

#### ZGUBNE NAWYKI

Osoby, które mają już długoletni staż za kierownicą, a muszą ponownie zdać egzamin praktyczny lub ubiegają się o dodatkową kategorię prawa jazdy mogą popełniać wiele błędów wynikających z rutyny. Co więc najczęściej sprawia problem doświadczonym kierowcom...

4



#### ZEGAR ZAGROŻENIA

W ciągu doby do największej liczby kolizji i wypadków dochodzi między godzinami: 11.00 a 18.00. Z tym, że kulminacja przypada na czas od godz. 14.00 do godz. 17.00. O tym jak zastosować statystykę do przeciwdziałania wypadkom informuje komisarz Piotr Kraj z gliwickiej policji.

6



#### LEKCJA HISTORII

Przedwojenne przepisy wyraźnie stwierdzały, że „woźnicy podczas jazdy zabrania się spać na wozie”, a automobilista przejeżdżając przez most zachowywać musiał „szybkość konia w stępie”, czyli prędkość nie większą niż 6 km/h. A ile wtedy było na Śląsku samochodów?

8



# BEZPIECZNA WORD JAZDA

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK O RUCHU DROGOWYM

KATOWICE

NR 13 | MARZEC/KWIECIEŃ 2018

## EDUKACJA I DOBRA ZABAWA

ZAPRASZAMY DO CENTRUM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W DĄBROWIE GÓRNICZEJ

Gdzie dzieci i młodzież szkolna mogą w sposób ciekawy, atrakcyjny i bezpieczny poznać zasady ruchu drogowego? A jednocześnie przyswoić sobie użyteczną wiedzę oraz umiejętności z zakresu udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej? Na interesującą lekcję bezpieczeństwa w profesjonalnych warunkach zapewnianych przez fachowców dysponujących niezbędnym wyposażeniem i materiałami dydaktycznymi zapraszamy do oddziału terenowego WORD w Dąbrowie Górniczej, gdzie funkcjonuje Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

– Centrum zostało utworzone w 2014 roku z myślą o poszerzaniu wiedzy wśród dzieci i młodzieży na temat bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym. Nasze zajęcia adresujemy już nawet do przedszkolaków. Są one całkowicie bezpłatne. Z radością odnotowujemy, że cieszą się rosnącym zainteresowaniem – stwier-



dza Aleksandra Czogiel z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego WORD w Dąbrowie Górniczej. Do ośrodka rzeczywiście przyjeżdżają uczniowie szkół praktycznie z całego województwa śląskiego, a w okresie ferii także zorganizowane grupy półko-

lonistów. Młodzi ludzie biorą udział w wykładach prowadzonych przez policjantów. Mają też możliwość obejrzenia krótkich filmów w przystępny sposób podejmujących tematy edukacyjne przedstawione w formule dostosowanej do wieku widzów. Uczestniczą

ponadto w treningach na symulatorach. Realistycznie odtworzone sytuacje drogowe uzmysławiają najmłodszym czym może skończyć się brak rozważliwej decyzji dla pieszych. Centrum opuszczają otrzymując zwiększające bezpie-

czeństwo elementy odblaskowe. – Na początku musieliśmy wiele energii wkładać w propagowanie naszej oferty edukacyjnej. Teraz już szkoły przekonały się, że warto podjąć z nami współpracę. Zyskują na tym uczniowie, którzy przy-

swajają sobie wiadomości niezbędne w codziennym życiu. Natomiast zasady postępowania w przypadku konieczności udzielenia pierwszej pomocy życie to mogą naprawdę uratować – zaznacza Paulina Adamczyk z CBRD w Dąbrowie Górniczej. **DK**

### ZAMÓW LEKCJĘ

Aby ustalić i zarezerwować termin wizyty uczniów w Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego WORD w Dąbrowie Górniczej, prosimy o kontakt telefoniczny, pod numerem: 506-261-581. Oferta przeznaczona jest dla placówek oświatowych. W przypadku szkół średnich istnieje możliwość zorganizowania zajęć wyjazdowych.



# ZMAGANIA INSTRUKTORÓW

RYWALIZACJA O PUCHAR DYREKTORA WORD KATOWICE TRWA JUŻ OD 2010 ROKU



Zwycięzca Pucharu Dyrektora WORD Katowice w 2017 roku Karol Waluśkiewicz



Zwycięzcy i organizatorzy Pucharu Dyrektora WORD Katowice na podium targów Auto Moto w Dąbrowie Górniczej w 2010 roku.

Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Katowicach kolejny raz zaprasza instruktorów nauki jazdy do rywalizacji podczas zawodów. Zawody te mają charakter coroczny i obecnie odbędzie się ich dziewiąta edycja. Po raz pierwszy rywalizacja o Puchar Dyrektora WORD Katowice odbyła się w 2010 roku na terenie Oddziału Terenowego WORD w Dąbrowie Górniczej. W tych pierwszych zawodach uczestniczyło zaledwie pięciu instruktorów.

## WYRÓŻNIĆ AKTYWNYCH

Nadrzędnym celem zorganizowania tych zawodów przez katowicki WORD było wyróżnianie najbardziej aktywnych, przygotowanych do zawodu instruktorów oraz integracja specjalistów z branży szkolenia i egzaminowania kierowców. Konkurencje zostały przygotowane w ten sposób, aby sprawdziany na poszczególnych etapach zawodów były zachętą do podnoszenia swoich umiejętności, a rywalizacja miała prostą, koleżeńską formę. Taka formuła zawo-

dów została zaakceptowana przez środowisko szkoleniowe i od 2010 roku w okresie przedwakacyjnym w rywalizacji tej uczestniczą instruktorzy nauki jazdy, również z innych województw.

