

## **Slajd 1**

Strona tytułowa

## **Slajd 2**

Mazowiecki Garnizon Policji to obszar obejmujący województwo mazowieckie z wyłączeniem Warszawy i przyległych powiatów – na mapie zaznaczony ciemniejszym kolorem

## **Slajd 3**

Każdego roku na terenie Mazowieckiego Garnizonu Policji ginie ponad 500 osób - to w przybliżeniu tyle ilu uczniów liczy średniej wielkości szkoła. Każdego roku obrażeń ciała doznaje ponad 4 000 osób - to tak jakby w szpitalu zamienić cztery duże szkoły, cztery duże szkoły ludzi jeżdżących w wózkach, chodzących o kulach, czy przykutych do łóżka bez szans na powrót do pełnego zdrowia.

A jest to tylko jedno niepełne województwo.

W skali kraju ginie corocznie przeszło 5 000 osób - to tak jakbyśmy pochowali całą ludność średniej wielkości gminnego miasta.

Rannych zostaje blisko 60 000 osób – to tak jakbyśmy w szpitalu, pełne obolałych ludzi, zamienili cztery miasta wielkości Grójca.

Obrażenia w wypadkach drogowych to także tragedie dla rodzin tych ofiar.

To niejednokrotnie brak środków do życia, przewartościowanie planów na przyszłość i marzeń. Od marzeń o domku z ogródkiem do czy o nowym samochodzie do marzeń o nowej protezie, czy sprawnym wózku inwalidzkim.

Od marzeń o podróżach po świecie do marzeń o samodzielnym dotarciu do sklepu.

Czy wypadki drogowe można wyeliminować z naszego życia? Z całą pewnością nie, ale na pewno liczbę ofiar można znacząco ograniczyć.

## **Slajd 4**

**Blisko 50 % zabitych na naszych drogach stanowią tzw. „Niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego, czyli piesi, rowerzyści, motorowerzyści i motocykliści.**

Jest oczywistym, że te kategorie uczestników ruchu drogowego w kolizji z samochodami są bez szans.

Wśród nich piesi, a dotyczy to przecież nas wszystkich, są grupą najliczniejszą a tym samym najbardziej zagrożoną. Corocznie statystyki mazowieckiej Policji odnotowują ponad tysiąc ofiar wśród pieszych.

Podstawowe błędy pieszych, za które przychodzi często płacić najwyższą cenę, to wejście na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżającym pojazdem (w tym

często na przejściu dla pieszych), nieprawidłowe przechodzenie przez jezdnię oraz chodzenie nieprawidłową stroną drogi.

Do największej ilości wypadków z udziałem pieszych dochodzi w miejscach, gdzie piesi- wydawałoby się - powinni być bezpieczni, czyli na skrzyżowaniach i wyznaczonych przejściach.

Dlaczego tak jest? Proszę się przez chwilę zastanowić. Wspomniałem już, że najczęstsza przyczyna wypadków spowodowanych przez pieszych to wejście na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżającym pojazdem (w tym również na przejściu dla pieszych).

Zbyt często refleksja, że samochód nie zatrzyma się w miejscu, przychodzi poniewczasie.

### **Slajd 5**

W pełni sprawny kierowca od chwili dostrzeżenia zagrożenia potrzebuje osiem dziesiątych sekundy na reakcję. Kolejne cztery dziesiąte sekundy to czas potrzebny na uruchomienie układu hamulcowego i narastanie siły hamowania. Dopiero po 1,2 sekundy (a przypominam, że wiele czynników może czas reakcji wydłużyć) następuje właściwe, efektywne hamowanie.

W tym czasie samochód, który jedzie z prędkością 50 km/h, czyli dozwoloną w obszarze zabudowanym, pokona w przybliżeniu 14 m, a samochód jadący z prędkością 90 km/h – 25 m.

Proszę spojrzeć na zależności, jakie występują pomiędzy prędkością a całkowitą drogą zatrzymania samochodu osobowego.

Wartości te dotyczą optymalnych warunków drogowych, przy śliskiej nawierzchni droga zatrzymania pojazdu może się wydłużyć nawet dwukrotnie. Pamiętajmy. Musimy dać kierowcy szansę zatrzymania pojazdu! Pamiętajmy, że na jezdni jesteśmy intruzami, że każde nasze wejście na jezdnię, również na wyznaczonym przejściu musi być poprzedzone upewnieniem się, że nasze przejście będzie bezpieczne, że nie zaskoczymy kierowcy. To wiedza zupełnie podstawowa, przekazywana dzieciom uczącym się samodzielnego poruszania się po drogach.

