

Bezpieczna Droga

■ BIAŁYSTOK ■ BYDGOSZCZ ■ GDAŃSK ■ KIELCE ■ KATOWICE ■ KRAKÓW ■ LUBLIN ■ ŁÓDŹ
OLSZTYN ■ OPOLE ■ POZNAŃ ■ RZESZÓW ■ SZCZECIN ■ TORUŃ ■ WARSZAWA ■ WROCŁAW ■ ZIELONA GÓRA

Wakacje za kółkiem



Fot. Hołowczy Management

Krzysztof Hołowczy: Lato to okres podróży z dziećmi, ze zwierzętami, no i oczywiście z rozlicznymi bagażami. O czym należy pamiętać wybierając się z rodziną na wakacje?

str. 2

Test prawdy dla kierowców



Fot. Maciej Pobocza

Wyruszając w wakacyjną drogę pozostawmy za sobą stesy i napięcia – bądźmy uśmiechnięci i życzliwi dla innych. Pomoże nam w tym specjalny test (psychozabawa) „Kierowca bezpieczny”, badający naszą skłonność do niebezpiecznych zachowań za kierownicą.

str. 4

Więcej nadziei



Fot. Fundacja Nadzieja

Ludzie znani z ekranów i czołówek prasowych mają zazwyczaj niewiele czasu dla siebie, ale niektórzy z nich poświęcają go innym. Celem Fundacji Doroty Stalińskiej „Nadzieja” jest zapobieganie wypadkom drogowym oraz niesienie pomocy ofiarom wypadków.

str. 8



Fot. Zdjęcie udostępniała firma Chicco

Bądź partnerem na drodze

W całym cywilizowanym świecie, gdyż problem to globalny, nie ustają starania, aby ograniczyć straty moralne i materialne, jakie ludzkość ponosi w wypadkach drogowych.

Efekty tych starań są widoczne, zwłaszcza w niektórych krajach, jak choćby w Szwecji, ale zgodna jest też opinia, że poziom bezpieczeństwa ruchu na trasach komunikacyjnych wciąż pozostaje sporo poniżej oczekiwań. Ta negatywna ocena odnosi się do sytuacji w Polsce.

Sięgnijmy do podstaw. Elementy bezpieczeństwa na drogach są zdefiniowane od dawna: pojazd – droga – człowiek. Z satysfakcją można stwierdzić, iż praktycznie nie ma dziś liczącego się producenta aut, który by nie zabiegał o to, aby bierne bezpieczeństwo pojazdu było jak

największe, a informacje na ten temat stanowią główną treść reklam. Na przykład, w ciągu ostatnich kilkunastu lat poduszki powietrzne i ABS znalazły się w standardowym wyposażeniu sprzedawanych samochodów.

str. 2

Reklama



PZU SA

Z myślą o bezpieczeństwie

Wypadki – przyczyny i sprawcy

Mało kto dopuszcza do siebie myśl o tym, że mógłby stać się ofiarą wypadku drogowego. A jednak.

Każdego roku ginie na naszych drogach ponad 5 tysięcy osób. Szacuje się, że na 95% zdarzeń drogowych wpływ ma człowiek, albowiem to właśnie człowiek naciska na pedał gazu, czy też siada za kierownicą po wypiciu kilku głębszych. Nawet, jeśli jedzie drogą kieszonkowej jakości czy pojazdem niesprawnym technicznie, to decyzja – czy wsiadać do tego pojazdu lub ryzykownie jeździć po niebezpiecznej drodze – należy do niego. Najczęściej sprawcami wypadków są mężczyźni. W 2005 r. jako kierowcy spowodowali oni 84,1% wypadków, natomiast kobiety 15,9%. Największa liczba sprawców wśród kierujących występuje w przedziale wiekowym 25 – 39 lat. Szczególną uwagę należy jednak zwrócić na kierowców – sprawców wypadków – w wieku 18 – 24 lata, czyli na grupę „młodych kierowców”. Niejednokrotnie cechuje ich brawura, a jednocześnie nie mają oni dużego doświadczenia w kierowaniu pojazdami. Problem ten występuje także w innych państwach europejskich.



Fot. R. Domzal

Sprawcy wypadków – kierujący pojazdami (wg grup wiekowych).

Grupy wieku	Wypadki	Zabici	Ranni	Populacja*	Wskaźnik liczby wypadków na 10 000 osób
0-6	69	2	71	2 554 637	0,27
7-14	758	18	798	3 730 988	2,03
15-17	886	81	1 180	1 692 240	5,23
18-24	8 841	1 035	13 064	4 544 350	19,45
25-39	13 336	1 480	18 462	8 169 517	16,32
40-59	10 049	1 095	13 164	10 932 444	9,19
60 i więcej	5 785	528	6 683	6 537 137	8,85

* dane wg stanu na dzień 30.06.2005 r.

Nadmierna prędkość niesie śmierć, niezależnie od grupy wiekowej i rodzaju pojazdu. Główne przyczyny wypadków to:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (11 419 wypadków)
- nieprzebrnięcie pierwszeństwa przejazdu (9 511 wypadków)
- nieprawidłowe wykonywanie takich manewrów, jak: wyprzedzanie, omijanie, wymijanie (4 487 wypadków).

Bardzo często wszystkie te błędy popełniają kierowcy jadący po alkoholu. W 2005 roku nietrzeźwi uczestniczyli w 6 798 wypadkach drogowych (14,1% wszystkich wypadków), śmierć w nich poniosło 825 osób (15,1%). Nietrzeźwi najczęściej są sprawcami tych wypadków przy końcu tygodnia (piątek, sobota, niedziela).

Specyfiką zagrożeń występujących na polskich drogach jest też ogromna liczba tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego, czyli pieszych i rowerzystów, którzy są poszkodowani. W 2005 roku policja odnotowała aż 15 344 (31,9%) wypadków z udziałem pieszych, zginęły w nich 1 734 osoby (31,9%), a 14 551 zostało rannych (23,8%). Rowerzystów zginęło 336, brali oni udział w 3213 wypadkach.

Aby zmniejszyć skalę tych tragedii, oprócz działań represyjnych, które w stosunku do osób łamiących przepisy ruchu drogowego podejmuje policja, niezbędne są też działania edukacyjne. Na przykład uczenie dzieci bezpiecznych zasad ruchu drogowego i egzaminowanie na kartę rowerową. Szkolenie rowerzystów jest znakomitą inwestycją, gdyż osoby poznające przepisy ruchu drogowego potrafią lepiej poruszać się po drogach także jako piesi, później zaś mają dobre podstawy do zdobycia prawa jazdy. (mś)

Bezpieczne wakacje za kółkiem

Fragment książki Krzysztofa Hołowczyca „Kierowca bezpieczny”.

O czym należy pamiętać wybierając się z rodziną samochodem na wakacje?

Najważniejsze jest zapewnienie naszej rodzinie bezpieczeństwa podróży, zwłaszcza dzieciom, które z reguły jadą na tylnych siedzeniach. Często nie są one zapięte w pasy. To zupełnie nieodpowiedzialna postawa rodziców i kompletny brak wyobraźni. Przecież w razie nagłego hamowania, czy – co gorsze – wypadku, dziecko niezapięte w pasy jest narażone na poważne obrażenia. W najlepszym przypadku uderzy w przedni fotel, gorzej, jeśli przeleci między fotelami i uderzy o deskę rozdzielczą lub szybę. Nie będę opisywał, czym dla dziecka może skończyć się taki wypadek. Proszę wierzyć, że często dochodzi do tragedii.

Na co zwrócić uwagę w czasie przygotowań do podróży?

Bardzo ważne jest przemyślane ułożenie wakacyjnego bagażu. Nie chodzi tu tylko o estetykę naszego pojazdu, ale o względy praktyczne i bezpieczeństwa. Starajmy się zacząć od ułożenia najcięższych przedmiotów, aby znalazły się między osiami pojazdu. Im masa jest skupiona bliżej środka, tym łatwiej prowadzić samochód. Pamiętajmy, żeby wszystkie twarde i ciężkie przedmioty znajdujące się wewnątrz auta, były dobrze zabezpieczone przed przemieszczaniem się, bo przy ostrym hamowaniu mogą kogoś mocno uderzyć, czy nawet wybić szybę. Korzystajmy z bagażników dachowych. Najlepszym rozwiązaniem są zamykane, plastikowe aerodynamiczne pojemniki. Na szczęście coraz rzad-

szym widokiem jest ogromna torba na dachu, która wywołuje niesamowity opór powietrza i przenosi środek ciężkości auta w górę. Tak załadowany samochód, z ładunkiem o dużej masie na dachu, staje się niebezpieczny, bardziej wychyla się na zakrętach, jest niestabilny.

Czy lepiej wybierać główne drogi, czy mniej uczęszczane, nawet boczne, ale za to skracające odległość od celu?

Trudno dać w tym zakresie uniwersalną radę. Osobiście zdecydowanie wolę poruszać się drogami głównymi, choćby z tego względu, że są one lepiej monitorowane przez policję i trudniej spotkać na nich nieoświetlony ciągnik, wóz czy inną maszynę rolniczą. Są jednak takie dni, gdy łatwo można przewidzieć, że dana trasa będzie zupełnie zakorkowana. Wtedy warto pojechać nawet nieco dłuższą drogą, ale bez konieczności stania w korkach. Dobrze, gdy znamy taki objazd nie tylko z mapy, bo może się okazać, że nieźle wyglądająca w atlasie droga jest wąska i dziurawa, a na dodatek panuje na niej wzmógłony ruch ciężarówek.

W czasie upałów wewnątrz samochodu bardzo się nagrzewa i jazda nim staje się uciążliwa. Co robić, żeby zminimalizować skutki gorąca?

Oczywiście, najlepiej w takich warunkach sprawdzić się klimatyzacja. Na szczęście z roku na rok liczba aut wyposażonych w to urządzenie wzrasta. Ale nawet ona nie zapobiega nagrzewaniu się wnętrza zaparkowanego na słońcu samochodu. Najlepiej parkować



Fot. Hołowczyk Management

w dobrze zacienionych miejscach, nie mówiąc już o podziemnych garażach, ale to raczej u nas rzadkość. Warto zastanowić się, z której strony będzie świecić słońce, gdy np. będziemy wychodzić z pracy i tak postawić auto, by ostatnie godziny stało w cieniu. Dobrą metodą jest zastanianie szyb od środka specjalnymi, najlepiej odbijającymi światło, osłonami. Można też zostawić minimalnie uchylone szyby po przeciwnych stronach – to też pomaga, chociaż może powodować włączenie się alarmu.

Ile godzin można jechać bez przerwy?

To zależy od pory dnia, pogody, samopoczucia, wydolności organizmu. Jeżeli czujemy zmęczenie, stwierdzamy, że trudno nam się skoncentrować na drodze, dobrym wyjściem jest zatrzymanie się, zrobienie kilku skłonów lub przysiadów, przewietrzenie się choć im bardziej jesteśmy zmęczeni, tym efekt orzeźwienia będzie coraz krótszy. Za kierownicą szczególnie trudno walczyć z sennością. Wielu kierowców próbuje oszukać organizm, pijąc spore ilości kawy lub popularne ostatnio

napoje energetyczne. Pomaga to, ale na krótko. Zасыpaniu sprzyja też wysoka temperatura w aucie. Jeśli stwierdzamy, że nawet przejeżdżając przez światła, a ćwiczenia pomagają nam na krócej niż pół godziny i senność powraca, powinniśmy bezwzględnie zatrzymać się i przespacerować.

Jak planować wakacyjną podróż samochodem?

Należy dokładnie ustalić, ile kilometrów mamy do przejechania, jakiego rodzaju drogami i jakie może być natężenie ruchu. Te czynniki musimy zestawzić ze swoimi możliwościami jako kierowcy i tym, czy będziemy mieli zmiennika. Jeśli podróż jest naprawdę długa, powinniśmy od razu podzielić ją na etapy i zaplanować noclegi. Pod uwagę trzeba wziąć też kilka postojów w czasie dnia: na posiłki i wypoczynek. Jeśli jedziemy z dziećmi, musimy zaplanować więcej takich postojów. Radzę nie zakładać zbyt wyśrubowanego tempa, a jeśli nawet uda nam się dotrzeć do celu wcześniej, to przecież możemy wykorzystać ten czas na zwiedzanie lub relaks. Naprawdę nie warto się spieszyć, jedziemy przecież odpocząć.

Bądź partnerem na drodze

cd. ze str. 1

Starannie badane są kontrolowane strefy zgniotu oraz inne właściwości konstrukcji, dzięki którym zwiększa się bezpieczeństwo przewożonych osób. Słowem – postęp w tej dziedzinie, wymuszony konkurencją, jest niewątpliwym.

Z naszej polskiej perspektywy daleko niewystarczające są zmiany w stanie dróg. I chodzi tu nie tylko o autostrady, które są najbezpieczniejszymi szla-

kami komunikacyjnymi, gdyż nie ma na nich skrzyżowań, a więc i punktów kolizyjnych, a jeździe służą do ruchu w jednym kierunku. Wciąż zmarają kierowców pozostają koleiny, braki w oznakowaniu poziomym i pionowym, głębokie wyrwy w nawierzchniach.

