

LEKCJA 1

Temat: Bezpieczeństwo w ruchu drogowym**Czas realizacji:**

- 2 godziny lekcyjne

Cele operacyjne:

Uczeń szkoły ponadgimnazjalnej powinien:

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

Treści:

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

Pomoce dydaktyczne:

- arkusze szarego papieru,
- kolorowe mazaki,
- klej do papieru,
- kolorowe karteczki,
- nożyczki,
- foliogramy,
- rzutnik do foliogramów.

Spis foliogramów**Nr Tytuł**

1. Niebezpieczne postawy.
2. Bezpieczeństwo poza pracą.

Plan zajęć

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

Zadanie nauczyciela polega na właściwym wykorzystaniu zalecanych aktywizujących metod uczenia się-nauczania oraz na inspirowaniu i zachęcaniu uczniów do kreatywnego myślenia i poszukiwania przez nich sposobów zapobiegania wypadkom w ruchu drogowym oraz określenia w tym swojej roli. W trakcie rozwiązywania danego problemu uczniowie dokonują „wycieczki intelektualnej”, czyli wędrówkę w wyobraźni. Nauczyciel winien ustalić reguły zajęć i zawrzeć kontrakt z uczniami, przestrzegać ustalonych reguł, nie komentować tego, co mówi inny uczeń podczas ćwiczeń. Uczniowie, w zależności od ćwiczenia, powinni umieć współpracować w małych grupach, wyszukać odpowiednie pozycje z materiałów źródłowych, współpracować w grupie, komunikować się w kulturalny sposób innymi uczestnikami lekcji, identyfikować zagrożenia wypadkowe oraz szukać sposobów zapobiegania im.

SCENARIUSZ ZAJĘĆ

Faza organizacyjno-porządkowa - Zawieranie kontraktu

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

Reguły zajęć:

- każdy ma prawo mówić to, co chce, nie komentujemy tego i nie krytykujemy,
 - wypowiedzi formułujemy w sposób krótki i zwięzły,
 - dyskusje prowadzimy w formie pisemnej, za pomocą karteczek,
 - na jednej karteczce tylko 4 linijki tekstu i maksymalnie 9 wyrazów,
 - pismo czytelne, drukowane,
 - równe prawa wszystkich uczestników zajęć,
 - praca w zgodzie z sobą, każdy ma prawo nie uczestniczyć w jakimś etapie zajęć, jeśli to wiąże się ze złymi przeżyciami, tragedią, która dotknęła najbliższych, i chce o tym zapomnieć.
- Jeżeli zawodnicy przystępują do jakiegokolwiek gry muszą najpierw przedyskutować zasady, które będą stosowali. Reguły raz ustalone nie mogą ulec zmianom. Bez spełnienia tego warunku gra nie ma sensu.

Drugim warunkiem jest umiejętność pracy zespołowej. Czy gracie w piłkę nożną? Czy potraficie ocenić, jak w piłkę grają mali chłopcy? Oni nie grają tak jak dorośli, tylko wszyscy biegną tam gdzie jest piłka, żeby ją sami kopnąć. Otóż proszę, dziś na lekcji nie przypominajmy małych chłopców grających w piłkę. W polu widzenia miejmy bezpieczeństwo nas wszystkich.

Faza wstępna - Analiza przypadku.

Ćwiczenie nr 1

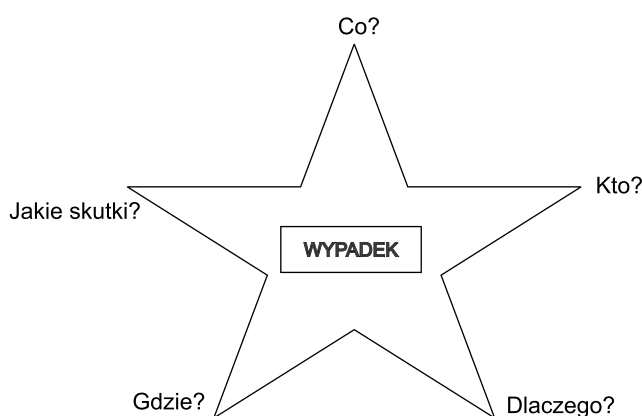
Dzielimy uczniów w klasie na małe 4-6 osobowe grupy. Każda grupa wybiera swojego lidera.

Każdy uczestnik grupy opowiada pozostałym o wypadku w ruchu drogowym, który wydarzył się jemu samemu lub w jego

otoczeniu (klasie, szkole, rodzinie) lub, o którym dowiedział się od znajomych lub ze środków masowego przekazu.

Każda osoba ma 2 minuty czasu na opowiadanie.

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



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

Faza realizacyjna - Analiza zachowań młodzieży w ruchu drogowym.

Ćwiczenie nr 2

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

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

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

Ostatnią, czwartą kartkę kładziemy pustą.

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

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

Ćwiczenie nr 3

Metaplan - dyskusja za pomocą karteczek

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

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

Omawiamy zasady pracy metodą metaplanu.

Metoda ta wymaga:

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

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

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

Powiedzmy, że arkusz wygląda tak:



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

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

Plakat wykonany na szarym pakowym papierze będzie wyglądał, jak niżej.
(Plakat do twórczego uzupełnienia i rozwinięcia).

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

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

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

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

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

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

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

Faza podsumowująca

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

Wypowiedź ilustrujemy *foliogramem* Nr 1 i dajemy komentarz:

Niebezpieczne postawy ludzi, takie jak:

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

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

MATERIAŁ ŹRÓDŁOWY DLA UCZNIA

Temat: Bezpieczeństwo w ruchu drogowym

WYBRANE ELEMENTY PRAWA O RUCHU DROGOWYM

Zasady ogólne ruchu drogowego

Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność - albo, gdy ustawa tego wymaga - szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.

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

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

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

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

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

- 1) policjant,
- 2) żołnierz żandarmerii wojskowej lub wojskowego organu porządkowego, zabezpieczający przemarsz lub przejazd kolumny wojskowej albo w razie akcji związanej z ratowaniem życia lub mienia,
- 3) funkcjonariusz Straży Granicznej,
- 3a) inspektor Inspekcji Transportu Drogowego,
- 3b) umundurowany inspektor kontroli skarbowej lub funkcjonariusz celny,
- 3c) strażnik gminny (miejski)
- 4) pracownik kolejowy na przejeździe kolejowym,
- 5) pracownik zarządu drogi lub inna osoba wykonująca roboty na drodze na zlecenie lub za zgodą zarządu drogi,
- 6) osoba nadzorująca bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię, w wyznaczonym miejscu.
- 7) kierujący autobusem szkolnym w miejscach postoju związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem dzieci.

Osoby, o których mowa powinny być łatwo rozpoznawalne i widoczne z dostatecznej odległości, zarówno w dzień, jak i w nocy. Przepis w zakresie łatwej rozpoznawalności dotyczy policjanta tylko poza obszarem zabudowanym oraz nie dotyczy kierującego autobusem szkolnym, jeżeli sygnał do zatrzymania innych pojazdów dawany jest przez tę osobę bez wychodzenia z odpowiednio oznaczonego pojazdu.

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

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

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

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

Ruch pieszych

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Jeżeli przemarsz kolumny pieszych odbywa się w warunkach niedostatecznej widoczności:

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

Zabrania się:

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

Pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.

Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone, gdy odległość od przejścia przekracza 100 m. Jeżeli jednak skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż 100 m od wyznaczonego przejścia, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu.

Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych, o którym mowa wyżej, dozwolone jest tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów. Pieszy jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom i do przeciwległej krawędzi jezdni iść drogą najkrótszą, prostopadłą do osi jezdni.

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

Na obszarze zabudowanym, na drodze dwujezdniowej lub, po której kursują tramwaje po torowisku wyodrębnionym z jezdni, pieszy przechodząc przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany korzystać tylko z przejścia dla pieszych.

Przechodzenie przez torowisko wyodrębnione z jezdni jest dozwolone tylko w miejscu do tego przeznaczonym. Jeżeli wysepka dla pasażerów na przystanku komunikacji publicznej łączy się z przejściem dla pieszych, przechodzenie do i z przystanku jest dozwolone tylko po tym przejściu.

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

Zabrania się:

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

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

Zasady ogólne ruchu pojazdów

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

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

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

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

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

Włączanie się do ruchu

Włączanie się do ruchu następuje przy rozpoczynaniu jazdy po postoju lub zatrzymaniu się nie wynikającym z warunków lub przepisów ruchu drogowego oraz przy wyjeżdżaniu:

- na drogę z nieruchomości, z obiektu przydrożnego lub dojazdu do takiego obiektu, z drogi nie będącej drogą publiczną oraz ze strefy zamieszkania,
- na drogę z pola lub na drogę twardą z drogi gruntowej,
- na jezdnię z pobocza, z chodnika lub z pasa ruchu dla pojazdów powolnych,
- na jezdnię z pobocza z drogi dla rowerów, z wyjątkiem wjazdu na przejazd dla rowerzystów,
- pojazdem szynowym - na drogę z zajezdni lub na jezdnię z pętli

Kierujący pojazdem, włączając się do ruchu, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu.

Kierujący pojazdem, zbliżając się do oznaczonego przystanku autobusowego (trolejbusowego) na obszarze zabudowanym, jest obowiązany zmniejszyć prędkość, a w razie potrzeby zatrzymać się, aby umożliwić kierującemu autobusem (trolejbusem) włączenie się do ruchu, jeżeli kierujący takim pojazdem sygnalizuje kierunkowskazem zamiar zmiany pasa ruchu lub wjechania z zatoki na jezdnię.

