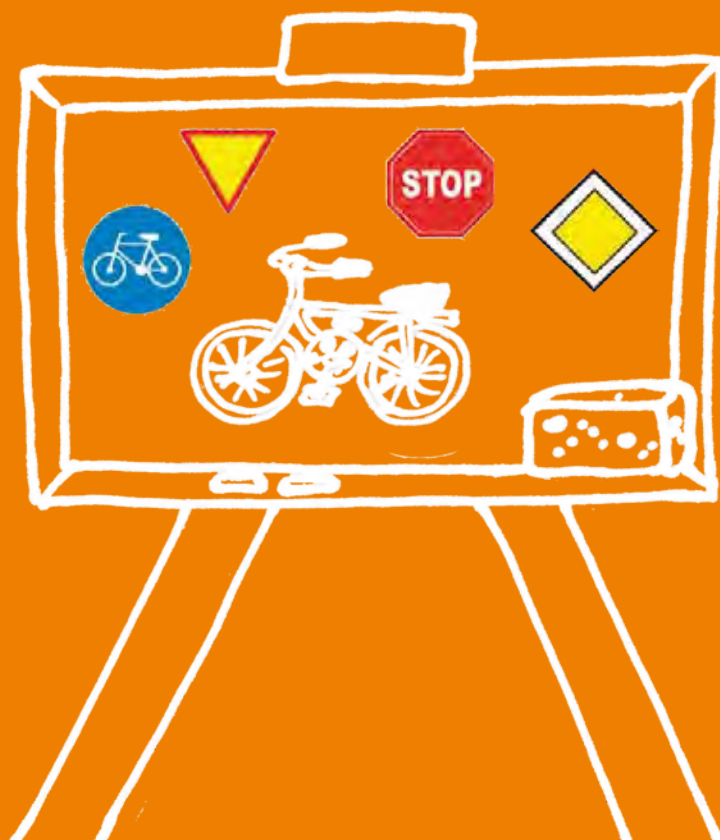


Karta rowerowa w szkole

PORADNIK



RZĄDOWY PROGRAM OGRANICZANIA PRZESTĘPCZOŚCI
I ASPOŁECZNYCH ZACHOWAŃ
„RAZEM BEZPIECZNIEJ”
im. Władysława Stasiaka na lata 2016 i 2017

KARTA ROWEROWA W SZKOLE

PORADNIK

Opracowano w Biurze Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji

WARSZAWA 2016

Opracowanie:
Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji

Autor:
Mirosława Świdzińska

Wydawca
Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

© Copyright by Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji Warszawa 2016

ISBN 978-83-946902-2-9

Skład, druk i oprawa:
PHU "LOGOS" s.c.
05-200 Nowe Lipiny
ul. Szosa Jadowska 48a
tel/fax 22 787 77 83, 787 29 11

Spis treści

1. Wstęp – edukacja dzieci to opłacalna inwestycja	4
2. Zagrożenia w ruchu drogowym dzieci i młodzieży. Przyczyny zdarzeń drogowych	7
3. Jaki rower wybrać dla dziecka?	10
4. Przykładowy program szkolenia dzieci na kartę rowerową	12
5. Wybrane przepisy ruchu drogowego dla pieszych i rowerzystów	15
6. Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym organizowany dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych	31
7. Porozumienie o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym	34

1. Wstęp – informacja na temat potrzeby edukacji najmłodszych uczestników ruchu drogowego

Edukacja dzieci to opłacalna inwestycja

Dbanie o bezpieczeństwo dzieci to nieustanna praca, niekończące się działania różnych podmiotów, m.in. takich jak: szkoły, samorządy lokalne, Policja, media. Ogromną rolę odgrywa tu także oddziaływanie rodziców.

Proponujemy, aby w działalności edukacyjnej na rzecz dzieci zasadą było łączenie sił i środków. Na przykład, w przygotowaniu i egzaminowaniu na kartę rowerową w danym regionie (gminie lub powiecie) powinny nastąpić ustalenia, a później działania takie jak:

- opracowanie przez dzieci *Kodeksu młodego rowerzysty* i wyszczególnienie w nim miejsc niebezpiecznych dla pieszych i rowerzystów w okolicy szkoły ;
- przeprowadzenie przez nauczycieli rozeznania, kto może pomóc szkołom przygotować dzieci do egzaminu (Policja, wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, fundacja działająca na rzecz brd);
- zorganizowanie przez szkoły wspólnie z innymi partnerami edukacyjnych przedsięwzięć
- związanych z bezpieczeństwem rowerzysty w ruchu drogowym np. konkursów rysunkowych, inscenizacji, spotkani
- z policjantem (szkoły, fundacje, stowarzyszenia, samorządy, lokalne media);
- przeprowadzenie lokalnej kampanii na rzecz prawidłowego wyposażenia rowerów i bezpieczeństwa rowerzystów (szkoły, samorządy, lokalne media, fundacje, Policja).

Przygotowując dzieci do uzyskania karty rowerowej, musimy pamiętać, że wychowanie komunikacyjne polega nie tylko na „wykuciu” przepisów, ale też na rozumieniu sensu nakazów i zakazów, które one zawierają, pobudzeniu motywacji do stosowania nabytej wiedzy, nauce umiejętności przewidywania niebezpiecznych sytuacji. Bardzo ważnym elementem jest też uświadomienie potrzeby poszanowania innych uczestników ruchu drogowego.

Treści dotyczące wychowania komunikacyjnego związane z bezpieczną jazdą na rowerze zawarte są zarówno w pierwszym jak i drugim etapie nauczania (ROZPORZĄDZENIE MINISTRA EDUKACJI NARODOWEJ z dnia 27 sierpnia 2012 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół z późn. zm.).

W załączniku nr 2 powyższego rozporządzenie pt. „Podstawa programowa kształcenia ogólnego dla szkół podstawowych”, w treściach nauczania dla klasy I szkoły podstawowej zawarto następujący zapis dotyczący zajęć technicznych:

„uczeń kończąc klasę I w zakresie dbałości o bezpieczeństwo własne i innych wie, jak należy bezpiecznie poruszać się na drogach (w tym na rowerze) i korzystać ze środków komunikacji; wie jak trzeba zachować się w sytuacji wypadku, np. umie powiadomić dorosłych, zna telefony alarmowe.”

Te same treści zostały uwzględnione w wymaganiach szczegółowych na koniec klasy III szkoły podstawowej.

Z kolei na II etapie edukacyjnych klas IV-VI w treściach nauczania z wychowania technicznego uwzględniono zakres wiedzy, który pozwala dziecku 659196513 *„bezpiecznie uczestniczyć jako pieszy, pasażer i rowerzysta. (...) Zajęcia techniczne pozwalają przygotować ucznia do uzyskania karty rowerowej”*.

Ustawa o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r. z późn. zm.:

Art. 3.

ust. 1. Kierującym pojazdem może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz spełnia jeden z następujących warunków:

- 1) posiada umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrożący bezpieczeństwu, nie-utrudniający ruchu drogowego i nienarządzający kogokolwiek na szkodę oraz odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem;

(...)

ust. 4. Osoba, która ukończyła 18 lat, **nie jest** obowiązana do posiadania dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania rowerem, wózkiem rowerowym lub pojazdem zaprzęgowym.

Art. 7.

ust. 1. Dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnienia do kierowania:

(...)

- 2) **rowerem i wózkiem rowerowym – jest karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T – w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat;**

- 3) **pojazdem zaprzęgowym – jest karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T – w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat.**

Art. 8.

ust. 1. **Wymagany minimalny wiek do kierowania wynosi: 10 lat – dla roweru;**

Art. 17.

1. Kartę rowerową wydaje nieodpłatnie, za pisemną zgodą rodzica lub opiekuna:

- 1) dyrektor szkoły – uczniowi szkoły podstawowej;

- 2) dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań – osobie niewymienionej w pkt 1.

2. Kartę rowerową może uzyskać osoba, która:

- 1) osiągnęła wymagany minimalny wiek;
- 2) wykazała się niezbędnymi umiejętnościami odpowiednio podczas zajęć szkolnych, zajęć prowadzonych przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego lub zajęć prowadzonych przez ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań.

Art. 18.

5. W przypadku utraty lub zniszczenia karty rowerowej wtórnik tego dokumentu wydaje nieodpłatnie podmiot, który wydał kartę rowerową.

Art. 41.

1. W podstawie programowej kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 22 ust. 2 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 7 września

1991 r. o systemie oświaty, zawiera się treści umożliwiające przygotowanie ucznia szkoły podstawowej do ubiegania się o wydanie karty rowerowej.

2. Zajęcia dla uczniów przygotowujących się do ubiegania o wydanie karty rowerowej prowadzą nauczyciele posiadający kwalifikacje określone w art. 9 ustawy z dnia 26 stycznia 1982 r. – Karta Nauczyciela.

3. Dyrektor szkoły może zawrzeć porozumienie z wojewódzkim ośrodkiem ruchu drogowego lub ośrodkiem szkolenia kierowców posiadającym poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań, o których mowa w art. 31, o nieodpłatnym uczestnictwie uczniów w zajęciach organizowanych przez ten ośrodek dla osób ubiegających się o wydanie karty rowerowej.

4. Zajęcia dla osób ubiegających się o wydanie karty rowerowej, **a niebędących uczniami szkoły podstawowej**, są prowadzone w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego lub w ośrodku szkolenia kierowców posiadającym poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań, o których mowa w art. 31 ust. 1.

5. Koszty uczestnictwa uczniów w zajęciach, o których mowa w ust. 3, są pokrywane ze środków własnych wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub ośrodka szkolenia kierowców.

Art. 42.

1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw oświaty i wychowania określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wymagania oraz sposób organizacji zajęć dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej, ubiegających się o wydanie karty rowerowej;
- 2) tryb i warunki przeprowadzania egzaminu w zakresie karty rowerowej;
- 3) kwalifikacje osób prowadzących zajęcia dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej;
- 4) wzór karty rowerowej.

2. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się odpowiednio:

- 1) konieczność przygotowania osób uzyskujących kartę rowerową do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym;
- 2) potrzebę ujednolicenia wzorów dokumentów;
- 3) specyfikę ruchu pojazdów jednośladowych, w tym istniejące zagrożenia ze strony innych uczestników ruchu;
- 4) konieczność zapewnienia odpowiednich kwalifi osób prowadzących zajęcia.

Art. 49.

ust. 5. Sprawdzenie niezbędnych umiejętności osoby ubiegającej się o wydanie karty rowerowej odbywa się w ramach zajęć, o których mowa w art. 41.

Art. 65.

1. Sprawdzenia niezbędnych umiejętności osoby ubiegającej się o kartę rowerową dokonuje:

- 1) nauczyciel posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego organizowane nieodpłatnie w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego;
- 2) policjant lub policjant w stanie spoczynku, posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego;
- 3) egzaminator;
- 4) instruktor.

2. Sprawdzenie umiejętności odbywa się w jednostce prowadzącej zajęcia w obecności nauczyciela, rodzica lub opiekuna.

Art. 73.

1. Nadzór nad sprawdzaniem umiejętności osoby ubiegającej się o kartę rowerową sprawuje właściwy organ nadzoru odpowiednio do miejsca, w którym jest ono wykonywane.
2. Przedstawiciel organu nadzoru, o którym mowa w ust. 1, w ramach prowadzonego nadzoru jest obowiązany:
 - 1) rozpatrywać skargi;
 - 2) prowadzić kontrole w zakresie warunków, przebiegu i sposobu sprawdzania umiejętności;
 - 3) podejmować działania w celu niezwłocznego wyeliminowania stwierdzonych nieprawidłowości.

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie uzyskiwania karty rowerowej (Dz.U. z dnia 29 kwietnia 2013 roku, poz. 512) określa:

- 1) wymagania oraz sposób organizacji zajęć dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej, ubiegających się o wydanie karty rowerowej;
- 2) tryb i warunki przeprowadzania egzaminu w zakresie karty rowerowej;
- 3) kwalifikacje osób prowadzących zajęcia dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej;
- 4) wzór karty rowerowej.

2. Zagrożenia w ruchu drogowym dzieci i młodzieży. Przyczyny zdarzeń drogowych.

W 2015 roku w Polsce miało miejsce 2 820 wypadków drogowych z udziałem dzieci w wieku 0-14 lat. W zdarzeniach tych 70 dzieci poniosło śmierć, a 3 078 doznało obrażeń. W stosunku do roku 2014 zmalała: liczba wypadków o 390 (-12,1%), liczba zabitych dzieci o 10 (-12,5%) i liczba rannych dzieci o 431 (-12,3 %).

Ofiary wypadków drogowych dzieci w latach 2013-2015

Grupy wiekowe	Zabici			Ranni		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015
0 - 6	31	30	22	1 162	1 096	883
7-14	59	50	48	2 585	2 413	2 195
	90	6 80	70	3 747	3 509	3 078

Liczba wypadków z udziałem dzieci w latach 2006-2015

Rok	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2006=100%	Ogółem	2006=100%	Ogółem	2006=100%
2006	5 555	100,0	151	100,0	5 757	100,0
2007	5 708	102,8	156	103,3	5 754	99,9
2008	5 755	103,6	146	96,7	5 753	99,9
2009	5 050	90,9	128	84,8	5 058	87,9
2010	4 239	76,3	112	74,2	4 586	79,7
2011	4 077	73,4	102	67,5	4 414	76,7
2012	3 679	66,2	89	58,9	3 945	68,5
2013	3 454	62,2	90	59,6	3 747	65,1
2014	3 210	57,8	80	53,0	3 509	61,0
2015	2 820	50,8	70	46,4	3 078	53,5

W stosunku do roku 2006 liczba wypadków z udziałem dzieci w 2015 roku spadła o 49,2%, zabitych o 53,6%, a rannych o 46,5%.

Zdecydowana większość wszystkich poszkodowanych wśród dzieci w wieku 0-6 lat, to pasażerowie pojazdów - aż 73,7%, w tym ofiary śmiertelne to 68,2%. Tendencja ta jest bardzo niepokojąca albowiem świadczy o tym, że najmłodszy są narażeni na utratę życia bądź zdrowia przede wszystkim z powodu błędów dorosłych. Często za kierownicą pojazdu, w którym dziecko ulega wypadkowi siedzi ktoś z 659196445 jego bliskiej rodziny

Tak jak miało to miejsce w poprzednich latach, nasilenie wypadków z udziałem dzieci występuje w miesiącach letnich. Najwięcej wypadków z udziałem dzieci wydarzyło się w sierpniu - 342, lipcu - 325 oraz w czerwcu - 304. Najwięcej dzieci zginęło w sierpniu i w maju - po 12.

Wypadki z udziałem dzieci 0-6 lat w latach 2014 - 2015

	Wypadki*		Zabici		Ranni	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
kierujący	31	21	-	2	31	19
pasażer	747	606	21	15	802	652
pieszy	249	214	9	5	263	212
Ogółem	1 027	841	30	22	1 096	883

Wypadki z udziałem dzieci 7-14 lat w latach 2014 - 2015

	Wypadki*		Zabici		Ranni	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
kierujący	524	481	10	12	514	474
pasażer	728	729	16	24	971	866
pieszy	931	833	24	12	928	855
Ogółem	2 183	2 043	50	48	2 413	2 195

* suma wypadków w tabelach nie jest równa ogólnej liczbie ze względu na udział w jednym wypadku dzieci w różnych przedziałach wiekowych

W 2015 roku dzieci w wieku 0-14 lat były sprawcami 782 wypadków (spadek o 199 wypadków w stosunku do roku 2014), zginęło w nich 12 dzieci (spadek o 12), a 803 zostało rannych (spadek o 194).

Kierujący wśród dzieci to przede wszystkim rowerzyści, rzadziej motorowerzyści. Prawie połowa rowerzystów-dzieci biorących udział w wypadkach drogowych nie przestrzegała zasady pierwszeństwa przejazdu. Wynika z tego, że dzieci nie znają tych zasad bądź nie potrafią ich stosować. Wraz z dalszym upowszechnieniem rowerów w Polsce może wzrosnąć liczba poszkodowanych małoletnich rowerzystów.

Dlatego dużego znaczenia nabierają takie kwestie, jak: **budowa miasteczek ruchu drogowego, rozbudowa sieci ścieżek rowerowych oraz przestrzeganie obowiązku wyposażania rowerów w elementy oświetlenia i „odblaski”**.

Grupą bardzo zagrożoną wypadkami drogowymi jest też młodzież w wieku 15–17 lat. Na ogół są to osoby, które aktywnie uczestniczą w ruchu drogowym. Częściej niż młodsze dzieci poruszają się samodzielnie po drogach, zarówno jako piesi, jak i kierujący rowerami oraz motorowerami. Wysokie zagrożenie wypadkami wskazuje, że młodzież uczęszczająca do szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych powinna być objęta bardziej intensywnymi działaniami edukacyjnymi, związanymi z bezpieczeństwem w ruchu drogowym.

Wypadki z udziałem osób w wieku 15-17 lat w 2015 roku

	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
kierujący	690	568	26	20	665	546
pasażer	804	667	33	34	845	723
pieszy	515	445	12	13	521	447
Ogółem	2 009	1 680	71	67	2 031	1 716

3. Jaki rower wybrać dla dziecka?

Młody człowiek uczestniczący w zakupie roweru bardzo często jest przede wszystkim przejęty „bajerami” – liczbą trybów w przerzutce, amortyzatorem w przednim i tylnym widelcu czy napisami na ramie. Tymczasem pojazd napędzane siłą mięśni obowiązuje wiele reguł identycznych z tymi, jakie rządzą ruchem samochodowym. Na przykład: rower musi być wyposażony w światła - nie tylko dlatego, żeby rowerzysta mógł nocą oświetlać sobie drogę, lecz również, a może przede wszystkim – po to, by sam był widoczny. Nieprawidłowe światła, a – co gorsza – ich brak znacznie zwiększają prawdopodobieństwo kolizji z innymi użytkownikami drogi, w tym z najgroźniejszym dla cyklisty – samochodem.

Włączenie oświetlenia obowiązuje rowerzystę w warunkach złej widoczności – gdy zapada zmierzch, jest noc czy też widoczność jest ograniczona z powodu warunków atmosferycznych np. mgły. Światła należy włączać także podczas jazdy w tunelu.

Inny ważny element wyposażenia roweru to sprawne hamulce. Zawsze muszą być sprawne. Każdy rower musi być też zaopatrzony w tylne światło odbłaskowe, które trzeba dość często odkurzać, aby podczas zapadającego zmroku i w nocy dobrze odbijało światło nadjeżdżających z tyłu pojazdów.

Elementy obowiązkowe roweru są wyszczególnione w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262, z późn. zm.).