Co by wskazać nie powiedziecie o drogach i pojazdach, to w decydującym stopniu bezpieczeństwo ruchu zależy od jego uczestników – pieszych oraz kierow-

nych pojazdami. W pierwszej fazie rozwoju motoryzacji dominował pogląd, iż skrupulatne stosowanie się kierowców do przepisów wystarczy, aby przeciwdziałać zagrożeniom. Mnożono więc normy prawne w nadziei, że określą one właściwe zachowanie w każdej sytuacji. Z czasem okazało się, że przestrzeganie prawa bywa ważne, ale... nie w pełni skuteczne.

W następstwie tej konstatacji zaczęto lansować potrzebę jaz-

dy defensywnej, którą określała zasada ograniczonego zaufania do pozostałych uczestników ruchu. Taka zwiększona zapobiegliwość w poczynaniach za kierownicą była pożyteczna przez wiele lat, lecz dynamiczny rozwój motoryzacji spowodował, że zaistniała potrzeba czegoś więcej, aby zapewnić sprawność ruchu na zatłoczonych szosach i ulicach.

Okazało się, że najbardziej – w obecnych realiach – cen-

na jest JAZDA PARTNERSKA. Czyli taka, która polega nie tylko na tym, iżby samemu jeździć bezkolizyjnie, ale jednocześnie dbać o szeroko pojęte interesy innych kierujących pojazdami, a przede wszystkim – ułatwiać im realizację zamierzonych manewrów. Na przykład włączającym się do ruchu, wyjeżdżającym z drogi podporządkowanej czy skręcającym do posesji po lewej stronie jezdni.

Wylansowany w krajach zachodnich slogan „Bądź partnerem na drodze” coraz częściej i w naszym kraju stanowi główne hasło w różnych przedsięwzięciach, ja-

kie na rzecz powszechnego wychowania komunikacyjnego podejmują organizacje pozarządowe, w tym tak pożyteczne fundacje prezentowane na tych łamach.

Sprawa jest naprawdę godna uwagi, jeżeli na polskich drogach – mimo gwałtownie rosnącej na nich liczby pojazdów – chcemy jeździć bezpiecznie i nie tracić czasu na wystawanie w ulicznych korkach. Jakże wymowną, szczególną miarę problemu stanowi motto działalności Krajowego Duszpasterza Kierowców – „Kierujemy się miłością na drodze”.

Jerzy Pomianowski



Fot. Mikołaj Suchan

Jest wiele do zrobienia

173 dzieci to osiem, może nawet dziewięć klas. To cała szkoła. Dokładnie tyle dzieci zginęło na polskich drogach w ubiegłym roku. W prawie sześciu tysiącach wypadków – 6091 zostało rannych.

Statystyki są porażające. Ogrom tragedii, rozpacz najbliższych, cierpienia i beznadziei nie sposób sobie wyobrazić. Świadomość, że i wypadków, i ofiar jest z roku na rok mniej, to słabe pocieszenie. Nie powinno ich być wcale. Za ten ponury stan wszyscy ponosimy odpowiedzialność. Apele o rozważę i troskę o najmłodszych nie przynoszą najlepszych efektów. Niech przemówią liczby.

Kto?

W 2005 roku najwięcej ofiar wypadków było wśród dzieci w wieku od 7 do 14 lat, najmniej wśród maluchów do 6 roku życia. To zapewne powinno być pocieszające, że dbamy o nie najbardziej, ale przecież los jednych i drugich jest w rękach dorosłych.

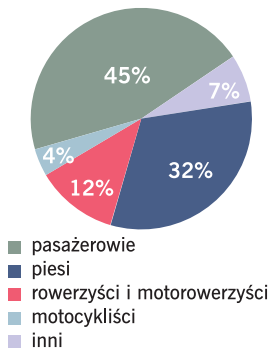
Grupą bardzo zagrożoną jest młodzież w wieku 15-17 lat. Nastolatki aktywnie uczestniczą w ruchu drogowym, często samodzielnie poruszają się po drogach jako piesi, kierujący rowerami i motorowerami. Fakt, że zazwyczaj mają już kartę rowerową lub motorowerową nie oznacza, jak widać, że potrafią poruszać się bezpiecznie i odpowiedzialnie. Rannych i zabitych są setki.

A przecież nie tak ma być, gdy dziecko dostaje pierwszy rower, wsiada z nami do auta, wychodzi

na ulicę. W 2005 roku, w ponad 45%, śmiertelnymi ofiarami wypadków w wieku do 17 lat byli pasażerowie pojazdów. W wielu przypadkach są nimi bliscy poszkodowanych, bywa, że któreś z rodziców prowadzących samochód. Dopóki jednak nie dojdzie do dramatu w naszym najbliższym otoczeniu, niespecjalnie przejmujemy się obowiązkiem stosowania fotelików, pasów bezpieczeństwa, lekceważymy przepisy. Przede wszystkim przekraczamy prędkość.

Najwięcej małych pasażerów traci zdrowie, a często życie w wakacje, podczas samochodowych wypraw z najbliższymi. Czy to nie jest wystarczający powód, by zdjąć nogę z gazu i przepuścić innych nawet wtedy, gdy mamy pierwszeństwo? Jest, ale ta wie-

Zabici w wypadkach drogowych w wieku 0-17 lat w 2005 roku.



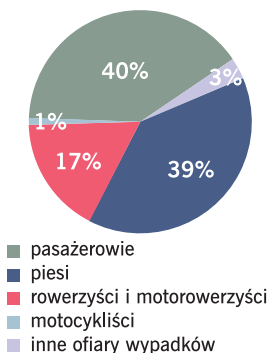
cza nic nie zmienia. Pędzimy, atakujemy innych, chcemy być lepsi. Do pierwszej stłuczki, która dla wielu bywa ostatnią.

Gdzie i kiedy?

Najbardziej niebezpieczny czas to lato. Jest świetna widoczność, zmrok zapada o kilka godzin później, najmłodszy chętnie spędzają czas na powietrzu, jeżdżą na rowerach. Częściej podróżują na dalszych trasach jako pasażerowie samochodów osobowych. Niebezpiecznym dla dzieci miesiącem jest również październik.

To w tym czasie ruch na naszych zatłoczonych ulicach jest najbardziej intensywny. Wbrew oczekiwaniom, logice i rozsądkowi, nie dzieci, tylko dorośli najtwardziej zapominają, że od nich zależy życie innych. Potem już tylko

Ranni w wypadkach drogowych w wieku 0-17 lat w 2005 roku.



Czyja wina?

Już ustaliliśmy – odpowiedzialność za bezpieczeństwo dzieci i młodzieży ponoszą dorośli. Nie oznacza to, że bezpośrednimi sprawcami niebezpiecznych sytuacji nie są najmłodszy. To jednak nas nie usprawiedliwia. Czy można bowiem spokojnie przyjąć informację, że w 2005 roku z winy poruszających się pieszo dzieci w wieku do 14 lat wydarzyło się 1676 wypadków drogowych, że śmierć poniosło w nich 27 dzieci, a 1703 zostało rannych? Że wiele doznało bardzo

ciężkich obrażeń, a niektóre na zawsze zostaną kalekami? Najczęstszą przyczyną wypadków z udziałem najmłodszych pieszych jest nagłe wtargnięcie na jezdnię, wychodzenie spoza pojazdu, przebieganie przez jezdnię w niedozwolonym miejscu. To typowe sytuacje, na wyeliminowanie których możemy mieć wpływ. Przede wszystkim jednak trzeba chcieć uczyć, tłumaczyć, przekonywać. I samemu nie łamać przepisów.

W grupie kierujących dzieci spowodowały 827 wypadków, zginęło w nich 20 dzieci, a 889 odniosło obrażenia ciała. Ci kierujący to przede wszystkim rowerzyści, rzadziej motorowerzyści. Prawie połowa rowerzystów-dzieci, biorąc udział w wypadkach drogowych nie przestrzegają zasady pierwszeństwa przejazdu. Najbezpieczniejsze są, oczywiście, ścieżki rowerowe. Niestety, wciąż mamy ich za mało, choć w ostatnich latach widać już znaczną poprawę, zwłaszcza w większych miastach. Nadal jednak niemal nagięte jest nie przestrzeganie obowiązku wyposażania

statystyki mogą krzyczeć. Szkoda, że tak rzadko chcemy je usłyszeć.

Zapamiętajmy liczby i fakty, by w opisywanych okolicznościach zachować szczególną ostrożność. Oczywiście, najwięcej wypadków jest w regionach o dużym zagęszczeniu sieci dróg i natężeniu ruchu. Najbezpieczniejsze pod tym względem w 2005 roku były województwa: opolskie i zachodniopomorskie.

W zdecydowanej większości do wypadków z udziałem dzieci dochodzi na obszarach zabudowanych (94%), przeważnie na prostych odcinkach dróg pomiędzy skrzyżowaniami, ale też na przejściach dla pieszych (30%). Ponad 80% potrażeń ma miejsce przy świetle dziennym, a nie o zmroku, kiedy kierowcy mają złą widoczność.

Pamiętajmy!

Młodsze dzieci:

- nie mają podzielnej uwagi, koncentrują się tylko na jednej sprawie, rozmowie, albo zabawie
- nie rozumieją zagrożeń występujących w ruchu drogowym
- mimo, że znają niektóre zasady ruchu, nie stosują ich na drodze
- mają duże trudności ze zlokalizowaniem źródła dźwięku, oceną odległości i prędkości.

Przykład płynie z góry

Rozmowa z Dominikiem Kaznowskim, odpowiedzialnym za działania prewencyjne w Grupie PZU.

– „Bezpieczna Szkoła”, „Stop wariatom drogowym”, inne działania na rzecz bezpieczeństwa – nie tylko na drogach – kojarzą się z PZU. Czy to wyłącznie zabieg marketingowy?

– Działania na rzecz bezpieczeństwa wynikają z naszej głębokiej troski o bezpieczeństwo. Fakt, że Grupa PZU jest utożsamiana z taką aktywnością jest dodatkową korzyścią dla wizerunku firmy, zwłaszcza ubezpieczeniowej. Zagrożenia związane z ruchem drogowym dotyczą każdego z nas. Co roku ginie na polskich drogach kilka tysięcy osób. To tak, jakby co kilka dni rozbił się mały samolot. Tyle tylko, że wypadek samochodowy przeważnie nie jest tak spektakularny. Dlatego tylko nieliczne z nich są relacjonowane w mediach. Naszym zdaniem skuteczne zapobieganie wypadkom musi być związane z kompleksową edukacją. Z tego powodu nie organizujemy jednorazowych akcji, ale stawiamy na długofalowe programy i w ramach każdego staramy się docierać do jak najszerszego grona – dzieci, młodzieży, rodziców, nauczycieli, samorządów lokalnych itp. Nie ograniczamy się też wyłącznie do ruchu drogowego. Konieczność stosowania zasad bezpieczeństwa dotyczy także innych dziedzin życia.



Fot. PZU

– Problem w tym, że nie jest łatwo wymusić ich stosowanie.

– Dlatego np. w programie „Bezpieczna Szkoła” mówimy o wieloletniej, zakładającej kilka edycji kampanii. Chcemy wykształcić właściwe postawy nie tylko u dzieci, ale i u dorosłych. Dzieci powielają ich zachowanie. Skoro dorośli nie stosują zasad bezpieczeństwa, to może fakt, że dzieci będą mogły czegoś nauczyć dorosłych wpłynie na poprawę bezpieczeństwa. Tym bardziej, że niejednokrotnie przedszkolak zna lepiej znaki drogowe niż jego tata czy dziadek. A do tego wie, że należy zawsze zapinać pasy bezpieczeństwa i to nie tylko w samochodach osobowych, ale także w autobusach i autokarach, jeździć wyłącznie w foteliku, zakładać kask zanim się wsiądzie na rower.

– Prawdą jest też to, że o bezpieczeństwo warto zadbać nie tylko na drodze...

– Jest to niezwykle ważne. Trzeba uczyć zachowań w sytuacjach kryzysowych. Warto uświadomić wszystkim, że taką sytuacją jest nie tylko pożar, ale także upadek na rowerze, czy też na rolkach itp. Dziecko powinno wiedzieć, kiedy i co należy zrobić, jak zareagować, jak wezwać pomoc, jakie działania wolno podjąć, a jakie grożą fatalnymi konsekwencjami.

– Jak, Pańskim zdaniem, należy edukować dzieci?

– Nie od dziś wiadomo, że przykład idzie z góry. Dorośli muszą być konsekwentni, np. nigdy nie pozwalają maluchowi jeździć bez fotelika, bez zapiętych pasów, nie wchodzić z nim przejście przy czerwonym świetle, a przede wszystkim – samemu nie łamać przepisów. Dziecko jest bardzo ważnym obserwatorem. Warto stosować w procesie wychowania zachęty, pokazywać korzyści płynące z właściwego zachowania, a nie wyłącznie straszyć i ograniczać się do zakazów.

