

Temat: Zagrożenia drogowe i ich przyczyny z winy pieszych i kierujących.

- przechodzenie przez jezdnię,
- określanie odległości i prędkości nadjeżdżających pojazdów,
- stosowanie zasady ograniczonego zaufania

Środki dydaktyczne:

tablica szkolna

Metoda i formy pracy:

pogadanka, dyskusja

Przebieg zajęć:

Na wstępie można zapytać klasę, czy ktoś z uczniów był świadkiem lub uczestnikiem wypadku związanego z ruchem drogowym. Opis takiego zdarzenia przez ucznia wzbudza zainteresowanie słuchaczy. W takim wypadku należałoby szczegółowo omówić tę konkretną sytuację.

Gdy nikt nie był świadkiem wypadku, należy polecić zastanowienie się nad sytuacjami, które mogą być niebezpieczne dla pieszych, kierujących pojazdami.

Przejście dla pieszych – *Czy zawsze pieszy ma pierwszeństwo na przejściu?*

W jakiej odległości od nadjeżdżającego pojazdu możemy zdecydować się na wejście na jezdnię?

Według statystyk 25% potrąceń pieszych odbywa się na przejściach dla pieszych, czyli w miejscach niby bezpiecznych dla pieszych. Dlaczego tak jest prześledźmy kilka sytuacji.

Pojazdy poruszające się po mieście **powinny stosować się do prędkości 50km/godz.** Często zdarza się przekraczanie tej prędkości. My dla uproszczenia rozpatrzmy prędkość 36km/godz. (jak wiemy z doświadczenia, prawie nigdy nie jest stosowana).

36km to 36000 metrów przemieszczania się pojazdu na godz., czyli 3600sek.

Wynika z tego, że pojazd przemieszcza się 10m/s. (przydatna jest tu umiejętność nabyta w klasach początkowych szkoły podstawowej – **bliżej, dalej**).

Należy uświadomić uczniom, jak krótka jest sekunda – czy całe zdarzenie może odbyć się tylko w ciągu 1 sekundy. Kierujący zauważy pieszego wkraczającego na jezdnię, musi podjąć decyzję o podjęciu próby hamowania lub skrętu pojazdu, by uniknąć najechania na niego. Często pierwszym odruchem kierującego jest skręt. Naraża się na zderzenie czołowe z nadjeżdżającym, z przeciwnej strony, pojazdem.

Ta pierwsza decyzja powinna być podjęta w ułamku sekundy, ale u kierowców czas reakcji jest różny. U kierujących pod wpływem środków obniżających sprawność psychomotoryczną jest znacznie wydłużony. Wykonanie ruchu nogą – zdjęcie nogi z pedału gazu i położenie na dźwigni hamulca nożnego – to następny upływ czasu. Hamowanie odbywa się ruchem jednostajnie opóźnionym, co daje następne metry do momentu zatrzymania. Coraz więcej pojazdów wyposażonych jest w ABS, ale wciąż jest ich za mało i nie możemy przewidzieć, że taki ABS zadziała. Droga hamowania zależy od stanu układu hamulcowego danego pojazdu, stanu ogumienia i w bardzo dużym stopniu od warunków atmosferycznych.

Nagłe wtargnięcie na jezdnię, nawet na przejściu dla pieszych, jest wykroczeniem. Można tu wspomnieć o działaniu policji w miejscu wypadku. Policjant musi obiektywnie stwierdzić, kto jest winien w zaistniałym zdarzeniu. Na podstawie śladów opon na jezdni, znając istniejące w chwili zdarzenia warunki atmosferyczne jest w stanie określić, w jakiej odległości pieszy wszedł na jezdnię, z jaką prędkością jechał pojazd.

W zderzeniu pieszego z pojazdem - pieszy nie ma szans, nawet gdy przestrzegał zasad ruchu drogowego. Lepiej założyć sobie pewną rezerwę odległości i zdążyć przejść przez jezdnię, ponieważ nie jesteśmy w stanie sprawdzić stanu technicznego samochodu, sprawności kierowcy – **ZASADA OGRANICZONEGO ZAUFANIA.**

Pamiętajmy! Nic nam nie przyjdzie z ustalenia winy kierowcy, gdy stracimy życie lub zostaniemy kalekami.

