

AUTEM PO EUROPIE

Wyjeżdżając samochodem na weekend lub ferie za granicę warto poznać przepisy związane ze stosowaniem opon zimowych, łańcuchów przeciwnie-gowych czy też posiadania kamizelki odblaskowej i trójkąta ostrzegawczego. Radzi mec. Jacek Sznajder.

3



ROZWAGA NA EGZAMINIE

Na co zwracać uwagę podczas sprawdzianu praktycznego na placu manewrowym? Jakie błędy najczęściej spowodować mogą fiasko egzaminu w ruchu ulicznym? Odpowiedzi w tekście powstałym w wyniku obserwacji zachowań egzaminowanych.

4



PRĘDKOŚĆ NA CELOWNIKU

Nie każdy pamięta, że prowadząc pojazd z prędkością od 41 km/h do 50 km/h wyższą od dozwolonej naraża się na mandat w wysokości od 300 zł do 400 zł i 8 punktów karnych. Co jeszcze czeka kierowców o ciężkiej stopie?

6



BEZPIECZNA *WORD* JAZDA

KATOWICE

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK O RUCHU DROGOWYM

NR 11 | STYCZEŃ/LUTY 2018

KIEROWCY POD LUPĄ

SANKCJE WYMIERZONE W PIRATÓW DROGOWYCH



Poprawa bezpieczeństwa na drogach jest strategicznym celem znaczących zmian w przepisach, które czekają zmotoryzowanych po 4 czerwca 2018 roku. Wówczas wejdą w życie dość restrykcyjne zapisy ustawy o kierujących pojazdami. Nowe prawo nakłada nieznaną wcześniej obowiązki i ograniczenia, szczególnie na osoby bez doświadczenia

w prowadzeniu samochodów, ale też na ludzi przeceniających swoje umiejętności lub rozmiłowanych w brawurze, co skutkuje łańcuchem przepisów.

OKRES PRÓBNY

– Nie przewiduje się przekształceń w systemie egzaminowania. Natomiast uzyskując prawo jazdy po 4 czerwca trzeba będzie spro-

stać nowym wymogom. I wiążąca jest data wydania prawa jazdy, a nie termin złożenia egzaminu państwowego – informuje Bogdan Kacprzak, egzaminator z katowickiego Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego. Jedną z najczęściej komentowanych innowacji jest wprowadzenie tzw. okresu próbnego. Dla osoby, która po raz pierwszy uzyska-

ła prawo jazdy kategorii B okres ten trwać będzie 2 lata, począwszy od dnia wydania dokumentu. Dodatkowe szkolenia W tym czasie świeżo upieczony kierowca czeka dodatkowa nauka. Musi bowiem odbyć między czwartym, a ósmym miesiącem (licząc od dnia otrzymania prawa jazdy) zarówno kurs dokształcający w zakresie

bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak też praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Kurs trwać ma 2 godziny lekcyjne, czyli 90 minut i kosztować 100 zł. Kursant zapozna się z czynnikami mającymi wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, problematyką wypadków drogowych i kwestiami z zakresu psychologii uczest-

nictwa w ruchu drogowym. Natomiast szkolenie praktyczne będzie trwało 60 minut, a jego uczestnik zapłaci 200 zł. Cel szkolenia to uświadomienie niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości, a także kształtowanie postawy defensywnej u osoby szkolonej.

Czytaj dalej na str. 2 ►

KIEROWCY POD LUPĄ

NOWE PRZEPISY DRASTYCZNIE ZMIENIĄ SYTUACJĘ OSÓB ODBIERAJĄCYCH PRAWO JAZDY

Dokończenie ze str. 1 ►

Po obowiązkowym uzupełnieniu wiedzy trzeba będzie przedstawić w urzędzie administracji samorządowej uzyskane zaświadczenia o ukończeniu lekcji uzupełniających. Jeżeli ktoś „zapomni” o konieczności udziału w zajęciach doszkalających lub nie dostarczy zaświadczenia do Urzędu Miejskiego lub Starostwa Powiatowego, to uzyskane przed 8 miesiącami prawo jazdy zostanie mu zatrzymane.

ZIELONY LIŚĆ

Niegdyś wśród niedoświadczonych kierowców modne było przyklejanie do szyby naklejki z tzw. zielonym liściem. Teraz zwyczaj ten zyskał rangę normy prawnej, gdyż przez 8 miesięcy od odebrania prawa jazdy prowadzący może kierować tylko takim autem, które z tyłu i z przodu oznakowane będzie „okrągłą nalepką barwy białej z zielonym symbolem liścia klonowego”. Obowiązek przyklejenia nalepki, to jednak tylko drobny element całego systemu obstrzeżeń, którym podlegać będzie młody kierowca.

OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI

Przez pierwsze 8 miesięcy przepisy zabraniają mu m.in. przekraczania prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym, 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej. Obok ograniczenia prędkości nie wolno mu także podejmować pracy zarobkowej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B



Po 4 czerwca przyłapanie na wykroczeniu będzie miało bolesne konsekwencje nie tylko dla portfela kierowcy.

ani osobiście wykonywać działalności gospodarczej polegającej na kierowaniu tym pojazdem.

UWAGA NA MANDATY

W trakcie okresu próbnego ukaranie mandatem, to nie tylko problem z potrzebą wyasygnowania pieniędzy na opłacenie grzywny. Jeśli bowiem w 2-letnim okresie próbnym kierowca popełni co najmniej dwa wykroczenia, trafi na badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu oraz kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kurs reedukacyjny prowadzony będzie w formie wykładów oraz zajęć warsztatowych. Na zajęciach trwających po 7 godzin sprawca spędzi aż 4 dni. – Podczas kursu przedstawione zostaną m.in. konse-

kwencje wypadków drogowych, sytuacje i zjawiska wpływające na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz psychologiczne aspekty kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym – relacjonuje Bogdan Kacprzak.

