

LOGISTYKA - NAUKA

*Karta rowerowa, rower, rowerzysta, ruch drogowy,
egzamin na kartę rowerową, egzamin teoretyczny,
egzamin praktyczny, szkolenie rowerzysty, technika jazdy, taktyka jazdy*

Dariusz WIŚNIEWSKI¹

PROGRAM SZKOLENIA I EGZAMINOWANIA OSÓB UBIEGAJĄCYCH SIĘ O UZYSKANIE KARTY ROWEROWEJ

Celem pracy było opracowanie założeń do programu szkolenia oraz zakresu wiedzy merytorycznej przekazywanej w trakcie przygotowania do egzaminu na kartę rowerową. Zaproponowano zagadnienia, które powinny być poruszane w ramach szkolenia i egzaminowania, ze szczególnym uwzględnieniem czynników wpływających na bezpieczeństwo poruszania się rowerem po drodze publicznej oraz poza drogą publiczną. Szczególny nacisk położono na zagadnienia związane z podstawami techniki jazdy oraz strategią poruszania się rowerem. W analizie pominięto zagadnienia związane z przepisami ruchu drogowego.

THE TRAINING PROGRAM AND EXAMINATION OF PERSONS SEEKING TO OBTAIN A CYCLING CARD

The aim was to develop guidelines for the training program and the scope of substantive knowledge conveyed in preparation for the exam for the bicycle card. It proposes the topics that should be addressed within the training and testing, with particular emphasis on factors affecting the safety of travel by bike on public road and other roads. Particular emphasis is placed on issues related to the basics of driving technique and strategy to move the bike. Analysis ignores issues related to road traffic regulations.

1. WSTĘP

Zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym karta rowerowa wydawana jest przez dyrektora szkoły podstawowej, ponadpodstawowej, ponadgimnazjalnej lub gimnazjum. W ustawie o kierującym kartę kowerową wydaje dyrektor szkoły, ale tylko uczniowi szkoły podstawowej. Dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej kartę rowerową wydaje Dyrektor WORDu lub przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań.

Aktualnie karta rowerowa wydawana jest praktycznie tylko przez dyrektorów szkół podstawowych. Zajęcia przygotowujące do egzaminu prowadzone są w ramach zajęć lekcyjnych dla uczniów klasy czwartej lub piątej. Nie ma jednolitego systemu przeprowadzania egzaminów. Dyrektorzy szkół przy organizowaniu egzaminów korzystają

¹Institut Transportu Samochodowego; 03-301 Warszawa; ul. Jagiellońska 80
Tel: +48 22 811 02 96, Fax: +48 22 811 09 06, E-mail: dariusz.wisniewski@its.waw.pl

z pomocy policji, straży miejskiej i egzaminatorów WORDów. Egzaminy przeprowadzają również nauczyciele wychowania komunikacyjnego. Część teoretyczna egzaminu odbywa się w formie testu. Oprócz testu z wiedzy teoretycznej przeprowadzany jest również egzamin praktyczny. Testy odbywają się w formie pisemnej lub z wykorzystaniem komputera. Testy na kartę rowerową są zbliżone do testów na prawo jazdy lub niekiedy wręcz wykorzystywane są testy dostępne na stronach internetowych udostępniane np. przez WORD w Warszawie. W takim przypadku testy zostały przygotowane z myślą o kandydatach na kierowców najczęściej kategorii B prawa jazdy i praktycznie nie uwzględniają specyfiki poruszania się rowerem. Testy te zostały przygotowane dla osób dorosłych i nie uwzględniają wieku dzieci zdających egzamin.

Egzamin praktyczny jest w wielu przypadkach egzaminem sprawnościowym polegającym na ocenie sprawności pokonywania przez zdającego przeszkód w formie slalomu, jazdy po ósemce, przejazdu przez deskę, pochylnię, przejazdu między wyznaczonymi liniami itp. Oceniana jest umiejętność płynnego ruszenia oraz zatrzymania się w wyznaczonym miejscu. Niekiedy zdarzają się dodatkowe elementy sprawnościowe w postaci np. przestawienia butelki lub kubka z wodą z jednego stojaka na drugi. Czasami w egzaminie praktycznym wykorzystywane są mobilne miasteczka ruchu drogowego.