– Skoro niebawem ruszy druga edycja „Bezpiecznej Szkoły”, proszę o krótkie podsumowanie pierwszej.

– Do programu udało się zaangażować połowę wszystkich szkół podstawowych w Polsce. Przez cały rok odbywały się w nich lekcje związane z bezpieczeństwem. Do dzieci trafiło ponad milion podręczników „Pierwsze kroki na drodze”. Oczywiście, najważniejszym efektem naszych działań jest spadek liczby wypadków z udziałem dzieci. Potwierdzają to statystyki Komendy Głównej Policji.

Rozmawiała Bożenna Chlabczyk



Opr. B.Ch. (Artykuł powstał w oparciu o materiały Wydziału Profilaktyki w Ruchu Drogowym, Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP, z wykorzystaniem informacji przetworzonych w Instytucie Transportu Samochodowego, na podstawie baz danych pochodzących z Komendy Głównej Policji).

Szczególna ostrożność

Samochodowe kolizje, wypadki, stłuczki. Jest ich o wiele za dużo, więc każdy pomysł, jak im zapobiegać, jest na wagę złota.

Poważne gremia analizują przyczyny tak dużej liczby nieszczęśliwych zdarzeń na naszych drogach. Prawdą jest, że nadmierna prędkość, kierowanie pod wpływem alkoholu, a ostatnio coraz częściej – narkotyków, fatalny stan dróg i zwykła głupota to wystarczająca lista powodów, które wyjaśniają liczne tragedie. Wyjaśniają, ale nie usprawiedliwiają.

W Prawie o ruchu drogowym, w wielu przepisach, pojawia się nakaz – w określonych miejscach i sytuacjach – zachowania przez kierującego pojazdem szczególnej ostrożności. W praktyce, choć w pewnym uproszczeniu, stwierdzenie to można sprowadzić do zalecenia, że nasze zachowanie powinno być takie, abyśmy uchronili się od kolizji, do których dochodzi w najbardziej typowych okolicznościach i miejscach.

Wszystkie te sytuacje są oczywiste. W każdej zwykła logika nakazuje kierowcy zachowanie szczególnej ostrożności. A co robimy? „Przeskakujemy” przez tory, nie zwalniamy przed przejściami dla pieszych, wyprzedzamy „na trzeciego”, wymuszamy pierwszeństwo... Wykaz drogowych grzechów możemy rozwijać w nieskończoność. A pora tę listę skracać. Naprawdę warto. (jp)

Szczególną ostrożność powinniśmy zachować przy:

- włączaniu się do ruchu
- zmianie kierunku jazdy lub zajmowanego pasa ruchu
- cofaniu
- wyprzedzaniu
- zbliżaniu się do skrzyżowania
- przecinaniu się kierunków ruchu poza skrzyżowaniem
- zbliżaniu się do przejścia dla pieszych
- przejeżdżaniu obok oznaczonego przystanku tramwajowego znajdującego się przy chodniku
- zbliżaniu się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżaniu przez ten przejazd
- zbliżaniu się do torów tramwajowych oraz przejeżdżaniu przez nie
- przejeżdżaniu obok pojazdu (odpowiednio oznakowanego) przewożącego materiały niebezpieczne, a także jadąc za takim pojazdem lub zatrzymując się w jego pobliżu
- jeździe w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza spowodowanej mgłą, opadami atmosferycznymi lub innymi przyczynami
- przejeżdżaniu obok pojazdu do nauki jazdy oznaczonego literą „L” lub przeprowadzaniu egzaminu państwowego
- omijaniu odpowiednio oznakowanego pojazdu przewożącego zorganizowaną grupę dzieci lub młodzieży do 18 lat w czasie wsiadania lub wysiadania młodych pasażerów
- przejeżdżaniu obok autobusu szkolnego
- omijaniu odpowiednio oznakowanego pojazdu przeznaczonego do przewozu osób niepełnosprawnych w czasie wsiadania lub wysiadania osoby niepełnosprawnej.

Trzecia edycja Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach

Ministerstwo Transportu zaprasza wojewodów i jednostki samorządu terytorialnego do udziału w trzeciej edycji Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach. Program jest realizowany w formie konkursu na zadania, które najskuteczniej poprawią bezpieczeństwo w miejscach koncentracji wypadków na drogach samorządowych.

Podczas oceny wniosków pod uwagę będzie brana liczba wypadków i kolizji oraz spodziewane korzyści z poprawy bezpieczeństwa. W trzeciej edycji znajdują się zadania do realizacji w roku 2007. Ministerstwo zrefunduje połowę całkowitych kosztów zadań. Na ten cel przewidzianych jest około 50 milionów złotych z pożyczki Europejskiego Banku Inwestycyjnego, co po-

zwoli zrealizować zadania poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego o łącznej wartości około 100 milionów złotych.

Wnioski projektowe z propozycjami zadań należy złożyć w Ministerstwie Transportu do 16 października 2006 r. W każdym województwie koordynator ogłosi wcześniejszy termin składania wniosków. Szczegółowe wytyczne dotyczące programu, warunków udziału w III edycji i formularze do zgłaszania zadań znajdują się na stronie www.krbrd.gov.pl.

Zainteresowanych prosimy o kontakt z koordynatorem wojewódzkim lub z Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Ministerstwie Transportu: Krzysztof Jamrozik tel. (22) 630 12 58, e-mail: kjamrozik@mtib.gov.pl

mediatak
dom prasy regionalnej
Wydawca: Mediatak sp. z o.o.
ul. Chłodna 51 (WTT, 24 piętro)
00-867 Warszawa
tel: (022) 530 16 00
fax: (022) 530 17 00
www.mediatak.pl

Prezes: Jacek Czynałtis
Koordynator Wydania Specjalnego: Małgorzata Rybicka
Szef Wydania Specjalnego: Mariusz Misiukianis
Redakcja: Tygodnik „Moto Express”
tel: (022) 860 16 58
Redaktor prowadząca: Bożenna Chlabicz
Nakład: 680.000 egz.

Wydawca nie ponosi odpowiedzialności za treść opublikowanych ogłoszeń.

Prostych recept nie ma



Rozmowa z red. Jerzym Pomianowskim, prezesem zarządu Fundacji „Zapobieganie Wypadkom Drogowym”.

– **Bezpieczeństwo ruchu drogowego to społeczny problem. Hekatomba na polskich drogach trwa i nie widać jej końca. W jaki sposób można szybko ograniczyć zagrożenia na szosach i ulicach?**

– Polska była kiedyś krajem, w którym roiło się od lekarzy, a później – ekonomistów. Ostatnio można odnieść wrażenie, iż najliczniej są u nas reprezentowani specje od bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ten kontekst wpisuje się także urzędnicza wiara w omnipotencję prawa. Przekonanie, że wystarczy zmienić jakiś przepis, aby życie potoczyło się innym torem.

Mówię o tym z nieskrywanym przekąsem, gdyż tacy „uzdrowiciele” robią tylko zamęt w społecznej świadomości. W rzeczywistości bowiem problem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest niezwykle trudny i skomplikowany, a z naukowego punktu widzenia – interdyscyplinarny. W te właśnie poczynania wpisuje się Fundacja „Zapobieganie Wypadkom Drogowym”, działająca pod merytorycznym patronatem Instytutu Transportu Samochodowego.

– **Co jest najważniejsze dla bezpieczeństwa ruchu drogowego?**

– Bez wątplenia człowiek – uczestnik ruchu. Oczywiście, w rachubę wchodzi jeszcze wiele istotnych czynników, jak kla-

sa i stan dróg oraz bezpieczeństwo bierne pojazdów, ale poza jakimkolwiek sporem jest fakt, iż kluczowe znaczenie mają ludzie.

Podkreślamy, i to jak najbardziej słusznie, potrzebę wychowania komunikacyjnego całego społeczeństwa. Ale kiedy lansujemy hasła związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, powinniśmy mieć świadomość, że kierujemy je nie tylko do świetnego nauczyciela akademickiego. Mówimy tu o wiedzy ogólnej, ale różnice, jakie autentycznie występują między uczestnikami ruchu drogowego, naprawdę trudno zliczyć. Bo czy te same argumenty mogą trafić do pewnego siebie macho i przysłowiowej blondynki? Do nieokrzesanego noworosa z grubym portfelem i kulturalnego inteligenta? Liczba posiadaczy prawa jazdy oceniana jest w Polsce na około 10 milionów, a przechodniami bywają wszyscy.

– **Specjaliści mówią o znaczeniu dróg dla bezpieczeństwa ruchu...**

– I jak najbardziej słusznie! Wiele ludzkich błędów i wypadków bywa następstwem niewłaściwego stanu dróg, braku segregacji ruchu pieszego i pojazdów w licznych wsiach. Oceny ekspertów, jaki odsetek nieszczęśliwych zdarzeń to następstwo złych dróg, bywają dość rozbieżne – od kilku nawet

do 30%. Ponieważ budowa i remonty dróg są procesem długoletnim, nasza Fundacja zabiega o to, aby Tiry, które przemieszczają się tranzytem – co dzieje się na szosie między Poznaniem i Warszawą! – przez nasz kraj, podróżowały na wagonach kolejowych. Zalety transportu kombinowanego są niewątpliwie, a wciąż piętrzą się trudności z jego powszechnym wdrożeniem.

– **Nie słyszymy tu żadnych narzekań na policję, która spełnia istotną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa na drogach.**

– Jeśli zajrzyśmy do ustawy o Policji, to okaże się, że takiej formacji, jak służba ruchu w ogóle nie ma. Ktoś kiedyś beztrudno zlikwidował znakomitą szkołę policyjnej drogówki w Iwicznej k. Warszawy. W wielu rejonach kraju (chlubny wyjątek stolica!) drogówka, działająca w ramach prewencji, traktowana jest po macoszemu. Dopiero teraz, po kilku latach niebytu, odbudowuje się struktury służby ruchu w Komendzie Głównej Policji. I jeszcze jedna istotna konstatacja – we wszystkich cywilizowanych krajach, zważywszy na rozwój motoryzacji, liczebność drogówki w porównaniu do ogólnej ilości policjantów, jest znacznie większa, a funkcjonariusze owej drogówki stanowią swo-



Fot. Michał Kopacki

istą zawodową elitę.

Długo mógłbym wyliczać, co chciałbym, aby potrafili policjanci z drogówki. Ot, choćby to, żeby jeździli po mistrzowsku, jak i to, aby odróżniali ważne prawo jazdy wypisane po arabsku od np. legitymacji szkolnej. Konkludując – należy stawiać wymagania policyjnej służbie ruchu, ale trzeba ją doinwestować, należycie wykszolić i zdecydowanie zwiększyć jej liczebność, że o godziwym wynagrodzeniu już nie wspomnę.

– **Na zakończenie proszę o kilka słów na temat szkolenia kierowców.**

– Ta sprawa leży mi wyjątkowo na sercu. Niestety, zawód ten nie ma należnego statusu, środowisko nie jest zintegrowane, a sama praca niejednokrotnie wykonywana jedynie dorywczo. A cała ta kwestia to tylko dowód na to, jak bardzo złożony jest problem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Rozmawiała
Bożenna Chlabicz

Sprawdź, jakim jesteś kierowcą!

Już niebawem zaczną się wakacje. To chyba najprzyjemniejszy okres w roku. Całymi rodzinami wyruszamy na zasłużony wypoczynek. Najczęściej podróżujemy samochodem, więc postarajmy się, żeby zarówno wyjazd, jak i powrót z kanikuły pozostawiły po sobie wyłącznie miłe wspomnienia.

Spróbujmy wyruszyć w podróż nie tylko dobrze przygotowani, ale także w odpowiednim wakacyjnym nastroju. Wyruszając w wakacyjną drogę, pozostawmy za sobą stresi i napięcia – bądź-

my uśmiechnięci i życzliwi dla innych. Pomoże nam w tym specjalny test (psychozabawa) „Kierowca bezpieczny”, badający naszą skłonność do niebezpiecznych zachowań za kierownicą.

Bardzo ważne dla bezpieczeństwa jest nie tylko poszanowanie przepisów, ale także innych uczestników ruchu drogowego. Olbrzymie znaczenie ma też doświadczenie i poczucie odpowiedzialności za siebie i innych. Na wakacje wyjeżdżamy z reguły z najbliższymi. Musimy pamiętać, że ich życie i zdrowie jest w naszych rękach. Lepiej wyjeźdźmy godzinę wcześniej i roz-

sądnie rozplanujmy podróż, zamiast spieszyć się nie wiadomo po co, gnać na złamanie karku. Tym razem się nie spieszymy, „wrzucmy na luz” – przecież jedziemy na wakacje...

Każdy z nas jest innym kierowcą, ale przeważnie uważamy, że jeździmy świetnie, a inni są słabsi i to im zdarzają się wypadki. Niezbyt często okazujemy pokorę wobec własnych umiejętności. A szkoda. Mamy nadzieję, że rozwiązanie testu

„Kierowca bezpieczny” pomoże w bardziej obiektywnym spojrzeniu na siebie, na swoją postawę na drodze. (ak)

Zanim wyruszysz na wakacje sprawdź, jakim jesteś kierowcą...