Za taką formę edukacji kursant zapłaci 500 zł. Co więcej, samorząd wyda decyzję administracyjną o przedłużeniu okresu próbnego o kolejne 2 lata, a informacja o tym trafi do administratora centralnej ewidencji kierowców.

W przypadku otrzymania 3 lub więcej mandatów karnych, uprawnienia sprawcy wykroczeń zostaną cofnięte. Możliwość samodzielnego prowadzenia samochodu odsunie się wtedy w czasie o okres potrzebny na przejście całej drogi do prawa jazdy, czyli odbycie kursu

w ośrodku szkolenia kierowców, zaliczenie egzaminów wewnętrznych i zdanie egzaminu państwowego. Oczywiście osoba taka będzie objęta dwuletnim okresem próby.

KOSZTOWNE PUNKTY

Zmiany w prawie dotkną jednak nie tylko osób, które po 4 czerwca pierwszy raz w życiu otrzymały prawo jazdy. W kwestii punktów karnych dotyczyć będą bowiem wszystkich kierowców. Obecnie jeszcze można przed zgromadzeniem 24 punktów skorzystać z dobrowolnych kursów umożliwiających zredukowanie stanu konta o 6 punktów. Jednak tylko przez najbliższe miesiące...

– Po 4 czerwca osoba, która przekroczyła liczbę 24 punktów obligatoryjnie trafi na

badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu oraz 28-godzinny kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego kosztujący 500 zł – stwierdza Bogdan Kacprzak.

Po wykonaniu testów i odbyciu szkolenia liczba punktów

zostanie wyzerowana. Ale to nie koniec sankcji. Wobec takiej osoby rozpocznie się 5-letni okres, gdy nie będzie można kolejny raz przekroczyć 24 punktów. W przypadku uzbierania większej ich liczby, uprawnienia zostaną automatycznie cofnięte. To oznacza potrzebę przebrnięcia przez cały cykl nauki jazdy i egzaminów, aby ponownie w sposób legalny zasiąść za kierownicą.

MAGICZNA 10

Samo przyznawanie punktów karnych też ulegnie pewnym modyfikacjom. Teraz kierowca, który miał okazję zaprezentować rozliczne sposoby lekceważenia przepisów przed kamerą radiowoju z fotoradarem, dostaje zsumowaną liczbę punktów za każde wykroczenie. Po 4 czerwca w przypadku jednoczesnego popełnienia kilku naruszeń przepisów liczba punktów też się sumuje, lecz jeżeli suma punktów odpowiadających naruszeniom przekracza 10, to winowajca otrzyma maksymalnie 10 punktów. **KRA**

POZNAJMY ZNAKI DROGOWE



CO MÓWI TEN ZNAK?

ZAKAZ POSTOJU W DNI PARZYSTE

JEŹDZIMY PO EUROPIE – W ZGODZIE Z PRZEPISAMI

RADZI RADCA PRAWNY JACEK SZNAJDER

W okresie zimowym wielu amatorów sportów zimowych wybiera się na wycieczki do zagranicznych kurortów narciarskich. Warto pamiętać, że ustawodawca każdego kraju nakłada na kierowców różnego rodzaju obowiązki związane ze stosowaniem opon zimowych, łańcuchów przeciwniegowych, czy też posiadania kamizelki odblaskowej oraz trójkąta ostrzegawczego. Wprawdzie w państwach, które podpisały Konwencję Wiedeńską o ruchu drogowym z 1968 roku, zgodnie z przepisem art. 3 ust. 3 konwencji wyposażenie pojazdu za granicą nie musi różnić się od tego jakie jest przewidziane w państwie rejestracji, to w praktyce wielu kierowców, by zapobiec ewentualnym problemom podczas kontroli drogowej wyposaża swoje pojazdy zgodnie z regulacjami danego państwa.

W dostępnych powszechnie w naszym kraju źródłach istnieje niestety chaos informacyjny, jeśli chodzi o regulacje prawne obowiązujące w wybranych krajach europejskich w tym zakresie. Warto więc uporządkować swoją wiedzę, aby z powodu nieświadomości lub braku sprawdzonych wiadomości nie popełnić błędu.

NIEMCY

Tak więc, w Niemczech obowiązek stosowania opon zimowych uzależniony jest od panujących warunków atmosferycznych. Ponadto kierowcy zobowiązani są do posiadania trójkąta ostrzegawczego.

CZECHY

W Czechach kierowcy obowiązani są do stosowania opon zimowych w okresie od 1 listopada do 31 marca,



znakami drogowymi sygnalizowany jest również obowiązek stosowania łańcuchów przeciwniegowych. Co ciekawe obowiązek posiadania kamizelki odblaskowej tyczy się zarówno kierowcy, jak i każdego pasażera, ponadto ustawodawca nałożył na kierowców obowiązek posiadania trójkąta ostrzegawczego.

SŁOWACJA

W Słowacji ustawodawca przewidział z kolei obowiązek stosowania opon zimowych w okresie od 15 listopada do 15 marca, posiadania trójkąta ostrzegawczego oraz kamizelki odblaskowej przez kierowcę i każdego pasażera.

AUSTRIA

Dalej, stosując kryterium alfabetyczne, zauważyć należy, że w Austrii opony zimowe obowiązkowe są w okresie od 1 listopada do 15 kwietnia, obowiązek stosowania łańcuchów śniegowych sygnalizowany jest znakami drogowymi, kamizelka odblaskowa obowiązkowa jest zarówno dla kierowcy, jak i dla każdego pasażera. Ustawodawca austriacki zobowiązał także

do posiadania trójkąta ostrzegawczego.