Wtargnięcia pieszych na jezdnię zdarzają się często. Piesi czasami przepuszczają kilka pojazdów po czym zdenerwowani oczekiwaniem decydują się na wkroczenie. Kierowca **zasadę ograniczonego zaufania** powinien stosować na co dzień, ale wystarczy w chwili zapomnienia pomylić hamulec z gazem i dochodzi do potrącenia.

Należy przypomnieć o wbieganiu na jezdnię za uciekającą piłką – omówione w klasach młodszych.

Oddzielnie traktujemy przechodzenie przez jezdnię o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku.

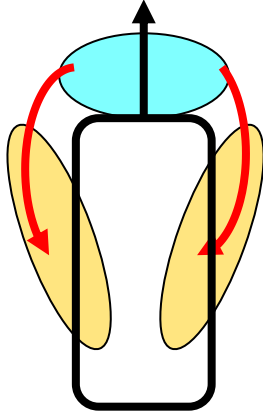
Gdy przechodzimy przez jezdnię przed ustępującym nam pojazdem musimy upewnić się, że na drugim pasie nie zbliża się inny pojazd, który w tym momencie łamie zasady ruchu drogowego.

Jeszcze inna sytuacja jest na drodze dwujezdniowej oddzielonej pasem zieleni, barierką i wytyczonym przejściem dla pieszych, tzw. wysepką. Taki przypadek musimy traktować jak przekraczanie dwu oddzielnych jezdni. Wysepka jest azylem dla pieszego, na którym pieszy powtórnie ocenia sytuację panującą na drodze.

Praktyczne uwagi dla rowerzystów.

Wyprzedzanie rowerzysty zwłaszcza poza miastem, gdzie prędkości są większe, należy do częstych manewrów wykonywanych przez kierowców.

Należy tu zastosować szczególną ostrożność, zachować bezpieczną odległość w zależności od prędkości pojazdu. Wymaga to w większości przypadków wjechania na pas o przeciwnym kierunku ruchu. Odległość boku pojazdu od rowerzysty musi być większa niż wyprzedzilibyśmy pojazd czterokołowy. Wiąże się to z **zawirowaniami powietrza wokół pojazdu**.



Jadący pojazd pcha przed sobą powietrze, które się zagęszcza, tworząc nadciśnienie. Pod pojazdem zepchnięte powietrze tworzy podciśnienie, które w szybkim czasie musi się wyrównać do ciśnienia atmosferycznego. Właśnie to pchane powietrze będzie wyrównywać podciśnienie kierując ciąg powietrza pod tylne koła samochodu. Najgroźniejsza jest strefa ruchu tego powietrza. Znajdujący się w niej rowerzysta może poddać się jej działaniu. W najlepszym wypadku straci równowagę i przewróci się na prawą stronę. Gorzej jeżeli zbyt bliska odległość spowoduje wciągnięcie go pod tylne koła pojazdu.

Naukowcy, na całym świecie, prowadzą badania nad tzw. opływowym kształtem pojazdów, by zawirowania, wyżej opisane, były jak najmniejsze, ale uniknąć ich się nie da.

Obowiązkiem rowerzysty, w momentach wyprzedzania, jest zachowanie szczególnej ostrożności: mocniej trzymać kierownicę, maksymalnie zbliżyć się do prawej krawędzi jezdni lub jechać poboczem.

Niektórzy kierowcy widząc rowerzystę używają klaksonu. (dobrze jak to robią w znacznej odległości, gorzej jeżeli znajdują się tuż za nim)

Człowiek posiada **odruchy bezwarunkowe**. Na hałas, krzyk bezwiednie odwraca głowę w kierunku odgłosów. Wiąże się to z ruchem ramion. Odwracając głowę przez lewe ramię powodujemy automatyczne skrócenie kierownicy w lewą stronę, kierując się do środka jezdni wprost pod koła nadjeżdżającego pojazdu.