Rys. Holowczyk Management

Test „Kierowca Bezpieczny” został opracowany przez Fundację Krzysztofa Holowczyka przy współpracy Zakładu Psychologii Transportu Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie. Można go rozwiązać w internecie, na stronie www.kierowcabezpieczny.pl/test. Treść testu prezentowana jest w atrakcyjnej formie komiksu, którego bohaterem jest Krzysztof Kierowczyk – komiksowe wcielenie Krzysztofa Holowczyka – postać wykorzystywana przez Fundację do komunikacji w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Profil kierowcy generowany jest natychmiast po rozwiązaniu testu, a dodatkowym bonusem są skierowane przez Krzysztofa Holowczyka sugestie, co w swojej postawie „za kółkiem” powinniśmy zmienić.

Każdy, kto rozwiąże test, będzie mógł otrzymać specjalną naklejkę – „Tarczę Bezpiecznego Kierowcy”, której umieszczenie na samochodzie symbolizować ma rozsądną i odpowiedzialną postawę kierowcy na drodze i przypominać mu o właściwym i bezpiecznym zachowaniu wobec innych uczestników ruchu.

„Jeżeli ktoś rozwiąże test, przeanalizuje swój profil, weźmie do serca przedstawione wnioski i przyklei naklejkę na samochód – stanie się członkiem szczególnego „klubu”. Klubu życzliwych uczestników ruchu drogowego. Mamy nadzieję, że z dnia na dzień będzie nam przybywać takich kierowców.” – powiedział prezes Fundacji, Andrzej Kalitowicz.



Fot. Stowarzyszenie „Misie Ratują Dzieci”

Misie ratują dzieci



Stowarzyszenie Misie Ratują Dzieci jest organizacją humanitarną, powołaną do niesienia pomocy ofiarom wypadków, w szczególności dzieciom oraz pracownikom ratownictwa. Skutkami wypadków są nie tylko obrażenia fizyczne, lecz również dramatyczne przeżycia psychiczne, które przerastają możliwości adaptacyjne dziecka i stają się przyczyną zespołu stresu pourazowego lub trwałych zmian w psychice, zaburzając dalszy rozwój dziecka.

Miś Ratownik to projekt realizowany przez Stowarzyszenie, polegający na wyposażeniu samochodów ratownictwa straży pożarnej, policji i pogotowia ratunkowego w pluszowe misie, które wręczone dziecku w momencie wypadku, pomagają mu ukoić psychiczny ból. Umożliwiają również nawiązanie kontaktu z dzieckiem w szoku, dzięki czemu prowadzenie akcji ratowniczej oraz wykonanie koniecznych zabiegów medycznych jest łatwiejsze. Dzieci te uczestniczą w bezpłatnych turnusach rehabilitacyjno-terapeutycznych.

Od 5 lat takie turnusy organizowane są w Kołobrzegu. Wyniki pracy z dziećmi wskazują, jak

ważne i cenne jest dla nich to przeżycie. Jak odpowiednia terapia przywraca im wiarę w siebie i staje się kolejnym krokiem w powrocie do normalnego życia.

„Wyszedłem z domu do kiosku po zeszyt. Szedłem pasami. Nagle widzę pędzący na mnie samochód. I trach. I koniec.” Tak swój wypadek opisuje 13-letni Krzys. Słowo „koniec” jest najlepszym odzwierciedleniem tego, co dzieje się w życiu dzieci – ofiar wypadków i ich rodzin. Nagle, w ciągu jednej sekundy, zmienia się cały ich świat. Tych, które przeżyły, czeka bolesna i długotrwała rehabilitacja.

Niektóre dzieci do końca życia będą poruszać się na wózkach.

Inne w wieku 10, 12 czy 15 lat będą musiały, jak niemowlęta, od nowa uczyć się siadać, chodzić, mówić, samodzielnie jeść, ubierać się. Zdobyć tych „nowych” umiejętności to dopiero początek nowego życia. Rękę można nastawić, kości się zrostają, ale urazy psychiczne po traumatycznym przeżyciu zostają na zawsze. Jak dalej żyć, jak czuć się bezpiecznie na ulicy, jak nawiązać kontakt z rówieśnikami, jak odnaleźć się w szkole? Jak zaufać ludziom, gdy zostało się tak mocno dotkniętym przez los?

Problemy te są rozwiązywane podczas wspomnianych turnusów terapeutycznych w Ko-

łobrzegu. To tam przygotowaliśmy 11-letnią dziewczynkę potrąconą przez pijanego kierowcę do amputacji nogi, pomagaliśmy dobrać do równowagi psychicznej 9-letniemu chłopcu, którego mama zginęła w samochodzie, a on był pasażerem. Gdy po długim leczeniu wrócił do domu na wózku inwalidzkim, dowiedział się, że ojciec nie będzie się nim zajmował i odchodzi. Tam babcia przywiozła wnuczkę, którego rodzice zginęli w wypadku, prosząc o pomoc w znalezieniu rodziny zastępczej, gdyż jej wiek i zdrowie nie pozwalają na opiekę nad 7-letnim chłopcem, a nie chce, aby po jej śmierci trafił on do domu dziecka.

To tylko niektóre historie z tysięcy dzieci, które corocznie ulegają wypadkom komunikacyjnym w naszym kraju. Historie te wyraźnie pokazują, że wypadek nie trwa chwilę na ulicy, a jego konsekwencje to nie tylko rany fizyczne i rozbite samochody. Na ulicy wypadek się dopiero rozpoczyna i trwa latami, często całe życie, a jego konsekwencje to traumatyczne zmiany w życiu ofiar i ich rodzin.

Pragniemy utworzyć Dom Misia Ratownika – miejsce stałej, długoterminowej i profesjonalnej pomocy ofiarom wypadków.

Edward Polek

Zakres działania Centrum:

- pomoc dzieciom i młodzieży poszkodowanej w wypadkach w odzyskaniu równowagi psychicznej i sprawności fizycznej – turnusy terapeutyczno-rehabilitacyjne
- pomoc dzieciom, które w wyniku wypadku utraciły stabilizację rodzinną (śmierć lub poważne kalectwo rodziców) – opieka stała oraz pomoc w znalezieniu rodzin zastępczych
- pomoc rodzicom, których dziecko zginęło w wypadku – terapeutyczne grupy wsparcia
- pomoc rodzinom, których funkcjonowanie zostało poważnie zaburzone w wyniku przeżytej tragedii – terapia rodzinna
- szkolenia dla pracowników służb ratownictwa w zakresie wsparcia psychologicznego, poszerzania zdolności empatii oraz zwiększania odporności na stres zawodowy.

Nie szkodzić

Jeśli widzimy, bądź uczestniczymy w kolizji lub wypadku drogowym, natychmiast włączmy się w akcję ratowniczą. Naczelną zasadą jest wprawdzie: nie szkodzić, ale przede wszystkim: nie być obojętnym.

W takiej sytuacji możliwie bezpiecznie zatrzymujemy swój samochód w miejscu, które nie utrudni innym ruchu, ale np. będzie stanowiło zaporę przed nadjeżdżającymi pojazdami. Zachowujemy spokój i działamy w sposób skoordynowany, nie wzbudzając nerwowości. Gasimy silnik, zaciągamy hamulec ręczny, włączamy światła awaryjne, wydajemy apteczkę, gaśnicę i ustawiamy trójkąt ostrzegawczy; pamiętamy, aby w naszym aucie zamknąć szyby, bagażnik i drzwi, włączyć światła awaryjne i alarm. Zanim zajmiemy się uczestnikami wypadku, koniecznie zakładamy gumowe lub foliowe rękawiczki, by nie zarazić się wirusem HIV lub np. żółtaczką. Nie niszczymy śladów, które pozwolą policji odtworzyć przebieg wypadku, a jeżeli nie ma ofiar, pojazd, który uległ wypadkowi, usuwamy poza jezdnię.



Fot. Oligierd Górny

Po tych przygotowaniach zajmujemy się poszkodowanymi. To wymaga zimnej krwi, musimy bowiem jak najdokładniej ocenić sytuację, stwierdzić, czy występuje zagrożenie np. wybuchem lub pożarem, a jednocześnie ustalić, jakie obrażenia odnieśli ludzie. A zatem:

- otwieramy drzwi kierowcy, a jeśli się to nie udaje – inie lub wybijamy boczną szybę
- wyłączamy silnik auta, światła, wydajemy kluczyki, zaciągamy hamulec
- sprawdzamy, czy nie wycieka paliwo lub inne płyny, nie tli się ogień, nie ma pojemników z paliwem itp.; robimy wszystko, by zapobiec wybuchowi lub pożarowi
- ostrożnie otwieramy klapę silnika, by stwierdzić, czy nie wydobywa się z niego dym, nie ma wycieków itp.
- zajmujemy się kierowcą i pasażerami, przede wszystkim ustalając, w jakim są stanie
- ustalamy, ile jest osób poszkodowanych (np. z tyłu za siedzenie mogło spaść dziecko, albo zszokowany pasażer lub kierowca opuścił pojazd i znajduje się w pobliżu).

W momencie, gdy wiemy już, z jaką sytuacją mamy do czynienia, telefonicznie powiadamy o zajściu służby ratunkowe, wybierając numer:

- 112** – telefon ratunkowy (z komórki) lub z dowolnego telefonu
- 999** – pogotowie ratunkowe
- 997** – policję
- 998** – straż pożarną.

Ten, kto będzie z nami rozmawiał, zechce dowiedzieć się:

- gdzie doszło do wypadku
- ilu jest rannych
- w jakim są stanie

Nie opuszczamy miejsca wypadku. Dopiero teraz, czekając na przyjazd specjalistów, przystępujemy do udzielania pomocy poszkodowanym, zależnie od potrzeb i naszych możliwości. Obowiązują, oczywiście, zasada, że przede wszystkim nie szkodzimy ofiarom wypadku. Jeśli nie jest to konieczne, nie przenosimy ich i nie przesuwamy. Rannych wynosimy z samochodu w zasadzie tylko wówczas, gdy zagrożony wybuch lub pożar i wtedy, kiedy wymagają oni reanimacji.

Każda z czynności ratunkowych wymaga konkretnej wiedzy. To ważne, jak chwycimy ofiarę, gdy musimy ją przenieść lub co i czy w ogóle wolno podać do picia. Powinniśmy pamiętać, jakie są objawy wstrząsu, a jakie cukrzycy. Czy przykryć ofiarę kocem, czy np. raczej zrobić zimny okład, by powstrzymać krwotok z nosa. Jest już w księgarniach kilka poradników, które w przystępny sposób pomogą rozwiązać wątpliwości. Zachęcamy do ich lektury, a jeszcze bardziej do udziału w kursie ratownictwa medycznego. Wiedza zdobyta podczas takich zajęć przyda się bowiem nie tylko wtedy, gdy dojdzie do wypadku drogowego. (jp)

Reklama

Włącz myślenie!

Częstą przyczyną wypadków drogowych jest to, że kierowcy nie widzą się wcale lub spostrzegają się za późno. Na widoczność samochodu na drodze wpływają takie czynniki jak: oświetlenie otoczenia, ruch samochodu, jego wielkość czy kontrast między samochodem i otoczeniem.

Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu szacuje, że wprowadzenie światła do jazdy diennej powinno przyczynić się do spadku liczby wypadków z udziałem dwóch lub więcej pojazdów o 8-29%. Podobne w swojej wymowie są rezultaty analizy przeprowadzonej w 1997 roku na zlecenie Unii Europejskiej. Stwierdzono, że upowszechnienie światła w krajach Unii Europejskiej

powinno doprowadzić nawet do 25% spadku liczby wypadków śmiertelnych podczas dnia. W liczbach bezwzględnych to ok. 550 osób zabitych i 155 tys. rannych mniej w ciągu roku. Ponadto okazało się, że jest to rozwiązanie relatywnie tanie. Stosunek korzyści do kosztów wynosi jak 2:1, co jest bardzo przyzwoitą wartością. Zawsze można skompensować każdy

wydatek pieniężny, ale nie można zwrócić życia człowiekowi. Nie potwierdziły się również obawy przeciwników rozwiązania o wzroście kosztów eksploatacji pojazdu z tytułu zwiększonego spalania paliwa. Obserwowany nieznaczny wzrost spalania paliwa jest mniejszy przy stosowaniu klimatyzacji w samochodzie i nie wpływa w sposób istotny na wydatki kierowcy.

