszego.

**Zespół pojazdów** - pojazdy złączone ze sobą w celu poruszania się po drodze jako całość; nie dotyczy to pojazdów złączonych w celu holowania;

**Przyczepa** - pojazd bez silnika, przystosowany do łączenia go z innym pojazdem;

**Kolejka turystyczna** - zespół pojazdów składający się z ciągnika rolniczego, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, albo pojazdu wolnobieżnego oraz przyczepy (przyczep) dostosowanej do przewozu osób, wykorzystywanych w ramach prowadzonej działalności w zakresie świadczenia usług turystycznych

**Droga ekspresowa** – drogę dwu- lub jednojezdniową, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi, na której skrzyżowania występują wyjątkowo, przeznaczoną tylko do ruchu pojazdów samochodowych, z wyłączeniem czterokołowca.

**Droga dla rowerów**- drogę lub jej część przeznaczoną do ruchu rowerów, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi; droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**Pas ruchu dla rowerów** - część jezdni przeznaczoną do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi.

**Śluza dla rowerów** - część jezdni na wlocie skrzyżowania na całej szerokości jezdni lub wybranego pasa ruchu przeznaczona do zatrzymania rowerów w celu zmiany kierunku jazdy lub ustąpienia pierwszeństwa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

**Jezdnia** - część drogi przeznaczona do ruchu pojazdów; określenie to nie dotyczy torowisk wydzielonych z jezdni

**Pas ruchu** - każdy z podłużnych pasów jezdni wystarczający do ruchu jednego rzędu pojazdów wielośladowych, oznaczony lub nie oznaczony znakami drogowymi.

**Pobocze** - część drogi przyległa do jezdni, która może być przeznaczona do ruchu pieszych lub niektórych pojazdów, postoju pojazdów, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt.

**Chodnik** - część drogi przeznaczona do ruchu pieszych.

**Skrzyżowanie** – przecięcie się w jednym poziomie dróg mających jezdnię, ich połączenie lub rozwidlenie, łącznie z powierzchniami utworzonymi przez takie przecięcia, połączenia lub rozwidlenia; określenie to nie dotyczy przecięcia, połączenia lub rozwidlenia drogi twardej z drogą gruntową, z drogą stanowiącą dojazd do obiektu znajdującego się przy drodze lub z drogą wewnętrzną.

## LITERATURA

1. *Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym*, Tekst jednolity Dz. U. 2012r nr 0 poz. 1137 z późn. zm.
2. Rozporządzenie ministrów infrastruktury oraz spraw wewnętrznych i administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2002 r Nr 170, poz. 1393).
3. Norma PN-87/S-46200. Rowery. Wymagania i badania.
4. Rozporządzenie ministra transportu i gospodarki wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie [Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430](#) z późn. zm
5. Zieliński L., Bezpieczeństwo zdrowia i życia uczestników imprez sportowych, turystycznych i rekreacyjnych. Krajowa Federacja Sportu dla Wszystkich, „Oficyna Wydawnicza ABA”, Warszawa 2000.
6. Otrębski A., Pok J., Wiedzieć znaczy żyć. Vademecum kierowcy. Wydawnictwo JAS, Szczecin 1996.
7. Kowalewski W., Przyjaciel przy pracy. Nr 2/2003; str. 17.
8. Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych „Alkohol i kierowca” Warszawa 2005.

Linki do stron WWW o Kodeksie Drogowym:

[www.kodeksdrogowy.com.pl](http://www.kodeksdrogowy.com.pl)

[www.gimnazjum.pl/karta/](http://www.gimnazjum.pl/karta/)

[http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,13174804,Szwedzka\\_\\_Wizja\\_Zero\\_\\_\\_Za\\_wypadki\\_odpowiedzialni\\_politycy\\_.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,13174804,Szwedzka__Wizja_Zero___Za_wypadki_odpowiedzialni_politycy_.html)