### **Slajd 6**

**Warto o tym pamiętać zanim, przez lekkomyślność lub brak koncentracji staniemy się ofiarą wypadku !**

### **Slajd 7**

**F I L M**

### **Slajd 8**

Wielu uważa, że młodzi piesi, podobnie jak młodzi kierowcy, są najbardziej zagrożoną grupą. Czy tak jest na pewno?

## **Slajd 9**

Proszę spojrzeć na dane statystyczne, a wielu spośród Was będzie pewnie trudno ukryć zdziwienie.

Najliczniejszą grupę ofiar stanowią osoby powyżej czterdziestego roku życia, a więc osoby o dużym doświadczeniu życiowym, które na szalejącą po drogach młodzież patrzą z obawą i troską.

A zastanówmy się, ileż to razy widzieliśmy osoby starsze przekraczające jezdnię z pominięciem elementarnych zasad bezpieczeństwa. Ileż to razy widzieliśmy matki, czy babcie ciągnące za ręce swoje pociechy i przechodzące przez jezdnię przy czerwonym świetle lub poza przejściem dla pieszych.

Kolejną pod względem liczebności grupą są osoby starsze – powyżej 60 roku życia. Dopiero w dalszej kolejności ludzie młodzi i dzieci.

Zastanówmy się więc, skąd ci młodzi ludzie mają czerpać wzorce?

Czy rola wychowawcza i edukacyjna spoczywa tylko na szkole i na Policji?

Chyba nie.

Osoby w wieku powyżej czterdziestego roku życia stanowią 72 % śmiertelnych ofiar wśród pieszych.

## **Slajd 10**

Pozwolę tu sobie na pewną dygresję wobec kierowców.

Wielu, bez żadnej żenady mówi, że przekracza dozwoloną prędkość 10 – 20 km/h, bo to nic złego, bo nawet policjanci przy takich przekroczeniach się nie czepiają.

Proszę spojrzeć na porównanie dróg zatrzymania pojazdu jadącego z prędkością 50 km/h, czyli dozwoloną w obszarze zabudowanym i pojazdu, którego kierowca przekroczył ją o jedyne 10km/h.

Czy wiecie państwo, jaka będzie prędkość pojazdu „szybszego” w chwili, gdy ten pierwszy się już zatrzymał? Otóż będzie to prędkość 41 km/h, czyli prędkość, przy której potrącony pieszy będzie miał dużo szczęścia, jeżeli przeżyje!

## **Slajd 11**

**Warto o tym pamiętać, zanim przez lekkomyślność lub brak koncentracji pozbawimy kogoś życia lub zdrowia !**

## **Slajd 12**

**F I L M**

## **Slajd 13**

Blisko 50 % zabitych na naszych drogach stanowią tzw. „Niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego, czyli piesi, rowerzyści, motorowerzyści i motocykliści.

Drugą, co do wielkości grupę wśród niechronionych stanowią rowerzyści. W naszych statystykach przedstawiamy ich łącznie z motorowerzystami, ale ci drudzy to jak na razie grupa stosunkowo nieliczna. Fakt, że lawinowo rosnąca ilość skuterów i sposób korzystania z nich może te proporcje wkrótce zachwiać. Póki co to rowerzyści są niekwestionowanymi liderami czarnych statystyk wśród kierujących pojazdami jednośladowymi. Kilkuset rannych i kilkudziesięciu zabitych to coroczne żniwo wypadków z ich udziałem. Warunki atmosferyczne, z jakimi mamy do czynienia obecnie – późna jesień czy bezśnieżna zima sprzyjają powstawaniu wypadków z udziałem rowerzystów. Musimy jednak pamiętać, że to nie złe warunki drogowe, że to nie zła aura są sprawcami wypadków. Za wypadki zawsze odpowiada człowiek. Ignorujący wszelkie zasady bezpieczeństwa rowerzyści to na naszych drogach codzienność.

### **Slajd 14**

To zdjęcie obrazuje jedno z najbardziej nagannych zachowań rowerzystów. Tak często postępują ludzie młodzi. Niestety równie często obserwujemy takie zachowania osób dorosłych – matek, ojców, obok których jadą dzieci. I znowu nasuwa się pytanie o wzorce.