Kierujący autobusem (trolejbusem), o którym mowa wyżej może wjechać na sąsiedni pas ruchu lub na jezdnię dopiero po upewnieniu się, że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Kierujący pojazdem, zbliżając się do miejsca postoju autobusu szkolnego, jest obowiązany:

- 1) zatrzymać się, o ile kierujący tym autobusem podał sygnał zatrzymania,
- 2) zmniejszyć prędkość, a w razie potrzeby zatrzymać się, aby umożliwić kierującemu tym autobusem wjazd na jezdnię lub sąsiedni pas ruchu, o ile sygnalizuje on zamiar wykonania takiego manewru,
- 3) Kierujący autobusem szkolnym w sytuacji, o której mowa wyżej, może wjechać na sąsiedni pas ruchu lub jezdnię dopiero po upewnieniu się, że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Prędkość i hamowanie

Kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu.

Kierujący pojazdem jest obowiązany:

- 1) jechać z prędkością nie utrudniającą jazdy innym kierującym,
- 2) hamować w sposób nie powodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia,
- 3) utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu.

Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 5.00 – 23.00 wynosi 50 km/h. Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 23.00 – 5.00 wynosi 60 km/h. Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów w strefie zamieszkania wynosi 20 km/h.

Prędkość dopuszczalna, poza obszarem zabudowanym, wynosi w przypadku samochodu osobowego, motocykla lub samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 t:

- a) na autostradzie - 130 km/h,
- b) na drodze ekspresowej dwujezdniowej - 110 km/h,
- c) na drodze ekspresowej jednojezdniowej oraz na drodze dwujezdniowej co najmniej o dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu - 100 km/h,
- d) na pozostałych drogach - 90 km/h.

Dopuszczalna prędkość autobusu spełniającego dodatkowe warunki techniczne na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h.

Zmiana kierunku jazdy lub pasa ruchu

Kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności.

Kierujący pojazdem jest obowiązany zbliżyć się:

- 1) do prawej krawędzi jezdni - jeżeli zamierza skręcić w prawo,
- 2) do środka jezdni lub na jezdni o ruchu jednokierunkowym do lewej jej krawędzi - jeżeli zamierza skręcić w lewo.

Przepisu nie stosuje się, jeżeli wymiary pojazdu uniemożliwiają skręcenie zgodnie z zasadą określoną w tym przepisie lub dopuszczalna jest jazda wyłącznie w jednym kierunku.

Kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony. Kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru.

Zabrania się zawracania:

- 1) w tunelu, na moście, wiadukcie lub drodze jednokierunkowej,
- 2) na autostradzie,
- 3) na drodze ekspresowej, z wyjątkiem skrzyżowania lub miejsca do tego przeznaczonego,
- 4) w warunkach, w których mogłoby to zagrozić bezpieczeństwu ruchu na drodze lub ruch ten utrudnić.

Wymijanie, omijanie i cofanie

Kierujący pojazdem jest obowiązany:

- 1) przy wymijaniu zachować bezpieczny odstęp od wymijanego pojazdu lub uczestnika ruchu, a w razie potrzeby zjechać na prawo i zmniejszyć prędkość lub zatrzymać się,
- 2) przy omijaniu zachować bezpieczny odstęp od omijanego pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody, a w razie potrzeby zmniejszyć prędkość; omijanie pojazdu sygnalizującego zamiar skręcenia w lewo może odbywać się tylko z jego prawej strony,
- 3) przy cofaniu ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu i zachować szczególną ostrożność, a w szczególności:
 - a) sprawdzić, czy wykonywany manewr nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia,
 - b) upewnić się, czy za pojazdem nie znajduje się przeszkoda; w razie trudności w osobistym upewnieniu się kierujący jest obowiązany zapewnić sobie pomoc innej osoby.

Zabrania się cofania pojazdem w tunelu, na moście, wiadukcie, autostradzie lub drodze ekspresowej.

Wyprzedzanie

Kierujący pojazdem jest obowiązany przed wyprzedzaniem upewnić się w szczególności, czy:

- 1) ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu,
- 2) kierujący, jadący za nim, nie rozpoczął wyprzedzania
- 3) kierujący, jadący przed nim na tym samym pasie ruchu, nie zasygnalizował zamiaru wyprzedzania innego pojazdu, zmiany kierunku jazdy lub zmiany pasa ruchu.

Kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu zachować szczególną ostrożność, a zwłaszcza bezpieczny odstęp od wyprzedzanego pojazdu lub uczestnika ruchu. W razie wyprzedzania pojazdu jednośladowego lub kolumny pieszych odstęp ten nie może być mniejszy niż 1 m.

Kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu przejeżdżać z lewej strony wyprzedzanego pojazdu z zastrzeżeniem:

- a) pojazd szynowy może być wyprzedzany tylko z prawej strony, chyba, że położenie torów uniemożliwia takie wyprzedzanie lub wyprzedzanie odbywa się na jezdni jednokierunkowej,
- b) wyprzedzanie pojazdu lub uczestnika ruchu, który sygnalizuje zamiar skręcenia w lewo, może odbywać się tylko z jego prawej strony,
- c) dopuszcza się wyprzedzanie z prawej strony na odcinku drogi z wyznaczonymi pasami ruchu (z zachowaniem zakazu wyprzedzania pojazdu silnikowego, przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia, na zakręcie oznaczonym znakami ostrzegawczymi oraz na skrzyżowaniu z wyjątkiem skrzyżowania o ruchu okrężnym lub, na którym ruch jest kierowany) na jezdni jednokierunkowej oraz na jezdni dwukierunkowej, jeżeli co najmniej dwa pasy ruchu na obszarze zabudowanym lub trzy pasy ruchu poza obszarem zabudowanym przeznaczone są do jazdy w tym samym kierunku.

Kierującemu pojazdem wyprzedzanym zabrania się w czasie wyprzedzania i bezpośrednio po nim zwiększania prędkości. Kierujący pojazdem wolnobieżnym, ciągnikiem rolniczym lub pojazdem bez silnika jest obowiązany zjechać jak najbardziej na prawo i - w razie potrzeby - zatrzymać się w celu ułatwienia wyprzedzania.

Zabrania się wyprzedzania pojazdu silnikowego jadącego po jezdni:

- 1) przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia,
- 2) na zakręcie oznaczonym znakami ostrzegawczymi,
- 3) na skrzyżowaniu, z wyjątkiem skrzyżowania o ruchu okrężnym lub na którym ruch jest kierowany.

Zabrania się wyprzedzania pojazdu uprzywilejowanego na obszarze zabudowanym.

Przecinanie się kierunków ruchu

Kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo - także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo. Powyższego przepisu nie stosuje się do pojazdu szynowego, który ma pierwszeństwo w stosunku do innych pojazdów bez względu na to, z której strony nadjeżdża. Przepis powyższy stosuje się również w razie przecinania się kierunków ruchu poza skrzyżowaniem.

Kierującemu pojazdem zabrania się:

- 1) wjeżdżania na skrzyżowanie, jeżeli na skrzyżowaniu lub za nim nie ma miejsca do kontynuowania jazdy,
- 2) rozdzielania kolumny pieszych.

Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu. Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pieszemu przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża.

Kierującemu pojazdem zabrania się:

- 1) wyprzedzania pojazdu na przejściu dla pieszych i bezpośrednio przed nim, z wyjątkiem przejścia, na którym ruch jest kierowany,
- 2) omijania pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu,
- 3) jazdy wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych.

Kierujący pojazdem, przejeżdżając przez chodnik lub drogę dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu. Przepis powyższy stosuje się odpowiednio podczas jazdy po placu, na którym ze względu na brak wyodrębnienia jezdni i chodników ruch pieszych i pojazdów odbywa się po tej samej powierzchni.

Kierujący pojazdem jest obowiązany zachować szczególną ostrożność przy przejeżdżaniu obok oznaczonego przystanku tramwajowego nie znajdującego się przy chodniku. Jeżeli przystanek nie jest wyposażony w wysepkę dla pasażerów, a na przystanek wjeżdża tramwaj lub stoi na nim, kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w takim miejscu i na taki czas, aby zapewnić pieszemu swobodne dojście do tramwaju lub na chodnik. Przepisy te stosuje się odpowiednio przy ruchu innych pojazdów komunikacji publicznej.

W razie przechodzenia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego znaku, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej, kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w celu umożliwienia jej przejścia.

Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe. Kierujący pojazdem, przejeżdżając przez drogę dla rowerów poza jezdnią, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa rowerowi. Kierującemu pojazdem zabrania się wyprzedzania pojazdu na przejeździe dla rowerzystów i bezpośrednio przed nim, z wyjątkiem przejazdu, na którym ruch jest kierowany.

Kierujący pojazdem, przejeżdżając przez tory tramwajowe lub zbliżając się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżając przez przejazd, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność. Przed wjechaniem na tory jest on obowiązany upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy, oraz przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności, zwłaszcza, jeżeli wskutek mgły lub z innych powodów przejrzystość powietrza jest zmniejszona.

Kierujący jest obowiązany prowadzić pojazd z taką prędkością, aby mógł go zatrzymać w bezpiecznym miejscu, gdy nadjeżdża pojazd szynowy lub, gdy urządzenie zabezpieczające albo dawany sygnał zabrania wjazdu na przejazd.