## RATOWNICTWO I SPRAWDZIANY

Co roku konkurencje podczas zawodów w niewielkim stopniu się zmieniają. Rywalizacja obejmuje manewrowanie na czas pojazdem szkoleniowym z pozycji instruktora oraz kierowcy, kierowanie pojazdem wyposażonym w troleje i sprawdzian na symulatorze jazdy. Wszyscy zawodnicy uczestniczą w sprawdzianie z pierwszej pomocy w zakresie podstaw ratownictwa drogowego. Konkurencja ta jest oparta na wykonywaniu zadań ratowniczych losowanych tuż przed sprawdzianem. Dla zainteresowanych zawodników przewidziano jazdę sprawnościową na motorowerze lub motocyklu. Od pierwszych zawodów w komisji sędziowskiej znajdują się ratownicy medyczni na czele z ich szefem dr Arturem Borowiczem, dyrektorem

Wojewódzkiego Pogotowia Ratunkowego w Katowicach. Stało się już tradycją, iż po zakończeniu wszystkich konkurencji, a przed ogłoszeniem wyników ratownicy medyczni wykonują prezentację swoich umiejętności, w zakresie wszystkich losowanych przez zawodników, scenariuszy ratowniczych.

## KORZYSTNA LOKALIZACJA

Zawody instruktorów w latach 2010 - 2014 odbywały się na terenie Oddziału Terenowego WORD w Dąbrowie Górniczej, wówczas to nagrody dla zwycięzców były wręczane na zakończenie tragów motoryzacyjnych Auto Moto Show w Sosnowcu. W 2015 roku zawody te przeniesiono do siedziby WORD Katowice przy ul. Francuskiej 78. Organizatorzy uznali, iż lokalizacja w Katowicach będzie korzystniejsza dla środowiska instruktorów z południa aglomeracji górnośląskiej. W tym samym czasie do organizacji i sędziowania Pucharu włączyli się członkowie Górnośląskiego Stowarzyszenia Ośro-

ków Szkolenia, organizacji zrzeszającej szkoleniowców w województwie śląskim.

W 2017 roku WORD Katowice otrzymał korespondencję z Fundacji SOS Odpowiedzialna Szkoła Jazdy w Szczecinie, w której to zawarty był postulat zmiany formuły zawodów. W ocenie Prezesa ze Szczecina nasze zawody nie spełniają warunków wszechstronnego sprawdzianu dla instruktorów nauki jazdy, ponieważ między innymi pomijany jest sprawdzian wiedzy teoretycznej. Jednak po konsultacji z Polską Federacją Stowarzyszeń Szkół Kierowców oraz Polską Izbą Gospodarczą OSK organizatorzy to jest: WORD Katowice i GSOS postanowili pozostać przy obecnej formule spotkania. W naszej ocenie celem tych zawodów nie jest egzaminowanie i potwierdzanie wiedzy czy umiejętności instruktora, lecz spotkanie branżowe, wymiana doświadczeń oraz rywalizacja w lekkiej formie.

## ZAPRASZAMY 19 MAJA

Nadal zawodnicy rywalizujący o Puchar Dyrektora

WORD Katowice mogą spodziewać się dyplomu uczestnictwa, ponadto wyróżnienia dla zdobywców miejsc od drugiego do piątego, pucharu GSOS dla najbardziej wszechstronnego zawodnika i jednoślada oraz statuetki dla zwycięzcy w klasyfikacji kobiet. Corocznie zawody instruktorów w WORD Katowice odbywają się pod patronatem redakcji „Za kierownicą” Radia Katowice, relacjonuje je także TVP Katowice oraz Telewizja Silesia. W tym roku zawody odbę-

dą się w siedzibie WORD Katowice w dniu 19 maja. W najbliższym czasie informacje na ten temat ukażą się na stronach internetowych WORD Katowice. W przyszłym roku w porozumieniu z Polską Federacją Stowarzyszeń Szkół Kierowców organizatorzy z okazji dziesiątej edycji Pucharu Dyrektora WORD Katowice planują zorganizować ogólnopolski konkurs „Instruktor Roku 2019 roku” w Katowicach.

KRZYSZTOF TOMCZAK  
WORD Katowice

POZNAJMY ZNAKI DROGOWE



CO MÓWI TEN ZNAK?

SYPKA NAWIERZCHNIA



# ODPOWIEDZIALNOŚĆ... WYŁĄCZONA



RADZI RADCA PRAWNY JACEK SZNAJDER

Powszechnie wiadomo, że ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (komunikacyjne), w obecnym stanie prawnym, jest obowiązkowe dla wszystkich posiadaczy pojazdów mechanicznych. Zawarcie umowy ubezpieczenia OC zapewnia poszkodowanemu możliwość uzyskania odszkodowania za doznaną szkodę. Natomiast, sam ubezpieczony jest zwolniony od obowiązku wypłacenia osobom poszkodowanym stosownego odszkodowania, bowiem z chwilą zawarcia umowy ubezpieczenia OC obowiązek taki, co do zasady, przechodzi na zakład ubezpieczeń, z którym podpisano taką umowę.

## ZDERZENIE Z LIMUZYNĄ

Zakład ubezpieczeń ponosi odpowiedzialność najwyższej do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej, co powoduje, że w przypadku, gdy wysokość szkody przekraczałaby wskazaną sumę, obowiązek zapłaty pozostałej części odszkodowania obciąża rzeczywistego sprawcę szkody, czyli kierowcę. Do tego typu zdarzeń dochodzi jednak niezwykle rzadko, gdyż suma gwarancyjna określona w art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (dalej „UbezpOboWU”) jest bardzo wysoka. W przypadku szkód osobowych jest to kwota 5 000 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego



skutki są objęte ubezpieczeniem, bez względu na liczbę poszkodowanych. Natomiast w przypadku szkód w mieniu - 1 000 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych.

## UWAGA NA KLAUZULE

Natomiast ubezpieczenie AC jest rodzajem dobrowolnego ubezpieczenia komunikacyjnego. Zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela w przypadku polis AC jest różny i zależy od postanowień poszczególnych umów ubezpieczenia. W przypadku zawierania umów ubezpieczenia AC, kierowca powinien zwrócić szczególną uwagę na zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela oraz na

klauzule wyłączające jego odpowiedzialność, które zaraz obok sumy ubezpieczenia, powinny wpływać na decyzję o podpisaniu konkretnej umowy ubezpieczeniowej AC z danym towarzystwem ubezpieczeniowym.