Czy zatem młodzi rowerzyści są najgorsi? Ponownie zapytam, czy rzeczywiście tak jest ?

### **Slajd 15**

Proszę spojrzeć na statystyki.

33 % rowerzystów zabitych w wypadkach drogowych to osoby w wieku pomiędzy 40 a 59 rokiem życia, 45 % to osoby starsze. I znowu okazuje się, że ludzie, o których możemy powiedzieć:

- ustatkowani,
- doświadczeni,

jako rowerzyści, niestety, na takie określenie nie zasługują.

78 % zabitych rowerzystów to osoby powyżej 40 roku życia.

### **Slajd 16**

Jeden z podstawowych grzechów rowerzystów i pieszych to nie danie kierowcom szansy na uniknięcie potrącenia.

Przyjrzyjmy się „Niechronionym” po zmierzchu.

To zdjęcie to typowy obrazek, jaki o tej porze roku mają przed oczami kierowcy, zamknięci w swoich coraz lepszych samochodach. Samochodach wyposażonych w pasy bezpieczeństwa, poduszki powietrzne i inne zabezpieczające ich oraz pasażerów urządzenia.

W takich warunkach zmarznięci „niechronieni”, zamaskowani w swoich ciemnych strojach, czy na rowerach bez odblasków - przemykają pośród setek refleksów światła odbitych od mokrej jezdni i szyb pojazdów.

Czy wtedy jest z nimi ich Anioł Stróż? Bardzo często niestety nie!

Światła mijania – potocznie nazywane krótkimi – oświetlają drogę przed samochodem na odcinku 40 – 50 metrów. W tych światłach kierowca dostrzeże nieoświetlonego rowerzystę lub pieszego w odległości około 30 m.

Czy to wystarczy na zatrzymanie pojazdu? Wykazaliśmy już wcześniej, że nie. Zatem, czy daliśmy kierowcy szansę na uniknięcie wypadku?

Z całą pewnością nie!

Używając elementów odblaskowych, tworząc modę na ich używanie, tworzymy modę na przeżycie.

Kierowca widząc, z odległości 150m lub większej, światła roweru lub odblaski pieszego, z całą pewnością zdąży odpowiednio zareagować.

Dajemy szansę jemu - na reakcję i dajemy szansę sobie - na przeżycie.

### **Slajd 17**

Z niekłamaną radością obserwujemy rosnącą liczbę rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów jeżdżących w kamizelkach odblaskowych. Wśród nich obserwujemy rodzącą się modę na bycie widocznym. Na bycie widocznym, czyli na bycie bezpiecznym. Ta moda w znikomym procencie przechodzi na pieszych. Elementy odblaskowe na odzieży jeszcze zbyt rzadko są ważnym kryterium przy wyborze kurtki dla dziecka, czy dla nas, jeżeli musimy poruszać się drogami bez chodników, czyli po jezdni lub poboczu. Na szczęście wychodzą nam na przeciw producenci różnego typu elementów odblaskowych, które umieszczone w dyskretnych miejscach na odzieży, butach, czy nalepione na rowery zwiększają nasze bezpieczeństwo.

Proszę spojrzeć na te zdjęcia, które policjanci wykonali naprędce, aby przybliżyć państwu działanie nowoczesnych folii odblaskowych. Kosztujących tak naprawdę grosze. Proszę się przyjrzeć, jak widać człowieka w typowej ciemnej kurtce, a jak po nalepieniu niewielkich, takich oto folijek.

### **Slajd 18**

**Blisko 50 % zabitych na naszych drogach stanowią tzw. „Niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego, czyli piesi, rowerzyści, motorowerzyści i motocykliści.**

**Na przestrzeni ostatnich lat zawsze było podobnie.**

**To sprawach trudne i smutne zarazem, ale taka jest rzeczywistość na naszych drogach.**

## **Slajd 19**

**Niechronieni to my wszyscy! Warto o tym pamiętać!**

**Kończąc pragnę zaprosić do obejrzenia jeszcze kilku, spotów przestrzegających przed nieprawidłowymi zachowaniami uczestników ruchu drogowego, których następstwami są ludzkie tragedie.**

**Slajdy 20 – 28**

**Slajd 29**

**Dziękuję za uwagę.**