Fot.1. Miasteczko ruchu drogowego Komendy Stołecznej Policji

Miasteczkiem takim dysponuje m.in. Komenda Stołeczna Policji. W skład zestawu miasteczka wchodzi pachołki, tyczki, przeszkody, znaki drogowe o zmniejszonych rozmiarach oraz rowery. Zestaw ten mieści się w samochodzie dostawczym. Policjanci korzystający z mobilnego miasteczka przygotowują dla rowerzystów tor z przeszkodami oraz trasę przejazdu z rozmieszczonymi znakami drogowymi. Obserwowana jest sprawność pokonywania przeszkód oraz prawidłowość reakcji na znaki drogowe, ruszanie z miejsca, zatrzymywanie się w wyznaczonym miejscu oraz sygnalizowanie skrętów.

2. PROGRAM SZKOLENIA I EGZAMINOWANIA

Analizując zagadnienia jakie powinny znaleźć się w programie szkolenia oraz w pytaniach egzaminacyjnych na kartę rowerową należy na wstępie powiedzieć, że karta rowerowa nie jest na dzień dzisiejszy ograniczeniem jeżeli chodzi o użytkowanie roweru na drodze publicznej. Osoby, które nie posiadają karty rowerowej poruszają się po drogach i w dalszym ciągu będą się po nich poruszać. Przestrzeganie przepisów ruchu drogowego jest ważne, ale ważniejsze jest uzmysłowienie dzieciom zagrożeń wynikających z jazdy rowerem po drodze publicznej oraz wynikających z jazdy rowerem w ogóle. Pokazanie dzieciom w jaki sposób zagrożenia te mogą być niwelowane.

2.1 Zagrożenia na drodze

Rowerzysta jest niechronionym uczestnikiem ruchu drogowego. W zetknięciu z innymi pojazdami rowerzysta praktycznie zawsze będzie poszkodowany. Zdarza się, że kierowcy nie zauważają rowerzysty, niewłaściwie oceniają jego prędkość, przejeżdżają bardzo blisko od jadącego roweru. Rowerzysta poruszający się po drodze publicznej musi praktycznie w każdej chwili zachowywać szczególną ostrożność, zachowywać się odpowiedzialnie oraz przewidywać zachowanie innych uczestników ruchu zarówno prawidłowe jak i nieprawidłowe.

2.2 Widoczność rowerzysty dla innych uczestników ruchu

Rowerzysta powinien używać jasnych lub jaskrawych strojów, które są dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy. Należy unikać strojów ciemnych (czarnych, szarych, granatowych, ciemnozielonych oraz ubrań typu panterka). Obecnie do ubrań wszywane są wstawki odblaskowe i takie ubrania można polecić, ale mimo wszystko lepiej, żeby nie były to ciemne ubrania. Wieczorem i w nocy niezależnie od oświetlenia roweru można stosować elementy odblaskowe zakładane na ubrania lub rower. Elementy te powinny być tak mocowane, aby były widoczne dla kierowców nadjeżdżających z tyłu, a jeszcze lepiej z tyłu i z przodu. Elementy te powinny być zakładane asymetrycznie, bliżej osi jezdni. Wskazane jest aby opaski odblaskowe zakładane były nad stawem skokowym. Ruch tego elementu w czasie jazdy jest lepiej odbierany przez kierującego zbliżającym się pojazdem. Pozwala kierowcy na szybsze zidentyfikowanie obiektu, do którego się zbliża.

2.3 Ochrona rowerzysty

Rowerzysta powinien być zachęcany do zakładania kasku. Kaski muszą posiadać znakowanie CE. Należy jasno przedstawić informację, że stosowanie kasku nie jest obowiązkowe, ale jest zalecane. Kask chroni głowę przed poważniejszymi urazami. Na pewno warto zakładać kaski na dłuższe wycieczki rowerowe oraz kiedy rowerzysta porusza się szybko i w trudnym terenie. Kaski mają zróżnicowane rozmiary, różnią się masą, wentylacją, regulacją rozmiaru, część modeli jest wyposażona w daszek, który w pewnym stopniu chroni oczy przed promieniami słońca. Kaski uszkodzone nie powinny być używane. W czasie szkolenia dzieci powinny otrzymać informację jak dobrać wielkość kasku, jak prawidłowo założyć kask.