Przecież nie zrezygnujemy ze słuchania radia w samochodzie, używania centralnego zamka, nie wspominając o wspomaganym kierownicy, lampach przeciwmgielnych, wycieraczkach czy używaniu w nocy długich światła. Według badań Pentora, dziś dobro-

woleń, dla poprawy własnego bezpieczeństwa, z zapalonymi światłami w mieście i poza miastem, w ciągu dnia, przez cały rok jeździ w Polsce prawie jedna czwarta aktywnych kierowców. Niestety, taka sytuacja również jest bardzo niebezpieczna. Samochody, które jeżdżą bez włączonych światła, są mniej widoczne w stosunku do tych, które mają je włączone. (js)



Fot. Wojciech Kołatek



męska jazda

„Groźne” autokary

W czasie wakacji policjanci odnotowują około 7-8 tys. przypadków nieprawidłowości związanych z przewożeniem autokarowymi. Nieprawidłowości te to przede wszystkim zły stan techniczny wynajętych autokarów – „tyse” opony, niesprawny układ kierowniczy, hamulcowy, zepsute światła. Zdarzało się, że kierowca, który miał wieść dzieci na upragnione wakacje, był nietrzeźwy.

Jaki jest stan opon, widać gołym okiem. Liczne inne elementy pojazdu da się jednak sprawdzić tylko na stacji diagnostycznej, dlatego warto poprosić kierowcę wiozącego dzieci na wycieczkę czy kolonię o okazanie dowodu rejestracyjnego z ważnymi badaniami technicznymi. Jeśli na miejsce zbiórki wycieczki podjeżdża autokar, którego stan budzi jakiegokolwiek wątpliwości, lepiej wstrzymać odjazd dzieci i zadzwonić po policjantów. Nie tylko stan autokaru jest ważny. Duże znaczenie ma organizacja i zaplanowanie zbiórki wyjazdowej oraz sprawne przeprowadzenie odjazdu. Autokar jest pojazdem o dużych gabarytach i powinien parkować w miejscu, które zapewni bezpieczeństwo wsiadającym dzieciom i odprowadzającym je rodzicom, a także nikomu nie przeszkadza i nie powoduje zagrożenia w ruchu drogowym.

Na co jeszcze należy zwrócić uwagę? Każdy uczestnik wyjazdu musi być w autokarze oddzielne miejsce. Dziecko do 12. roku życia nie może być przewożone na przednim siedzeniu. Dla własnego bezpieczeństwa dzieci nie powinny też w czasie jazdy spacerować po autokarze i wychylać się przez okno. Przejście w autobusie nie może być zatarasowane bagażami, ani innymi przedmiotami, np. skrzynką z napojami.

Maksymalny czas pracy kierowcy prowadzącego autokar wynosi 9 godzin na dobę, z możliwością przedłużenia do 10 godzin. Od kierowcy zależy bezpieczeństwo pasażerów, dlatego w czasie jazdy lepiej nie absorbować go ciągłymi pytaniami czy zbyt głośnym zachowaniem. Z kolei kierowca, jeśli nie ma uzasadnionego powodu, nie powinien narzucać wycieczce czasu postoju czy nadmiernie szybkiego tempa jazdy. Miejsce postoju to też ważny element podróży. Dobieramy je tak, aby było bezpieczne dla dzieci, ale też dla innych użytkowników dróg. Nie można więc zatrzymywać autobusu, ograniczając innym widoczność. (mś)



Fot. DaimlerChrysler

Rower i rowerzysta

Podobnie, jak samochód czy motocykl, rower poruszający się po drogach publicznych musi mieć tzw. obowiązkowe wyposażenie. Mówi o tym Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów i ich niezbędnego wyposażenia.



Fot. Malwina Słoka

Wyposażenie obowiązkowe jest niezwykle istotne ze względu na bezpieczeństwo rowerzysty. Na przykład, światła powinny być zamontowane nie tylko dlatego, żeby nocą oświetlać drogę, lecz również po to, by rowerzysta był widoczny dla samochodów.

Każdy posiadacz roweru powinien dbać o jego stan techniczny i dokonywać przeglądów sprawdzając, czy może bezpiecznie korzystać ze swojego pojazdu i czy elementy wchodzące w skład wyposażenia obowiązkowego sprawnie działają.

Niezwykle ważne jest, aby kupując rower sprawdzić, czy fabrycznie został on wyposażony we wszystkie wymagane elementy. Jeśli nie, poszukajmy innego modelu. Dobierając rower w sklepie pamiętajmy, że właściwe oświetlenie jest o wiele ważniejsze niż ilość przerutek czy kolor lakieru. Nie ma obowiązku noszenia przez rowerzystów kasku. Jednak każdy rozsądny miłośnik roweru wie, że kask jest potrzebny.

Dużym problemem jest nagminna sprzedaż nieświadomym klientom rowerów bez

obowiązkowego wyposażenia. Winę za taki niekompletny bubel ponoszą też producenci. Okazuje się, że mogą na tym dużo stracić. Jeden z artykułów kodeksu cywilnego mówi: „Kto wytwarza w zakresie swojej działalności gospodarczej (producent) produkt niebezpieczny, odpowiada za szkodę wyrządzoną komukolwiek przez ten produkt”.

Jeśli już jednak stało się i mamy rower bez obowiązkowego wyposażenia, możemy je niedrogo dokupić i sami zamontować.

(mś)



Obowiązkowe wyposażenie roweru to:

- lampa ze światłem białym lub żółtym selektywnym, umieszczona z przodu
- sygnał dźwiękowy (dzwonek) o nieprzeziwalnym tonie
- lampa ze światłem czerwonym umieszczona z tyłu (może być światło migające)
- światelko odbłaskowe barwy czerwonej umieszczone z tyłu, w kształcie innym niż trójkąt
- przynajmniej jeden skutecznie działający hamulec – ręczny lub nożny.

Światło na wagę życia



Opisując i oceniając nowe samochody, często podkreśla się nowoczesność ich różnych zespołów, w tym oświetlenia. Co kryje się pod tym ogólnym hasłem zapytaliśmy Macieja Trocińskiego, prezesa Hella Polska.

Oświetlenie nowoczesnego pojazdu to tylko na pozór konstrukcje proste, mimo że widoczne części reflektorów czy lamp tylnych nie wyglądają na skomplikowane.

Dla wielu producentów nie stanowi problemu zastosowanie w oświetleniu auta zaawansowanej techniki, wystarczy sięgnąć np. po ksenonowe źródło światła, użyć diod LED czy zastosować włącznik zmierzchowy. Te rozwiązania nie będą jednak miały wartości, jeżeli oświetlenie nie będzie zapewniało bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom drogi. Zapewnienie bezpieczeństwa to przede wszystkim spełnienie bez żąd-

nych kompromisów wszystkich ustalonych w tej mierze przepisów. Drugim bardzo ważnym zagadnieniem jest jakość wykonania elementów oświetlenia. Reflektor nie może zmieniać swoich parametrów z powodu rozgrzewania się źródła światła, drgań pojazdu, musi zapewniać pewne i stabilne mocowanie w nadwoziu, być odporny na warunki atmosferyczne – zarówno pierwszy, jak i ostatni wyprodukowany danego typu reflektor muszą być identyczne. Spełnienie tych warunków wymaga dużych nakładów na badania, zastosowania wysokiej jakości materiałów, opracowania kosztownych technologii i linii

produkcyjnych. Działania te są zwykle trudniejsze niż opracowanie nowego systemu oświetlenia.

Przechodząc na płaszczyznę typowo techniczną, można wskazać trzy najbliższe kierunki rozwoju oświetlenia nowoczesnych pojazdów. Pierwszy, to popularyzacja i powszechność wykorzystywania ksenonowych źródeł światła we wszystkich typach pojazdów. Efekt tego to jaśniejsze światło i lepsze rozróżnianie przeszkód. Drugi kierunek to, oświetlenie drogi, na którą wjeżdża pojazd. Chodzi tu o systemy dynamicznego i statycznego doświetlenia zakrętów. Układy te pozwalają lepiej widzieć i dostosować się do sytuacji na drodze – jazda staje się bezpieczniejsza. I trzeci obszar działań, to wykorzystywanie diod LED zastępujących tradycyjne żarówki



Fot. Hella

Nowością na rynku oświetlenia samochodów są diodowe lampy dzienne LED. Funkcje światła pozycyjnych, stopu i kierunkowskazów są realizowane całkowicie przez diody LED.

– zapewnienie wysokiej niezawodności, trwałości i stałości parametrów oświetlenia. W przyszłości można spodziewać się szybkiego rozwoju technik noktowizyjnych, czyli widzenia w świetle niewidzialnym dla oka ludzkiego, z wykorzystaniem systemów telewizyjnych. (tg)

Foteliki bezpieczeństwa

Trudno pogodzić się, że jest tak wiele ofiar wypadków drogowych, ale gdy w grę wchodzi dzieci – sprzeciw staje się absolutny. Zapewne dlatego przepis nakazujący: „w pojeździe samochodowym wyposażonym w pasy bezpieczeństwa dziecko w wieku do lat 12, nieprzekraczające 150 cm wzrostu, przewozi się w foteliku ochronnym lub innym urządzeniu do przewożenia dzieci, odpowiadającym wadze i wzrostowi dziecka oraz właściwym warunkom technicznym” – nie budzi kontrowersji czy dyskusji. Dzieci wymagają najwyższej ochrony.

Foteliki dla dzieci pełnią w aucie kilka funkcji. Podczas jazdy nie pozwalają dziecku przemieszczać się po wnętrzu samochodu. Zabezpieczają je przed skutkami gwałtownego hamowania czy zmiany kierunku

jazdy. W razie wypadku lub kolizji foteliki chronią dziecko, dając szansę zmniejszenia skutków zderzenia, opóźniają ruch dziecka, rozkładają działające podczas wypadku siły na większy obszar i ukierunkowują je na silniejsze części ciała (klatkę piersiową i miednicę).

Mówiąc o przewożeniu dzieci w samochodach należy przypomnieć kolejny bardzo istotny zapis prawa o ruchu drogowym: „Kierującemu pojazdem zabrania się przewożenia, poza specjalnym fotelikiem ochronnym, dziecka w wieku do 12 lat na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego”.

Artykuł ten dotyczy wszystkich samochodów osobowych oraz autobusów i samochodów ciężarowych, nawet wtedy, gdy nie są one wyposażone w pasy bezpieczeństwa. Jeśli kierowca nie ma jak zamocować fotelika w pojeździe, to nie może przewozić dziecka na przednim siedzeniu. „Kierującemu pojazdem zabrania się przewożenia w foteliku ochronnym dziecka siedzącego tyłem do kierunku jazdy na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego wyposażonego w poduszkę powietrzną dla pasażera”. To zapis prawa chroniący dzieci przed negatywnym działaniem airbagów.

I jeszcze jedna uwaga – tam, gdzie w grę wchodzi bezpieczeństwo dziecka, doprawdy nie warto targować się, czy akurat młody obywatel już przekroczył półtora metra wzrostu, czy jeszcze nie... (mś)



Fot. Malwina Słoka



Fot. Toyota

Foteliki zabezpieczają je przed skutkami gwałtownego hamowania czy zmiany kierunku jazdy.



GRILLO



GRILLO - Przeznaczony dla dzieci o wadze do 13 kg. Wygodny do przenoszenia dziecka. Może być wykorzystany jako praktyczna kołyska. Posiada odpinaną budkę dodatkowo chroniącą dziecko, trzypoziomowe zapięcie pasów oraz miękką, profilowaną wkładkę, która zapewni lepszy komfort w pierwszej fazie używania fotelika. Fotelik należy montować zawsze w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy na siedzeniu tylnym lub obok kierowcy (ale tylko wtedy, gdy siedzenie to nie jest wyposażone w poduszkę powietrzną).



W OPCJI: Praktyczna moskitiera, która osłoni Twoje dziecko w letnie dni. Pokrowiec foliowy - to idealna ochrona przed deszczem i wiatrem.



grupa I od 9 do 18 kg



grupa II od 15 do 25 kg



grupa III od 22 do 36 kg

MAŁY PODRÓŻNIK

MAŁY PODRÓŻNIK - Fotelik przeznaczony jest dla dzieci o wadze od 9 do 39 kg. Dla grupy od 9 do 18 kg można zmienić położenie fotelika z pozycji siedzącej do półleżącej. Zapewnia to komfortową podróż nawet najmniejszym dzieciom. Fotelik można montować na przednim jak i tylnym siedzeniu pojazdu, przodem do kierunku jazdy. W tym samym foteliku, ale bez głównej ramy montażowej, mogą podróżować dzieci o wadze od 15 do 25 kg. Jego konstrukcja umożliwia regulację wysokości oparcia. Unikalna konstrukcja fotelika pozwala wykorzystać jego siedzisko dla dzieci do 36 kg.

BORDO WELUR



GRANATOWY WELUR



NIEBIESKI SZENILE

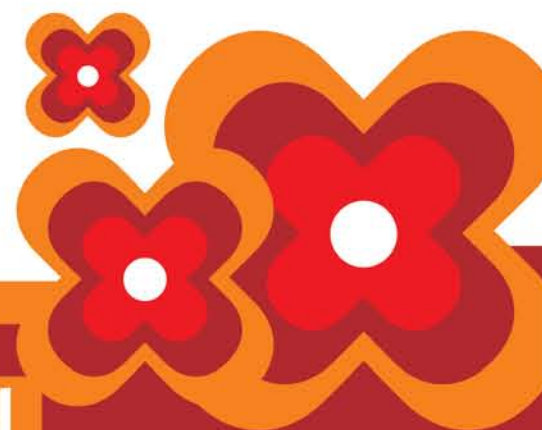


SZARY WELUR



wejdź na stronę! www.deltim.com.pl

DELTIM Machura Machura Sp.J. 42-200 Częstochowa
ul. Lourdyjska 5 tel: (034) 364 33 94 e-mail: biuro@deltim.com.pl



Co daje odbłask?