Kierującemu pojazdem zabrania się:

- 1) objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania na przejazd, jeżeli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie nie zostało zakończone,
- 2) wjeżdżania na przejazd lub tory tramwajowe, jeżeli po drugiej stronie przejazdu nie ma miejsca do kontynuowania jazdy,
- 3) wyprzedzania pojazdu na przejeździe kolejowym i bezpośrednio przed nim, nie dotyczy skrzyżowania lub przejazdu tramwajowego, na którym ruch jest kierowany,
- 4) omijania pojazdu oczekującego na otwarciu ruchu przez przejazd lub tory tramwajowe jeżeli wymagałoby to wjechania na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu.

W razie unieruchomienia pojazdu na przejeździe kolejowym lub torach tramwajowych, kierujący jest obowiązany niezwłocznie usunąć go z przejazdu, a jeżeli nie jest to możliwe ostrzec kierującego pojazdem szynowym o niebezpieczeństwie.

Ostrzeganie oraz jazda w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza

Kierujący pojazdem może używać sygnału dźwiękowego lub świetlnego w razie, gdy zachodzi konieczność ostrzeżenia o niebezpieczeństwie.

Zabrania się:

- 1) nadużywania sygnału dźwiękowego lub świetlnego,
- 2) używania sygnału dźwiękowego na obszarze zabudowanym, chyba że jest to konieczne w związku z bezpośrednim niebezpieczeństwem,
- 3) ostrzegania światłami drogowymi w warunkach, w których może to spowodować oślepienie innych kierujących.

Kierujący pojazdem jest obowiązany zachować szczególną ostrożność w czasie jazdy w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza, spowodowanej mgłą, opadami atmosferycznymi lub innymi przyczynami, a ponadto kierujący pojazdem silnikowym jest obowiązany:

- a) włączyć światła mijania lub przeciwmgłowe przednie albo oba te światła jednocześnie,
- b) poza obszarem zabudowanym podczas mgły dawać krótkotrwałe sygnały dźwiękowe w czasie wyprzedzania lub omijania.

Kierujący innym pojazdem niż pojazd silnikowy jest obowiązany:

- a) włączyć światła w które pojazd jest wyposażony,
- b) korzystać z pobocza drogi, a jeżeli nie jest to możliwe, jechać jak najbliżej krawędzi jezdni i nie wyprzedzać innego pojazdu.

Obowiązek używania światła mijania lub przeciwmgłowych przednich dotyczy kierującego pojazdem także podczas zatrzymania wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego. Kierujący pojazdem może używać tylnych światła przeciwmgłowych, jeżeli zmniejszona przejrzystość powietrza ogranicza widoczność na odległość mniejszą niż 50 metrów. W razie poprawy widoczności kierujący pojazdem jest obowiązany niezwłocznie wyłączyć te światła.

Holowanie

Kierujący może holować pojazd silnikowy tylko pod warunkiem, że:

- 1) prędkość pojazdu holującego nie przekracza 30 km/h na obszarze zabudowanym i 60 km/h poza tym obszarem,
- 2) pojazd holujący ma włączone światła mijania również w okresie dostatecznej widoczności,
- 3) w pojeździe holowanym znajduje się kierujący mający uprawnienie do kierowania tym pojazdem, chyba że pojazd jest holowany w sposób wykluczający potrzebę kierowania nim,
- 4) pojazd holowany jest połączony z pojazdem holującym w sposób wykluczający odłączenie się w czasie jazdy - nie dotyczy to holowania motocykla, który powinien być połączony z pojazdem holującym połączeniem giętkim w sposób umożliwiający łatwe odłączenie,
- 5) pojazd holowany, z wyjątkiem motocykla, jest oznaczony z tyłu po lewej stronie ostrzegawczym trójkątem odblaskowym, a w okresie niedostatecznej widoczności ma ponadto włączone światła pozycyjne; zamiast oznaczenia trójkątem odblaskowym pojazd holowany może wysyłać żółte sygnały błyskowe w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu,
- 6) w pojeździe holowanym na połączeniu sztywnym jest sprawny co najmniej jeden układ hamulców, a w pojeździe holowanym na połączeniu giętkim - dwa układy,
- 7) odległość między pojazdami wynosi nie więcej niż 3 m przy połączeniu sztywnym, a od 4 do 6 m przy połączeniu giętkim, przy czym połączenie jest oznakowane na przemian pasami białymi i czerwonymi albo zaopatrzone w chorągiewkę barwy żółtej lub czerwonej.

Zabrania się holowania:

- 1) pojazdu o niesprawnym układzie kierowniczym lub o niesprawnych hamulcach, chyba że sposób holowania wyklucza potrzebę ich użycia,
- 2) pojazdu za pomocą połączenia giętkiego, jeżeli w pojeździe tym działanie układu hamulcowego uzależnione jest od pracy silnika, a silnik jest unieruchomiony,
- 3) więcej niż jednego pojazdu, z wyjątkiem pojazdu członowego,
- 4) pojazdem z przyczepą (naczepą),
- 5) na autostradzie, z wyjątkiem holowania przez pojazdy przeznaczone do holowania do najbliższego wyjazdu lub miejsca obsługi podróżnych.

W razie holowania pojazdu w sposób wykluczający potrzebę kierowania nim lub użycia hamulców, rzeczywista masa całkowita pojazdu holowanego nie może przekraczać rzeczywistej masy całkowitej pojazdu holującego.

Ruch pojazdów w kolumnie

Liczba pojazdów jadących w zorganizowanej kolumnie nie może przekraczać:

- 1) samochodów osobowych, motorowerów lub motocykli - 10,
- 2) rowerów jednośladowych - 15,
- 3) pozostałych pojazdów - 5.

Odległość między jadącymi kolumnami nie może być mniejsza niż 500 m dla kolumn pojazdów samochodowych oraz 200 m dla kolumn pozostałych pojazdów.

Jazda w kolumnie nie zwalnia kierującego pojazdem od przestrzegania obowiązujących przepisów ruchu drogowego.

Zabrania się wjeżdżania między jadące w kolumnie rowery jednośladowe oraz pojazdy uprzywilejowane i pojazdy jednostek podporządkowanych ministrom spraw wewnętrznych i administracji oraz obrony narodowej,

Przepisy dodatkowe o ruchu rowerów

Kierujący rowerem jednośladowym jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub z drogi dla rowerów i pieszych. Kierujący rowerem korzystając z drogi dla rowerów i pieszych jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym.

W razie braku drogi dla rowerów lub drogi dla rowerów i pieszych kierujący rowerem jednośladowym jest obowiązany korzystać z pobocza, a jeżeli nie jest to możliwe z jezdni.

Dziecko w wieku do lat 7 może być przewożone na rowerze pod warunkiem, że jest ono umieszczone na dodatkowym siodelku zapewniającym bezpieczną jazdę.

Kierującemu rowerem lub motorowerem zabrania się:

- 1) jazdy po jezdni obok innego uczestnika ruchu,
- 2) jazdy bez trzymania co najmniej jednej ręki na kierownicy oraz nóg na pedałach lub podnóżkach,
- 3) czepiania się pojazdów.

Na przejeździe dla rowerzystów, kierującemu rowerem zabrania się:

- 1) wjeżdżania bezpośrednio przed jadący pojazd,
- 2) zwalniania lub zatrzymywania się bez uzasadnionej przyczyny.

Korzystanie z chodnika lub z drogi dla pieszych przez kierującego rowerem jednośladowym jest dozwolone wyjątkowo, gdy:

- 1) opiekuje się on osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem lub
- 2) szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów dozwolony jest z prędkością większą niż 50 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brak jest wydzielonej drogi dla rowerów.

Kierujący rowerem, korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli, zachowywać szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym. Kierujący rowerem może jechać lewą stroną jezdni na zasadach określonych dla ruchu pieszych, jeżeli opiekuje się on osobą kierującą rowerem w wieku do 10 lat.

Porządek i bezpieczeństwo ruchu na drogach

Kierujący pojazdem jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu wymagane dla danego rodzaju pojazdu lub kierującego:

- 1) dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem,
- 2) dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu,
- 3) dokument stwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub stwierdzający opłacenie składki tego ubezpieczenia,
- 4) zaświadczenie wydane przez pracodawcę, potwierdzające zatrudnienie oraz spełnienie wymagań w zakresie badań lekarskich
- 5) inne dokumenty, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnej ustawy.

Kierujący pojazdem samochodowym oraz osoba przewożona takim pojazdem wyposażonym w pasy bezpieczeństwa są obowiązani korzystać z tych pasów podczas jazdy.

Obowiązek korzystania z pasów bezpieczeństwa nie dotyczy:

- 1) osoby mającej orzeczenie lekarskie o przeciwwskazaniu do używania pasów bezpieczeństwa,
- 2) kobiety o widocznej ciąży
- 3) kierującego taksówką osobową podczas przewożenia pasażera,
- 4) instruktora lub egzaminatora podczas szkolenia lub egzaminowania,
- 5) policjanta, funkcjonariusza Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, inspektora kontroli skarbowej, funkcjonariusza celnego i służby więziennej, żołnierza Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej - podczas przewożenia osoby (osób) zatrzymanej,
- 6) funkcjonariusza Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności służbowych,
- 7) zespołu medycznego w czasie udzielania pomocy medycznej,
- 8) konwojenta podczas przewożenia wartości pieniężnych,
- 9) osoby chorej lub niepełnosprawnej przewożonej na noszach lub w wózku inwalidzkim.

W pojeździe samochodowym wyposażonym w pasy bezpieczeństwa dziecko w wieku do 12 lat, nie przekraczające 150 cm wzrostu, przewozi się w foteliku ochronnym lub innym urządzeniu do przewożenia dzieci, odpowiadającym wadze i wzrostowi dziecka oraz właściwym warunkom technicznym. Przepis wyżej nie dotyczy przewozu dziecka taksówką osobową, pojazdem pogotowia ratunkowego lub policji.