Nie mniej istotnym wyposażeniem ochronnym rowerzysty są okulary ochronne. Chronią one oczy przed urazami. W czasie jazdy na rowerze do oczu mogą dostać się obce ciała jak drobiny piasku, kurz, owady. Przejeżdżające obok rowerzysty pojazdy, zwłaszcza samochody ciężarowe i autobusy wzbijają z jezdni różnego rodzaju drobne ciała stałe, które mogą dostać się do oczu. Jazda na rowerze w lesie naraża gałki oczne na mechaniczny uraz od wystających gałęzi drzew i krzewów. Zdarzały się przypadki utraty wzroku, a nawet utraty gałki ocznej z tego powodu. Okulary produkowane są z różnymi szklami od całkowicie bezbarwnych do bardzo ciemnych. Część modeli ma wymienne szkła, są też droższe modelu ze szklami samoprzyciemniającymi się w zależności od intensywności oświetlenia. Okulary o ciemnych szklach nie powinny być stosowane w dni pochmurne oraz o zmierzchu i w nocy.

W czasie jazdy rowerem istnieje niebezpieczeństwo dostania się do ust owada. W takim przypadku może dojść do zadławienia, a jeżeli jest to owad żądliwy jak pszczoła, osa itp. może dojść do bardzo niebezpiecznej sytuacji użądlenia rowerzysty w gardło bądź w język. Może wtedy powstać opuchlizna, która będzie utrudniała oddychanie, a w skrajnej sytuacji doprowadzi do uduszenia poszkodowanej osoby. W sytuacji jeżeli dojdzie do ukąszenia bądź użądlenia przez jadowitego owada w okolicach przełyku i poszkodowana osoba ma utrudnione oddychania bezwzględnie i niezwłocznie należy zapewnić jej pomoc medyczną. Jediną skuteczną ochroną przed tego typu sytuacjami wmyśl zasady lepiej zapobiegać niż leczyć jest jazda z zamkniętymi ustami.

Zaleca się również w czasie jazdy rowerem do zrezygnowanie ze słuchania wszelkiego rodzaju odtwarzaczy muzycznych. Zakładając słuchawki rowerzysta ogranicza odbieranie przez siebie wszystkich bodźców dźwiękowych, w tym sygnałów ostrzegawczych dawanych przez innych uczestników ruchu oraz hałasu związanego ze zbliżającymi się pojazdami. Zbliżający samochód w takich warunkach jest trudniej usłyszeć, natomiast w przypadku zbliżania się roweru jest to praktycznie niemożliwe.

Przy przewożeniu ciężkich ładunków należy zdawać sobie sprawę, że wpływa to na stateczność roweru. Powieszenie ciężkiej torby na kierownicy lub w okolicy nadgarstka utrudnia kierowanie rowerem, ponadto huśtająca się siatka oddziałuje siłą bezwładności na kierownicę powodując jej niekontrolowany ruch. Najlepiej kiedy rzeczy przewożone są na rowerze na bagażniku, w sakwach lub w torbach w sposób pewny przymocowanych do roweru. Przewożenie rzeczy w plecaku jest również odpowiednim sposobem, ale przy dłuższej jeździe plecy pokrywają się potem obniżając komfort rowerzysty.

Rower stwarza zagrożenie dla innych uczestników ruchu, w szczególności dla pieszych. Ścieżki rowerowe i ścieżki pieszych często krzyżują się. Są drogi przeznaczone wspólnie dla pieszych i rowerzystów, ponadto bardzo często piesi korzystają ze ścieżek rowerowych. Rower porusza się zdecydowanie szybciej od pieszego, do tego bardzo często porusza się bezgłośnie. Nigdy nie wiemy czy pieszy nie ma wady słuch lub czy nie ma założonych słuchawek i nie słucha właśnie muzyki. Pieszy, który nie zauważy roweru może nagle zatrzymać się lub zmienić kierunek ruchu. Jeżeli zrobi to bezpośrednio przed zbliżającym się rowerem wypadek jest prawie pewny. Wymijając, omijając i wyprzedzając pieszego należy przejeżdżać obok niego w bezpiecznej odległości. Nagłe przejechanie bezpośrednio obok pieszego może go przestraszyć. Niekulturalne jest natarczywe używanie dzwonka. Jeżeli rowerzysta chce tylko zasygnalizować pieszemu swoją obecność powinien dać krótki sygnał dzwonkiem lub jeszcze lepiej lekko nacisnąć i puścić klamkę hamulca. Klamka

wtedy wydaje delikatny hałas, który jest słyszalny przez pieszego w wystarczającym stopniu, żeby na niego zareagował.