1. W Polsce jest ustawowy obowiązek noszenia odbłasków przez dzieci do lat 15.
2. Jeśli zostanie potrącone dziecko bez odbłasku, ubezpieczyciel ma pretekst do niewypłacenia odszkodowania.
3. Człowiek idący poboczem w ciemnym ubraniu, bez odbłasku, jest widoczny w światłach samochodu z 20 m.
4. Człowiek idący poboczem w jasnym ubraniu, bez odbłasku, jest widoczny w światłach samochodu z 30 m.
5. Człowiek idący poboczem z odbłaskiem jest widoczny w światłach samochodu ze 150-300 m (w długich – nawet z 1 kilometra).
6. Droga hamowania samochodu jadącego ze średnią prędkością to 40 m.
7. W Polsce ginie rocznie na drogach ok. 6 tys. ludzi, okaleczonych w wypadkach zostaje ok. 70 tys. Prawie 50% to piesi i rowerzyści.
8. Od zmroku do świtu, przy 10-krotnie mniejszym ruchu, zdarza się 50% wszystkich śmiertelnych wypadków.
9. Widoczność decyduje o czasie reakcji i drodze hamowania pojazdu.

Piesi

Chodzimy lewą stroną jezdni.

Odblaski dla pieszych

1. Odblask na butach.
2. Odblask na nogawce spodni – z przodu, z tyłu.
3. Odblask na kurtce, płaszczu – z przodu, z tyłu.
4. Opaska odbłaskowa na prawej nodze i ręce.
5. Kamizelka odbłaskowa (przynajmniej pierwsza i ostatnia osoba w kolumnie).

Rowerzyści

1. Jeździmy na rowerze prawą stroną jezdni.
2. Prowadzimy rower lewą stroną jezdni.
3. Nie przejeżdżamy rowerem przez przejścia dla pieszych.

Odblaski dla rowerzysty

1. Opaski odbłaskowe na lewej nodze.
2. Opaski odbłaskowe na obu rękach (widoczna sygnalizacja skrętu).
3. Kamizelka fluorescencyjna odbłaskowa (przynajmniej pierwsza i ostatnia osoba w kolumnie).
4. Znaczek odbłaskowy na kasku z przodu, z tyłu (kask obowiązkowo!).

Rowery

Czy jeździłbyś samochodem bez reflektorów? Nie? To dlaczego jeździsz rowerem bez świateł? Bo taki ci sprzedali? A kto będzie leżał w szpitalu, jak cię potrąci samochód? Ty, czy producent rowerów?

Dlaczego dopuszcza się do sprzedaży rowerów bez świateł, skoro w myśl Prawa o ruchu drogowym rower musi być wyposażony w:

- światło białe z przodu
- światło czerwone z tyłu (może być pulsujące)
- światło czerwone odbłaskowe z tyłu?

Jeśli jesteś mądry, dołóż do tego odbłaski dla roweru:

- biały odbłask z przodu (naklejka na ramie, opaska samozaciskowa na ramie)
- żółty odbłask przy pedałach i na kołach
- czerwony odbłask z tyłu
- odbłaskowa chorągiewka dystansowa.

Kierowcy i pasażerowie samochodów

Zapinajcie pasy!

Kto z tyłu siedzi bez pasów, w razie wypadku zabija tego, kto siedzi przed nim! (ds)

Wiele zależy od nas samych



Rozmowa z Dorotą Stalińską, prezesem Fundacji „Nadzieja”.

– W 1998 roku cudem przeżyła Pani straszny wypadek na jednej z wylotowych dróg z Warszawy, w Sękocinie koło Magdaleny. Na tym skrzyżowaniu wcześniej wiele osób zginęło lub zostało okaleczonych. Podobno, stojąc tam we krwi i w szkle, powtarzała Pani w kółko: „Skoro Bóg mnie ocalił, zrobię wszystko, by ocalić innych...”

– Tak, to prawda... Byłam zdziwiona, że tak prędko pojawiła się policja. Dowiedziałam się, że w tym miejscu codziennie dochodzi do wypadków, a co parę dni ginie człowiek. Zapytałam więc, dlaczego nic nie robią, dlaczego nie ma świateł. Policjant bezradnie rozłożył ręce i powiedział: „Codziennie ślemy raporty i co z tego”. I dodał: „Pani Dorotko, jak pani czegoś nie zrobi, to nikt nic nie zrobi”. I wtedy przysięgam, że skoro Bóg mnie ocalił, zrobię wszystko, by ocalić innych i że nie nazywam się Stalińska, jeśli nie doprowadzę do budowy świateł na tym skrzyżowaniu.

– I dotrzymała Pani słowa. Rok później nacisnęła Pani guzik, który uruchomił tam sygnalizację świetlną.

– To był absolutnie magiczny moment. Wszyscy kierowcy zatrzymali się na chwilę, opuścili szyby, wystawili dłonie z palcami w kształcie victorii. Kiedy nacisnęłam ten magiczny guzik i zapaliły się światła, oni ruszyli przy rozdzierającym dźwięku klaksonów. Tak, to był niezwykle wzruszający moment w moim życiu. Dedykowany tym wszystkim, którzy na tym skrzyżowaniu zginęli.

– Ludzie nazywają to skrzyżowanie skrzyżowaniem Stalińskiej...

– To bardzo miłe, ale, niestety, nadal i na tym, i na tysiącach innych skrzyżowań giną ludzie. Giną najczęściej przy skręcie w lewo, ponieważ nasi genialni kierowcy zapominają, że podstawą bezpiecznego skrzyżowania jest zielona strzałka dla

skręcających w tę stronę. Tak, jak budując drogi zapominają, że ich użytkownikami są nie tylko kierowcy, ale również piesi i rowerzyści.

– No właśnie. Piesi i rowerzyści to, zdaje się, główni adresaci działań Fundacji Doroty Stalińskiej „Nadzieja”.

– Kiedy po trzech latach starań, w 2001 roku otwierałam oficjalnie swoją fundację, po prostu zalała mnie ogromna liczba problemów związanych z bezpieczeństwem. Bardzo szybko zrozumiałam, że nie jestem w stanie zająć się wszystkim, że muszę skoncentrować się na tym, co może mieć prawdziwy i realny wpływ na zmniejszenie przeróżnych statystyk ofiar wypadków drogowych w Polsce, czyli na profilaktyce i edukacji.

Chcę uświadomić ludziom, jak wiele w kwestii bezpieczeństwa zależy od nas samych.

– Od nas samych? A nie, jak się powszechnie uważa, od złych dróg, pijanych kierowców i piratów drogowych?

– No tak, tak, tak... Oczywiście, przekleństwem są pijani kierowcy, oczywiście, przekleństwem są piraci drogowi i oczywiście – to trzeba podkreślić z całą stanowczością – główną przyczyną tak wielkiej liczby wypadków w Polsce są nasze drogi.

Ani stare, ani, niestety, nowo budowane, biegną przez tysiące wsi i miasteczek, nie mają poboczy, chodników i ścieżek rowerowych. Miliony ludzi zmuszonych jest do poruszania się pieszo po jezdni, ponieważ nasi kierowcy nie przewidzieli dla nich chodnika, a jak dochodzi do wypadku, to winien jest pieszy, bo... wtargnął na jezdnię. I dopóki to się nie zmieni, dopóki jakiś rząd nie uczyni wreszcie z tej kwestii priorytetu, dopóty w Polsce ludzie będą na ginąć na drogach.

Na polskich drogach codziennie, świętek, piątek czy niedziela, co 10 min. ktoś zostaje zabity lub



ranny. W ciągu jednej doby ginie 15 osób, w tym 12 na miejscu i 200 zostaje rannych. 48% ofiar to piesi, rowerzyści i motorowerzyści.

Ogromny procent poszkodowanych to dzieci. Zagrożenie zdrowia i życia pieszych jest w Polsce wielokrotnie wyższe niż w innych krajach UE.

I dlatego właśnie musimy ratować się sami. Bo choć nie od nas zależy to, że musimy chodzić po jezdni, to od nas zależy, czy damy się w porę zauważyć nadjeżdżającemu kierowcy, czyli czy na naszym, na ogół ciemnym ubraniu będziemy mieli choć jeden odbłask.

– Odblask czyli to, co tak uparcie od lat promuje Pani w mediach. Opaski samozaciskowe, znaczki przypinane, naklejki, chorągiewki, kamizelki. Wyposażyła Pani tysiące dzieci i młodzieży w elementy odbłaskowe, przeprowadziła Pani setki programów pt. „Lekcja bezpieczeństwa”. Można powiedzieć, że ma Pani spore zasługi w wypromowaniu mody na odbłaski.

– O, bardzo bym chciała, żeby tak było, żeby ludzie, zwłaszcza młodzi, chcieli postrzegać odbłask jako coś fajnego, modnego i na czasie. Ale to chyba jeszcze daleka droga. Na razie na pewno udało mi się wypromować modę na gadżet odbłaskowy. Coraz więcej firm rozumie, że zamiast wydawać pieniądze na nikomu niepotrzebne długopisy, breloczki i inne reklamowe gadżety, można umieścić swoją reklamę na odbłaskach i w ten sposób nie tylko zareklamować firmę, ale również uratować czyjeś życie. Problem polega na tym, że samo rozdawnictwo odbłasków, tak jak gadżetów, nie zatawia sprawy, bo dzieci na ogół nie wiedzą, co to jest, czemu ma służyć i dlaczego trzeba to nosić. Dlatego apeluję do firm: jeśli chcecie zrobić coś dobrego dla dzieci na swoim terenie, jeśli chcecie zafundować dzieciom odbłaski – najpierw zafundujcie im „Lekcję bezpieczeństwa”, tak jak to zrobiła firma DSM z Mszczonowa.

Ponad 2 tys. dzieci ze wszystkich wiejskich i miejskich szkół podstawowych na tym terenie zostało objętych programem i wyposażonych w znaczki i opaski odbłaskowe. Teraz te dzieci mogą nauczyć właściwych zachowań na drodze swoich rodziców i... jestem przekonana, że w efekcie tych działań wypadkowość wśród pieszych i rowerzystów na tym terenie spadnie. Wniosek? Lepiej wyposażyć w odbłaski i wyedukować 2 tys. dzieci niż rozdać 10 tys. odbłasków bez edukacji.

– Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiała Anna Krzemińska

Pilnujmy dzieci

W czasie wakacji, przy dobrej widoczności i dobrych warunkach atmosferycznych, wzrasta liczba wypadków z udziałem dzieci. Czemu tak się dzieje? Czy można jakoś temu zaradzić? – to pytania powtarzające się co roku.

Odpowiedzi pozostają niezmiennie: dopiero w tym świetle widać, jak nieocenionym organizatorem czasu dla dzieci jest szkoła. Nie tylko pilnuje, ale też pomaga rodzicom wychowywać, uczy, przedstawia wzorce zachowań. Zwłaszcza młodsze dzieci w gromadzie, pozostawione same sobie – niemal natychmiast wpadają

w swoisty krzykliwy chaos. Z chwilą, gdy pojawia się wychowawca, nauczyciel, rodzic – niemal samoistnie uspokajają się, przestają biegać, stają się uporządkowane, np. zbierając się w pary czy w krag. Obecność osoby dorosłej, która w jakiś sposób jest przypisana do grupy najmłodszych, uspokaja je i dyscyplinuje. Ponadto

szkoła wypełnia czas. Wbrew swoim własnym sądom – dzieci w szkole „wcale się nie nudzą”, choć często tak mówią.

Przychodzą wakacje. Akurat to najpiękniejsza pora roku, najdłuższe dni, najpóźniej zapada zmierzch. To czas „wolności” dla młodego pokolenia. I ta wolność okazuje się niebezpieczna. Z jednej strony brak absorbujących obowiązków i systematycznego nadzoru, a z drugiej – albo samotność, albo nieporządane towarzystwo. Pogoda i wolny czas zachęcają wręcz, by wskoczyć na rower czy motorower. Brak obowiązków zachęca do „wypraw w nieznaną”, często po ruchliwych drogach. Upragnione wakacje,

ładna pogoda, dużo wolnego czasu – wszystko to popycha dzieci do ryzykownych zachowań.

Co robić? Odpowiedź jest banalnie prosta i zarazem trudna: opiekować się. Pilnować dzieci własnych, mieć baczenie na dzieci cudze. Interesować się, gdzie nasza pociecha ma zamiar spędzić wolny czas i co będzie robiła. Ostrzegać, jakie niebezpieczeństwa może spotkać na swojej drodze i mówić, jak ich uniknąć. Zapytać, gdzie będzie kopać piłkę, albo jeździć na rowerze. To naprawdę ważne.