Znaczące zmiany do tego rozporządzenia zostały wprowadzone Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 sierpnia 2012 roku zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Zgodnie ze znowelizowanymi przepisami rower będący pojazdem uczestniczącym w ruchu drogowym powinien spełniać następujące warunki techniczne:

§ 53. 1. Rower powinien być wyposażony:

- 3.1) z przodu – co najmniej w jedno światło pozycyjne barwy białej lub żółtej selektywnej;
- 3.2) z tyłu – co najmniej w jedno światło odbłaskowe barwy czerwonej o kształcie innym niż trójkąt oraz co najmniej w jedno światło pozycyjne barwy czerwonej;
- 3.3) w światła, o których mowa w ust. 3 pkt 3, jeżeli konstrukcja roweru lub wózka rowerowego uniemożliwia kierującemu sygnalizowanie przez wyciągnięcie ręki zamiaru zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu;
- 3.4) co najmniej w jeden skutecznie działający hamulec;
- 3.5) w dzwonek lub inny sygnał ostrzegawczy o nieprzerwalnym dźwięku.
 - 1a. Dopuszcza się, aby światła pozycyjne **roweru i wózka rowerowego**, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, były zdemontowane, jeżeli kierujący tym pojazdem nie jest zobowiązany do ich używania podczas jazdy.
 - 1b. Przyczepa ciągnięta przez **rower lub wózek rowerowy** powinna być wyposażona w dyszel wyposażony w urządzenie sprzęgowe uniemożliwiające przewrócenie się przyczepy w przypadku przewrócenia się roweru; nie dotyczy przyczepy jednokołowej.”

§ 56. 1. Światła pojazdów o których mowa w § 53–55 powinny odpowiadać następującym warunkom:

1) światła pozycyjne oraz światła odblaskowe oświetlone światłem drogowym innego pojazdu powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m; w przypadku **roweru i wózka rowerowego** dopuszcza się migające światła pozycyjne;

2) powinny być umieszczone nie wyżej niż 900 mm i nie niżej niż 350 mm od powierzchni jezdni, a w przypadku **roweru i wózka rowerowego** nie wyżej niż 1500 mm i nie niżej niż 250 mm od powierzchni jezdni;”;

2. Dopuszcza się umieszczanie świateł odblaskowych C1) barwy żółtej samochodowej:

a) na bocznych płaszczyznach kół pojazdu, o którym mowa w § 53–55, z tym zastrzeżeniem, że z każdego boku pojazdu powinny być widoczne co najmniej dwa światła: co najmniej po jednym, umieszczonym na kole przedniej osi oraz na kole tylnej osi, b) na pedałach **roweru** i motoroweru;

2) barwy białej – dodatkowo z przodu **roweru i wózka rowerowego**.

2a. Światła, o których mowa w ust. 2, mogą nie spełniać warunków określonych w ust. 1 pkt 2–4.

2b. W **rowerach, wózkach rowerowych i przyczepach rowerowych** dopuszcza się:

1) odblaskowy pasek w kształcie nieprzerwanego pierścienia, umieszczony na obu bokach opony, albo

2) elementy odblaskowe w kształcie nieprzerwanego pierścienia, umieszczone na bocznych płaszczyznach kół tych pojazdów.

3. Jeżeli do pojazdu zaprzęgowego, **roweru, wózka rowerowego** lub motoroweru są przyłączone: inny pojazd albo maszyna, albo urządzenie, powinny one być wyposażone co najmniej w jedno światło pozycyjne barwy czerwonej oraz co najmniej w jedno światło odblaskowe barwy czerwonej widoczne z tyłu, a ponadto w jedno światło pozycyjne barwy białej widoczne z przodu, jeżeli szerokość ciągniętych: pojazdu albo maszyny, albo urządzenia przekracza szerokość pojazdu ciągnącego; światła te powinny odpowiadać warunkom określonym w ust. 1.

3a. Do świateł pozycyjnych, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do przyczepy ciągniętej przez **rower lub wózek rowerowy**, stosuje się § 53 ust. 1a.

Zagadnienia związane z prawidłowym wyposażeniem pojazdów reguluje także ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.). Artykuł 66 ust. 1 pkt 1 stanowi:

„Pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innych uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę”.

5. Przepisów ust. 1–4a nie stosuje się w strefie zamieszkania. W strefie tej pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem.

Mimo tych wszystkich przepisów wielu rowerzystów na polskich drogach porusza się pojazdami, które nie posiadają obowiązkowego wyposażenia, a ich stan techniczny budzi wiele zastrzeżeń.

Wymagań związanych z obowiązkowym wyposażeniem bardzo często nie spełniają nowe rowery, które można kupić w sklepach, supermarketach, hurtowniach. Mimo to produkty te znajdują nabywców. Kupujący wychodzą z założenia, że jeśli rower został dopuszczony do sprzedaży, to znaczy, że jest produktem bezpiecznym i spełnia wymogi określone w polskich przepisach. Jakże często się mylą!

Należy pamiętać, że brak światła lub nieprawidłowe ich funkcjonowanie powoduje, że rowerzyści w porze wieczorowo-nocnej, jak też podczas złych warunków atmosferycznych są bardzo źle widoczni na drodze i narażeni na potrącenie przez inny pojazd. Dlatego też dla własnego bezpieczeństwa należy dbać o światła roweru.

Kupując rower, zwróćmy więc uwagę na jego obowiązkowe wyposażenie. Ponadto rower powinien być dostosowany do wzrostu dziecka. Wskazane jest też, aby dzieci, zwłaszcza te młodsze, jeździły w kaskach rowerowych.

4. Przykładowy program szkolenia dzieci na kartę rowerową

Karta rowerowa w szkole Propozycja wymagań

Zagadnienia	Treści	Osiągnięcia rowerzysty
Bezpieczeństwo pieszych	Zasady obowiązujące pieszych w różnych miejscach i sytuacjach drogowych.	Zna zasady obowiązujące pieszych w ruchu drogowym, rozpoznaje znaki drogowe i stosuje się do nich, właściwie reaguje na sygnały oraz polecenia, potrafi dostosować swoje zachowanie do zaistniałych sytuacji, rozumie konieczność używania elementów odbłaskowych.
Rowerzysta na drodze publicznej	Warunki dopuszczenia rowerzysty do ruchu drogowego: ukończone 10 lat, uzyskanie zgody rodziców, znajomość zasad ruchu drogowego, opanowanie techniki jazdy, uzyskanie karty rowerowej.	Zna i rozumie wymagania niezbędne do uzyskania karty rowerowej.
Bezpieczeństwo rowerzysty	Rowerzysta – wygodny strój i obuwie dostosowane do warunków atmosferycznych oraz właściwe wyposażenie: kask, rękawice, kamizelka i inne elementy odbłaskowe. Rower – obowiązkowe wyposażenie mające istotny wpływ na bezpieczeństwo jazdy: oświetlenie, sprawne hamulce, sprawny sygnał dźwiękowy.	Potrafi wyjaśnić znaczenie: właściwego ubioru (w tym kasku), sprawnego roweru, stosowania różnego rodzaju elementów odbłaskowych dla bezpieczeństwa rowerzysty.

Zagadnienia	Treści	Osiągnięcia rowerzysty
Konserwacja i obsługa roweru	Konserwacja roweru: usuwanie brudu, ustawianie siodełka, kierownicy i świateł; sprawdzanie stanu ogumienia, łańcucha i hamulców.	Wie, jak należy przygotować rower do jazdy. Umie wykonać podstawowe czynności z zakresu konserwacji roweru.
Technika jazdy na rowerze	Doskonalenie umiejętności: wsiadania i ruszania; jazdy na wprost; jazdy po łuku; jazdy z trzymaniem kierownicy jedną ręką; hamowania i zatrzymania.	Ma opanowaną technikę jazdy rowerem.
Hierarchia ważności norm, znaków i sygnałów drogowych oraz poleceń dawanych przez osobę kierującą ruchem	Analiza przykładowych sytuacji, w których ma zastosowanie hierarchia ważności dyspozycji: poleceń, sygnałów, znaków i obowiązujących przepisów w odniesieniu do kierujących pojazdami i pieszych.	Zna przyjętą hierarchię ważności reguł w ruchu drogowym i jej przestrzega.
Zasady obowiązujące rowerzystów w ruchu drogowym	Zasady: ruchu prawostronnego, ograniczonego zaufania, szczególnej ostrożności.	Potrafi wyjaśnić znaczenie stosowania tych zasad w ruchu drogowym.
Kultura na drodze	Regulacje normujące życie społeczne: unikanie zachowań agresywnych, tolerancja, życzliwość, empatia.	Ma świadomość, że przestrzeganie norm społecznych na drodze zwiększa bezpieczeństwo i wygodę wszystkich uczestników ruchu drogowego.
Manewry	Zdobywanie umiejętności: włączania się do ruchu, skręcania w prawo, skręcania w lewo, zawracania, wymijania, omijania, wyprzedzania, zatrzymywania.	Potrafi bezpiecznie wykonać wymienione manewry.
Zagrożenia w ruchu drogowym	Analiza różnych sytuacji wynikających z niewłaściwego zachowania rowerzysty w ruchu drogowym. Przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez rowerzystów.	Potrafi przewidzieć następstwa niewłaściwych zachowań rowerzysty. Trafnie ocenia sytuacje i wyciąga wnioski.

Zagadnienia	Treści	Osiągnięcia rowerzysty
Znaki i sygnały drogowe – szczególnie dotyczące rowerzystów	Rodzaje sygnałów i znaków drogowych i ich analiza w odniesieniu do konkretnych sytuacji w ruchu drogowym.	Zna sygnały i znaki drogowe i właściwie na nie reaguje.
Pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniach	Zasady pierwszeństwa przejazdu przez skrzyżowania: równorzędne, z drogą z pierwszeństwem, o ruchu okrężnym, o ruchu kierowanym.	Potrafi określić, komu ma obowiązek ustąpić pierwszeństwa na konkretnym skrzyżowaniu.
Sygnały wysyłane przez różne pojazdy uczestniczące w ruchu drogowym	Sygnały pojazdów uprzywilejowanych w ruchu. Sposoby sygnalizowania planowanych manewrów, np. skrętu na lewo lub w prawo, zmiany pasa ruchu, zawracania, włączania się do ruchu, cofania.	Właściwie interpretuje sygnały wysyłane przez różne pojazdy i odpowiednio na nie reaguje.
Bezpieczna prędkość	Droga zatrzymania w zależności od warunków, w jakich porusza się pojazd i jego prędkości.	Rozumie zależność długości drogi zatrzymania pojazdu od różnych czynników.
Wycieczki rowerowe	Zasady obowiązujące rowerzystów jadących w grupie: dozwolona liczba rowerzystów, zachowanie bezpiecznej odległości, dostosowanie tempa jazdy do najsłabszego członka grupy, zasady ruchu drogowego. Bezpieczne przewożenie bagażu na rowerze – rozłożenie bagażu i jego umocowanie.	Zna obowiązujące wymagania i potrafi bezpiecznie jechać w grupie. Umie określić, co i w jaki sposób można przewozić na rowerze. Przewiduje zagrożenia mogące być skutkiem niewłaściwego przewożenia bagażu.
Postępowanie w razie wypadku	Przekazywanie informacji o wypadku. Udzielanie pierwszej pomocy, numery alarmowe, treści przekazywanych informacji.	Zna numery alarmowe oraz potrafi sformułować i przekazać informację o wypadku. Umie podjąć odpowiednie działania w przypadku wystąpienia drobnych urazów.