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

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

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

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

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

Kierujący pojazdem w razie uczestniczenia w wypadku drogowym jest obowiązany:

- 1) zatrzymać pojazd, nie powodując przy tym zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- 2) podjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu w miejscu wypadku,
- 3) niezwłocznie usunąć pojazd z miejsca wypadku, aby nie powodował zagrożenia lub tamowania ruchu, jeżeli nie ma zabitego lub rannego,
- 4) podać swoje dane personalne, dane personalne właściciela lub posiadacza pojazdu oraz dane dotyczące zakładu ubezpieczeń, z którym zawarta jest umowa obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, na żądanie osoby uczestniczącej w wypadku.

Jeżeli w wypadku jest zabity lub ranny, kierujący pojazdem jest obowiązany ponadto:

- 1) udzielić niezbędnej pomocy ofiarom wypadku oraz wezwać pogotowie ratunkowe i policję,
- 2) nie podejmować czynności, które mogłyby utrudnić ustalenie przebiegu wypadku,
- 3) pozostać na miejscu wypadku, a jeżeli wezwanie pogotowia lub policji wymaga oddalenia się - niezwłocznie powrócić na to miejsce.

Przepisy stosuje się odpowiednio do innych osób uczestniczących w wypadku.

Zabrania się:

- 1) kierowania pojazdem, prowadzenia kolumny pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt osobie w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu,
- 2) holowania pojazdu kierowanego przez osobę, o której mowa wyżej,
- 3) otwierania drzwi pojazdu, pozostawiania otwartych drzwi lub wysiadania bez upewnienia się, że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia,
- 4) wykorzystywania drogi lub poszczególnych jej części w sposób niezgodny z przeznaczeniem, chyba że przepisy szczegółowe stanowią inaczej,
- 5) wjeżdżania na pas między jezdniami,
- 6) pozostawiania na drodze przedmiotów, które mogłyby zagrozić bezpieczeństwu ruchu; jeżeli jednak usunięcie ich nie jest możliwe, należy je oznaczyć w sposób widoczny w dzień i w nocy,
- 7) umieszczania na drodze lub w jej pobliżu urządzeń wysyłających lub odbijających światło w sposób powodujący oślepienie albo wprowadzających w błąd uczestników ruchu,
- 8) samowolnego umieszczania lub włączania albo usuwania lub wyłączania znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń ostrzegawczo-zabezpieczających lub kontrolnych na drodze, jak również zmiany ich położenia lub ich zastaniania,
- 9) zaśmiecania lub zanieczyszczania drogi,
- 10) samowolnego umieszczania na drodze jakichkolwiek znaków, napisów lub symboli.

Kierującemu pojazdem zabrania się:

- 1) korzystania podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku,
- 2) przewożenia osoby w stanie nietrzeźwym lub w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, na rowerze lub motorowerze albo motocyklu, chyba że jest przewożona w bocznym wózku,
- 3) przewożenia pasażera bez pasów bezpieczeństwa, hełmów ochronnych jeżeli są wymagane lub w pojeździe do tego nie przystosowanym,
- 4) przewożenia w foteliku ochronnym dziecka siedzącego tyłem do kierunku jazdy na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego wyposażonego w poduszkę powietrzną dla pasażera,
- 5) przewożenia poza specjalnym fotelikiem ochronnym dziecka w wieku do 12 lat na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego.

Zatrzymanie i postój

Zatrzymanie i postój pojazdu są dozwolone tylko w miejscu i w warunkach, w których jest on z dostatecznej odległości widoczny dla innych kierujących i nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia.

Kierujący pojazdem, zatrzymując pojazd na jezdni, jest obowiązany ustawić go jak najbliżej jej krawędzi oraz równolegle do niej.

W czasie postoju na drodze poza obszarem zabudowanym pojazd powinien znajdować się, jeżeli to tylko możliwe, poza jezdnią. Kierujący pojazdem jest obowiązany stosować sposób zatrzymania lub postoju wskazany znakami drogowymi. Kierujący pojazdem jest obowiązany w czasie postoju zabezpieczyć pojazd przed możliwością jego uruchomienia przez osobę niepowołaną oraz zachować inne środki ostrożności niezbędne do uniknięcia wypadku.

Dopuszcza się zatrzymanie lub postój na chodniku kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 2,5 t, pod warunkiem, że:

- 1) na danym odcinku jezdni nie obowiązuje zakaz zatrzymania lub postoju,
- 2) szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1,5 m,
- 3) pojazd umieszczony przednią osią na chodniku nie tamuje ruchu pojazdów na jezdni.

Dopuszcza się, przy zachowaniu warunków określonych wyżej, zatrzymanie lub postój na chodniku przy krawędzi jezdni całego samochodu osobowego, motocykla, motoroweru lub roweru. Inny pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 2,5 t może być w całości umieszczony na chodniku tylko w miejscu wyznaczonym odpowiednimi znakami drogowymi.

Zabrania się zatrzymania pojazdu:

- 1) na przejeździe kolejowym, na przejeździe tramwajowym, na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od przejazdu lub skrzyżowania,
- 2) na przejściu dla pieszych, na przejeździe dla rowerzystów oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed tym przejściem lub przejazdem; na drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu zakaz ten obowiązuje także za tym przejściem lub przejazdem,
- 3) w tunelu, na moście lub na wiadukcie,
- 4) na jezdni wzdłuż linii ciągłej oraz w pobliżu jej punktów krańcowych, jeżeli zmusiłoby to innych kierujących pojazdami wielośladowymi do najeżdżania na tę linię,
- 5) na jezdni obok linii przerywanej wyznaczającej krawędź jezdni oraz na jezdni i na poboczu obok linii ciągłej wyznaczającej krawędź jezdni,
- 6) w odległości mniejszej niż 10 m od przedniej strony znaku lub sygnału drogowego, jeżeli zostałyby one zasłonięte przez pojazd,
- 7) na jezdni przy jej lewej krawędzi, z wyjątkiem zatrzymania lub postoju pojazdu na obszarze zabudowanym na drodze jednokierunkowej lub na jezdni dwukierunkowej o małym ruchu,
- 8) na pasie między jezdniami,
- 9) w odległości mniejszej niż 15 m od słupka lub tablicy oznaczającej przystanek, a na przystanku z zatoką- na całej jej długości,
- 10) w odległości mniejszej niż 15 m od punktów krańcowych wysepki, jeżeli jezdnia z prawej jej strony ma tylko jeden pas ruchu,
- 11) na drodze dla rowerów.

Zabrania się postoju:

- 1) w miejscu utrudniającym wjazd lub wyjazd, w szczególności do i z bramy, garażu, parkingu lub wnęki postojowej,
- 2) w miejscu utrudniającym dostęp do innego prawidłowo zaparkowanego pojazdu lub wyjazd tego pojazdu,
- 3) przed i za przejazdem kolejowym, po obu stronach drogi, na odcinku od przejazdu kolejowego do słupka wskaźnikowego z jedną kreską,
- 4) w strefie zamieszkania w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu,
- 5) na obszarze zabudowanym, pojazdu lub zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 6 t lub o długości przekraczającej 12 m, poza wyznaczonymi w tym celu parkingami.

Zabrania się zatrzymania lub postoju pojazdu na autostradzie lub drodze ekspresowej w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu. Jeżeli unieruchomienie pojazdu nastąpiło z przyczyn technicznych, kierujący pojazdem jest obowiązany usunąć pojazd z jezdni oraz ostrzec innych uczestników ruchu.

Zakaz zatrzymania lub postoju pojazdu nie dotyczy unieruchomienia pojazdu wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego.

Kierujący pojazdem jest obowiązany sygnalizować postój pojazdu silnikowego lub przyczepy z powodu uszkodzenia lub wypadku:

- 1) na autostradzie lub drodze ekspresowej - w każdym przypadku,
- 2) na pozostałych drogach twardych:
 - a) poza obszarem zabudowanym - w razie postoju na jezdni w miejscu, w którym jest to zabronione, a na poboczu, jeżeli pojazd nie jest widoczny z dostatecznej odległości,
 - b) na obszarze zabudowanym - w razie postoju na jezdni w miejscu, w którym zatrzymanie jest zabronione.

Postój pojazdu, o którym mowa należy sygnalizować w sposób następujący:

- 1) na autostradzie lub drodze ekspresowej - przez:
 - a) włączenie świateł awaryjnych pojazdu, a jeżeli pojazd nie jest w niego wyposażony, należy włączyć światła pozycyjne,
 - b) umieszczenie ostrzegawczego trójkąta odblaskowego w odległości 100 m za pojazdem; trójkąt ten umieszcza się na jezdni lub poboczu, odpowiednio do miejsca unieruchomienia pojazdu,
- 2) na pozostałych drogach:
 - a) poza obszarem zabudowanym - przez umieszczenie w odległości 30-50 m za pojazdem ostrzegawczego trójkąta odblaskowego i włączenie świateł awaryjnych; w razie gdy pojazd nie jest wyposażony w światła awaryjne, należy włączyć światła pozycyjne,
 - b) na obszarze zabudowanym - przez włączenie świateł awaryjnych, a jeżeli pojazd nie jest w niego wyposażony, należy włączyć światła pozycyjne i umieścić ostrzegawczy trójkąt odblaskowy za pojazdem lub na nim, na wysokości nie większej niż 1 metr.