Dzieci uczestniczą w zdarzeniach drogowych jako piesi, pasażerowie i kierowcy. Ci ostatni są kierującymi rowerami i motorowerami, jednak odno-

tuje się też wypadki, gdzie kierującym samochodem lub ciągnikiem rolniczym jest dziecko 14-letnie. Oczywiście, wbrew obowiązującym przepisom prawa i zgodzie rodziców.

W 2005 roku w Polsce wydarzyło się 5876 wypadków drogowych z udziałem dzieci w wieku do 14 lat. W zdarzeniach tych 173 dzieci poniosło śmierć, a 6091 odniosło obrażenia ciała. W stosunku do roku 2005 liczba wypadków zmniejszyła się o 754, rannych – o 792. Mniej było także dzieci, które poniosły śmierć na skutek wypadku drogowego – o 50. Zrobimy wszystko, by tendencja spadkowa utrzymała się także w tym roku.

(mś)





Fot. Redakcja

Samochodem po Europie

W krajach europejskich unifikacja przepisów ruchu drogowego jest wysoce zaawansowana. Jednak dla bezpieczeństwa tego ruchu – oprócz prawa – znaczenie ma przyzwyczajenie osób prowadzących pojazdy, jak i pieszych, ich nawyki wypracowane od lat. Dlatego warto przedstawić istotniejsze różnice w typowych zachowaniach użytkowników dróg w Polsce i za granicą.

Sprawa bodaj najważniejsza: piesi i rowerzyści. Dbałość o ich bezpieczeństwo ze strony kierujących samochodami na całym niemal kontynencie jest bez porównania większa niż u nas. I dlatego w czasie zagranicznych wojaży dostosujemy się do miejscowych zwyczajów. Nie chodzi o nic wielkiego, ale po prostu o to, aby tych niechronionych uczestników ruchu nie straszyć, żeby niezależnie od sytuacji nie wywoływać u nich poczucia zagrożenia. Na przykład do wyznaczonych przejść, bądź rowerowych przejazdów, dojeżdżamy powoli, z wczesną łagodnie wytracając prędkość. Nikt nie może mieć wątpliwości, iż w porę zatrzymamy nasz pojazd i ustąpimy pierwszeństwa. Konkludując – nasze postępowanie za kierownicą musi być pozbawione jakichkolwiek przejawów zniecierpliwienia i agresji,

a powinno charakteryzować się maksymalną życzliwością wobec pozostałych uczestników ruchu.

Każde wyprzedzanie, które wymaga zmiany pasa ruchu, poprzedzamy dokładnym upewnieniem się, iż żaden pojazd nie zbliża się po tym pasie, na który zamierzamy wjechać. Sam manewr wykonujemy możliwie jak najszybciej, po czym – w bezpiecznej odległości od wyprzedzonego – zjeżdżamy na prawy pas.

W większości krajów europejskich obowiązują podobne limity prędkości, jak u nas. Za naruszenie przepisów w tej mierze grożą wysokie – i bezdyskusyjne! – mandaty. Stwierdzenia te należy uzupełnić istotną informacją. Otóż najczęściej szybkość samochodów kontrolowana bywa w małych miejscowościach w pobliżu szkół (tam częstokroć znaki ogr-



Fot. Volkswagen

W żadnej sytuacji niech nie przyjdzie nam do głowy jakkolwiek propozycja do policjanta wymierzającego mandat, aby sprawę załatwić „polubownie”, przy obustronnych korzyściach. Na pewno nic nie zyskamy, a narazić się możemy na duże przykrości.

niczają prędkość do 30 km/h) lub innych skupisk ludzi oraz na autostradach w miejscach szczególnie niebezpiecznych (np. zakręt na końcu dłuższego spadku), w których obowiązuje (znaki!) zmniejszenie szybkości jazdy.

W dużych aglomeracjach, takich jak Paryż, Rzym, Wiedeń czy Berlin, głównym problemem policji jest zapewnienie sprawności ruchu, a policjanci nie zajmują się kontrolą prędkości aut.

Podczas zbliżania się do skrzyżowania mamy w Polsce wyrobiony nawyk do identyfikowania znaków określających pierwszeństwo przejazdu, bowiem niemal wszystkie przecięcia dróg w naszym kraju są oznakowane. Zdecydowanie inaczej bywa za granicą. Szczególną rangą cieszy się tam – mówimy o ruchu prawostronnym – zasada „prawej ręki”, czyli – najprościej mówiąc – pierwszeństwo z prawej strony. Kiedy zatem dojeżdżamy do nieoznakowanego skrzyżowania, należy uważnie patrzeć w prawo, aby udzielić pierwszeństwa pojazdowi zbliżającemu się z tego kierunku. Podobnie postępujemy na wszelkich placach czy parkingach.

Odblaskowy trójkąt bezpieczeństwa należy do obowiązkowego wyposażenia samochodu. W naszym kraju najczęściej ten trójkąt, w razie awarii pojazdu, wystawiany bywa bezpośrednio za nim, ewentualnie kilka metrów z tyłu. Nie można się tak zachowywać za granicą. Pojazdy jadą tam ze znaczną prędkością, a ruch jest intensywny. Dlatego kierowców, którzy będą nadjeżdżać do miejsca awaryjnego postoju naszego auta, należy ostrzegać z odpowiednim wyprzedzeniem. Oznacza to, że natychmiast, gdy tylko samochód zostanie unieruchomiony, jak najszybciej biegniemy z trójkątem kilkadziesiąt (!) metrów do tyłu i dopiero w takiej odległości, na tym samym pasie ruchu (także – awaryjnym), na którym znajduje się przeszkoda, wystawiamy trójkąt.

W Polsce przyjęło się powszechnie, że włączone światła awaryjne we właściwych ku temu okolicznościach wyrażają podziękowanie. Za granicą światła te są postrzegane głównie jako sygnał ostrzegawczy i dlatego nie używamy tych świateł na przykład do wyrażenia wdzięczności za umożliwienie wyprzedzenia. Migające wszystkie kierunkowskazy tylko zdezorientują tamtego kierowcę. (jp)

Za szybko!

Z jaką prędkością jeżdżą kierowcy? Generalnie z za dużą – w stosunku do chwilowych warunków ruchu, swoich umiejętności, stanu dróg, ustalonych przepisów ruchu drogowego, stanu technicznego samochodu.

Z badań prowadzonych od kilku lat na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika, że około 60% kierowców przekracza dopuszczalną prędkość poza obszarem niezabudowanym, podczas gdy na terenach zabudowanych jest to już aż 90%.

I co z tego wynika?

Od kilku lat znaczną część wypadków powodują kierowcy – w samym tylko 2005 r. spowodowali oni prawie 40 tys. wypadków, tj. ponad 80% wszystkich, które wydarzyły się na naszych drogach. Wśród tych kierowców negatywnie wyróżniają się jeżdżący z nadmierną prędkością. 1/3 nieszczęśliwych zdarzeń to ich „zastuga”. I tak jest co roku.

Włącz myślenie!

Czy to nie najwyższa pora, aby przerwać ten łańcuch nieszczęść? Zastanów się nad tym za każdym razem, gdy tylko ponosi Cię „ułańska fantazja”. Twój rajd po drodze może zakończyć się tragicznie albo dla Ciebie, albo dla innych osób. A jeżeli nawet uda Ci się szczęśliwie dotrzeć do celu, to pędząc „na złamanie karku”, zaoszczędzisz maksymalnie kilka, może kilkanaście minut, ale tylko pod jednym warunkiem – dystans, który pokonasz, musi mieć kilkaset kilometrów. Nadal uważasz, że warto za to płacić cenę życia? (ps)



Fot. Archiwum PolskaPresse

Zachowanie kierowców

W 2005 r. na polskich drogach wydarzyło się 48 100 wypadków. Zginęły w nich 5444 osoby, a 61 191 zostało rannych. Co, jako uczestnicy ruchu drogowego, robimy źle?

- Kierując samochodami, nie dostosowujemy prędkości do warunków ruchu. Jeździmy szybciej niż zezwalają na to przepisy. Nie przewidujemy, że na pokrytej śniegiem, lodem lub wodą nawierzchni będzie nam dużo trudniej zapanować nad pojazdem, gdy wpadnie w poślizg, a droga hamowania będzie o wiele dłuższa.
- Nie respektujemy znaków i przepisów ruchu drogowego regulujących pierwszeństwo przejazdu. Znaki „ustąp pierwszeństwa”, „stop” i sygnalizacja świetlna nie są po to, by stosowali się do nich inni. Obowiązują również nas. Pośpiech nie usprawiedliwia wjeżdżania na skrzyżowanie, gdy świeci sygnał żółty.
- Musimy pamiętać o tym, że pieszo nie chroni nadwozie samochodu. W zderzeniu z pojazdem jest bez szans. Zatem nie wyprzedzamy innych przed przejściami dla pieszych i nie omijamy samochodów, które już się zatrzymały.
- Miejmy świadomość, że wyprzedzanie jest jednym z najtrudniejszych i najniebezpieczniejszych manewrów. Sprawdzajmy zatem, czy mamy odpowiednią widoczność i wystarczająco dużo miejsca, by wyprzedzić, nie utrudniając nikomu ruchu. Sygnalizujmy zamiar wyprzedzania. Bądźmy pewni, że jadący przed nami nie mają również zamiaru wyprzedzić lub zmienić kierunku jazdy lub pasa ruchu. Zachowajmy bezpieczny odstęp od wyprzedzanego pojazdu.
- Używajmy pasów bezpieczeństwa. One ratują nam życie i chronią przed poważnymi urazami.
- Kierujmy trzeźwi. Alkohol, nawet w małych dawkach, zmniejsza możliwość obserwowania drogi i zwalnia reakcję. Narkotyki mają negatywny wpływ na układ nerwowy i nie wolno kierować, będąc pod ich wpływem.
- Nie zawsze kierujemy. Jako piesi nie korzystamy z wyznaczonych przejść, nie respektujemy sygnałów świetlnych, wchodzimy na jezdnię zza przeszkód i na dodatek – bezpośrednio przed nadjeżdżające samochody. (Marek Jewuła)

Pierwsza pomoc

I. Pierwsze czynności

Mamy obowiązek, nie tylko moralny, ale także prawny, wynikający z Prawa o ruchu drogowym, Kodeksu Karnego i Kodeksu Wykroczeń, udzielić pomocy ofiarom wypadku drogowego. Jak to



zrobić, aby nie zaszkodzić? Przede wszystkim musimy:

- zabezpieczyć miejsce wypadku i pojazd oraz powiadomić służby ratownicze o zdarzeniu (szczegóły w artykule „Nie szkodź!”)
- zapewnić poszkodowanemu bezpieczeństwo i nie dopuścić do pogorszenia jego stanu lub zagrożenia jego życia
- ustalić stan ofiary, o ile to możliwe – nawiązać z nią kontakt, ocenić rozmiar obrażeń, przystąpić do udzielania pierwszej pomocy, jeśli jesteśmy w stanie wykonać to, co niezbędne i możliwe w konkretnej sytuacji
- zdecydować, czy wolno nam prze-

nosić, dotykać, podjąć reanimację lub inne czynności wobec poszkodowanego

- przystąpić do działania, jeśli mamy pewność, że potrafimy pomóc, a nie zaszkodzić.

II. Krwotok

Krwotok jest zjawiskiem groźnym dla zdrowia. Jeśli występuje u ofiary wypadku, należy powiadomić o tym pogotowie ratunkowe i udzielić pomocy:

- ranę przykryć sterylnym opatrunkiem
- przycisnąć go, mocując bandażem, a w wyjątkowych przypadkach – stosując ucisk pośredni powyżej rany (najwyżej przez 15 min.)



- gdy stwierdzimy krwotok wewnętrzny, rannego układamy na wznak, unosząc lekko jego nogi; nie podajemy mu nic doustnie i czekamy na przyjazd lekarza
- przy silnym krwawieniu z rany zranioną część ciała unosimy powyżej poziomu serca
- przesiąknięty krwią opatrunek przykrywamy następnym.

Podczas tamowania krwotoku nie wolno przemywać ran, ani usuwać z nich obcych ciał. Nie należy też używać wąskich opasek uciskowych i przenosić ofiary.