Program opracowały: Bogumiła Bogacka-Osińska, Ewa Królicka, Danuta Łazuchiewicz

5. Wybrane przepisy ruchu drogowego dla pieszych i rowerzystów

Rozdział ten zawiera podstawowe przepisy prawa o ruchu drogowym, które powinny znać każde dziecko przystępujące do egzaminu na kartę rowerową.

Przypomnijmy, że kartę rowerową nieodpłatnie wydaje dyrektor szkoły. Do egzaminu może przystąpić dziecko, które ukończyło 10 rok życia i wykazało się niezbędnymi kwalifikacjami teoretycznymi i praktycznymi (umiejętność jazdy na rowerze, jazda zgodna z przepisami ruchu drogowego). Jeżeli rowerzysta chce kierować rowerem wieloosobowym lub rowerem dostosowanym do przewożenia dzieci powinien mieć ukończone 17 lat.

Jednym z ważniejszych celów edukacyjnych w ramach wychowania komunikacyjnego jest nabycie umiejętności przez dziecko korzystania z dróg w charakterze pieszego oraz kierującego rowerem. Tak więc aby zdać „egzamin na kartę rowerową” dziecko powinno mieć opanowane przepisy związane z ruchem pieszych i rowerzystów.

I. Pieszy w ruchu drogowym

Dzieci poznają podstawowe zasady ruchu drogowego już w wieku przedszkolnym jednak **samodzielnie mogą korzystać z drogi publicznej dopiero po skończeniu 7 lat**, do tego czasu muszą mieć zapewnioną opiekę osoby, która ma co najmniej 10 lat, niezależnie od tego czy poruszają się jezdnią, poboczem czy też chodnikiem.

W rozumieniu prawa o ruchu drogowym pieszym jest także osoba, która porusza się w wózku inwalidzkim oraz dziecko w wieku do 10 lat kierujące rowerem, pod opieką osoby dorosłej.

Pieszy w ruchu drogowym jest obowiązany korzystać z chodnika lub drogi dla pieszych, a w razie ich braku – z pobocza. Jeśli nie ma pobocza lub czasowo nie można z niego korzystać, może korzystać z jezdni, pod warunkiem zajmowania miejsca jak najbliżej jej krawędzi i ustępowania miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi. **Ustąpienie pierwszeństwa oznacza zejście z jezdni i ewentualne zatrzymanie się.**

Przejście dla pieszych

Jest to powierzchnia jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczona do przechodzenia przez pieszych, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. Przejście dla pieszych może być z sygnalizacją świetlną lub bez sygnalizacji. Będąc na przejściu pieszy ma pierwszeństwo przed pojazdem. To jednak nie znaczy, że może wymuszać pierwszeństwo wchodząc na jezdnię tuż przed nadjeżdżający pojazd.

Kilka zasad przekraczania jezdni na przejściu z sygnalizacją świetlną, które warto przekazać dzieciom:

- Czekając na światło zielone nie stój przy samej krawędzi jezdni.
- Gdy zapali się światło zielone, wchodź na jezdnię dopiero, kiedy upewnisz się, że samochody zdołają przed przejściem zahamować.
- Przekraczaj jezdnię szybkim krokiem, ale nie przebiegaj i nie zatrzymuj się na niej.
- Jeśli jedziesz rowerem nie przejeżdżaj po pasach, tylko zsiądź z niego i przeprowadź na drugą stronę jezdni.

- Nie wkraczaj na przejście, gdy miga światło zielone, jest to ostrzeżenie, że za chwilę zmieni się na czerwone.
- Jeśli podczas przechodzenia zapali się światło czerwone, ostrożnie i szybko dokończ przechodzenia przez jezdnię.

Przejście bez sygnalizacji świetlnej jest trudniejsze do pokonania, albowiem dziecko samo musi zdecydować, kiedy jest najlepszy moment wkroczenia na jezdnię.

Oto kilka zasad związanych z korzystaniem z przejścia bez sygnalizacji świetlnej:

- Nie stój zbyt blisko krawędzi jezdni.
- Zanim wejdiesz na jezdnię rozejrzyj się: spójrz w lewo, potem w prawo, znów w lewo.
- Oceń sytuację, zastanów się czy nadjeżdżające samochody są dostatecznie daleko byś zdołał bezpiecznie przejść i jeśli jest bezpiecznie: przechodź.
- Nigdy nie wchodź bezpośrednio przed jadący pojazd, nawet, jeśli widzisz, że porusza się wolno.

Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych.

Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone, gdy odległość od przejścia przekracza 100 m. Jeżeli jednak skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż 100 m od wyznaczonego przejścia, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu. Pokonywanie jezdni poza przejściem jest dozwolone tylko pod warunkiem, że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub utrudnienia ruchu pojazdów. Pieszy jest wówczas obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom i do przeciwległej krawędzi jezdni iść drogą najkrótszą, prostopadłą do osi jezdni.

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

Zabrania się pieszym:

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

Na obszarze zabudowanym, na drodze dwujezdniowej lub po której kursują tramwaje po torowisku wyodrębnionym z jezdni, pieszy, który chce przejść na drugą stronę musi zawsze korzystać z przejścia dla pieszych.

Ma obowiązek korzystać z przejścia także wtedy gdy chce dojść do przystanku komunikacji publicznej a wysepka dla pasażerów łączy się z przejściem dla pieszych.

Elementy odblaskowe

Tzw. „odblaski” są niezwykle ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa pieszego, ich działanie polega na odbijaniu światła reflektorów samochodów, również światła rozproszonego. Dzięki temu kierowca samochodu zauważa pieszego z dużym wyprzedzeniem i ma czas na jego bezpieczne wyminięcie.

Każda osoba poruszając się po drodze po zmierzchu poza obszarem zabudowanym, jest obowiązana używać elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu drogowego. Zdrowy rozsądek nakazuje jednak, aby dzieci nosiły „odblaski” nawet, jeśli przepisy tego nie wymagają, czyli najlepiej przez całą jesień, zimę i wczesną wiosną o każdej porze, nie tylko na obszarze niezabudowanym ale wszędzie gdzie się poruszają. To dla ich bezpieczeństwa! Najlepsza jest kamizelka odblaskowa lub kamizelka w jaskrawym kolorze z elementami odblaskowymi. Można jednak dziecku zaproponować inne „odblaski”, które wydadzą się atrakcyjniejsze np. sznurowadła do butów lub maskotki, które można przyczepić do plecaka. Oczywiście samo posiadanie elementów odblaskowych nie podniesie bezpieczeństwa dziecka. Cały sens polega na tym aby były one widoczne w światłach nadjeżdżających samochodów, nie może zakrywać ich ubranie czy plecak.

Obowiązek stosowania elementów odblaskowych reguluje Prawo o ruchu drogowym:

Art. 11 ust. 4a. Pieszy poruszający się po drodze po zmierzchu poza obszarem zabudowanym jest obowiązany używać elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu, chyba że porusza się po drodze przeznaczonej wyłącznie dla pieszych lub po chodniku.

5. Przepisów ust. 1–4a nie stosuje się w strefie zamieszkania. W strefie tej pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem

Poruszanie się poboczem i jezdnią

Na jezdni i poboczu pieszy powinien poruszać się lewą stroną drogi. Przepisy zezwalają, aby na drodze o małym ruchu przy dobrej widoczności dwóch pieszych szło jezdnią obok siebie, jednak zawsze bezpieczniej jest poruszać się „gęsiego”.

Pieszy idąc lewą stroną jezdni ma lepszą możliwość obserwowania samochodów. Widzi wówczas czy kierowca wyminie go w bezpieczny sposób, czy też lepiej ustąpić pojazdowi pierwszeństwa, potocznie mówiąc zejść mu z drogi.

Pieszy może chodzić jezdnią tylko wówczas gdy nie ma chodnika, drogi dla pieszych, pobocza lub czasowo, np. z powodu robót drogowych, nie można z nich korzystać. Tak więc jest to ostateczność, albowiem jezdnia jest niebezpiecznym miejscem dla pieszych.

II. Znaki i sygnały drogowe.

Znaki drogowe występują na wszystkich rodzajach dróg, nawet na drogach wewnętrznych. Nie sposób uczestniczyć w ruchu drogowym nie rozumiejąc ich znaczenia albowiem bardzo często decydują one o sposobie poruszania się zarówno pieszych jak i kierujących pojazdami.

Na drogach stosuje się następujące rodzaje znaków i sygnałów drogowych:

- **znaki pionowe** w postaci tarcz, tablic z napisami lub symbolami, które występują również w postaci znaków świetlnych,

- **znaki poziome** w postaci linii, napisów i symboli umieszczonych na nawierzchni drogi,
 - **sygnały świetlne** nadawane przez sygnalizatory,
 - **sygnały dawane** przez osoby do tego uprawnione,
 - **sygnały dźwiękowe** lub wibracyjne wysyłane przez urządzenia umieszczone na drodze.
- Znaki i sygnały drogowe wyrażają ostrzeżenia, nakazy, zakazy lub informacje.