BUŁGARIA

W Bułgarii kierowcy nie są obowiązani stosować opon zimowych. Obowiązek stosowania łańcuchów przeciwniegowych sygnalizowany jest natomiast w okresie od 1 listopada do 31 marca znakami drogowymi, kamizelka odblaskowa jest obowiązkowa dla kierowcy oraz każdego pasażera, obowiązkowy jest również trójkąt ostrzegawczy.

FINLANDIA

W Finlandii kierowcy zobowiązani są do stosowania opon zimowych w okresie od 1 listopada do 15 kwietnia, a także do posiadania trójkąta ostrzegawczego oraz kamizelki odblaskowej zarówno przez kierowcę, jak i każdego z pasażerów.

FRANCJA I HISZPANIA

We Francji nie nałożono na kierowców obowiązku stosowania opon zimowych, natomiast obowiązek stosowania łańcuchów śniegowych komunikowany jest znakami drogowymi. Obowiązkowa

jest dla kierowcy i każdego pasażera kamizelka odblaskowa, ponadto w samochodzie powinniśmy mieć dwa trójkąty ostrzegawcze.

Hiszpańskie regulacje prawne w tym zakresie są takie same jak obowiązujące we Francji.

LUKSEMBURG

W Luksemburgu natomiast kierowcy zobowiązani są wyposażać pojazd w trójkąt ostrzegawczy, ponadto ustawodawca nałożył obowiązek kamizelki odblaskowej dla kierowcy i każdego pasażera. Kierowcy obowiązani są ponadto do stosowania opon zimowych. Brak jest natomiast obowiązku stosowania łańcucha śniegowego.

NORWEGIA

W Norwegii obowiązkowa jest kamizelka odblaskowa dla kierowcy i każdego pasażera, a także posiadanie trójkąta ostrzegawczego, czy też stosowanie opon zimowych w okresie zimowym.

PORTUGALIA

W Portugalii obowiązek stosowania łańcuchów śniego-

wych sygnalizowany jest znakami drogowymi, a ponadto kierowca, jak i każdy pasażer zobowiązani są do posiadania kamizelki odblaskowej. Samochód powinien być ponadto wyposażony w trójkąt ostrzegawczy.

RUMUNIA

Z kolei w Rumunii opony zimowe obowiązkowe są w okresie od 1 listopada do 31 marca, obowiązkowe jest również posiadanie trójkąta ostrzegawczego. Wymóg posiadania kamizelki odblaskowej w tym kraju nałożony został zarówno na kierowcę, jak i na każdego pasażera. Ustawodawca tego kraju nie nałożył na kierowców obowiązku stosowania łańcuchów śniegowych.

SŁOWENIA

W Słowenii obowiązek stosowania łańcuchów śniegowych sygnalizowany jest znakami drogowymi, kamizelka odblaskowa jest obowiązkowa dla kierowcy i każdego pasażera, istnieje również obowiązek wyposażenia samochodu w trójkąt ostrzegawczy. Ponadto w okresie od 15 listopada do 15 marca obowiązkowym jest stosowanie opon zimowych.

SZWAJCARIA

W Szwajcarii istnieje obowiązek wyposażenia pojazdu w trójkąt ostrzegawczy oraz stosowania opon zimowych w okresie zimowym, natomiast obowiązek stosowania łańcuchów śniegowych sygnalizowany jest znakami drogowymi.

SZWECJA

Ustawodawca szwedzki zobowiązał kierowców do sto-

sowania opon zimowych w okresie od 1 grudnia do 31 marca oraz do posiadania trójkąta ostrzegawczego.

WŁOCHY

We Włoszech natomiast powinniśmy pamiętać o obowiązku posiadania trójkąta ostrzegawczego oraz kamizelki odblaskowej dla kierowcy i każdego pasażera. Obowiązek stosowania łańcuchów śniegowych sygnalizowany jest znakami drogowymi, natomiast brak jest obowiązku stosowania opon zimowych w całym kraju (obowiązek taki istnieje w niektórych jego rejonach).

Generalnie wystarczającym jest więc wyposażenie samochodu zgodnie z przepisami obowiązującymi w kraju rejestracji pojazdu. Niemniej jednak z uwagi na pojawiające się w praktyce problemy, przed wyjazdem do zagranicznego kurortu zawsze warto zapoznać się z aktualnie obowiązującymi regulacjami prawnymi w danym państwie.



Autor prowadzi Kancelarię Radcy Prawnego „VIS - LEGIS” Jacek Szajder w Tarnowskich Górach przy ul. Gliwickiej 35, e-mail: biuro@vis-legis.pl, w ramach której działa zespół radców prawnych specjalizujących się w problematyce odszkodowawczej.

ROZWAŻANA

OPANOWANIE NADMIERNEGO STRESU POZWALA CZĘSTO UNIKNAĆ



Po zakończeniu kursu nauki jazdy w ośrodku szkolenia kierowców, osoby zainteresowane zdobyciem prawa, jazdy zgłaszają się do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Katowicach lub jego terenowych oddziałów, aby ustalić termin egzaminu. Gdy sprawdzian teoretyczny przyniesie pozytywny skutek, nadchodzi czas na weryfikację wiedzy i posiadanych umiejętności podczas egzaminu praktycznego. Z obserwacji egzaminatorów wynika, że wielu kandydatów na kierowców, zarówno na placu manewrowym jak też w trakcie jazdy w ruchu ulicznym, lekceważy

wymogi zdrowego rozsądku, usprawiedliwiając się brakiem doświadczenia.