III. Złamania

Jeśli ranna osoba ma złamanie, przede wszystkim powinno się wezwać lekarza. W oczekiwaniu na jego przyjazd ze złamanej części ciała trzeba zdjąć biżuterię, obuwie i odzież. Najważniejszą zaś sprawą jest unieruchomienie stawów, które sąsiadują ze złamaną częścią ciała. Można to zrobić, wykorzystując deseczki lub inne sztywne przedmioty, pasujące do tego celu. Przy złamaniach nie wolno przenosić rannego zanim unieruchomimy kończyny i jeśli to nie jest absolutnie koniecz-

ne. Oczywiście, zakazane jest samodzielne nastawianie i poruszanie złamaną częścią oraz podawanie napojów i posiłków. Do momentu przybycia specjalisty – opiekujemy się rannym. Najczęściej dochodzi do złamania rąk lub nóg, rzadziej – żeber, kręgosłupa, miednicy, obojczyka czy szczęki. (bc)

Fot. Grupa IMAGE



Z nami bezpieczniej

Coraz częściej zdarzają się nam nieprzewidziane, a przez to przymusowe przerwy w podróży. Ni stąd, ni zowąd, na prostej drodze, przy pięknej pogodzie, pozornie bez żadnego powodu, pojawia się przed nami kolumna stojących samochodów.



Fot. Maciej Pobocina

Informacje dla zmotoryzowanych wracają na antenę w porze popołudniowego szczytu komunikacyjnego, o godz. 16.30 i nadawane są po południu w godzinnych odstępach.

Przyczyna spowolnienia czy wręcz zatrzymania ruchu? Może wypadek (letnia norma w granicach 150 dziennie, czyli częściej niż co 10 minut), może zwykła kolizja (znacznie częstsza od wypadków), a może po prostu roboty drogowe (tegoroczny plan – odnowa nawierzchni na 2 tys. km dróg krajowych, ponad 10% sieci!). Co można w takiej sytuacji zrobić? Niewiele, a czasem nic, tylko czekać.

Co można zrobić, by się w takiej sytuacji nie znaleźć, albo być na nią przygotowanym? Słuchać Radia Kierowców w radiowej Jedynce.

Pierwsze wiadomości przygotowywane specjalnie dla

zmotoryzowanych słuchaczy pojawiają się o 6.30, a następnie w Sygnałach Dnia, w godzinnych odstępach. Składają się na nie najpotrzebniejsze informacje: o warunkach jazdy, sytuacji na granicach (wbrew pozorom kolejki zdarzają się nie tylko na wschodzie), wypadkach i utrudnieniach przez nie spowodowanych oraz miejscach, w których prowadzone są roboty drogowe.

Cennym uzupełnieniem „oficjalnego” serwisu są SMS-owe informacje o rozmaitych zdarzeniach drogowych przekazywane przez zmotoryzowanych słuchaczy pod numer 0 509 111 112.

Latem na antenę Jedynki wraca Lato z radiem, a wraz z nim przedpołudniowe informacje dla kierowców. W południowym magazynie „Z kraju i ze świata” codziennie kilkuminutowy poradnik Radia Kierowców (o godz. 12.24), zazwyczaj na aktualny temat.

Informacje dla zmotoryzowanych wracają na antenę

w porze popołudniowego szczytu komunikacyjnego, o godz. 16.30 i nadawane są po południu w godzinnych odstępach. O 18.30 serwis informacyjny jest poszerzony o aktualne wydarzenia motoryzacyjne, a po wiadomościach o godz. 20 informujemy o tym, co czeka wybierających się w podróż nocą.

Jeśli na drogach wydarzy się coś ważnego poza stałymi porami emisji Radia Kierowców, wówczas informacje dla zmotoryzowanych pojawiają się w dziennikach nadawanych przez całą dobę o pełnych godzinach. Z kolei w dniach szczególnie wzmożonego ruchu (długie weekendy, świąteczne czy wakacyjne

wyjazdy i powroty) Radio Kierowców pojawia się na antenie Jedynki częściej niż na co dzień. I to już od z górą 30 lat.

A jeśli ktoś z Państwa ma wątpliwości, czy w tytule nie przesadziliśmy z tym, że „Z nami bezpieczniej”, to jest tylko jeden sposób na ich rozwianie. Włączyć Jedynkę.

Aleksander Żyżny

Reklama

Twoje osobiste radio



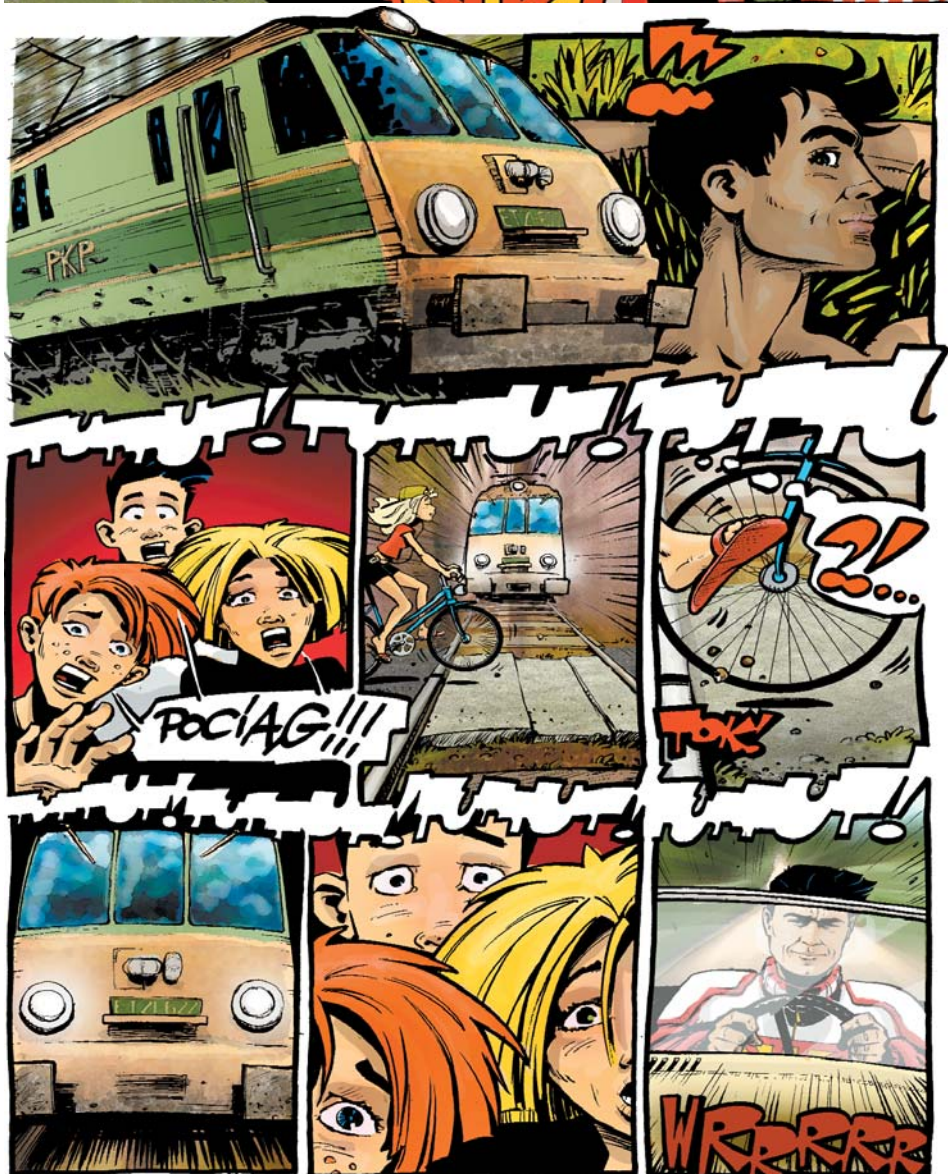
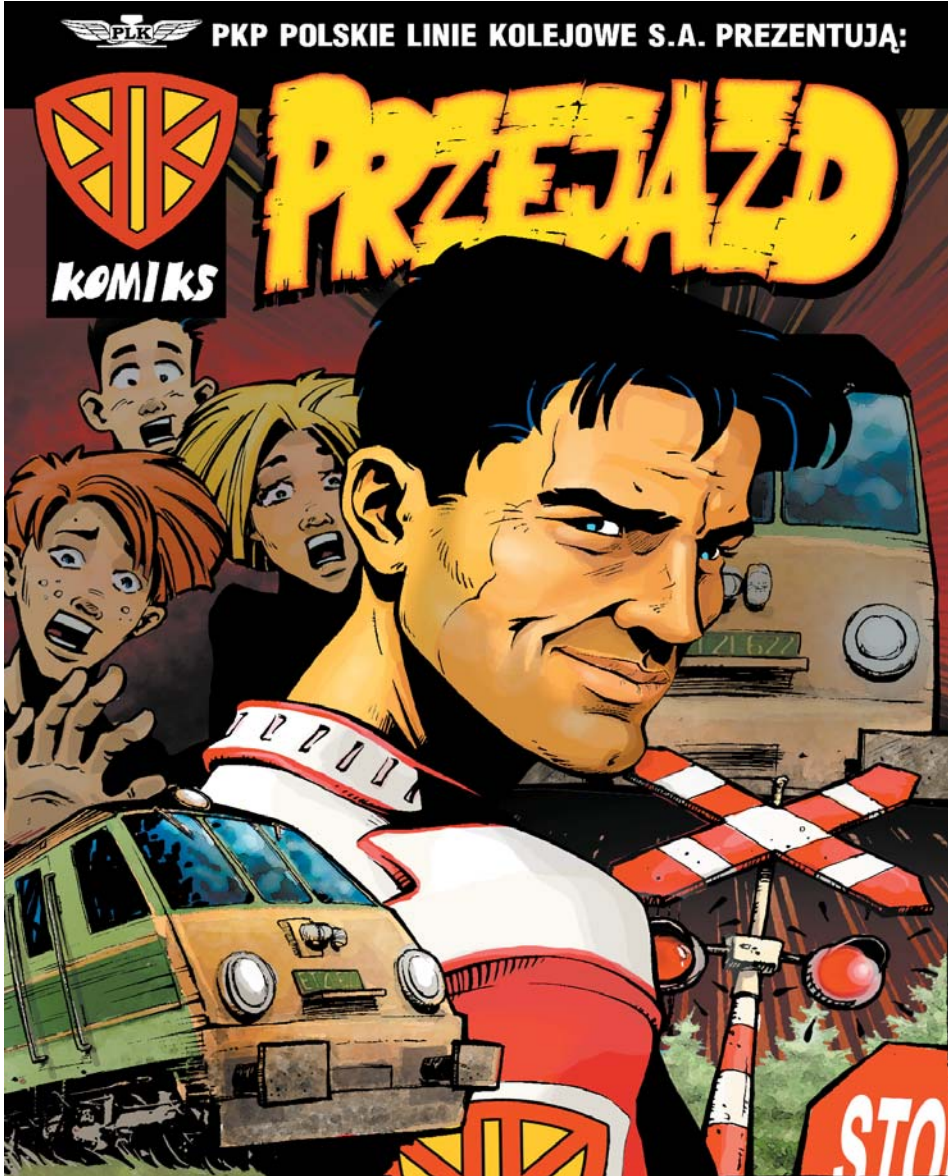
Fot. Dariusz Smigieński

Jeśli na drogach wydarzy się coś ważnego, wówczas informacje dla zmotoryzowanych pojawiają się w dziennikach nadawanych przez całą dobę o pełnych godzinach.

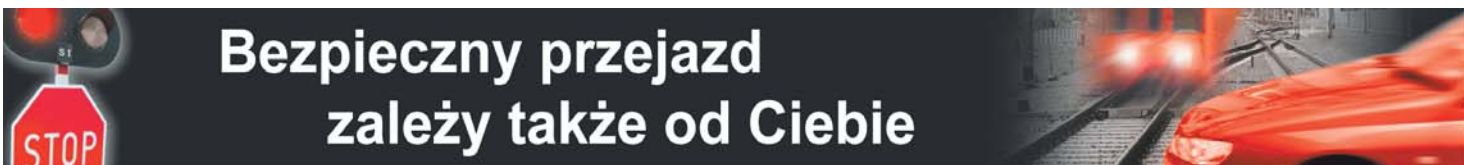
Bezpiecznej Drodze patronuje:



NAJLEPSZE INFORMACJE



Bezpieczny przejazd
zależy także od Ciebie





Bezpieczna szkoła z PZU



To największy tego typu program realizowany w Polsce:

- w pierwszej edycji udział wzięło ponad 7 000 szkół podstawowych z całego kraju;
- do dzieci trafiło ponad milion podręczników „Pierwsze kroki na drodze”;
- do tej pory z serwisu internetowego www.bezpiecznaszkoła.pzu.pl skorzystało ponad 1,25 miliona osób.

Już wkrótce 2-ga edycja!

Od sierpnia rusza druga edycja programu „Bezpieczna Szkoła z PZU”.

Celem programu jest zmniejszenie liczby wypadków z udziałem najmłodszych. Chcemy osiągnąć ten cel poprzez uczenie dzieci i młodzieży zasad bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Program został przygotowany we współpracy z pedagogami, ekspertami w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego i policjantami.

Gorąco zachęcamy do udziału wszystkie szkoły!

Zaproszenie, wraz z broszurą informacyjną i formularzem zgłoszeniowym, szkoły otrzymają w sierpniu 2006 roku. Więcej informacji na www.bezpiecznaszkoła.pzu.pl



Patroni programu:



PZU SA



Ministerstwo Edukacji
Narodowej



Komenda Główna Policji

onet.pl