Znaki ostrzegawcze uprzedzają o miejscach na drodze, w których występuje lub może występować niebezpieczeństwo, oraz zobowiązują uczestników ruchu do zachowania szczególnej ostrożności. Mają one kształt trójkąta z czerwoną obwódką, na którym widnieją rysunki w kolorze czarnym. Wyjątkiem w tej grupie jest znak „ustąp pierwszeństwa”. Również ma on kształt trójkąta lecz jest to trójkąt odwrócony – w stosunku do pozostałych znaków z tej grupy i nie ma na nim przedstawionych żadnych symboli.

Znaki zakazu, jak nazwa wskazuje zakazują określonych zachowań np. ruchu pieszych na niektórych drogach czy zawracania pojazdom. Ich kolorystyka nie jest aż tak jednolita jak w przypadku znaków ostrzegawczych. Większość jednak ma kształt koła z czerwoną obwódką, a środkiem na białym tle symbole w kolorze czarnym. W grupie tej także mamy wyjątek – jest nim znak STOP jedyny ośmiokąt wśród znaków drogowych.

Znaki nakazu – większość z nich dotyczy wskazywania obowiązującego kierunku jazdy, wówczas ich symbolami umieszczonymi na niebieskiej tarczy w kształcie koła są strzałki np. nakaz jazdy w prawo przed znakiem. Znaki te są w kształcie koła w niebieskim kolorze, na którym widnieją symbole w kolorze białym.

Znaki informacyjne – w grupie tych znaków są zarówno takie, które przekazują tylko „czystą” informację np. o tym, że w pobliżu drogi znajdziemy restaurację, pocztę, schronisko młodzieżowe, jak też znaki, z którymi wiąże się określony sposób postępowania. Do tych ostatnich między innymi należy znak „strefa zamieszkania” czy też znak

„pierwszeństwo na zwężonym odcinku jezdni”. Znaki informacyjne są w kształcie prostokątów lub kwadratów w niebieskim kolorze, na których widnieją symbole głównie w kolorze białym lub czarnym. Szczególnym znakiem w tej grupie, odbiegającym od reszty kształtem i kolorem, jest znak „droga z pierwszeństwem”.

Znaki drogowe poziome – są to umieszczone na powierzchni drogi linie ciągłe lub przerywane, pojedyncze lub podwójne, strzałki, napisy, symbole i inne linie związane z oznaczaniem miejsc na drodze oraz punktowe elementy odbłaskowe. Najczęściej porządkują one ruch na jezdni, ale nie tylko. Mają również inne ważne zadanie – zakazują lub nakazują określone zachowania. Np. „linia podwójna ciągła” rozdziela pas ruchu o kierunkach przeciwnych i oznacza zakaz przejeżdżania przez tę linię i najeżdżania na nią.

Wśród znaków drogowych znajdziemy również grupę znaków pn.: **Znaki kierunku i miejscowości, Znaki uzupełniające, Tabliczki do znaków, Dodatkowe znaki pionowe oraz Sygnały świetlne.**

Polecenia lub sygnały może dawać uczestnikowi ruchu osoba kierująca ruchem.

Przepisy Prawa o ruchu drogowym stanowią, że:

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

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

Prawo o ruchu drogowym wyszczególnia kto jest upoważniony do wydawania poleceń lub dawania sygnałów w ruchu drogowym (Art. 6 ust 1 i 2). Najczęściej jednak na drodze spotykamy policjanta, który kieruje ruchem.

Gdy policjant stoi **PRZODEM LUB TYŁEM** do naszego kierunku jazdy – to taką postawę można przyrównać do światła czerwonego – **ZAKAZ WJAZDU NA SKRZYŻOWANIE**, jeśli stoi **BOKIEM** do naszego kierunku jazdy – to taka postawa jest odpowiednikiem światła zielonego – **MOŻNA WJECHAĆ NA SKRZYŻOWANIE**.

Gdy widzimy, że stoi przodem, tyłem lub bokiem do naszego kierunku jazdy z **PODNIESIONĄ RĘKĄ** – to taką postawę można przyrównać do światła żółtego – nie można wówczas wjeżdżać na skrzyżowanie, a pojazdy które wjechały muszą skrzyżowanie opuścić.

Podobnie muszą reagować na sygnały policjanta **piesi**, postawa policjanta:

BOKIEM – IDŹ,

PRZODEM LUB TYŁEM – STÓJ.

W niniejszej publikacji zostaną omówione tylko wybrane znaki drogowe. Jednak aby być bezpiecznym w ruchu drogowym dzieci muszą poznać większość z obowiązujących znaków. Po pierwsze dlatego aby stosować się do dawanych przez nie dyspozycji i wiedzieć o czym informują, po drugie aby lepiej zrozumieć zachowania kierowców. Nauczyciele prowadzący zajęcia z wychowania komunikacyjnego szczególnie powinni omawiać znaki, które uczniowie spotykają na swojej drodze do szkoły.

A już na pewno dzieci, które przystępują do egzaminu na kartę rowerową muszą poznać te znaki i sygnały, których niezajomość może powodować, że pieszy lub rowerzysta znajdzie się w niebezpiecznej sytuacji np. wymuszając pierwszeństwo.

Znaki drogowe, ważne dla pieszych:



Znak poziomy - **przejście dla pieszych**, potocznie nazywany „zebrą”. Znak ten nakłada na pieszego obowiązek przekraczania jezdni w miejscu wyznaczonym, występuje razem ze znakiem pionowym „przejście dla pieszych”. Przepisy zabraniają przyjeżdżania wzdłuż przejścia rowerem, rower należy przeprowadzić pieszo



„Przejście dla pieszych” - znak informacyjny, **oznacza miejsce przeznaczone do przechodzenia pieszych w poprzek jezdni**.



Są też przejścia, **wzdłuż których znajduje się przejazd dla rowerzystów**, wtedy stosuje się znak „**przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów**”



Sygnalizacja dla pieszych - światła dla pieszych są w kolorze zielonym i czerwonym (nie ma żółtego). Ostrzeżeniem o zmianie światła z zielonego na czerwone jest światło migające zielone.



Znak nakazu „**droga dla pieszych**” oznacza drogę, z której piesi obowiązani są korzystać.



Znak „**koniec drogi dla pieszych**” nie oznacza zakazu ruchu pieszych. Jeśli kończy się droga dla pieszych wówczas pieszy porusza się – zgodnie z przepisami prawa – chodnikiem, poboczem lub jezdnią. W przypadku jezdni i pobocza – lewą stroną drogi.



Ten znak oznacza, że **droga przeznaczona jest dla pieszych i kierujących rowerami jednośladowymi**. Piesi i rowerzyści poruszają się po stronie drogi wskazanej na znaku.



Na drodze oznakowanej w ten sposób, **ruch rowerzystów i pieszych odbywa się po całej szerokości drogi**, ale to rowerzysta ustępuje pierwszeństwa pieszemu.



Znak ten **ostrzega kierowców o przejściu dla pieszych**, bardzo często jest on z daleka widoczny także przez pieszych. Dzięki temu mogą łatwiej zlokalizować wyznaczone przejście. Kierujący zbliżając się do przejścia jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu.



Zakaz ruchu pieszych - zakazuje ruchu pieszych po tej stronie drogi, po której został umieszczony. Widząc ten znak pieszy powinien sprawdzić czy możliwy jest ruch po przeciwnej stronie drogi. Jeśli droga jest całkowicie zamknięta dla pieszych znak ten jest umieszczony po obydwu stronach.

Obszarem przyjaznym dla pieszych jest strefa zamieszkania, obowiązują tutaj zasady ruchu drogowego faworyzujące pieszych.



strefa zamieszkania



koniec strefy zamieszkania

W strefie zamieszkania piesi mają pierwszeństwo przed pojazdami, mogą też poruszać się całą szerokością drogi i przekraczać jezdnię w dowolnym miejscu a dzieci poniżej 7 lat mogą korzystać z drogi samodzielnie, bez opieki starszych. Kierowcy muszą jeździć tutaj powoli, z prędkością nie większą niż 20 km/h.

Ale nawet w strefie zamieszkania trzeba być przewidującym i ostrożnym. Kierowca może nie zauważyć dziecka albo mimo zakazu jechać za szybko.

Znaki drogowe ważne dla rowerzystów:

Najlepszym miejscem do jazdy rowerem jest oczywiście **droga dla rowerów**, popularnie zwana „ścieżką rowerową”.

Jest ona oznaczona tym znakiem nakazu:



koniec drogi dla rowerów:

Tam gdzie rowerzysta ma do dyspozycji drogę dla rowerów lub też drogę dla rowerów i pieszych, nie może dokonywać wyboru czy pojeździe jezdnią, poboczem czy też właśnie drogą dla rowerów – zgodnie z nakazem wyrażonym znakiem „droga dla rowerów” ma obowiązek korzystania z tak oznakowanej drogi. Chyba, że są powody, dla których nie nadaje się ona do ruchu. Droga ta jest przeznaczona tylko dla rowerów jednośladowych. Rowery trójkołowe np. tzw. „rik-sze” nie powinny poruszać po „ścieżce rowerowej”.

Na niektórych drogach można spotkać znak poziomy namalowany na jezdni:



Oznacza on, że droga lub pas ruchu są przeznaczone dla ruchu rowerów jednośladowych. Znak ten wymalowany na jezdni często towarzyszy znakowi pionowemu „droga dla rowerów”.

Droga rowerowa często krzyżuje się z jezdnią, wówczas rowerzysta przejeżdża przez tę część jezdni gdzie znajduje się przejazd dla rowerzystów, czyli powierzchnia jezdni lub torowiska przeznaczona do tego celu i oznaczona odpowiednimi znakami informacyjnymi lokalizującymi przejazd:



Przejazd dla rowerzystów

Niestety nie zawsze na trasie przejazdu rowerzysta ma do dyspozycji „ścieżkę rowerową”.