PODSTAWOWE KWALIFIKACJE

– Uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu pozwala zdobyć uprawnienia do samodzielnego prowadzenia pojazdów. Przystąpienie do egzaminu oznacza więc, że osoba zainteresowana uzyskała przynajmniej podstawowe kwalifikacje. Stąd tak ważną rolę pełni odpowiedniej jakości szkolenie kursantów. Przepisy precyzują zresztą jaki musi być jego czas i przebieg. Dodatkowym elementem powinna być jednak umiejętność przewidywania

skutków różnorodnych sytuacji w ruchu drogowym, co w konsekwencji pozwala na bezpieczną jazdę – tłumaczy Zygmunt Szywacz, egzaminator nadzorujący z katowickiego WORD. Czynnikiem paraliżującym zdolność logicznego myślenia oraz racjonalnego zachowania bardzo często bywa nadmierny stres. Odczuwają go szczególnie osoby, które pierwszy raz przystępują do egzaminu. O ile w zaciszu pomieszczenia, gdzie przeprowadza się testy teoretyczne, łatwiej opanować emocje i uzyskać w konsekwencji pozytywny wynik, to już na placu manewrowym nierzadko nerwy biorą górę.

NERWY GÓRĄ

W zdenerwowaniu łatwo, chociażby włączyć światła pozycyjne zamiast mijania i nie zauważyć pomyłki, albo otworzyć drzwi wozu nie sprawdzwszy czy nie spowoduje to zagrożenia. Jednym z podstawowych błędów jest też niezdecydowanie bądź – przeciwnie – nadmierna gwałtowność podczas wykonywania zadań. Zbytne skoncentrowanie na fragmencie jednej czynności powoduje niekiedy brak poświęcenia należytej uwagi całości sprawdzianu. Przykładowo: egzaminowany podczas parkowania ostro skręca koła, patrząc tylko

w jedną stronę, co powoduje, że nieprawidłowo obserwuje tor jazdy auta i w efekcie nieprawidłowo wykonuje zadanie.

Podobnie jest w przypadku jazdy w ruchu ulicznym. Osoba skupiona całą sobą na zmienianiu biegów dojeżdża do skrzyżowania odkrywając nagle, że chociaż znajduje się na drodze z pierwszeństwem przejazdu, to nie wie w jaki sposób ma się zachować. Zatrzymuje więc samochód, gdyż – jak mówi – pragnie upewnić się, że może bezpiecznie pokonać skrzyżowanie. Nie jest to zachowanie prawidłowe, gdyż bezzasadne unieruchomienie pojazdu po prostu

tamuje ruch. Może także przyczynić się do spowodowania zagrożenia dla bezpieczeństwa.

ZDRADLIWA POGODA

Zdarza się także, że wrogiem egzaminowanego jest brak świadomości skutków wykonywanych manewrów oraz realnej oceny warunków drogowych. W razie deszczu, gołolodzi czy opadów śniegu należy pamiętać, że droga hamowania ulega wydłużeniu, a mgła czy smog rzeczywistość ogranicza widoczność. Wjeżdżając w wąską ulicę jednokierunkową zastawioną zaparkowanymi samochodami trzeba

EGZAMINIE

ELEMENTARNYCH BŁĘDÓW



WYNIKI Z „PRAKTYKI”

Ze statystyki zdawalności na egzaminach praktycznych dla poszczególnych kategorii prawa jazdy za I półrocze ubiegłego roku wynika, że najgorsze rezultaty uzyskały osoby ubiegające się o prawo jazdy kat. B.

- Kategoria A - 49,39 %
- Kategoria A1 - 51,02 %
- Kategoria A2 - 52,86 %
- Kategoria AM - 69,63 %
- Kategoria B - 30,23 %
- Kategoria B1 - 69,57 %
- Kategoria BE - 57,54 %
- Kategoria B96 - 59,09 %
- Kategoria C - 49,86 %
- Kategoria CE - 44,86 %
- Kategoria D - 44,4 %
- Kategoria T - 55,1 %
- Pozwolenie - 91,43 %

odpowiednio zmniejszyć prędkość. Zawsze może się bowiem zdarzyć, że zza pojazdów nagle na jezdnię wbiegnie pozbawione opieki dziecko lub spłoszony pies, a na bezpieczne zatrzymanie zabraknie już czasu. Za kierownicą należy też przewidywać co przynieść może każde kolejne zachowanie prowadzącego, który np. skręcając w drogę poprzeczną powinien spodziewać się np. możliwości ruchu pieszych.

BEZLITOSNE PROGI

Wskazywanie na brak doświadczenia, oczywisty w sytuacji człowieka, który właśnie ukończył kurs

nauki jazdy, ma jednak swoje granice. Należy do nich m.in. nieustępowanie pierwszeństwa przejazdu pojazdom uprzywilejowanym. Sugerowanie, że jadący na sygnale świetlnym i dźwiękowym wózek bojowy straży pożarnej powinien się zatrzymać, gdyż egzaminowany zbliżał się do skrzyżowania i miał akurat zielone światło, zakrawa już o anegdotę.

W trakcie jazdy egzaminacyjnej ważne jest opanowanie stresu i umiejętne wykorzystywanie wiadomości oraz umiejętności uzyskanych podczas kursu w ośrodku szkolenia kierowców. Przykładowo: rolę

progu zwalniającego jest wymuszenie na kierowcach ograniczenia prędkości. Lepiej się do tego zastosować, redukując zarazem bieg i pokonując przeszkodę z prędkością ok. 20 km/h. Wprawne zmienianie biegów potrzebne jest ponadto nie tylko dla udokumentowania umiejętności jazdy energooszczędnej. Brak orientacji w tym zakresie, skutkujący próbą ruszania przy włączonym trzecim biegu, nie wróży pomyślnego finału egzaminu.

OGRANICZONE ZAUFANIE

Pamiętać warto też o zasadzie ograniczonego zaufania. Fakt, że np. fur-

gonetka zbliżająca się do skrzyżowania, gdzie oczekujemy na wyjazd z drogi podporządkowanej ma włączony kierunkowskaz nie oznacza zawsze, że jej kierowca zamierza skręcić. Być może doszło do przeoczenia lub awarii instalacji czy przełącznika. Jeśli pojazd nie zwalnia, to prawdopodobnym jest, że mimo sygnalizowania zamiaru skrętu jednak... pojeździe prosto. Dobrze jest mieć świadomość możliwości zaistnienia sytuacji nietypowej. Jeśli zielone światło sygnalizatora zachęcało do wjazdu na skrzyżowanie, a nagle okazało się, że jego szybkie opuszczenie jest niemożli-

we, także trzeba zachować zimną krew. Gwałtowne reakcje polegające np. na szarpaniu dźwigni zmiany biegów w celu wrzucenia biegu wstecznego, gdy za nami ustawiły się już inne samochody świadczą tylko na ogromnym zdenerwowaniu.