2.4 Technika jazdy rowerem

Przed rozpoczęciem omawiania zagadnień związanych z techniką jazdy należy najpierw wspomnieć o prawidłowym doborze wielkości roweru oraz prawidłowym ustawieniu siodełka i kierownicy. Rowery produkowane są z różnymi wielkościami ramy odpowiednio dla osób o różnym wzroście. O wielkości ramy decyduje również rodzaj i przeznaczenie roweru. W rowerach górskich z tzw. męską ramą odległość pomiędzy górną rurą ramy a kroczeniem osoby stojącej obunóż nad rowerem przed siodełkiem powinna wynosić min. 8-10 cm, dla roweru szosowego odległość ta może być zdecydowanie mniejsza i wynosić w granicach 3 cm. Podyktowane jest to tym, że w przypadku konieczności nagłego zeskoczenia z roweru, dla roweru szosowego następuje to najczęściej na asfaltowej powierzchni i prawdopodobieństwo uderzenia kroczeniem o ramę jest niewielkie, w przypadku roweru górskiego będzie to najczęściej w nierównym terenie i odległość do ramy musi być większa. Stopy na pedałach powinny być tak ustawione, aby główny staw dużego palca stopy znajdował się nad osią pedału. Siodełko powinno być na takiej wysokości aby noga przy prawidłowo ułożonych stopach na pedałach była lekko ugięta w kolanie w dolnym położeniu pedału. Przy oparciu stopy piętą na pedale w dolnym położeniu noga w kolanie powinna być wyprostowana. Na sztycy siodełka znajdują się znaki oznaczające maksymalne dopuszczalne wysunięcie sztycy z ramy. Bardzo ważne jest, aby nie wysuwać sztycy powyżej tego znaku. Siodełka posiadają także regulację przód, tył wzdłuż osi roweru. Siodełko powinno być tak ustawione, aby przy poziomym ustawieniu pedałów linia pionowa przechodząca przez oś przedniego pedału przechodziła przez rzepkę w kolanie. Kąt pochylecia siodełka dobiera się tak aby rowerzysta nie zsuwał się z siodełka oraz aby siodełko nie uwierało.

Ustawienie kierownicy jest sprawą indywidualną. Generalnie w rowerach sportowych sylwetka rowerzysty jest bardziej pochylona, w rowerach turystycznych i rekreacyjnych bardziej wyprostowana. Klamki hamulców powinny być tak ustawione aby leżały w jednej płaszczyźnie z przedramieniem rowerzysty.

W czasie pokonywania zakrętów sylwetka rowerzysty i rower powinny tworzyć jedną płaszczyznę, Rowerzysta powinien pochylać się razem z rowerem w stronę środka zakrętu.

Sygnalizowanie zmiany kierunku ruchu wymaga od rowerzysty zdjęcia ręki z kierownicy. W tym czasie prowadzenie roweru jest mniej pewne niż przy kierowaniu rowerem oburącz. Trzeba szczególnie zwracać uwagę na nawierzchnię bo najechanie ją jakąś nierówność lub kamień może zachwiać rowerem a nawet doprowadzić do upadku. Utrudnione jest też hamowanie w czasie trzymania kierownicy jedną ręką. Kierownica inaczej zachowa się jeżeli jest trzymana jedną ręką i równocześnie użyjemy hamulca przedniego czy tylnego koła. Generalnie należy unikać używania hamulców w czasie skrętu z jedną ręką utrzymaną na kierownicy. Zmniejszenie prędkości powinno nastąpić przed rozpoczęciem sygnalizowania skrętu lub sygnalizacją można wykonać dwuetapowo: zaszygnalizować ręką skręt, ręka wraca na kierownicę, rowerzysta korzysta z hamulców i zmniejsza prędkość po czym ponawia sygnalizację skrętu.

Używanie hamulców w czasie opadów deszczu. Należy przekazać dzieciom informację, że skuteczność hamulców w czasie jazdy rowerem podczas opadów deszczu gwałtownie

maleje. Sumuje się to również z gorszą przyczepnością opon do podłoża. Hamulce zachowują się także w ten sposób po przejechaniu rowerem przez głęboką kałużę, lub gdy rosa osiadzie na obręczach kół. Uwagi te dotyczą hamulców typu V-brake oraz podobnych konstrukcji gdzie jednym z elementów pary ciernej jest obręcz koła. W niewielkim stopniu zmniejszenie skuteczności hamulców dotyczy hamulców tarczowych oraz praktycznie nie dotyczy hamulców montowanych wewnątrz piasty koła.