Wówczas ma obowiązek poruszać się poboczem, a gdy go nie ma lub gdy nie nadaje się ono do jazdy, bądź też jadąc nim utrudniałby ruch pieszym może jechać po jezdni.

Nie każda jezdnia (droga) przeznaczona jest do ruchu rowerów. Przepisy zabraniają ruchu rowerów (oraz motorowerów) po drogach ekspresowych i autostradach. Przed wjazdem na te drogi umieszczone są znaki informacyjne:

Droga ekspresowa



Autostrada



Ruch rowerów może być zabroniony znakiem zakazu:



zakaz wjazdu rowerów (zakazuje ruchu rowerów po jezdni i poboczu).



Jeżeli droga oznaczona jest znakiem **zakaz ruchu w obukierunkach**: oznacza to **zakaz ruchu** na tej drodze, dotyczy on nie tylko pojazdów ale także kolumn pieszych. Chyba, że pod znakiem umieszczona jest



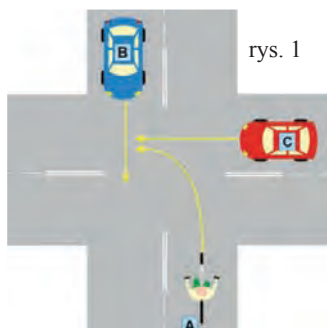
tabliczka wskazująca, że **zakaz nie dotyczy rowerów jednośladowych**.



Znak **zakaz wjazdu**:

oznacza zakaz wjazdu pojazdów na drogę lub jezdnię od strony jego umieszczenia (dot. także kolumn pieszych). Pod tym znakiem także może być umieszczona tabliczka „nie dotyczy” rowerów jednośladowych.

III. Przejazd przez skrzyżowanie

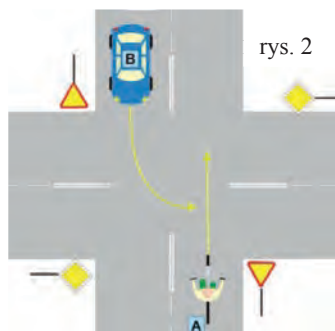


rys. 1

Przecinanie się dróg (kierunków ruchu) to wyjątkowe miejsce. Właśnie tutaj najłatwiej o wypadek. Skrzyżowanie to także rozwidlenie dróg i rondo, na którym odbywa się ruch okrężny.

Rowerzysta 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**. Sytuację tą przedstawia rysunek nr 1 – na tym skrzyżowaniu rowerzysta ustępuje pierwszeństwa pojazdowi C i B. Przepis stosuje się również w razie przecinania się kierunków ruchu poza skrzyżowaniem. Jednak pojazd szynowy jest w uprzywilejowanej sytuacji, albowiem ma on pierwszeństwo w stosunku do innych pojazdów, bez względu na to, z której strony nadjeżdża.

Powyższa zasada należy do tzw. ogólnych przepisów ruchu drogowego i obowiązuje wówczas gdy pierwszeństwo na skrzyżowaniu nie jest wyznaczone sygnalizacją świetlną ani też znakami drogowymi.



rys. 2

Jednak na większości skrzyżowań, zwłaszcza w miastach, pierwszeństwo wyznaczają znaki drogowe.



Widząc znak „ustąp pierwszeństwem przejazdu” kierowca jest ostrzegany o tym, że **wjeżdża na skrzyżowanie z drogi podporządkowanej**. W związku z tym jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom nadjeżdżającym drogą z pierwszeństwem niezależnie od tego czy nadjeżdżają z lewej czy z prawej strony.

Znak ten nie reguluje jednak pierwszeństwa pomiędzy pojazdami, które dojeżdżają do skrzyżowania drogą podporządkowaną z kierunków przeciwnych i jeden z pojazdów skręca w lewo a drugi jedzie na wprost. W takim przypadku stosuje się przepisy ogólne i pierwszeństwo ma pojazd nadjeżdżający z prawej strony. Na rysunku nr 2 pierwszeństwo ma rowerzysta.

Znak **nakazu „Stop”** oznacza:

- zakaz wjazdu na skrzyżowanie bez zatrzymania się przed drogą z pierwszeństwem,
- obowiązek ustąpienia pierwszeństwa kierowcom poruszającym się tą drogą.



Widząc ten znak kierowca przed wjazdem na skrzyżowanie zobowiązany jest zatrzymać się w miejscu wyznaczonym linią bezwzględnego zatrzymania, a jeżeli nie ma wyznaczonego miejsca, to w miejscu, z którego może obserwować nadjeżdżające drogą z pierwszeństwem pojazdy.



Kierowcy najbardziej lubią przejeżdżać przez skrzyżowania będąc na drodze oznakowanej **znakem „droga z pierwszeństwem”**.



Wówczas mają na niej pierwszeństwo. Czasami pod tym znakiem jest umieszczona tabliczka wskazująca przebieg drogi z pierwszeństwem przejazdu.



Tabliczka taka może być też umieszczona pod znakiem „ustąp pierwszeństwa przejazdu”. Należy wówczas ustępować pierwszeństwa pojazdom znajdującym się na drodze oznaczonej pogrubioną kreską.



W ten sposób oznakowane skrzyżowanie o ruchu okrężnym oznacza pierwszeństwo kierującego znajduącego się na skrzyżowaniu (rondzie) przed kierującym wjeżdżającym na to skrzyżowanie.



Ruch na skrzyżowaniu jest kierowany sygnalizatorem – gdy świeci się światło czerwone nie wolno wjeżdżać poza sygnalizator lub linię zatrzymania.



Jeżeli rowerzysta skręca w prawo i widzi zapaloną zieloną strzałkę w prawo, ma obowiązkowo zatrzymać się a następnie skręca po przepuszczeniu wszystkich pojazdów i pieszych, których ruch koliduje z jego torem jazdy.

IV. Inne przepisy ważne dla rowerzysty

Kierujący rowerem jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym.

Przy czym art.16 ust. 4. stanowi: Kierujący pojazdem jest obowiązany jechać możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. Jeżeli pasy ruchu na jezdni są wyznaczone, nie może zajmować więcej niż jednego pasa.

ust. 5. Kierujący pojazdem zaprzęgowym, rowerem, wózkiem rowerowym, motorowerem, wózkiem ręcznym oraz osoba prowadząca pojazd napędzany silnikiem są obowiązani poruszać się po poboczu, chyba że nie nadaje się ono do jazdy lub ruch pojazdu utrudniałby ruch pieszych.

Prawo o ruchu drogowym zawiera również definicję roweru:

Art. 2 pkt 47: **rower** — *pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.*

Wiadomo, jednak, że oprócz klasycznych rowerów, występują na naszych drogach tzw. riksze (osobowe lub towarowe), stąd wprowadzono definicję tego rodzaju pojazdu:

Art. 2 pkt. 47 a: **wózek rowerowy** — pojazd o szerokości powyżej 0,9 m przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; wózek rowerowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h;

Ponieważ riksą jest trudniej kierować niż „zwykłym” rowerem minimalny wiek pozwalający na jazdę wózkiem rowerowym wynosi 17 lat. Stanowi o tym art. 96 ust. 3: **Kierować wózkiem rowerowym lub rowerem wieloosobowym oraz przewozić wózkiem rowerowym lub na rowerze inną osobę może osoba, która ukończyła 17 lat.**

Następna ważna definicja dotyczy **pasa ruchu dla rowerów**:

Art. 2 pkt. 5a: **pas ruchu dla rowerów** – część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

Pasy ruchu dla rowerów różnią się od drogi dla rowerów głównie tym, że są wydzielone z powierzchni jezdni (np. linią ciągłą) podczas gdy droga dla rowerów jest konstrukcyjnie oddzielona od jezdni (np. pasem zieleni), często też, tak jak chodnik, posadowiona jest wyżej niż jezdnia. Pas ruchu dla rowerów nie stwarza takiego komfortu jazdy i bezpieczeństwa jak droga dla rowerów gdyż samochody poruszają się w bezpośrednim sąsiedztwie rowerzysty, wystarczy jeden ruch kierownicą aby samochód znalazł się na pasie ruchu dla rowerów. Mimo to warto było wprowadzić ten przepis, bo daje on możliwość wytyczania ciągów komunikacyjnych dla rowerzystów bez ponoszenia wysokich nakładów finansowych. Na pasie ruchu dla rowerów obowiązuje zakaz parkowania pojazdów.

Następna bardzo istotna definicja to **śluza dla rowerów**:

Art. 2 pkt 5b: **jest to część jezdni na wlocie skrzyżowania na całej szerokości jezdni lub wybranoj pasa ruchu przeznaczona do zatrzymania rowerów w celu zmiany kierunku jazdy lub ustąpienia pierwszeństwa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.**

Śluza rowerowa zajmuje obszar na wlocie skrzyżowania przed linią zatrzymania samochodów. W tej specjalnej strefi rowerzyści mają prawo zająć całą szerokość jezdni (pasa ruchu), przeznaczoną do jazdy w danym kierunku. Gdy światła się zmieniają rowerzyści ruszą wcześniej niż stojące za nimi samochody. Dzięki temu będą mogli sprawniej zmienić kierunek jazdy ponadto będą lepiej widoczni dla kierowców. Po ruszeniu z miejsca rowerzysta korzystający ze śluzy musi skrócić (sygnalizując z wyprzedzeniem swój manewr) lub też - gdy jedzie na wprost - zjechać na prawą stronę jezdni (na pas ruchu dla rowerów).