Osoby ubezpieczone, czy to na podstawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, czy też także w związku z dobrowolnym ubezpieczeniem AC, muszą mieć świadomość, że odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń lub towarzystw ubezpieczeniowych nie jest nieograniczona. Zarówno w przypadku ubezpieczenia OC, jak i ubezpieczenia AC, ubezpieczyciele są w niektórych przypadkach wyłączeni od odpowiedzialności za powstałą szkodę. Podstaw prawnych

tych wyłączeń należy szukać przede wszystkim w ustawie z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych - jeśli chodzi o ubezpieczenie OC, oraz w zawieranych umowach ubezpieczenia AC.

## SIŁA WYŻSZA

Art. 38 UbezpOboWU reguluje przypadki, w których zakład ubezpieczeń nie odpowiada za szkody. Zalicza się do nich m.in. szkody wyrządzone przez ubezpieczonego „samemu sobie”. Dodatkowo, co zostało już powyżej wspomniane, zakład ubezpieczeń nie będzie ponosił odpowiedzialności powyżej sumy gwarancyjnej. Nie do końca jasnym jest

kwestia odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu umowy ubezpieczenia OC, jeśli poszkodowany był pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających. Przyjmuje się, że zakład ubezpieczeń mimo wszystko będzie ponosił odpowiedzialność w tego typu sytuacjach. Jednakże należy mieć na uwadze to, że ubezpieczyciel będzie dążył do wykazania, jak największego stopnia przyczynienia się poszkodowanego do zaistniałej szkody, tym na mniejszą kwotę odszkodowania może liczyć od ubezpieczyciela. Warto zwrócić również uwagę na fakt, że odpowiedzialność ubezpieczyciela jest uzależniona od istnienia odpowiedzialności ubezpieczonego. Oznacza to, że jeśli znajdą przesłanki wyłączające odpowiedzialność ubezpieczonego kierowcy, to tym samym zakład ubezpieczeń nie będzie ponosił odpowiedzialności. Takie sytuacje mają miejsce np. gdy szkoda wynikła z wyłącznej winy poszkodowanego, wyłącznej winy osoby trzeciej lub jest skutkiem działania siły wyższej.

## SZKODA UMYŚLNA

Wyłączenia odpowiedzialności towarzystw ubezpieczeniowych wynikają wprost z umowy ubezpieczenia AC. Zasadniczo w postanowieniach tego typu umów wskazuje się, że ubezpieczyciel jest wyłączony spod odpowiedzialności np., gdy szkoda została spowodowana umyślnie lub wynika z rażącego niedbalstwa; uszkodzenia

są wynikiem eksploatacji pojazdu lub wad fabrycznych; szkoda powstała w innych okolicznościach niż te podane w zgłoszeniu szkody.

## ŚWIADOMOŚĆ KIEROWCY

Podsumowując, należy podkreślić, że zakresu wyłączeń odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC nie można wyłączyć żadną czynnością prawną (np. umową, aneksem do umowy itp.). Są one stałe i kierowca musi mieć świadomość ich istnienia. Inaczej jest w przypadku umów ubezpieczenia AC, gdzie strony mogą dowolnie ustalić zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela, co skutkuje koniecznością wnikliwej analizy postanowień takiej umowy. Tak, aby kierowca miał pełną świadomość tego, w jakich okolicznościach ubezpieczyciel będzie mógł odmówić wypłaty odszkodowania.



Autor prowadzi Kancelarię Radcy Prawnego „VIS - LEGIS” Jacek Sznajder 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.





CO UTRUDNIA ZDANIE EGZAMINU NA MOTOR OSOBIE OD LAT PROWADZĄCEJ SAMOCHÓD?

# NAWYKI KONTRA

Gdy doświadczony kierowca z długim stażem traci prawo jazdy, to wizja ponownego egzaminu albo napawa go obawą, albo wzbudza pełen politowania uśmiech. Z lekceważeniem do sprawdzianu podchodzą przeważnie ludzie mający na koncie setki tysięcy przejechanych kilometrów. Niektórzy uznają bowiem, że skoro „zjedli zęby” na siedzeniu za kierownicą, to stratą czasu byłoby ponowne poświęcanie uwagi na lekturę aktualnych przepisów oraz procedur obowiązujących podczas egzaminu. Podobnie jest w przypadku ludzi, którzy uczestniczą w egzaminie na inną kategorię prawa jazdy np. dysponując uprawnieniami do prowadzenia samochodu osobowego, pragną zdobyć „prawko” na motocykl.

## ZGUBNA RUTYNA

Tymczasem okazuje się, że lata spędzone za kółkiem przyniosły nierzadko wiele złych nawyków, a płacenie mandatów, zbieranie punktów karnych i popełnianie wykroczeń także raczej nie przyczyniło się do wyrobienia właściwych postaw. Dlatego osoby, które zmuszone są poddać się ponownej weryfikacji wiedzy i umiejętności w zakresie uczestnictwa w ruchu drogowym, padają czasem ofiarą własnego zadufania. Szczególnie, jeśli chodzi o zmiany i aktualizacje sukcesywnie wprowadzane do przepisów. Aby uniknąć takich pułapek warto odpowiednio się przygotować. Na co jednak przede wszystkim zwracać uwagę? – Stosunkowo często ludziom mającym już pewien staż za kierownicą problem pod-

czas egzaminu praktycznego sprawia przejazd przez... skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną – informuje Zygmunta Szywacza, egzaminator nadzorujący z Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Katowicach.