KIEROWANIE RUCHEM

Podczas jazdy egzaminacyjnej znaleźć się można w rejonie robót drogowych. W przypadku, gdy przejazd jest tam sterowany ręcznie, koniecznie trzeba stosować się do wskazań osób odpowiedzialnych za kierowanie ruchem. Podobnie jest

w przypadku ludzi trzymających tablice z napisem „Stop”, którzy nadzorują korzystanie przez dzieci z przejść dla pieszych.

- Bardzo istotna dla pozytywnego wyniku egzaminu jest właściwa ocena warunków drogowych i dostosowanie do nich zachowania kierowcy. Siedząc za kierownicą trzeba też przewidywać jakie następstwa przynieść pogorszenie warunków atmosferycznych. Dla wielu osób ważne jest ponadto opanowanie stresu, gdyż nadmierne emocje powodują popełnianie elementarnych błędów - podsumowuje Zygmunt Szywacz. **KRA**

PRĘDKOŚĆ NA CELOWOWNIKU



MIERNIKI LASEROWE KOLEJNYM NARZĘDZIEM W WALCE Z DROGOWYMI PIRATAMI



Mówi starszy aspirant **JACEK PROKOP** z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Katowicach

Początek roku 2018 przyniósł kierowcom elektryzującą wiadomość o wprowadzeniu do eksploatacji nowoczesnych mierników prędkości. Laserowe radary znajdują się również na wyposażeniu katowickiej drogówki. W dużym stopniu ułatwiają one ujawnianie osób łamiących obowiązujące ograniczenia. Przede wszystkim warto zwrócić uwagę na brak jakichkolwiek wątpliwości co do sprawcy wykroczenia, ze względu na funkcję cyfrowej rejestracji dokonanego pomiaru. Co więcej, każde kolejne użycie urządzenia jest zapisywane w pamięci, bez możliwości wykasowania, a następnie zgromadzony materiał archiwizowany

jest przez 30 dni w Wydziale Ruchu Drogowego. Może być również wykorzystany w postępowaniu sądowym.

METODY POMIARU

Dzięki rejestracji policjant nie musi też zatrzymywać sprawcy na miejscu popełnienia wykroczenia, ponieważ fotograficzne udokumentowanie załamania przepisów stanowi podstawę do wystawienia mandatu, o którym kierowca dowie się po otrzymaniu przesyłki pocztowej. To szczególnie istotne w przypadku dostrzeżenia prowadzących o „ciężkiej stopie” w miejscach, gdzie bezpieczne zatrzymanie samochodu jest utrudnione. Dodam jednak, że tak



naprawdę kontrolę prędkości przeprowadza policjant. Niezależnie czy radar, którym dysponuje posiada możliwość wykonywania zdjęć czy tylko pomiaru prędkości, to jego wskazania są wiążące. I zgodnie z obowiązującym prawem stanowią podstawę do wystawienia mandatu.

NIE TYLKO RADARY

Katowicka policja została wyposażona w kolejny oręż w walce z piratami drogowymi. To fabrycznie nowe auto marki BMW z mocnym silnikiem i napędem na cztery koła. Samochód wyposażony jest w doskonałej jakości wideoradar. Pozwala on m.in. na precyzyjne ustawienie długości pomiaru np. w terenie zabudowanym na 50 metrów, a poza terenem zabudowanym na np. 150 metrów, aby w sposób optymalny zarejestrować przekroczenie prędkości. Dodam,

że komisariat autostradowy wykorzystuje starszy model samochodu BMW pozyskany z zasobów Biura Ochrony Rządu, tak więc człowiek ignorujący przepisy dotyczące ograniczenia prędkości może spodziewać się kontroli policjantów dysponujących zarówno najnowszymi jak też liczącymi już kilkanaście lat pojazdami. Warto także wspomnieć o fotoradarach znajdujących się w gestii Inspekcji Transportu Drogowego. Ten zamontowany na tzw. „zakręcie mistrzów”, czyli zjeździe na autostradę A4 faktycznie przyczynił się do zauważalnej poprawy stanu bezpieczeństwa, wpływając na radykalne ograniczenie liczby kolizji i wypadków drogowych w tym rejonie.

MANDATY I PUNKTY

Mówiąc o łamaniu przepisów dotyczących dozwolonej

prędkości należy podać sankcje, jakie grożą sprawcom wykroczeń. Wiele zależy oczywiście od skali przekroczenia oraz miejsca, gdzie doszło do takiego czynu. Generalnie jazda z prędkością do 20 km/h wyższą od dopuszczalnej, oznacza mandat w wysokości od 50 do 100 zł i 2 punkty karne. Przekroczenie w zakresie od 21 km/h do 30 km/h, to mandat w wysokości od 100 zł do 200 zł oraz 4 punkty karne, a od 31 km/h do 40 km/h, to mandat w wysokości od 200 zł do 300 zł i 6 punktów karnych. Z kolei prowadząc pojazd z prędkością od 41 km/h do 50 km/h wyższą od dozwolonej, kierowca naraża się na mandat w wysokości od 300 zł do 400 zł i 8 punktów karnych. Pamiętać należy, że obowiązuje również przepis, który przy przekroczeniu prędkości o 51 km/h i więcej w terenie zabudowanym zobowiązuje policjanta do ob-

ligatoryjnego zatrzymania sprawcy prawa jazdy na 3 miesiące. Dodatkowo przydzielić trzeba takiemu kierowcy 10 punktów karnych. Nie każdy zdaje sobie sprawę, że po zatrzymaniu uprawnień od prowadzenia pojazdów nie można przez wyznaczony okres prowadzić żadnego pojazdu, czyli nie tylko motoroweru lub quada, ale także... roweru. Kierowca, z zatrzymanym prawem jazdy, którego potem przyłapano na ignorowaniu tej sankcji, poprzez jazdę samochodem lub np. rowerem, obligatoryjnie będzie miał przedłużony okres pozbawienia uprawnień o kolejne 3 miesiące. Tak więc dla własnego bezpieczeństwa oraz z szacunku dla innych uczestników ruchu drogowego warto prowadzić rozważnie, uwzględniając ograniczenia prędkości.