Taki obowiązek nakłada na nich dodany do **art. 33 ust. 1a: Kierujący rowerem może zatrzymać się w śluzie rowerowej obok innych rowerzystów. Jest obowiązany opuścić ją, kiedy zaistnieje**

możliwość kontynuowania jazdy w zamierzonym kierunku i zająć miejsce na jezdni zgodnie z odpowiednio art. 33 ust. 1 lub art. 16 ust. 4 i 5.

Użytkownicy rowerów powinni też znać ważny przepis związany z wyprzedzaniem:

art. 24 ust. 12:

Kierujący rowerem może wyprzedzać inne niż rower powoli jadące pojazdy z ich prawej strony. Czemu służy ten przepis? Dzięki niemu rowerzysta może wyprzedzać samochody w korku ulicznym z ich prawej strony, jeśli tylko ma do tego odpowiednią ilość miejsca. Wykonując ten manewr musi zachować szczególną ostrożność oraz bezpieczny odstęp od pojazdu, odstęp ten ma zapewnić płynną, bezpieczną jazdę.

Przepisy pozwalają rowerzystom, korzystać ze środkowej części jezdni (pasa ruchu) na skrzyżowaniu (w tym na rondzie), **art. 16, ustęp 7:**

Na skrzyżowaniu i bezpośrednio przed nim kierujący rowerem, motorowerem lub motocyklem może poruszać się środkiem pasa ruchu, jeśli pas ten umożliwia opuszczenie skrzyżowania w więcej niż jednym kierunku, z zastrzeżeniem art. 33 ust. 1.

Zasada ta obowiązuje wówczas gdy nie ma drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów lub też nie są one wyznaczone dla kierunku, w którym rowerzysta się porusza bądź zamierza skrócić, a z danego pasa ruchu można jechać w więcej niż jednym kierunku (np. na wprost lub w prawo). Przepis ma zapobiec sytuacjom, gdy wyprzedzające na skrzyżowaniu rowerzystę auto skręca w prawo i zajeżdża mu drogę

Kontrowersje budzi wprowadzony kilka lat temu przepis, który zezwala na jazdę rowerzystów obok siebie, **art. 33, ust. 3a: Dopuszcza się wyjątkowo jazdę po jezdni kierującego rowerem obok innego roweru lub motoroweru, jeżeli nie utrudnia to poruszania się innym uczestnikom ruchu albo w inny sposób nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego.**

W dobie żywiłowego rozwoju motoryzacji w zasadzie trudno znaleźć drogę publiczną, na której dwóch rowerzystów może się poruszać obok siebie całkowicie bezpiecznie. Na pewno nie należy tego robić w czasie złej widoczności – o zmroku, w nocy, przy złej pogodzie.

Rozszerzono możliwości korzystania przez rowerzystów z chodnika lub drogi dla pieszych, **art. 33 ust 5: Korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego rowerem jest dozwolone wyjątkowo, gdy:**

- 1) *opiekuje się on osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem;*
- 2) *szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów;*
- 3) **warunki pogodowe zagrażają bezpieczeństwu rowerzysty na jezdni (śnieg, silny wiatr, ulewa, gołoledź, gęsta mgła), z zastrzeżeniem ust. 6.**

Podczas złych warunków pogodowych rowerzysta na jezdni staje się poważnym utrudnieniem dla samochodów. Silny wiatr może zepchnąć go pod inny pojazd, a padający deszcz ogranicza widoczność zarówno rowerzyście jak i kierowcy samochodu. Nie mówiąc już o tym, że „walka” rowerzysty z pogodą albo obfitym deszczem rozprasza jego uwagę. Lepiej więc aby w takiej sytuacji jechał po chodniku.

Rowerzysta należy do grupy niechronionych uczestników ruchu drogowego, w konfrontacji samochodem zawsze będzie poszkodowany. Dlatego w interesie rowerzystów jest przestrzeganie przepisów ruchu drogowego i stosowanie zasady szczególnej ostrożności.

Szczególne ostrożność – polega na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Stosowanie tej ważnej zasady wymagane jest w sytuacjach lub miejscach, które stwarzają lub mogą stwarzać niebezpieczeństwo np. w miejscach oznaczonych znakami ostrzegawczymi, przy wyprzedzaniu, podczas przejazdu przez skrzyżowanie czy też w pobliżu przejścia dla pieszych.

Rowerzysta ma obowiązek poruszać się prawą stroną jezdni, powinien jechać jak najbliżej jej krawędzi. Kierujący rowerem może jechać lewą stroną jezdni na zasadach określonych dla ruchu pieszych, jeżeli opiekuje się osobą kierującą rowerem w wieku do lat 10.

W sytuacji gdy rowerzysta przejeżdża przez chodnik lub drogę dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu.

Pamiętajmy też, że kierujący rowerem ma obowiązek sygnalizować zmianę kierunku ruchu lub pasa ruchu. Ponieważ rower nie ma kierunkowskazów zamiar skrętu sygnalizuje z wyprzedzeniem wyciągając rękę w kierunku skrętu. Zawsze powinien się przed tym upewnić czy nie zajadzie drogi innemu uczestnikowi ruchu.

Rowerzyście zabrania się:

- Jazdy bez trzymania, co najmniej jednej ręki na kierownicy oraz nóg na pedalach.
- Rozmawiania przez telefon jeśli wymaga to trzymania słuchawki w ręce.
- Czepiania się pojazdów.
- Przejeżdżania rowerem wzdłuż przejścia dla pieszych (po zebrze).
- Na przejeździe kolejowym zabrania się objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania na przejazd jeżeli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie nie zostało zakończone.

Wycieczki rowerowe

Wycieczki rowerowe dla dzieci najlepiej organizować szlakami rowerowymi. Bardzo często prowadzą one po drogach leśnych oraz innymi drogami gdzie ruch pojazdów samochodowych jest zabroniony. Szlaki te są oznakowane za pomocą następujących znaków:



„Szlak rowerowy krajowy”



„Początek szlaku rowerowego krajowego”



„Zmiana kierunku szlaku rowerowego krajowego”



„Szlak rowerowy międzynarodowy”



„Zmiana kierunku szlaku rowerowego międzynarodowego”



„Drogowskaz tablicowy szlaku rowerowego”

Rowerzyści poruszający się po drodze publicznej większą grupą powinni jechać kolumną jeden za drugim. Jednak maksymalna liczba rowerów jednośladowych w takiej kolumnie nie może być większa niż 15 (art.32 ust.1 pkt.2). Gdy grupa rowerzystów liczy więcej niż 15 osób, należy ją podzielić i jechać w dwóch kolumnach. Odległość między kolumnami nie może być mniejsza niż 200 m (art.32 ust.2).

Kolumna powinna być zwarta a jednocześnie musi zapewniać bezpieczną jazdę wszystkim jej uczestnikom. Najlepiej aby dziecko, które jedzie najwolniej jechało za rowerzystą, który jest prowadzącym kolumnę a reszta dostosowywała do niego prędkość jazdy. Jeśli nie jest to konieczne nie należy planować wycieczek tam gdzie występuje nasilony ruch samochodowy. Trasy takie są po prostu dla rowerzystów niebezpieczne. Wskazane jest aby uczestnicy wycieczki rowerowej byli zaopatrzeni w kamizelki odbłaskowe i kaski rowerowe, a przynajmniej aby kamizelki miały je osoby otwierające i zamykające kolumnę (pierwszy i ostatni).

Przed wyjazdem na wycieczkę należy sprawdzić stan techniczny rowerów, a zwłaszcza hamulce i oświetlenie. Pamiętajmy, że w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza rowerzysta obowiązany jest zachować szczególną ostrożność oraz włączyć światła.

Pytania sprawdzające rozumienie przepisów i sytuacji drogowych

1. Dlaczego piesi i rowerzyści są nazywani „niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego”?
2. W jaki sposób piesi powinni nosić elementy odblaskowe?
3. W jakie elementy powinien być obowiązkowo wyposażony rower? Wyjaśnij, jaką rolę spełniają one z punktu widzenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
4. Kiedy rowerzysta może jechać po chodniku ?
5. Czy rowerzysta może jechać po jezdni obok innego uczestnika ruchu? Uzasadnij swoją odpowiedź.
6. Jakie znasz rodzaje skrzyżowań? Omów zasady przejazdu przez skrzyżowania, które wymieniłeś.
7. Jakie skrzyżowania uważasz za niebezpieczne dla rowerzystów i dlaczego ?
8. Co oznacza zasada ograniczonego zaufania? Podaj przykłady, kiedy należy ją stosować.
9. Co oznacza – według Ciebie – prędkość bezpieczna?
10. Jak powinien zachowywać się rowerzysta na przejeździe dla rowerzystów?
11. Dlaczego każdy kierujący, który pokonuje skrzyżowanie, ma obowiązek zachować szczególną ostrożność?
12. Czy w pobliżu twojego miejsca zamieszkania lub szkoły są miejsca, które uważasz za niebezpieczne w ruchu drogowym? Uzasadnij, dlaczego.
13. Czy pogoda i pora roku oraz dnia mają wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym pieszych i rowerzystów? Jakie warunki na drodze są szczególnie niebezpieczne i dlaczego ?
14. Jakie zachowania rowerzysty mogą doprowadzić do wypadku drogowego?
15. Kiedy rowerzysta powinien włączać światła w swoim rowerze?

6. Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym organizowany dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych

Popularyzacja wśród dzieci i młodzieży znajomości przepisów o ruchu drogowym, propagowanie kulturalnego i bezpiecznego zachowania na drodze, a także zwiększenie świadomości zagrożeń w ruchu drogowym – to główne założenia podpisanego 9 września 2016 r. *„Porozumienia o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym”*.