## NA SKRZYŻOWANIU

Generalnie prowadzący przy skrzyżowaniu spotkać może sygnalizator ogólny (S1) z sygnałami do kierowania ruchem, czyli światłem czerwonym (zakaz wjazdu na skrzyżowanie), żółtym (informującym, że za chwilę nastąpi zmiana sygnału i oznacza zakaz wjazdu za sygnalizator, chyba że w chwili zapalenia się światła żółtego pojazd znajduje się tak blisko sygnalizatora, że nie może być zatrzymany przed nim bez gwałtownego hamowania) oraz zielonym

(dopuszczającym wjazd za sygnalizator). Warto przy tym pamiętać, że zielone światło pozwala przejechać przez skrzyżowanie, ale nie w sytuacji, gdyby ruch pojazdu utrudniłby opuszczenie jezdni pieszym lub rowerzystom, a także jeśli ze względu na warunki ruchu (na skrzyżowaniu lub za nim) opuszczenie skrzyżowania nie byłoby możliwe przed zakończeniem nadawania sygnału zielonego.

## STRZAŁKA – I CO DALEJ

Sprawa komplikuje się jednak nieco w przypadku sygnalizatora (S2) z tzw. zieloną strzałką. Wówczas czerwone światło wraz z sygnałem w kształcie zielonej strzałki oznacza, że dozwolone jest skręcanie w kierunku wskazanym strzał-

ką w najbliższą jezdnię na skrzyżowaniu. Co więcej, włączona zielona strzałka pozwalająca na skręcanie w lewo, zezwala również na zawracanie z lewego skrajnego pasa ruchu, chyba że jest to zabronione znakiem drogowym. Niegdyś widząc zieloną strzałkę można było przejechać przez skrzyżowanie, jeśli kierowca zorientował się, że można to zrobić bezpiecznie. Tymczasem obecnie przepisy zmieniły procedurę postępowania w przypadku owej zielonej strzałki, co właśnie przysparza starszym kierowcom wielu kłopotów w razie ponownego egzaminu. – Skręcanie lub zawracanie jest bowiem dozwolone pod warunkiem, że prowadzący zatrzyma się przed sygnalizatorem i zanim przejedzie upewni się, po pierwsze, że

nie spowoduje utrudnienia ruchu innym jego uczestnikom, a po drugie, że sygnał strzałki nadal jest nadawany – tłumaczy Zygmunta Szywacz.

## ZATRZYMANIE NAKAZANE

Osoby, które posiadały już lub nadal mają prawo jazdy, nadzwyczaj często stosują inną technikę. Zwalniają przed sygnalizatorem S2, a następnie skręcają. Zignorowanie obowiązku zatrzymania pojazdu stanowi jednak przesłankę do przerwania egzaminu państwowego.

Z kolei w przypadku sygnalizatora kierunkowego (S3) kierowca może jechać tylko w kierunku wskazanym przez sygnał strzałki. Pozornie łatwa do zrozumienia zasada przestaje być



# PRZEPISY

przeznaczona w przypadku zawracania. Strzałka sygnalizatora S3 zezwalająca na jazdę „na wprost” lub „w lewo” nie oznacza możliwości zawracania, ponieważ o tym informuje strzałka skierowana w dół. Zignorowanie wskazań sygnalizatora oznacza, że kierowca nie stosuje się do sygnałów świetlnych, a to również może być podstawą do przewinienia egzaminu.

## „PŁYNNY” STOP

Sporo problemów kierowcom z dłuższym stażem sprawia też zachowanie wymagane przez znak B-20, czyli „Stop”. Zgodnie z przepisami oznacza on zakaz wjazdu na skrzyżowanie bez zatrzymania się przed drogą z pierwszeństwem oraz obowiązek ustąpienia pierwszeństwa

kierującym poruszającym się tą drogą. Paradoksalnie najczęściej utrudniającym znak ten powoduje w sytuacji, gdy jest dobra pogoda i małe natężenie ruchu. Egzaminowany zwalniając dojeżdża do skrzyżowania, rozgląda się, a następnie powoli przejeżdża. I popełnia błąd określany przez samych zdających mianem „płynnego stopu”. Znak B-20 wymaga zatrzymania pojazdu. Przepisy precyzują, że zatrzymanie powinno nastąpić w wyznaczonym w tym celu miejscu, a w razie jego braku - w takim miejscu, w którym kierujący może upewnić się, że nie utrudni ruchu na drodze z pierwszeństwem.

- Natomiast zlekceważenie znaku „Stop” stanowi wykroczenie, które na podstawie art. 92 par. 1 kodeksu wykro-

czeń podlega karze grzywny, niezależnie czy zachowanie prowadzącego spowodowało zagrożenie zakończone kolizją lub wypadkiem - dodaje Zygmunt Szywacz.

## KTÓRĄ LINIĘ WYBRAĆ

Istotną rolę odgrywa ponadto miejsce zatrzymania pojazdu. Wskazuje je linia bezwzględnej zatrzymania. W razie jej braku pomocny jest... zdrowy rozsądek. Zachowanie polegające na zatrzymaniu się przed znakiem ustawionym np. cztery metry od skrzyżowania, a następnie ruszenie i ostre wyjechanie z drogi podporządkowanej jest nie tylko nierozważne, lecz także niebezpieczne. Należy wówczas podejść możliwie blisko krawędzi drogi z pierwszeństwem, aby uzyskać możli-

wie najlepsza widoczność, zatrzymać auto i sprawdzić czy przejazd jest możliwy. Błędem jest także - w sytuacji, gdy przed skrzyżowaniem znajduje się oznakowane przejście dla pieszych - zatrzymywanie się na linii warunkowej przed przejściem, a następnie lekceważenie linii bezwzględnej zatrzymania przed skrzyżowaniem, argumentowane sformułowaniami typu: „przecież stanąłem przez Stopem”.

Warto też pamiętać, że znak „Stop” umieszczony w obrębie skrzyżowania dotyczy tylko najbliższej jezdni, przed którą został ustawiony.