Sygnalizowanie, o którym mowa obowiązuje przez cały czas postoju pojazdu.

Pojazd pozostawiony bez tablic rejestracyjnych lub pojazd, którego stan wskazuje na to, że nie jest używany, może zostać usunięty z drogi przez straż gminną lub policję na koszt właściciela lub posiadacza. Pojazd usunięty w sposób opisany jak wyżej a nie odebrany na wezwanie gminy przez uprawnioną osobę w terminie 6 miesięcy od dnia usunięcia, uznaje się za porzucony z zamiarem wyzbycia się. Pojazd ten przechodzi na własność gminy z mocy ustawy. Przepisu nie stosuje się gdy nieodebranie pojazdu nastąpiło z przyczyn niezależnych od osoby zobowiązanej oraz gdy w terminie 6 miesięcy od dnia usunięcia pojazdu nie została ustalona osoba uprawniona do jego odbioru.

Używanie świateł zewnętrznych

Kierujący pojazdem jest obowiązany używać świateł mijania podczas jazdy w warunkach normalnej przejrzystości powietrza:

W czasie od świtu do zmierzchu w warunkach normalnej przejrzystości powietrza, zamiast świateł mijania, kierujący pojazdem może używać świateł do jazdy dziennej.

W czasie od zmierzchu do świtu, na nie oświetlonych drogach, zamiast świateł mijania lub łącznie z nimi, kierujący pojazdem może używać świateł drogowych, o ile nie oślepi innych kierujących albo pieszych poruszających się w kolumnie.

Kierujący pojazdem, używając świateł drogowych, jest obowiązany przełączyć je na światła mijania w razie zbliżania się:

- 1) pojazdu nadjeżdżającego z przeciwka, przy czym jeżeli jeden z kierujących wyłączył światła drogowe - drugi jest obowiązany uczynić to samo,
- 2) do pojazdu poprzedzającego, jeżeli kierujący może być oślepiony,
- 3) pojazdu szynowego lub komunikacji wodnej, jeżeli poruszają się w takiej odległości, że istnieje możliwość oświecenia kierujących tymi pojazdami.

Kierujący motocyklem, motorowerem lub pojazdem szynowym jest obowiązany używać podczas jazdy świateł mijania, a w nocy na warunkach określonych wyżej - może używać świateł drogowych.

Na drodze krętej, oznaczonej odpowiednimi znakami drogowymi, kierujący pojazdem może używać przednich świateł przeciwmgłowych od zmierzchu do świtu, również w warunkach normalnej przejrzystości powietrza.

Powyższe przepisy stosuje się odpowiednio podczas zatrzymania pojazdu wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego. Jeżeli zatrzymanie trwa ponad 1 min. dopuszcza się wyłączenie świateł zewnętrznych pojazdu, o ile na tym samym pasie ruchu, przed tym pojazdem i za nim, stoją inne pojazdy.

Kierujący pojazdem silnikowym lub szynowym, w warunkach niedostatecznej widoczności, podczas zatrzymania nie wynikającego z warunków ruchu lub przepisów ruchu drogowego oraz podczas postoju jest obowiązany używać świateł pozycyjnych przednich i tylnych lub świateł postojowych. W pojeździe nie złączonym z przyczepą oraz w zespole pojazdów o długości nie przekraczającej 6 m. Dopuszcza się włączenie świateł postojowych jedynie od strony środka jezdni. Podczas zatrzymania lub postoju w miejscu oświetlonym w stopniu zapewniającym widoczność pojazdu lub znajdującym się poza jezdnią i poboczem, wszystkie światła pojazdu mogą być wyłączone. Przepis ten nie dotyczy pojazdu szynowego oraz pojazdu, na którym znajduje się urządzenie lub ładunek wystające poza pojazd i wymagające oznaczenia odrębnymi światłami.

Światło oświetlające przedmioty przydrożne (szperacz) może być włączone tylko podczas zatrzymania lub postoju pod warunkiem, że nie oślepi innych uczestników ruchu. Ograniczenie to nie dotyczy pojazdu uprzywilejowanego.

Warunki używania pojazdów w ruchu drogowym

Pojazdem uprzywilejowanym w ruchu drogowym może być pojazd samochodowy:

- 1) jednostek ochrony przeciwpożarowej,
- 2) pogotowia ratunkowego,
- 3) Policji,
- 4) jednostki ratownictwa chemicznego,
- 5) Straży Granicznej,
- 6) Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
- 7) Agencji Wywiadu,
- 7a) Centralnego Biura Antykorupcyjnego
- 7b) Służby Kontrwywiadu Wojskowego
- 7c) Służby Wywiadu Wojskowego
- 8) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej
- 9) Służby Więziennej,
- 10) Biura Ochrony Rządu,
- 10a) kontroli skarbowej
- 10b) Służby Celnej
- 11) Inspekcji Transportu Drogowego,
- 12) jednostki nie wymienionej w pkt. 1-11, jeżeli jest używany w związku z ratowaniem życia lub zdrowia ludzkiego -na podstawie zezwolenia ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

Kierujący pojazdem uprzywilejowanym może, pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności, nie stosować się do przepisów o ruchu pojazdów, zatrzymaniu i postoju oraz do znaków i sygnałów drogowych tylko w razie, gdy:

- 1) uczestniczy:
 - a) w akcji związanej z ratowaniem życia, zdrowia ludzkiego lub mienia albo koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lub porządku publicznego albo
 - b) w przejeździe kolumny pojazdów uprzywilejowanych,
 - c) w wykonywaniu zadań związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe, którym na mocy odrębnych przepisów przysługuje ochrona.
- 2) pojazd wysyła jednocześnie sygnały świetlne i dźwiękowe; po zatrzymaniu pojazdu nie wymaga się używania sygnału dźwiękowego,
- 3) w pojeździe włączone są światła drogowe lub mijania.

Kierujący pojazdem uprzywilejowanym jest obowiązany stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub upoważnione do jego kontroli.

Pojazd wykonujący na drodze prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne powinien wysyłać żółte sygnały błyskowe. Kierujący tym pojazdem może pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności nie stosować się do przepisów o obowiązku jazdy na jezdni lub przy jej prawej krawędzi oraz o zatrzymaniu i postoju z tym, że:

- na jezdni jednokierunkowej oraz poza obszarem zabudowanym, podczas oczyszczania drogi ze śniegu, dopuszcza się również jazdę przy lewej krawędzi jezdni,
- jazdę po chodniku dopuszcza się tylko przy zachowaniu bezpieczeństwa pieszych.

Kierujący tym pojazdem może korzystać z autostrady lub drogi ekspresowej nawet wtedy, gdy pojazd ten nie jest pojazdem samochodowym lub jego konstrukcja uniemożliwia rozwinięcie prędkości co najmniej 40 km/h. Pojazd który ze względu na konstrukcję, ładunek lub nietypowe zachowanie na drodze może zagrażać bezpieczeństwu w ruchu drogowym powinien wysyłać żółte sygnały błyskowe. Zabrania się używania żółtych sygnałów błyskowych do innych celów niż określone wyżej.

Pojazd do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego oznacza się tablicą kwadratową barwy niebieskiej z białą literą „L” umieszczoną na pojeździe. W warunkach niedostatecznej widoczności tablica umieszczona na pojeździe, z wyłączeniem tablicy na motocyklu, powinna być oświetlona. Tablica, którą oznaczony jest motocykl, powinna być wykonana z materiału odbłaskowego. Podczas kierowania pojazdem do nauki jazdy przez osobę inną niż osoba ubiegająca się o uprawnienia do kierowania pojazdem tablica, o której mowa wyżej powinna być zasłonięta lub złożona. Kierujący pojazdem, przejeżdżając obok pojazdu, o którym mowa lub jadąc za nim, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność.

Pojazd przewożący zorganizowaną grupę dzieci lub młodzieży w wieku do 18 lat oznacza się z przodu i z tyłu kwadratowymi tablicami barwy żółtej z symbolem dzieci barwy czarnej. W warunkach niedostatecznej widoczności tablice powinny być oświetlone, chyba że są wykonane z materiału odbłaskowego. Kierujący tym pojazdem jest obowiązany włączyć światła awaryjne podczas wsiadania lub wysiadania dzieci lub młodzieży. Kierujący pojazdem, omijając pojazd, o którym mowa, jest obowiązany w czasie wsiadania lub wysiadania dzieci lub młodzieży zachować szczególną ostrożność i w razie potrzeby zatrzymać się. Zabrania się oznaczania pojazdu tablicami, o których mowa w czasie, gdy dzieci lub młodzież nie są przewożone.

Kierujący autobusem szkolnym podczas wsiadania lub wysiadania dzieci jest obowiązany włączyć światła awaryjne. Kierujący pojazdem, przejeżdżając obok autobusu szkolnego, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność. Jeżeli autobus szkolny przewozi inne osoby lub nie przewozi żadnych osób, tablice z napisem „autobus szkolny” powinny być zdjęte, zasłonięte lub złożone.

Pojazd przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych oznacza się z przodu i z tyłu kwadratowymi tablicami barwy niebieskiej z międzynarodowym symbolem wózka inwalidzkiego barwy białej. Tablice te powinny być wykonane z materiału odbłaskowego. Kierujący tym pojazdem jest obowiązany włączyć światła awaryjne podczas wsiadania lub wysiadania osoby niepełnosprawnej.

Kierujący pojazdem, omijając pojazd, o którym mowa, jest obowiązany w czasie wsiadania lub wysiadania osoby niepełnosprawnej zachować szczególną ostrożność i w razie potrzeby zatrzymać się.