Sygnatariuszami porozumienia są minister edukacji narodowej Anna Zalewska, minister spraw wewnętrznych i administracji, reprezentowany przez wiceministra Jarosława Zielińskiego, minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk, Komendant Główny Policji, reprezentowany przez nadinspektora Jana Lacha, oraz prezes Polskiego Związku Motorowego Andrzej Witkowski. Podpisane porozumienie było aktualizacją podobnego dokumentu, który obowiązywał w latach poprzednich

Celem turniejów jest popularyzacja wśród dzieci i młodzieży znajomości przepisów o ruchu drogowym, propagowanie kulturalnego i bezpiecznego zachowania na drodze, a także zwiększenie świadomości zagrożeń w ruchu drogowym. Młodym ludziom przekazywana jest również wiedza na temat zasad pierwszej pomocy.

Porozumienie o współpracy stwarza warunki do działań na rzecz poprawy stanu wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego na wszystkich etapach edukacji szkolnej bowiem turnieje odbywają się w całym kraju na poziomie wszystkich szczebli samorządów. Każda edycja kończy się ogólnopolskimi finałami. Uczestniczą w nich zarówno szkoły podstawowe, jak i gimnazja oraz szkoły ponadgimnazjalne.

Należy tu podkreślić, że problematyka bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest wpisana do rządowego *„Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniejsz im. Władysława Stasiaka na lata 2016-2017”*, którego koordynatorem jest Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Turnieje są bardzo ważnym przedsięwzięciem w dziedzinie działalności profilaktyczno-edukacyjnej. Dopingują dzieci i młodzież do nauki przepisów prawa o ruchu drogowym. Uczestnicząc w turniejach uczniowie bawiąc się zdobywają wiedzę, która procentuje w dorosłym życiu. Ocenia się, że każdego roku do zawodów przystępuje ponad 200 tys. dzieci i młodzieży.

Turnieje brd mają długoletnią tradycję, w 2016 roku turniej dla dzieci ze szkół podstawowych i gimnazjalnych odbył się już po raz 39. dla młodzieży ze szkół ponadgimnazjalnych po raz 20.

W ramach realizacji Porozumienia przedstawiciele Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji uczestniczą w pracach komitetu organizacyjnego turniejów, do którego zadań należy nadzór na całością przebiegu kolejnych edycji tego przedsięwzięcia, m.in. redagowanie regulaminów, współpraca z regionalnymi komitetami organizacyjnymi, kuratoriami oświaty, przedstawicielami wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, instytucjami i organizacjami na szczeblu centralnym będącymi współorganizatorami turniejów. Przedstawiciel BRD KGP pełni funkcję sędziego głównego turniejów.

Turniej brd składa się on z następujących konkurencji: testu z przepisów ruchu drogowego, jazdy rowerem zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym po miasteczku ruchu drogowego, jazdy rowerem po torze sprawnościowym, a także pomocy przedmedycznej. Żeby dojść do finału

ogólnopolskiego, dzieci muszą przejść kolejne szczeble eliminacji: szkolny, międzyszkolny, powiatowy, wojewódzki. Im wyższy etap, tym większy stopień trudności; do finału ogólnopolskiego dochodzą najlepsi. Zdaniem sędziów i ekspertów przygotowujących pytania do konkurencji teoretycznych, dzieci startujące w finale swoją wiedzę z zakresu prawa o ruchu drogowym często przewyższają dorosłych, którzy od lat mają prawo jazdy. Tak wysoki poziom turnieju to w dużej mierze zasługa nauczycieli.

Wszyscy jesteśmy uczestnikami ruchu drogowego, niezależnie od tego, czy poruszamy się na piechotę, rowerem, czy samochodem. Jednak oprócz ogromnych korzyści, ruch drogowy niesie ze sobą olbrzymie zagrożenia, przede wszystkim spowodowane przez wypadki drogowe i ich skutki. Dlatego dzieci i młodzież muszą być do uczestnictwa w nim odpowiednio przygotowane. W tej dziedzinie bowiem obowiązują ściśle reguły, ich łamanie powoduje zagrożenie zdrowia i życia.

Turniej rowerowy pogłębia umiejętności dzieci z zakresu prawa o ruchu drogowym. Dzieci, bawiąc się, zdobywają wiedzę, która będzie procentowała całe życie. Wyrobinie zawczasu właściwych nawyków i zachowań może uratować zdrowie, a nawet życie człowieka.

Wszystkich zainteresowanych – dzieci, nauczycieli, rodziców, opiekunów – zachęcamy do bliższego zapoznania się z zasadami turniejów dla dzieci i młodzieży i oczywiście – do wzięcia udziału w tych atrakcyjnych imprezach edukacyjnych.

Strona internetowa, na której można znaleźć regulamin turnieju:

http://www.pzm.pl/Bezpieczenstwo_Ruchu_Drogowego/Turnieje_BRD_i_Motoryzacyjny

POROZUMIENIE

o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów
bezpieczeństwa w ruchu drogowym

zawarte w dniu 2016 r. w Warszawie
pomiędzy:

Ministrem Infrastruktury i Budownictwa, Panem Andrzejem Adamczykiem

Ministrem Edukacji Narodowej, Panią Anną Zalewską

Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, reprezentowanym przez Pana Jarosława Zielińskiego, Sekretarza Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji

Komendantem Głównym Policji, reprezentowanym przez Pana nadinsp. Jana Lacha

Polskim Związkiem Motorowym, reprezentowanym przez Pana Andrzeja Witkowskiego, Prezesa Polskiego Związku Motorowego

zwanymi dalej „Stronami”.

Minister Infrastruktury i Budownictwa, Minister Edukacji Narodowej, Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komendant Główny Policji oraz Prezes Polskiego Związku Motorowego kierując się:

- wolą podniesienia poziomu wiedzy i kwalifikacji młodych uczestników ruchu drogowego oraz przygotowania dzieci i młodzieży do bezpiecznego, odpowiedzialnego uczestnictwa w ruchu drogowym,
- chęcią kształtowania prawidłowych postaw w ruchu drogowym,
- zamiarem zwiększenia świadomości o istniejących zagrożeniach wśród uczestników ruchu drogowego,

oraz

dążąc do zapoznania młodych uczestników z problematyką związaną z przepisami Prawa o ruchu drogowym i innymi zagadnieniami dotyczącymi bezpiecznego i kulturalnego poruszania się po drogach, a także wiedzą związaną z udzieleniem pierwszej pomocy, a także doceniając w tym zakresie znaczenie podwyższania umiejętności technicznych kierowania pojazdem,

wspólnie uzgadniają, co następuje:

§ 1.

Strony zobowiązują się do współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania następujących ogólnopolskich zawodów dla uczniów w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym:

- 1) Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych,
- 2) Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół gimnazjalnych,
- 3) Ogólnopolskiego Turnieju Motoryzacyjnego dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych,

zwanymi dalej „turniejami”.

§ 2.

Zobowiązania wynikające z postanowień Porozumienia wykonują właściwe rzeczowo komórki organizacyjne Stron.

§ 3.

Strony wspierają działania organizacyjne na rzecz turniejów poprzez podejmowanie współpracy w zakresie merytorycznym i praktycznym.

§ 4.

1. Strony powołują Krajowy Komitet Organizacyjny.
2. Wchodzący w skład Krajowego Komitetu Organizacyjnego przedstawiciele Stron wyłaniają spośród siebie przewodniczącego.
3. W skład Krajowego Komitetu Organizacyjnego mogą wchodzić przedstawiciele innych podmiotów wspierających działania organizacyjne, powołani na posiedzeniu Krajowego Komitetu Organizacyjnego.
4. Krajowy Komitet Organizacyjny bezwzględną większością głosów, w obecności wszystkich przedstawicieli Stron, może przyjmować i zmieniać regulaminy turniejów.

§ 5.

Obsługę biurową Krajowego Komitetu Organizacyjnego prowadzi Biuro Organizacyjne Turniejów przy Zarządzie Głównym Polskiego Związku Motorowego.

§ 6.

Organizację turniejów w danym roku szkolnym określają regulaminy turniejów zatwierdzone przez Krajowy Komitet Organizacyjny.

§ 7.

Strony dołożą wszelkich starań w celu zapewnienia corocznego udziału reprezentacji Polski, wyłonionej w ramach Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym uczniów szkół podstawowych, w Europejskim Turnieju Edukacji Drogowej (European Traffic Education Contest).

§ 8.

Zmiana treści Porozumienia wymaga formy pisemnej pod rygorem nieważności.

§ 9.

1. Porozumienie zostaje zawarte na czas nieokreślony.
2. Porozumienie może zostać rozwiązane przez każdą ze Stron za trzymiesięcznym okresem wypowiedzenia, licząc od dnia doręczenia wypowiedzenia ostatniej ze Stron ze skutkiem na dzień 31 sierpnia następujący po upływie okresu wypowiedzenia. Wypowiedzenie porozumienia wymaga zachowania formy pisemnej pod rygorem nieważności.

§ 10.

Porozumienie sporządzono w pięciu jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze Stron.

§ 11.

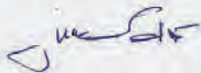
Traci moc porozumienie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Infrastruktury, Komendanta Głównego Policji i Polskiego Związku Motorowego z dnia 1 czerwca 2011 r. w sprawie współpracy w zakresie przeprowadzania edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

§ 12.

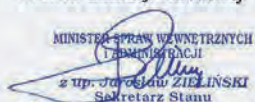
Porozumienie wchodzi w życie z dniem podpisania.



Minister Infrastruktury i Budownictwa



Minister Edukacji Narodowej

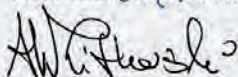


MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI
z up. Jarosław ZIELŃSKI
Sekretarz Stanu

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

Komendant Główny Policji
z upoważnieniem
ZASTĘPCA
KOMENDANTA GŁÓWNEGO POLICJI
nadinsp. Jan LACH

Prezes Polskiego Związku Motorowego



www.mswia.gov.pl

"Razem bezpieczniej"
www.razembezpieczniej.mswia.gov.pl

ISBN 978-83-946902-2-9