## JA BYM ZDAŻYŁ!

Znak A-7, czyli „Ustąp pierwszeństwa” ostrzega kierowców, że zbliżają się do skrzyżowania z drogą

z pierwszeństwem przejazdu. Niektórzy pokładając nadmierne zaufanie w rutynie, przejeżdżają obok tego znaku, nie obserwując właściwie drogi poprzecznej i z impetem skręcają. Narażają się tym, co najmniej na stłuczkę, a także przerwanie egzaminu. Interwencja egzaminatora zatrzymującego samochód komentowana bywa wtedy niejednokrotnie zwrotem: „ale ja bym zdążył!”. Warto unikać podobnych zachowań, ponieważ droga publiczna nie jest dobrym miejscem do eksperymentów badających szybkość reakcji innych kierowców. Obowiązuje ponadto zasada ograniczonego zaufania i wiara wymuszającego przejazd w to, że prowadzący auto po drodze z pierwszeństwem zawsze skutecznie wyhamuje, bywa zawodna.

Odpowiedzialny uczestnik ruchu drogowego musi przewidywać konsekwencje swoich decyzji. Szczególnie podczas egzaminu...

Dobrze jest też pamiętać, że znak D-1, czyli „droga z pierwszeństwem” oznacza początek lub kontynuację drogi z pierwszeństwem. Zdarzyć się może, że kierowca auta na tej drodze zamierzajechać prosto, a na skrzyżowaniu droga z pierwszeństwem wiedzie w lewo. Wtedy wiele osób włącza kierunkowskaz w prawo, gdyż wychodzi z założenia, że wykonuje manewr, a tak naprawdę nadal jedzie na wprost.

- W takiej sytuacji należy więc zrezygnować z uruchamiania kierunkowskazu, aby nie dezinformować innych prowadzących - podsumowuje Zygmunt Szywacz.



# TRAGEDIE W CYFRACH SKONDENSOWANE

ANALIZA DANYCH STATYSTYCZNYCH POZWALA EFEKTYWNIJ ZAPOBIEGAĆ WYPADKOM

Na gliwickich drogach w 2017 roku wydarzyło się 187 wypadków. To nieco mniej niż rok wcześniej, gdy liczba ta sięgnęła 190. W ich wyniku śmierć poniosły 24 osoby, a 213 kolejnych zostało rannych. Odnotowaliśmy ponadto 4123 kolizje. Zwięźle podane informacje statystyczne kryją za sobą jednak charakterystyczne dla każdego z tych zdarzeń drogowych okoliczności i przebieg. Nierzadko wiążą się z tragedią, która miała przecież konkretny powód. Dlatego skrupulatna analiza dostępnych danych pozwala policji ustalić dominujące przyczyny, czas i miejsca wypadków bądź kolizji. Pozyskując taką wiedzę, a następnie wykorzystując ją do planowania służby, funkcjonariusze mogą skuteczniej zapobiegać negatywnym zjawiskom, których konsekwencje bywają nieodwracalne. Mają też możliwość podjęcia działań prewencyjnych adresowanych do uczestników ruchu drogowego.

## RANKING PRZYCZYN

Badając jak doszło do zdarzeń drogowych w 2017 roku w Gliwicach okazało się, że najczęściej ich źródłem była nieodpowiednia odległość między pojazdem (793 przypadki). W następnej kolejności zawiniło nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (651) oraz niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (612). Na czwartym miejscu znalazło się natomiast nieprawidłowe cofanie (431).

Komentując przedstawione wyniki warto zwrócić uwagę zmotoryzowanych na konieczność zachowy-



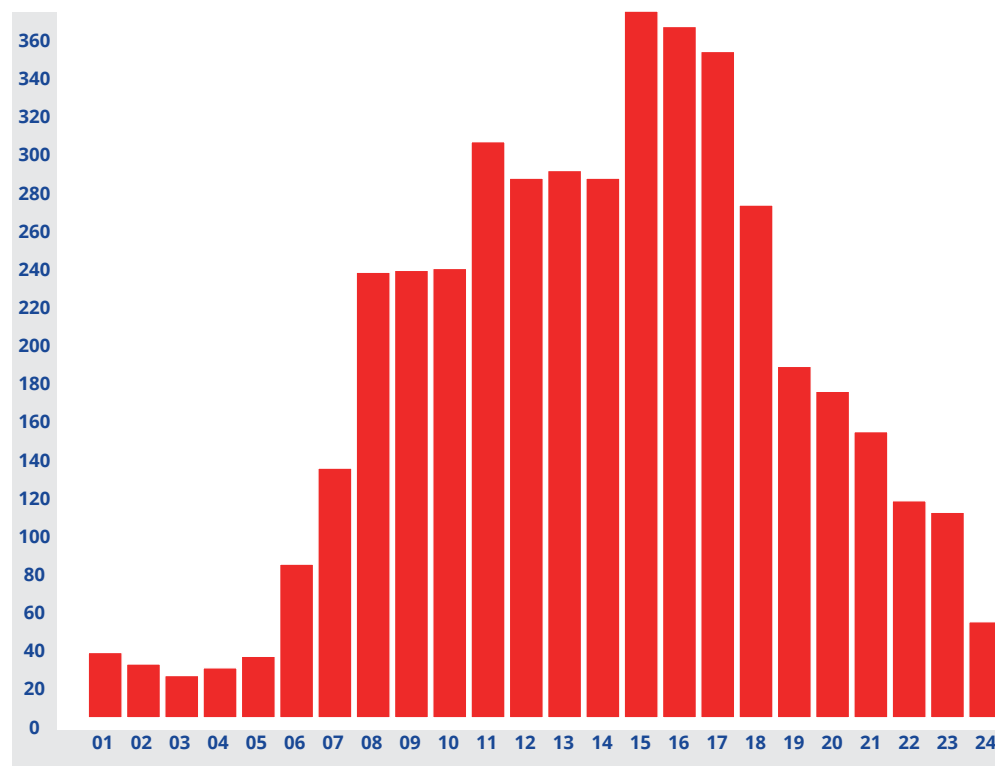
Mówi komisarz **PIOTR KRAJ**,  
naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego  
Komendy Miejskiej Policji w Gliwicach