Pojazd zarejestrowany w Rzeczypospolitej Polskiej, który ma być używany w ruchu międzynarodowym, powinien być oznaczony znakiem z literami „PL”.

Zabrania się:

- 1) używania pojazdu w sposób zagrażający bezpieczeństwu osoby znajdującej się w pojeździe lub poza nim,
- 2) zakrywania światła oraz urządzeń sygnalizacyjnych, tablic rejestracyjnych lub innych wymaganych tablic albo znaków, które powinny być widoczne,
- 3) ozdabiania tablic rejestracyjnych oraz umieszczania z przodu lub z tyłu pojazdu znaków, napisów lub przedmiotów, które ograniczają czytelność tych tablic,
- 4) umieszczania na pojeździe znaku określającego inne państwo niż to, w którym pojazd został zarejestrowany.

Zabrania się kierowcy:

- 1) oddalania się od pojazdu, gdy silnik jest w ruchu,
- 2) używania pojazdu w sposób powodujący uciążliwości związane z nadmierną emisją spalin do środowiska lub nadmiernym hałasem,
- 3) pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym; nie dotyczy to pojazdu wykonującego czynności na drodze,
- 4) ciągnięcia za pojazdem osoby na nartach, sankach, wrotkach lub innym podobnym urządzeniu,
- 5) używania opon z umieszczonymi w nich na trwałe elementami przeciwślizgowymi.

Używanie łańcuchów przeciwślizgowych na oponach jest dozwolone tylko na drodze pokrytej śniegiem.

Przewóz osób może odbywać się tylko pojazdem do tego przeznaczonym lub przystosowanym. Liczba przewożonych osób nie może przekraczać liczby miejsc określonych w dowodzie rejestracyjnym. W pojeździe nie podlegającym rejestracji liczba przewożonych osób wynika z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu. Dopuszcza się przewóz osób samochodem ciężarowym poza kabiną kierowcy pod warunkiem, że:

- 1) pojazd odpowiada wymaganym warunkom technicznym do przewozu osób,
- 2) osoby nie znajdują się między ładunkiem a kabiną kierowcy,
- 3) osoby przewożone są na miejscach siedzących,
- 4) pojazd nie przekracza prędkości 50 km/h.

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

- 1) dzieci do szkół lub przedszkoli i z powrotem w przyczepie dostosowanej do przewozu osób, ciągniętej przez ciągnik rolniczy,
- 2) konwojentów, drużyn roboczych i osób wykonujących czynności ładunkowe w przyczepie ciągniętej przez ciągnik rolniczy pod warunkiem, że:
 - a) liczba przewożonych osób nie przekracza 5,
 - b) osoby stojące trzymają się uchwytów,
 - c) osoby nie znajdują się pomiędzy ładunkiem a przednią ścianą przyczepy,
 - d) prędkość zespołu pojazdów nie przekracza 20 km/h.

Kierującemu pojazdem silnikowym, który przewozi osobę, zabrania się palenia tytoniu lub spożywania pokarmów w czasie jazdy. Nie dotyczy to kierowcy samochodem ciężarowym, który przewozi osobę w kabinie kierowcy, i kierowcy samochodem osobowym, z wyjątkiem taksówki.

Wykorzystywanie dróg w sposób szczególny

Zawody sportowe, rajdy, wyścigi, zgromadzenia i inne imprezy, które powodują utrudnienie ruchu lub wymagają korzystania z drogi w sposób szczególny, mogą odbywać się pod warunkiem uzyskania zezwolenia. Zezwolenie wydaje organ zarządzający ruchem na drodze, właściwy ze względu na miejsce rozpoczęcia imprezy.

Zezwolenie, o którym mowa wydaje się po:

- 1) zasięgnięciu opinii właściwego ze względu na miejsce przeprowadzenia imprezy komendanta wojewódzkiego policji.
- 2) uzgodnieniu warunków przeprowadzenia imprezy z organami zarządzającymi ruchem na drogach, na których impreza się odbywa.

Organ wydający zezwolenie może:

- 1) odmówić wydania zezwolenia:
 - a) w razie uzyskania negatywnej opinii organów, o których mowa wyżej,
 - b) jeżeli impreza zagraża bezpieczeństwu ruchu,
 - c) jeżeli impreza utrudni ruch drogowy na znacznym obszarze,
- 2) cofnąć wydane zezwolenie, jeżeli:
 - a) impreza zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego,
 - b) warunki ruchu, przy uwzględnieniu których zezwolenie zostało wydane, uległy zmianie.

Organ kontroli ruchu drogowego może przerwać imprezę, jeżeli:

- 1) jest prowadzona bez zezwolenia,
- 2) miejsce, trasa lub czas jej trwania wykraczają poza warunki określone w zezwoleniu,
- 3) jej przebieg w bezpośredni sposób zagraża bezpieczeństwu.

Przepisy określone wyżej nie dotyczą procesji, pielgrzymek i konduktów pogrzebowych, które poruszają się po drogach na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

Warunki techniczne pojazdów

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

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

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

Urządzenia służące do łączenia pojazdu ciągnącego z przyczepą powinny zapewnić bezpieczne ciągnięcie przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej przewidzianej do ciągnięcia przez ten pojazd, uniemożliwić samoczynne odłączenie się przyczepy oraz zapewnić prawidłowe działanie świateł i hamulców, o ile przyczepa jest w nie wyposażona.

Zabrania się:

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

ZASADY BEZPIECZEŃSTWA**Bezpieczna prędkość**

W ruchu drogowym prędkość jest jednym z podstawowych czynników mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. W literaturze przedmiotu, w odniesieniu do pojazdów, mówi się o niej w różnym znaczeniu np. prędkość dopuszczalna, kierunkowa, określona przez znaki drogowe, bezpieczna, itp. Z prędkością ściśle związane jest hamowanie jak i droga hamowania o odpowiedniej długości. Im większa prędkość tym jest dłuższa droga do zatrzymania pojazdu. Nie istnieje w literaturze definicja prędkości bezpiecznej jak również nie jest ona określana w wartościach liczbowych. Pojęcie prędkości bezpiecznej zostało zdefiniowane dopiero w orzecznictwie i piśmiennictwie prawniczym. Za prędkość bezpieczną uznaje się prędkość zapewniającą panowanie nad pojazdem, pozwalającą kierującemu na bezpieczne wykonywanie manewrów w konkretnych warunkach, w jakich ruch się odbywa. Rozumiemy przez to prędkość, która pozwala na zwolnienie lub unieruchomienie pojazdu w odległości określonej zasięgiem widoczności drogi, bądź ewentualnością dających się w danej sytuacji przewidzieć przeszkód. Wśród uwarunkowań mających wpływ na prędkość bezpieczną wymienia się rzeźbę terenu, stan i widoczność drogi, stan i ładunek pojazdu, warunki atmosferyczne, natężenie ruchu. Prędkości dopuszczalne dla poszczególnych rodzajów pojazdów, które określa prawo o ruchu drogowym na określonych drogach, jak również prędkości określone administracyjnie przez znaki drogowe nie mogą być uważane za bezpieczne w każdych warunkach ruchu ponieważ obliczone są w przypadku obiektywnie dobrych warunków odnoszących się do drogi, pojazdu i kierującego. Natomiast nie będą już nimi w chwili zmienionych warunków atmosferycznych jak opady deszczu, śniegu lub oblodzenia. W takich warunkach najważniejszą rolę odgrywa kierujący pojazdem -człowiek (i jego decyzje). Stanowi on bardzo ważny niezmienny element systemu, kierujący – pojazd – droga. Należy pamiętać więc, że prędkość bezpieczna nie może być utożsamiana z prędkością dozwoloną jednak musi się mieścić w jej granicach. Kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością nieutrudniającą jazdy innym kierującym. Nie może jechać zbyt wolno wszędzie tam gdzie warunki ruchu pozwalają na jazdę z większą prędkością i kierujący innymi pojazdami korzystają z takiej możliwości. Jazda powolna w sytuacji gdy inni poruszają się szybko, stwarza nie tylko przeszkodę utrudniającą ruch, ale także powoduje niebezpieczeństwo wskutek zmuszania innych do wykonywania manewru wyprzedzania a to niekiedy może być wyjątkowo niebezpieczne i trudne.

Bezpieczna odległość

Bezpieczna odległość to taka, która pozwoli utrzymać odstęp od poprzedzającego pojazdu umożliwiający zatrzymanie nawet w razie gwałtownego nieoczekiwanego lub zaskakującego jego hamowania. Dlatego też na kierującym pojazdem spoczywa obowiązek baczego i ciągłego obserwowania całej jezdni i zmniejszania prędkości jazdy do bezpiecznej w warunkach ograniczonej widoczności. Bezpieczna odległość pomiędzy pojazdami powinna być równa co najmniej drodze zatrzymania pojazdu powiększona o 1 metr. Na drogę zatrzymania pojazdu składa się droga przebyta od chwili zauważenia przyczyny powodującej hamowanie do chwili uruchomienia hamulców, droga przebyta od chwili naciśnięcia pedału hamulca do chwili rozpoczęcia hamowania oraz droga przebyta podczas efektywnego działania hamulców. Istnieje popularna zasada utrzymywania tylu metrów za pojazdem ile wynosi prędkość pojazdów liczona w km/h. Tego rodzaju odstęp może być przy małych prędkościach nadmierny, a przy dużych prędkościach zbyt mały.