Notował: **KRA**



SPRAWDŹ SWOJĄ WIEDZĘ



Podczas silnego wiatru kierujący powinien spodziewać się szczególnie silnych podmuchów, gdy wyjeżdża na otwartą przestrzeń?

TAK NIE

Odpowiedź: TAK

Podczas silnego wiatru, jego podmuchy najbardziej odczuwalne są na nieosłoniętych odcinkach dróg a w szczególności mostach i wiaduktach. Teren zalesiony lub zwarta zabudowa tworzy swoisty wiatrochron. Przy wyjeździe z takiego obszaru, silne podmuchy wiatru mogą spowodować, że nasz samochód może zostać przesunięty z prawidłowego toru jazdy, co może doprowadzić do stworzenia bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.



Czy stojąc w tej sytuacji przed przejazdem z zamkniętym szlabanem możesz wyłączyć światła zewnętrzne pojazdu?

TAK NIE

Odpowiedź: NIE

Zgodnie z art. 51 ust 7 Ustawy prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017r., poz. 128), podczas zatrzymania pojazdu, wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego, jeżeli zatrzymanie trwa ponad 1 minutę, dopuszcza się wyłączenie światła zewnętrznego pojazdu, o ile na tym samym pasie ruchu, przed tym pojazdem i za nim, stoją inne pojazdy. Na przedstawionym zdjęciu, kierujący pojazdem oczekuje jako pierwszy na podniesienie zapór (przed pojazdem kierującego brak jest innych pojazdów). Aby można było wyłączyć światła zewnętrzne pojazdu muszą być jednocześnie spełnione wszystkie w/w warunki. W przedstawionej na zdjęciu sytuacji w warunkach normalnej przejrzystości powietrza, powinniśmy używać światła mijania lub w czasie od świtu do zmierzchu światła do jazdy dziennej. W czasie od zmierzchu do świtu i w warunkach ograniczonej widoczności powinniśmy używać wyłącznie światła mijania.



Na tym skrzyżowaniu kierujący pojazdem 1 ustępuje pierwszeństwa tylko pojazdowi 2?

TAK NIE

Odpowiedź: NIE

Rysunek przedstawia skrzyżowanie oznakowane znakami ustalającymi pierwszeństwo przejazdu (znak A-7, D-1). Kierujący pojazdem 3 informowany jest (znak D-1), że znajduje się na drodze z pierwszeństwem przejazdu, zatem przejeżdża jako pierwszy. Kierujący pojazdem 1 i 2 oraz pojazdem szynowym 4 ostrzegani są o skrzyżowaniu z drogą z pierwszeństwem (znak A-7 - ustąp pierwszeństwa). Należy więc uznać, że kierujący pojazdem 1 i 2 oraz szynowym 4 znajdują się w sytuacji równorzędnej. Zatem zgodnie z Art. 25 ust. 1 Ustawy prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017r., poz. 128), kierujący pojazdem 1 zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i w przypadku skrętu w lewo ustąpić pierwszeństwa pojazdowi 2 skręcającemu w prawo, jak również kierującemu pojazdem szynowym 4, który jedzie na wprost. Podsumowując kierujący pojazdem 1 przejeżdża ostatni przez to skrzyżowanie.

LEKCJA HISTORII

CIEKAWOSTKI Z POŻÓŁKŁYCH KART PRZEDWOJENNYCH KODEKSÓW DROGOWYCH

Lektura przedwojennych przepisów ruchu drogowego przynosić może refleksję nad rozwojem technologicznym zmieniającym obraz motoryzacji. Pozwala także przenieść się w nieistniejący już świat automobilizmu, który również wymagał norm prawnych umożliwiających stwierdzenie, jakie zachowania są zgodne z przepisami, a jakie je naruszają.

NOGA Z GAZU

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 roku O ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych zawierało m.in. zapisy o dopuszczalnych prędkościach. Wszystkim narzekającym na obowiązujące obecnie ograniczenia warto zacytować §32 rozporządzenia sprzed 96 lat: „w miejscowościach zabudowanych wolno jechać osobowym pojazdem mechanicznym z szybkością nie większą niż 25 km na godzinę, ciężarowym z szybkością nie większą niż 15 km na godzinę. Na skrzyżowaniach dróg, ostrych skądach i podczas mgły, gołoledzi, na wszystkich miejscach drogi niebezpiecznych, spadzi-tych lub śliskich można jechać z szybkością nie większą niż 10 km na godzinę”. Po 11 latach od wprowadzenia cytowanych norm przyjęto ich nowelizację. Przepisy dotyczące prowadzenia pojazdów mechanicznych uchwalone w 1933 roku precyzowały, że „szybkość ruchu pojazdów powinna być taka, aby kierowca panował w każdej sytuacji nad pojazdem i aby bezpieczeństwo publiczne nie było zagrożone. Jednakże największa dopuszczalna szybkość ruchu autobusów na pełnych obręczach gumowych nie może przekraczać 40 km na godzinę, a na pneumatykach 60 km na godzinę”