wania bezpiecznego odstęp między pojazdami. Bezpiecznego, czyli nie nadmiernego, gdyż taki często prowokuje innych prowadzących do wykonywania za wszelką cenę manewru wyprzedzania, aby zostać już „marudera” za sobą. Natomiast rezultatem jazdy „zderzak w zderzak” bardzo łatwo może być najechanie na tył poprzedzającego pojazdu, a nierzadko też karambol z udziałem kilku aut. Wystarczy przyszłowiowa sekunda nieuwagi, gwałtowna reakcja na nagłą zmianę sytuacji drogowej czy niespodziewana awaria. Siedzący za kierownicą nie są wtedy w stanie odpowiednio wcześniej zahamować. Dotyczy to nie tylko sytuacji na autostradzie. Podobnie jest podczas jazdy śródmiejskimi ulicami, gdy np. na jezdnię wkroczyć może na-

gle przechodzień pogrążony w myślach czy skupiony na obsłudze smartfonu. Brak czasu na zatrzymanie może mieć tragiczny skutek. Tak więc odstęp powinien być taki, aby zapewniać panowanie nad samochodem. Lekceważąc ten wymóg sprawcy narażają się na mandat w wysokości nawet 500 zł. Precyzyjna definicja w przypadku odległości między autami obowiązuje podczas jazdy tunelem i nie może być mniejsza niż 50-80 metrów w zależności od rodzaju pojazdu.

## MANDATY I PUNKTY

Druga z podstawowych przyczyn zdarzeń drogowych to nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu. Wykroczenie takie zagrożone jest mandatem w wysokości 300 zł oraz 5 punktami karnymi. W przypadku wy-



W jakich godzinach zdarza się najwięcej wypadków na drogach

muszenia pierwszeństwa na osobie pieszej korzystającej zarówno z przejścia, gdzie zainstalowany jest sygnalizator świetlny jak też znajdującej się na tzw. zebrze, czyli oznakowanym przejściu dla pieszych, mandat wynieść może 350 zł, a liczba punktów karnych wzrasta do 10.

Większość kierowców ma świadomość, że wobec osób rozwijających nadmierną prędkość – zajmującą w ubiegłym roku trzecią lokatę – stosowany jest taryfikator uzależniający wysokość mandatu od konkretnej wartości przekroczenia dozwolonego limitu. Generalnie ignorując ograniczenia, liczy się należy z mandatem od 50 do 500 zł oraz nawet 10 punktami karnymi. Oczywiście przepis o obowiązkowym zatrzymaniu przez policję prawa

jazdy osobie przyłapanej na rozwijaniu w terenie zabudowanym prędkości o 51 km/h wyższej od dozwolonej.

## ZEGAR ZAGROŻENIA

Na podstawie danych statystycznych skonstruować można również tzw. zegar zagrożenia w ruchu drogowym. W ciągu doby do największej liczby kolizji i wypadków dochodzi między godzinami: 11.00 a 18.00. Z tym, że kulminacja przypada na czas od godz. 14.00 do godz. 17.00. Niekiedy spotykam się z opinią, że najniebezpieczniej jest na drogach tuż przed świtem. Rejestry tego nie potwierdzają. Do godz. 5.00 zwykle niewiele się dzieje, a pierwszy skok w liczbie zgłoszeń odnotowujemy dopiero podczas dojazdów do pracy, czyli ok. godz. 8.00.

Zestawiając liczbę zdarzeń drogowych z poszczególnymi dniami tygodnia uzyskujemy wskazanie na piątek, jako dzień największego zagrożenia (807). Drugie miejsce zajmuje czwartek (707), a trzecie... wtorek (670). Bezpieczniej jest w poniedziałki (649) oraz środy (634). Zdecydowanie mniej zdarzeń odnotowujemy w soboty (485), a na niedziele przypada ich najmniej w całym tygodniu (357).

Na koniec podać warto smutną statystykę wypadków śmiertelnych z podziałem na miejsce, w jakim doszło do tragedii. Okazuje się, że na autostradach mieliśmy 3 takie wypadki. Z kolei na drogach powiatowych 4, identycznie jak na drogach gminnych – 4. Pięć wypadków wydarzyło się na drogach wojewódzkich, a najwięcej, ponieważ 8 na drogach krajowych. **KRA**

## SPRAWDŹ SWOJĄ WIEDZĘ



System ABS redukuje możliwość poślizgu kół pojazdu podczas gwałtownego hamowania?

**TAK**      **NIE**

### Odpowiedź: TAK

System ABS to układ stosowany w pojazdach mechanicznych w celu zapobiegania blokowaniu kół podczas hamowania. Jeżeli koła podczas hamowania nie blokują się, to nie tracą przyczepności, umożliwia to wykonywanie manewrów skrętu podczas hamowania.



Czy możesz wjechać na przejazd kolejowy, jeśli szlaban nie został całkowicie podniesiony?

**TAK**      **NIE**

### Odpowiedź: NIE

Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżając przez przejazd, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność. Przed wjechaniem na tory jest on obowiązany upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy. Ponadto, zgodnie z art. 28 ust. 3 pkt 1 Ustawy prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017r., poz. 1260 z póź. zm.), kierującemu pojazdem zabrania się objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania na przejazd, jeżeli opuszczenie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie nie zostało zakończone.



Na tym skrzyżowaniu kierujący pojazdem 1 ma pierwszeństwo przed pojazdem 3?

**TAK**      **NIE**

### Odpowiedź: TAK

Rysunek przedstawia skrzyżowanie równorzędne, nie występują na nim żadne znaki ustalające pierwszeństwo przejazdu. Zatem należy odwołać się do Art. 25 ust. 1 Ustawy prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017r., poz. 1260 z póź. zm.), gdzie kierujący pojazdem zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo, także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo. Kolejność przejazdu na tym skrzyżowaniu powinna być następująca: najpierw pojazd Nr 1, potem pojazd Nr 3 i na końcu pojazd Nr 2.