Szczególna ostrożność

Jest to większa niż (zwykła) ostrożność, której prawo o ruchu drogowym wymaga w sytuacjach związanych z większym niż przeciętne niebezpieczeństwem. Szczególna ostrożność jest ostrożnością podwyższoną do granic gwarantujących skuteczność reakcji.

Niedopuszczalne są przypadki wymuszania pierwszeństwa przejazdu tylko dlatego, że inny kierowca kieruje pojazdem lżejszym w stosunku do masy naszego samochodu lub pojazdu. Każdy rowerzysta jest też pełnoprawnym uczestnikiem ruchu drogowego.

Pamiętać, że przy wyprzedzaniu rowerzysty, tak jak przy omijaniu pieszych, trzeba zachować odstęp przynajmniej jednego metra. Naganne jest ponaglanie rowerzysty, trąbienie na niego, czy pokrzykiwanie.

Należy przestrzegać zasady ograniczonego zaufania do innych kierowców i do pieszych na drodze. Nigdy nie mamy 100-procentowej pewności, że wykonają oni ruch, którego oczekujemy i się spodziewamy. Nieraz można zaobserwować kierowców nieobliczalnych oraz budzących podejrzenie, iż jadą po spożyciu alkoholu lub narkotyków. Szczególnie w dni wolne i w okolicy lokali rozrywkowych.

Co prawda każdy uczestnik ruchu i osoby znajdujące się na drodze mają prawo liczyć, że inni przestrzegają przepisów, ale należy dmuchać na zimne! Jeżeli kierowca jedzie ulicą wzdłuż chodnika, po którym chodzą ludzie „ma prawo do pełnego zaufania, że nikt na jezdnię nagle nie wkroczy” - jak głosi kodeks. Jeżeli jednak na chodniku zobaczymy dziecko, starca czy pijanego - nasze zaufanie powinno zniknąć jak bańka mydlana. W tej sytuacji może zdarzyć się wszystko.

Podobnie przy wjeździe na otwarte skrzyżowanie: mamy prawo ufać, że kierujący pojazdami z lewej strony uwzględniają nasze prawo do pierwszeństwa. Jeżeli jednak widzimy, że z tej lewej strony samochód jedzie i nie zaczyna hamować - traktujemy go mocno podejrzliwie: a jeśli będziemy mieli pecha i on nas nie zauważy? Nie ufajmy też kierowcy, który jedzie z dużo większą prędkością niż dozwolona: jego decyzje są nieprzewidywalne.

Jakże często prowadząc pojazd wyrażamy głośno uwagi w rodzaju: „Jak on jedzie? Co on robi? Wariat!“. Jedź tak, by inni nie mieli powodów do wyrażania takich opinii o tobie.

Uprzejmy gest kierowcy mającego pierwszeństwo przejazdu, który zawiadamia nas, że rezygnuje ze swego prawa, na przykład w celu szybkiego rozładowania zatoru, nie zwalnia nas od odpowiedzialności w razie wypadku. W każdym przypadku powinna jednak obowiązywać podstawowa zasada: „Postępuj zgodnie ze zdrowym rozsądkiem, akceptuj tylko małe ryzyko”.

Wyjeżdżając za granicę warto poznać przepisy, zwyczaje i ograniczenia prędkości w ruchu drogowym odwiedzanych państw. Na przykład, w nielicznych krajach europejskich (W. Brytania, Irlandia, Islandia, Cypr), w niektórych krajach azjatyckich, amerykańskich i afrykańskich (np. Indie, Jamajka, Trynidad, Tobago) oraz w Australii, Nowej Zelandii i Japonii obowiązuje ruch lewostronny . W Egipcie w ogóle nie ma przepisów ruchu drogowego. Winę ponosi ten kierowca, który pierwszy najedzie na sąsiada na drodze.

Znaki drogowe mają charakter międzynarodowy. Na drogach Wspólnoty Europejskiej obowiązuje zasada: cztery i pół godziny jazdy, co najmniej czterdzieści pięć minut odpoczynku i znowu cztery i pół godziny za kółkiem. Przepisy wyraźnie regulują czas jazdy dziennej, tygodniowej, i maksymalny czas pracy w okresie dwutygodniowym. Unormowany jest również odpoczynek kierowcy dzienny jak i tygodniowy. Za niestosowanie się do przepisów o czasie pracy i odpoczynku kierowców przepisy nakładają bardzo wysokie kary.

Każdy autokar wyposażony jest w tachograf – urządzenie kontrolne, które automatycznie rejestruje czas jazdy, chwilową prędkość pojazdu, odpoczynek, przebytą drogę, czas do dyspozycji, rejestrację różnych aktywności kierowcy oraz godziny każdego zdarzenia.. Wszystkie informacje zapisywane są na tekturowych tarczach lub w postaci elektronicznej. Pod znakiem „łóżko” tachograf rejestruje, przerwy w jeździe i okresy odpoczynku dziennego, „koperta” jest to czas oczekiwania, czyli okresy, podczas których kierowcy nie muszą pozostawać na stanowisku pracy, oprócz sytuacji, w których czekają na ewentualne wezwanie do rozpoczęcia lub kontynuowania jazdy albo do wykonywania innych prac, a „dwa skrzyżowane młoteczki” - praca inna niż jazda. Czas jazdy czyli czas spędzony za kierownicą, w celu obliczenia czasu trwania jazdy to symbol „kierownicy” Kierowcy nazywają „tacho” osobistym policjantem, a niemiecka policja sprawdza tarcze z całego tygodnia, by zmęczony kierowca nie zagrażał innym. W Polsce instytucją powołaną do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie transportu drogowego jest Inspekcja Transportu Drogowego.

Zawracanie, cofanie i jazda w przeciwnym kierunku to manewry, które na autostradzie są surowo zabronione. Jeżeli minie się zamierzone miejsce zjazdu, należy jechać dalej, aż do następnego zjazdu, tam opuścić autostradę i zawrócić.

Nad jezdnią na autostradzie umieszczane są tablice elektroniczne, które stosownie do aktualnych warunków drogowych wskazują ograniczenia prędkości, np. z powodu zatoru lub mgły. Tworzenie się zatorów jest zawsze sygnałem alarmowym, dlatego też należy zmniejszyć prędkość i powoli zbliżyć się do końca kolumny pojazdów, włączyć sygnalizację ostrzegawczą oraz pozostawić wolną przestrzeń dla pojazdów niosących pomoc. Informacje o stanie ruchu drogowego, o przyczynach i długości zatorów przekazywane są w radiowych komunikatach (tzw. „zielona fala”).

Przed rozpoczęciem jazdy należy sprawdzić sprawność techniczną pojazdu. Posiadanie dobrej mapy samochodowej ułatwia orientację w czasie jazdy. Do głównego wyposażenia pojazdu zalicza się trójkąt ostrzegawczy oraz apteczkę doraźnej pomocy.

ANALIZA PRZYPADKU „ZATRZYMAJ SIĘ!”

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

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

Pytanie o stan techniczny wielu prowadzonych przez nich samochodów jest w zasadzie retoryczne. Często są to auta zachodnioeuropejskie i japońskie, sprowadzane z Zachodu po uszkodzeniu w wypadkach lub po powodzi. Mają mocne silniki, ale bezpieczeństwo jazdy nimi jest żadne. „Stadnina koni pod maską” - to jest dziś przedmiot pożądania wielu chłopaków, dla innych ważne też są decybele na miarę młota pneumatycznego, wydobywające się jednostajnym „ync, ync, ync” z samochodowego radia.

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

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

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

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

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

Zawodowi kierowcy tirów i autokarów jeżdżą po 20 godzin na dobę bez odpoczynku i nie mogą powiedzieć pracodawcy, że nie pojadą w trasę, bo są złe warunki, bo są zmęczeni, bo samochód jest w złym stanie technicznym. Gdyby to zrobili, straciliby pracę. W tym zawodzie pracuje się na akord, a więc zarobki zależne są od przejechanych kilometrów. W Kodeksie Drogowym określono, przez ile godzin dziennie można prowadzić samochód. I co z tego? Warszawa - Szczecin - Warszawa to trasa jednodniowa. A następnego dnia Warszawa - Wrocław - Warszawa. Więc jedziemy, aż uśniemy! Kiedy jest gołoledź, to zagraniczny kierowca zjeżdża na parking. A Polacy jadą. Czy to gołoledź, zadymka, mgła, że nic nie widać. Jadą po lodzie na łysych oponach i jeszcze z przyczepą, z niesprawnym układem kierowniczym, bez hamulców, z jedną lampą. W Polsce prawie nikt nie zmienia opon na zimę. Kto by wymagał od firmy przewozowej, by „wyrzucała pieniądze” na zimowe opony albo łańcuchy? Fotel szefa nie wpadnie w poślizg!

Poza złą jakością nawierzchni naszych dróg, problemem jest prawie zupełny brak zaplecza: strzeżonych parkingów, moteli, stacji obsługi, posterunków policji itp.

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

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

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

WYCIECZKI AUTOKAROWE

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

Rozsądny kierowca jeździ do godziny 18⁰⁰. Jego organizm o tej godzinie domaga się odpoczynku. Bywa jednak, że zakończenie podróży z wycieczką o godzinie 18⁰⁰ jest niemożliwe. Co wtedy? Cóż, należy zdać sobie sprawę z pewnego ryzyka i starać się zachować maksymalną ostrożność. Najbezpieczniej jest jechać krótkimi odcinkami i stawać, gdy tylko poczuje się zmęczenie. To mogą być krótkie 10-minutowe przerwy, ale częstsze niż w dzień. Statystyka potwierdza zwiększone ryzyko podczas jazdy wieczorem i nocą. W ciemności jazda jest dwa razy bardziej męcząca, także dla oczu. Niebezpieczeństwo wypadku wzrasta aż 2,2 razy. Zbadali to statystycy pracujący dla firm ubezpieczeniowych.