(§ 36), a ponadto w „zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowisk i innych osiedli, zabrania się bez względu na wagę pojazdu prowadzenia pojazdów ciężarowych na metalowych obręczach z szybkością przekraczającą 10 km na godzinę, ciężar-

gawczy sygnał dźwiękowy, a przed każdym skruceniem, ruszeniem z miejsca lub zatrzymanie pojazdu - podnieść względnie wyciągnąć rękę” (§33). Od 1933 roku kierowca „chcąc zatrzymać pojazd, cofnąć go lub skrócić w bok, powinien dać znak o swoim

nie o bezbarwnych szklach, umieszczone na przodzie, wskazujące w przybliżeniu granicę szerokości pojazdu, w jedną latarkę z czerwonym światłem, umieszczoną w tyle pojazdu po lewej stronie, oraz urządzenie, dokładnie oświetlające tylny znak rejestracyjny, a latarka tylna, oraz urządzenie do oświetlenia tylnego znaku, nie może być gaszone i zapalane z siedzenia kierowcy lub z wnętrza pojazdu. Nadto wszystkie pojazdy mechaniczne, mogące poruszać się z szybkością większą niż 20 kilometrów na godzinę, muszą być zaopatrzone przynajmniej w jeden reflektor, oświetlający drogę na przestrzeni nie krótszej niż 100 metrów przed pojazdem z tym, że snop promieni oślepiających, o ile możliwości, nie będzie się podnosił powyżej 1 metra”, a w „miejscowościach zamieszkałych, posiadających oświetlenie publiczne, zabrania się stosować reflektory lub latarnie oślepiające”. Oświetlenie samochodu absorbowoło zresztą znaczenie więcej uwagi kierowcy, który - podobnie jak dziś - musiał pamiętać o jego odpowiedniej obsłudze. Opisują to przepisy z 1933 roku stwierdzające, że „od zmroku do świtu oraz podczas silnej mgły pojazd mechaniczny powinien mieć zapalone dwie latarnie przednie, tylną latarnię czerwoną oraz mieć oświetlone tylne znaki rejestracyjne. Używanie reflektorów dozwolone jest jedynie tam, gdzie nie ma oświetlenia publicznego lub gdzie jest ono niedostateczne. Przy wymijaniu z zapalonymi reflektorami, kierowca pojazdu mechanicznego powinien: albo opuścić snop światła, albo zmniejszyć jego natężenie albo przełączyć światła reflektorów na latarnie, tak aby światło nie raziło jadących z przeciwnej strony, a jednakże oświetlało dostatecznie drogę przynajmniej na 25 metrów przed pojazdem” (§44).

Kiedy wolno dymić?
Zabrania się kierowcy: „dopuszczania do dymienia z pojazdu, z wyjątkiem ruszania z miejsca i zmiany szybkości” (§50 rozporządzenia z 1933 roku).

wych na pełnych obręczach gumowych 20 km na godzinę i osobowych - 40 km na godzinę (§37 Rozporządzenia Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 15 stycznia 1933 r. O ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych).

SZOFER RĘKĘ PODNOSI

Blisko sto lat temu kierowca musiał wiedzieć, że „pragnący wyprzedzić obowiązany jest dać sygnał dźwiękowy, a ostrzeżony winien usunąć się na prawo i przepuścić wyprzedzającego po swojej lewej stronie. Wyprzedzać można tylko wówczas, gdy droga jest odpowiednio szeroka, gdy przed wyprzedzającym znajduje się dostateczna przestrzeń wolna i gdy żaden pojazd lub zwierzę nie zbliża się z przeciwnej strony”. Natomiast „przy mijaniu winni kierowcy pojazdów mechanicznych zmniejszyć szybkość, aby mijanie mogło się odbyć bezpiecznie dla wymijanych; w razie grożącego niebezpieczeństwa winni wstrzymać nawet maszynę, aż wymijani się oddalą. Kierowcy obowiązani są w powyższych wypadkach dawać zawsze zawczasu ostrze-

zamiarze sygnałem dźwiękowym oraz ruchem ręki, albo za pomocą specjalnego przyrządu, którego działanie jest widoczne i łatwo zrozumiałe zarówno dla znajdujących się z przodu jak i z tyłu pojazdu (§42).

OSTROŻNIE Z GWIZDAWKĄ

Chcąc sprostać wymogom ostrzegania innych użytkowników drogi sygnałem dźwiękowym każdy pojazd mechaniczny musiał być wyposażony w: „dwa dźwiękowe sygnały ostrzegawcze, z których jeden o silnym donośnym dźwięku dla użytku w miejscach otwartych, a drugi osłabym, niskim tonie dla miejscowości zabudowanych. Wyjątek stanowią motocykle, które winny posiadać jeden sygnał dźwiękowy o tonie wysokim”. Warto było wówczas pamiętać, że „stosowanie dzwonków, jako dźwiękowych sygnałów ostrzegawczych przy pojazdach mechanicznych, oraz stosowanie gwizdawk w miejscowościach zaludnionych jest zabronione”.

LATARNIE I REFLEKTOR

Przepisy z 1922 roku stanowiły, że „pojazd powinien być wyposażony w dwie latar-

W TROSCIE O PIESZYCH

KIEROWCY SĄ WINNI W PRZYPADKU AŻ 80 PROC. POTRĄCEŃ OSÓB NA OZNAKOWANYCH PRZEJŚCIACH

Dążenie do zapewnienia bezpieczeństwa tzw. niechronionym uczestnikom ruchu od wielu lat stanowi ważne zadanie dla policji drogowej. Zdajemy sobie sprawę, że wymierne efekty osiągnąć można dzięki konsolidacji działań w trzech podstawowych obszarach, do których zaliczamy: (1) profilaktykę, (2) nadzór oraz (3) inżynierię drogową. Staramy się w sposób zrównoważony realizować zadania i inicjować przedsięwzięcia w każdej z tych sfer. Tymczasem na terenie obsługiwanych przez funkcjonariuszy garnizonu gliwickiego w 2017 roku zanotowaliśmy 151 zdarzeń drogowych z udziałem pieszych. Wśród nich wydarzyły się 72 wypadki, w których 69 osób zostało rannych, a 7 niestety straciło życie.