# WYKŁADY I... POŚLIZG KONTROLOWANY

## WYJĄTKOWA OFERTA EDUKACYJNA DLA MŁODYCH KIEROWCÓW

W WORD Katowice systematycznie realizowany jest program działań profilaktycznych mający na celu zmniejszenie liczby wypadków z udziałem młodych kierowców. Hasło kampanii brzmi: „Z młodym kierowcą w drodze po doświadczenie”. W sobotę 10 marca przeprowadzono jednodniowe, bezpłatne warsztaty dla osób w wieku od 18 do 25 lat, posiadających prawo jazdy kat. „B”. Na program zajęć doskonalących wiedzę i umiejętności złożyły się wykłady poświęcone przepisom oraz zajęcia praktyczne związane z kierowaniem pojazdem.

### PRZYCZYNY WYPADKÓW

- Z uczestnikami warsztatów podjęliśmy m.in. temat stanu bezpieczeństwa na śląskich drogach. Zajęcia dotyczyły też obowiązujących przepisów ruchu drogowego i konsekwencji prawnych wynikających z ich niestosowania. Przeanalizowaliśmy przyczyny różnego rodzaju zdarzeń drogowych. Zwróciliśmy też uwagę, że są one odmienne w przypadku odrębnych kategorii wiekowych sprawców. I tak np. ludzie młodzi często popełniają błędy wynikające z braku doświadczenia. Popisują się brawurą, brakiem rozsądku, zamykaniem do rozwijania nadmiernych prędkości oraz wykonywania gwałtownych manewrów - informuje prowadzący zajęcia podinspektor Włodzimierz Mogiła z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach. Świeżo upieczeni kierowcy w grupach dwudziestoosobowych mogli też poznać praktyczne tajniki bezpiecznego prowadzenia samochodu.

### TRENING I SYMULACJE

Ogromnym zainteresowaniem cieszyła się w tym



Warsztaty zorganizowane zostały już po raz czwarty.

zakresie jazdy na trolejach, czyli bezpieczna symulacja poślizgu. Wykorzystując te urządzenia można było poznać zachowanie auta w trakcie kontrolowanej utraty przyczepności kół do nawierzchni. Ćwiczenie stanowiło doskonałą okazję do wyrobienia właściwych nawyków pozwalających prawidłowo zareagować na poślizg tylnych kół samochodu. Trening koordynacji ruchów zapewniany dzięki trolejom uzupełniało doskonalenie precyzji i umiejętności kierowania pojazdem

przy wykorzystaniu tzw. testu Stewarda. Próba nazwana imieniem Jackie Stewarta, Mistrza Świata Formuły 1 polega na testowaniu umiejętności precyzyjnego prowadzenia, a także płynnego ruszania, hamowania i skręcania pojazdem. Istotą testu jest zamontowany na aucie talerz z umieszczoną wewnątrz kulą. Rolą kierowcy jest takie prowadzenie samochodu, aby kula ta z powodu nadmiernej gwałtowności wykonywania manewrów nie wypadła z talerza. Młodzi kierowcy mogli na wła-

snej skórze przekonać się jak trudno - z pozoru banalnie prostą próbę - wykonać w trakcie jazdy slalomem na placu manewrowym. Elementem szkolenia były także zasady przygotowania kierowcy i pojazdu przed wyruszeniem na trasę. Koncentrowano się ponadto na czynnikach wpływających na czas reakcji kierowców. Całość uzupełniały zajęcia teoretyczne i praktyczne z udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, a także procedur postępowania w przypadku konieczności jej udzielania. Istotną dla młodych ludzi była też nauka rozpoznawania własnych objawów chorobowych mogących zakłócić prawidłowe uczestnictwo w ruchu drogowym i kierowanie pojazdem.

### TECHNIKA JAZDY

- Zapewniliśmy ponadto uczestnikom udział w wykładach prowadzonych przez psychologa. Na placu manewrowym odbyły się potem zajęcia z wykorzystaniem alkoholigli, symulatora dachowania oraz urządzeń do badania czasu reakcji - zaznacza podinspektor Włodzimierz Mogiła. - Przeprowadzone warsztaty stanowiły dla wielu młodych kierujących niejednokrotnie jedyną okazję umożliwiającą najpierw sprawdzenie swoich umiejętności, a następnie doskonalenie techniki jazdy. Warsztaty to projekt prewencyjny, który wspólnie z WORD Katowice realizują: Śląski Urząd Wojewódzki, Polski Związek Motorowy oraz Komenda Wojewódzka Policji w Katowicach. Zgodnie z harmonogramem IV edycji szkoleń w ramach kampanii „Z młodym kierowcą w drodze po doświadczenie” na następne zajęcia zapraszamy już w sobotę 26 maja. **DJ**



# O CZYM MUSIAŁ PAMIĘTAĆ PRZEDWOJENNY AUTOMOBILISTA

## PRZEPISY ZABRANIAŁY NOCOWANIA POD MOSTAMI

W przeddzień wybuchu II wojny światowej do dyspozycji zmotoryzowanych w Polsce było 63169 km dróg o twardej nawierzchni, podzielonych na państwowe (14709 km), wojewódzkie i powiatowe (34333 km) oraz gminne (14127 km). Obecnie sieć dróg publicznych przekracza 420 tys. km, lecz zestawiając te wartości trzeba uwzględnić zmiany granic kraju i upływ osiemdziesięciu lat. Zarządzając arteriami komunikacyjnymi władze II RP wprowadziły przepisy mające zabezpieczać drogi przed skutkami ułańskiej fantazji np. woźniców, którzy używali łańcuchów lub haków do zatrzymywania pozbawionych hamulców zaprzęgów.