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

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

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

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

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

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

Podczas tankowania paliwa na stacji benzynowej istnieje zagrożenie pożaru lub wybuchu. Ze względów bezpieczeństwa wskazane jest, aby uczestnicy wycieczki wysiedli z autokaru. Mogą w tym czasie skorzystać z WC lub zrobić zakupy, czy spożyć posiłek w znajdującym się obok auto-barze.

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

Ogólne zalecenia medyczne, które w dużej mierze gwarantują bezpieczną podróż

W dniu poprzedzającym wyjazd zapewniamy sobie możliwie spokojny wieczór i dobry wypoczynek. Starajmy się wszystkie czynności zakończyć przed godziną 23⁰⁰. Przed snem dobrze jest wypić szklankę ciepłego mleka z miodem. Podróż najlepiej rozpocząć między 6 a 7 godziną rano, gdyż wówczas nasz organizm mobilizuje się do podjęcia całodziennych zadań, jesteśmy wypoczęci, uważni, szybko reagujemy.

Pierwszą przerwę w podróży należy zrobić ok. godziny 8⁰⁰. Powinna trwać 20-30 minut. W tym czasie kierowca powinien wysiąść z samochodu, zrobić kilka głębokich wdechów i wydechów, wykonać kilka ćwiczeń rozciągających (choćby się przeciągnąć), przejść się lub przebiec.

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

Okolo godziny 14⁰⁰ przypada pora na dłuższy wypoczynek. Nasz organizm jest w „południowym niżu”, ciało i umysł są w pewien sposób rozluźnione, zmniejsza się nasza zdolność do koncentracji. Zdarza się w tym czasie więcej błędów w pracy i więcej wypadków i wykroczeń na drogach. Uwaga kierowcy wyraźnie słabnie, czas reakcji się wydłuża, błędy się mnożą. Ta przerwa powinna być dłuższa i trwać minimum 1 godzinę. W tym czasie kierowca powinien zjeść lekko-strawny obiad. Na deser - koniecznie owoce. Po posiłku powinien przeznaczyć pół godziny na wypoczynek i odprężenie się. Może to być drzemka lub spokojny spacer.

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

Substancje wpływające na mózg dodatnio to m.in. witaminy z grupy B, zwłaszcza B¹², która przeciwdziała zmęczeniu, cynk pomagający w koncentracji i poprawiający pamięć, fosfor zapewniający kreatywność, optymizm i dobre samopoczucie, potas zwiększający wydolność mózgu. Witaminy z grupy B znajdziemy m.in. w drożdżach, ziarnach słonecznika, orzeszkach ziemnych, rybach, warzywach zielonych, cynk - w rybach, ostrygach, zbożach, fosfor - w rybach, ostrygach, drobiu, zbożach, otrębach, potas - w soczewicy, brokułach, ziemniakach, pomidorach, bananach, soi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kierowcy, i nie tylko oni, nie zawsze pamiętają o tym, że szybkość spalania alkoholu w organizmie człowieka jest stała. Próbuja więc wytrzeźwieć pijąc kilka kaw, biorąc zimny prysznic, zażywając alkaprim czy rapacholin. Te sposoby są zupełnie nieskuteczne! Procesu spalania alkoholu nie da się przyspieszyć. W ciągu jednej godziny mężczyzna spala przeciętnie tyle gramów wysokoprocentowego alkoholu, ile wynosi jego waga w kilogramach, podzielona przez 10. W przypadku kobiet od otrzymanego wyniku należy odjąć 1. Tak więc mężczyzna ważący 70 kg po wypiciu pół litra wódki potrzebuje pół doby, aby stężenie alkoholu w jego krwi powróciło do normy. Kobiety spalają alkohol jeszcze wolniej!

Zaburzenia powodowane przez alkohol w organizmie kierowcy:

0,1 promila powoduje rozproszoną uwagę

0,2 promila powoduje dłuższe spostrzeganie, zaburzenia równowagi i koordynacji, gorsze spostrzeganie kształtu przedmiotów w oddali

0,5 promila powoduje zmniejszenie zdolności rozpoznawania sytuacji, pobudliwości, upośledzenie koordynacji wzrokowo - ruchowej, pogorszenie ostrości widzenia i oceny odległości, opóźnienie adaptacji oka do ciemności i ruchomych źródeł światła.

0,8 promila powoduje błędną ocenę własnych możliwości, znaczne obniżenie samokontroli i koncentracji

1-2 promila powoduje zaburzenia koordynacji mięśniowej i równowagi, osłabienie sprawności intelektualnej i pamięci, brawurę, opóźnienie czasu reakcji, wahania nastroju (euforia, agresja).

2-3 promila powoduje zaburzenia mowy, wzmożoną senność, obniżenie zdolności kontroli własnego zachowania i poruszania się.

3-4 promila powoduje spadek ciśnienia krwi, obniżenie temperatury, możliwy powolny zanik funkcji oddechowych „ powyżej 4 promila – śpiączka”.

SŁOWNIK POJĘĆ

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

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

Autostrada - droga dwujezdniowa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, na której nie dopuszcza się ruchu poprzecznego, przeznaczoną tylko do ruchu pojazdów samochodowych, które na równej, poziomej jezdni mogą rozwinąć prędkość co najmniej 40 km/h, w tym również w razie ciągnięcia przyczep.

Droga ekspresowa - droga dwu- lub jednojezdniowa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, na której skrzyżowania występują wyjątkowo, przeznaczona tylko do ruchu pojazdów samochodowych.

Droga dla rowerów – droga lub jej część przeznaczoną do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

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

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

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

Chodnik - część drogi przeznaczona do ruchu pieszych.

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

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

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

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

Tunel - budowla na drodze, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

Obszar zabudowany - obszar oznaczony odpowiednimi znakami drogowymi.

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

Uczestnik ruchu - pieszy, kierujący, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze.

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

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

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

Kierowca - osoba uprawniona do kierowania pojazdem silnikowym.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pojazd specjalny - pojazd samochodowy lub przyczepa, konstrukcyjnie nie przeznaczone do przewozu osób lub ładunków.

Pojazd używany do celów specjalnych - pojazd samochodowy przystosowany w sposób szczególny do przewozu osób lub ładunków, używany przez Sily Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, Policję, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Straż Graniczną, kontrolę skarbową, Służbę Celną, jednostki ochrony przeciwpożarowej, Inspekcję Transportu Drogowego i Służbę Więzienną.

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

Pojazd zabytkowy - pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestru zabytków lub ujęty w centralnej ewidencji dóbr kultury.

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

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

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

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

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

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

Ciągnik rolniczy - pojazd silnikowy skonstruowany do używania łącznie ze sprzętem do prac rolnych, leśnych lub ogrodniczych; ciągnik taki może być również przystosowany do ciągnięcia przyczep oraz do prac ziemnych.

Motocykl - pojazd samochodowy jednośladowy lub z bocznym wózkiem - wielośladowy.

Motorower - pojazd jednośladowy lub dwuśladowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej nie przekraczającej 50 ccm, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h.

Rower - pojazd jednośladowy lub wielośladowy poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem.

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

LITERATURA

1. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 7 marca 2003 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 58, poz. 515 z 2003 r. z późniejszymi zmianami)
2. Rozporządzenie ministrów infrastruktury oraz spraw wewnętrznych i administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393).

3. Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. Nr 32 poz. 262 ze zmianami)
4. Norma PN-87/S-46200. Rowery. Wymagania i badania.
5. Rozporządzenie ministra transportu i gospodarki wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
6. Barbara Woynarowska: Scenariusz opracowany na podstawie zajęć prowadzonych przez dr M. Bronisza w czasie warsztatów dla szkolnych koordynatorów projektu Szkota Promująca Zdrowie w Gołkowicach, sierpień 1994.
7. Ferdynand Jucha: Bezpieczeństwo przede wszystkim. Materiały pomocnicze dla nauczycieli oraz wychowawców szkół i placówek publicznych odbywających szkolenie z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy w systemie samokształcenia kierowanego. Towarzystwo Wiedzy Powszechnej, Oddział Regionalny w Szczecinie, maj 1994.
8. Barbara Woynarowska, Joanna Mazur: Wypadki i urazy. Zdrowie młodzieży szkolnej w Polsce. Katedra Biomedycznych Podstaw Rozwoju i Wychowania. Wydział Pedagogiczny Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 1999.
9. Leszek Zieliński: Bezpieczeństwo zdrowia i życia uczestników imprez sportowych, turystycznych i rekreacyjnych. Krajowa Federacja Sportu dla Wszystkich, „Oficyna Wydawnicza ABA”, Warszawa 2000.
10. Andrzej Otrębski, Jacek Pok: Wiedzieć znaczy żyć. Vademecum kierowcy. Wydawnictwo JAS, Szczecin 1996.
11. Danuta Jackowiak i ks. Jan Szpet (red.): Wolni przez miłość. Podręcznik metodyczny. Księgarnia Św. Wojciecha, Poznań 2000.
12. Wincenty Kowalewski: Przyjaciół przy pracy. Nr 2/2003; str. 17.
13. Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych „Alkohol i kierowca” Warszawa 2005.

Linki do stron WWW o Kodeksie Drogowym:

- www.kodeksdrogowy.com.pl
- www.gimnazjum.pl/karta/