„ZEBRY” POD NADZOREM

Analizując przebieg wypadków należy zauważyć, że wina za aż 80 proc. z tych, do których doszło w obrębie przejść dla pieszych obciąża zmotoryzowanych. W praktyce oznacza to, że przechodzień wszedł na „zebrę” i na-

gle został potracony przez samochód. Niezależnie czy kierowca bardzo się spieszył czy tylko zagapił, tragiczne lub bolesne konsekwencje tej brawury bądź braku koncentracji odniósł człowiek na uderzony autem.

Dlatego policjanci zaangażowani w czynności nadzorcze skupiają się na zachowaniu kierowców w rejonie przejść dla pieszych. Ujawnienie nieustąpienia pierwszeństwa na przejściu skończyć się może dla prowadzącego nawet skierowaniem sprawy do sądu, który w ramach środka karnego może orzec zakaz prowadzenia pojazdów na czas od pół roku do lat 3. To szczególnie istotne w sytuacji, gdy przechodzień został przez kierowcę zmuszony, aby cofnąć się lub wręcz uskoczyć przed nadjeżdżającym autem. Jedno z poważniejszych wykroczeń, polegające na omijaniu samochodu, który zatrzymał się, aby ustąpić pierwszeństwa pieszym, rodzi możliwość nałożenia mandatu w wysokości 500 zł oraz 10 punktów karnych. Wykroczenia takie ujawniają nie tylko funkcjonariusze



Mówi komisarz **PIOTR KRAJ**,
naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego
Komendy Miejskiej Policji w Gliwicach

w oznakowanych radiowozach czy patrolach pieszych, lecz dysponujemy także sa-

mocho-
dem wyposażonym w najnowocześniejsze kamery i rejestratory pozwa-

POMOC ZARZĄDCY

lające nagrać przebieg zdarzenia i uzyskać zbliżenie na twarz kierowcy oraz numer rejestracyjny jego pojazdu. Korzystamy również z możliwości stwarzanych przez system miejskiego monitoringu wizyjnego.

Obok działań nadzorczych staramy się współdziałać z zarządcami dróg doprowadzając do wykonywania ważnych dla bezpieczeństwa inwestycji, do których należy ustawianie sygnalizacji świetlnej, montowanie oświetlenia LED w okolicach przejść dla pieszych czy budowa tzw. azyli, ułatwiających pieszym przejście przez ulicę. Promujemy też obecnie inicjatywę zainstalowania na styku obszarów zabudowanych i niezabudowanych oznakowania o treści „Bądź bezpieczny, załóż odblaski”. Z jednej strony pragniemy w ten sposób przypomnieć przechodniom o obowiązujących od 2015 roku przepisach, nakazujących noszenie w widocznym miejscu elementów odblaskowych poza obszarem

zabudowanym. Z drugiej zaś strony chcemy wskazać rozsądnym kierowcom, że w takim rejonie mogą spodziewać się obecności pieszych. Warto zaznaczyć, że osoba, która nie posiada elementu odblaskowego lub odblask taki nosi schowany w kieszeni, podlega karze grzywny od 20 zł do 100 zł. Co gorsza jednak naraża się na poważne niebezpieczeństwo, gdyż nie trzeba bujnej fantazji, aby wyobrazić sobie, jak trudno po zmierzchu dostrzec człowieka idącego poboczem nieoświetlonej drogi, w ciemnym ubraniu i to w sytuacji, gdy kierowcę oslepić mogą reflektory aut nadjeżdżających z przeciwka.

ROLA PROFILAKTYKI

Policja w Gliwicach angażuje się również w przedsięwzięcia edukacyjne. W ubiegłym roku przeprowadziliśmy działania profilaktyczne w zakresie bezpieczeństwa pieszych, skierowane łącznie do 9142 osób. W grupie tej znajdowali się zarówno uczniowie szkół, jak też piesi, kierowcy czy seniorzy. DK

BRAK WIEDZY KOSZTUJE

Policjant ujawniając przypadek nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się w obrębie przejścia może wystawić kierowcy mandat w wysokości 350 zł oraz przydzielić 10 punktów karnych. Takie same sankcje grożą prowadzącemu, który nie ustąpi pierwszeństwa pieszemu przy skrzyżowaniu, podczas skrętu w drogę poprzeczną. Na

identyczne skutki naraża się zmotoryzowany ignorujący prawo osoby niepełnosprawnej do przejścia przez jezdnię. Co ważne – w przypadku człowieka owidocznej niepełnosprawności – zdarzenie takie nie musi wydarzyć się na przejściu dla pieszych. Przepisy wyraźnie zachęcają więc posiadaczy samochodów do większej kurtuazji wobec przechodniów.

Z kolei niezastosowanie się do obowiązku zatrzymania auta w takim miejscu i na taki czas, aby umożliwić pasażerom skorzystanie z pojazdu komunikacji publicznej, powodować może nałożenie mandatu w wysokości 100 zł. Jazda pojazdem silnikowym wzdłuż przejścia dla pieszych to 250 zł mandatu, a podobne wykroczenie popełnione przez rowe-

rzystę może przynieść skutek w postaci mandatu stuzłotowego. Oczywiście spacerowicz również naraża się na mandat, gdy postanowi przejść przez ulicę poza wyznaczonym przejściem. Za to grozi 50 zł. Natomiast za przejście przez ulicę mimo czerwonego światła sygnalizatora drogowego, przepisy przewidują dla pieszego mandat w wysokości 100 zł.