### JEDZIESZ - NIE ŚPISZ!

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 roku regulujące używanie i ochronę dróg, precyzyjnie wyliczało jakie zachowania użytkowników są zabronione, a należały do nich m.in. „zanieczyszczanie drogi przez wyrzucanie lub rozsypywanie ziemi, błota, nawozu, śmieci, zielska, pozostawianie padłych zwierząt, wylewanie nieczystości, Sprowadzanie na drogę odpływów z urządzeń gospodarskich i fabrycznych, wreszcie przez rzucanie na drogę wszelkich przedmiotów i materiałów, mogących kaleczyć nogi ludzi i zwierząt lub rwać obręcze gumowe pojazdów jak to: gruzu, gwoździ, drutu, ułamków mebli, szkła itp.". W przypadku zwierząt, które „padły na drodze publicznej, winien właściciel ich usunąć w ciągu 24 godzin, w przeciwnym



razie będzie to uczynione na jego koszt przez organa zarządu gminnego". Jako, że na drogach dominowały wówczas pojazdy zaprzęgowe sporo przepisów normowało użytkowanie furmanek, dorożek czy innych wozów konnych. Np. w §21 rozporządzenia wyraźnie stwierdzono, że: „woźnicy podczas jazdy zabrania się spać na wozie". Przepisy chronić miały też infrastrukturę drogową. I tak na drewnianych mostach zakazano palenia tytoniu, a także rozniecania ognia. Z kolei „zakładanie popasów lub noclegów” zabronione było „pod wszelkimi mostami". Na „mostach drewnianych lub o konstrukcji mieszanej żelazno-drewnianej, dłuższych niż 20 metrów” nie wolno było „jechać z prędkością większą niż 6 km/h” co w rozporządzeniu określono jako: „szybkość konia w stępie".

### OGRANICZENIE DO 25 KM/H

Pierwsze w II RP przepisy dotyczące ograniczenia prędkości wprowadzały dość drastyczne limity. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych stanowiło, że na drogach całej Polski pojazdem mechanicznym, którego „waga wraz z ładunkiem przekracza 3000 kg, zabrania się poruszać z szybkością większą niż 25 km/h". Natomiast w terenie zabudowanym restrykcje dotyczyły też aut osobowych, gdyż tam „wolno jechać osobowym pojazdem mechanicznym z szybkością nie większą niż 25 km/h, a ciężarowym z szybkością nie większą niż 15 km/h". Co więcej „na skrzyżowaniach dróg, ostrych skrętach i podczas mgły, gołoledzi na

wszystkich miejscach drogi niebezpiecznych, spadzistych lub śliskich” dopuszczano jazdę „z szybkością nie większą 10 km/h”, zastrzegając, że lokalne władze mają prawo prędkość tę jeszcze ograniczyć.

### 42 TYS. SAMOCHODÓW

Zgodnie z danymi, które skrupulatnie zgromadził Główny Urząd Statystyczny w I kwartale 1939 roku po polskich drogach jeździło m.in. blisko 42 tys. samochodów (41948), ponad 12 tys. motocykli (12061) oraz przeszło 1,3 mln rowerów (1336119). Wtedy w całym kraju zarejestrowanych było 41948 samochodów cywilnych, a w tym 31804 aut osobowych. Jak precyzyjnie podano - wykaz nie obejmuje pojazdów wojskowych, ale zawiera np. „cysterny pożarnicze, sikawki, traktory, sanitarki itd.". Na terytorium II RP zgłoszono

5216 taksówek. Pasażerów przewoziło ponadto 2038 autobusów. Transport towarowy zapewniało 8609 zarejestrowanych w Polsce ciężarówek. Mieszkańcy województwa śląskiego posiadali 4821 samochodów, a w mieście stołecznym Warszawie było ich znacznie więcej, bo 9747. Dla porównania - poznańskie to 5167 aut, a pomorskie 5085. Natomiast na wschodnich terenach II RP sytuacja była zdecydowanie gorsza, co oddają statystyki samochodów w województwach np. wołyńskim - 567, stanisławowskim - 495, poleskim - 358 czy tarnopolskim - tylko 350. Dla zobrazowania tych danych warto przypomnieć, że w połowie ubiegłego roku zgodnie z informacjami Centralnej Ewidencji Pojazdów w Polsce zarejestrowano 28 678 674 pojazdy. W tej liczbie ponad 22 mln stanowiły auta osobowe, a ciężarówki - 3,2 mln.

### DALEKO ZA LIDERAMI

Przedwojenna Polska zdecydowanie nie zaliczała się do motoryzacyjnych potęg świata. W tym samym 1938 roku, gdy Polacy dysponowali ok. 34 tys. pojazdów, Finlandczycy mieli ich 42 tys., Portugalczycy 47 tys., Irlandczycy 62 tys., a Szwajcarzy 93 tys. Kierowcy w Czechosłowacji posiadali 106 tys. samochodów, w Danii 146 tys., w Holandii 144 tys., Szwecji 192 tys., w Belgii 224 tys. O skali dysproporcji między Polską, a krajami będącymi liderami ówczesnej motoryzacji świadczy zestawienie 34 tys. samochodów zarejestrowanych przez urzędy II RP wobec 1,7 mln aut w Niemczech (suma pojazdów w Niemczech oraz aut na terytorium Republiki Austrii po przyłączeniu jej do III Rzeszy), prawie 2,2 mln we Francji czy 2,4 mln w Anglii. Niewielką pociechą był zapewne fakt, że rumuńscy kierowcy w 1938 roku musieli się zadowolić liczbą jedynie 25 tys. wozów. Spoglądając na te liczby z perspektywy globalnej, absolutny rekord należał do USA, gdzie jeździło 29,7 mln samochodów. Natomiast japońscy automobilści mogli wtedy korzystać z 176 tys. aut, co ustępowało liczbie wozów w Nowej Zelandii (240 tys.) czy Argentynie (264 tys.). Warto dodać, że III Rzesza z ponad 1,5 mln motocykli zdecydowanie wyprzedzała natomiast w tej kategorii resztę świata. Biorąc po uwagę, uwzględniający liczbę mieszkańców kraju, wskaźnik liczby samochodów na 10 tys. osób w 1938 roku wynosił on np. we Francji - 523, w Szwecji - 305, a w Niemczech po przyłączeniu Austrii - 251, a we Włoszech równe 100. W USA - 2288, Kanadzie - 1175, Brazylii - 37, a w Polsce ledwo 10. **DK**