Szczególnie ostrożnie należy posługiwać się hamulcem przednim. Hamowanie nim jest bardziej efektywne, ale przy nieumiejętnym hamowaniu można doprowadzić do zablokowania przedniego koła co może doprowadzić do lotu rowerzysty przez kierownicę. W czasie gwałtownego hamowania należy posługiwać się obydwoha hamulcami. Nie należy doprowadzać do zablokowania kół, zwłaszcza koła przedniego. W trakcie hamowania należy pamiętać o obniżeniu i przesunięciu do tyłu środka ciężkości poprzez pochylenie się oraz wyprostowanie rąk w łokciach i przesunięcie całego tułowia jak najbardziej do tyłu. Jest to szczególnie istotne na zjazdach ze wzniesień.

Współczesne konstrukcje hamulców typu V-brake oraz tarczowe hamulce hydrauliczne obsługuje się jednym lub dwoma, nigdy wszystkimi palcami. Prawidłowe konstrukcje hamulców zapewniają dobrą modulację siły hamowania.

Przy stromych podjazdach o ile nie ma takiej potrzeby nie należy stawać na pedałach. Jeżeli rowerzysta staje na pedałach środek ciężkości przenoszony jest w kierunku kierownicy odciążając tylne koło. W takich przypadkach może dojść do zerwania przyczepności tylnego koła i rowerzysta będzie zmuszony przerwać jazdę. Jeżeli rowerzysta na podjeździe zmuszony jest do stanięcia na pedałach powinien tak to robić aby nie przenosić do przodu ciężaru ciała.

Współczesne rowery mają wiele przełożeń biegów. Wyposażone są najczęściej w dwie przerzutki, przerzutka przednie zwykle o dwóch przełożeniach w rowerach szosowych lub trzech przełożeniach w rowerach górskich i turystycznych oraz przerzutka tylna o liczbie od sześciu przełożeń w rowerach popularnych do 11 przełożeń w rowerach wyższej klasy. Oznacza to, że w rowerze możemy ustawić nawet 33 różne przełożenie. Pozostawienie dziecka bez nawet najprostszego wyjaśnienia jak ma z nich korzystać jest niedopuszczalne. Należy unikać ustawiania przełożeń, w których łańcuch pracuje po skosie czyli mała zębatka z przodu, mała zębatka z tyłu lub duża zębatka z przodu duża zębatka z tyłu. Nie wolno przełączać biegów w momencie kiedy nie kreci się pedałami oraz należy unikać przełączania biegów w momencie mocnego naciskania na pedały. To bardzo obciąża łańcuch oraz może doprowadzić do spadnięcia lub zerwania łańcucha. W takim przypadku nagły brak oporu na pedałach może spowodować wywrotkę rowerzysty. Powtórnie mocno można nacisnąć na pedały, jeżeli jesteśmy pewni, że bieg się przełączył. Należy preferować jazdę rowerem z wysoką kadencją (częstotliwością) pedałowania. Mniej obciążone są wtedy mięśnie i stawy. Każdy rowerzysta ma własną optymalną kadencję pedałowania. Dobór przełożeń zależy oczywiście od terenu po jakim porusza się rower, ale powinien być taki aby kadencja była zbliżona do optymalnej. Najprostsza zasada jest taką, że na równej gładkiej drodze na przerzutce przedniej ustawiana jest duża tarcza, na drodze gruntowej tarcza środkowa tarczę małą należy pozostawić na teren ekstremalnie trudny. Ustawienia przerzutki tylnej należy tak dobierać aby zbliżyć się do optymalnej kadencji pedałowania.

2.5 Stan techniczny roweru

Założeniem jest aby przy okazji szkolenia do egzaminu na kartę rowerową oraz samego egzaminu zaszczerpić w dzieciach ideę zwracania uwagi oraz dbania o stan techniczny roweru. Istotną sprawą dla bezpiecznej jazdy jest stan techniczny pojazdu jakim jest rower. Mówiąc o tym przy okazji korzystania z roweru, można mieć nadzieję, że w późniejszym swoim życiu ukształtowane wcześniej nawyki zostaną przeniesione na pojazdy, z których już jako dorosłe osoby będą korzystały w przyszłości. Podstawowe zasady to utrzymywanie roweru w czystości i okresowe smarowanie łańcucha. Przed każdą jazdą należy sprawdzić prawidłowe działanie hamulców oraz ciśnienie powietrza w kołach. Zalecane ciśnienie oznaczone jest na boku każdej opony. Ciśnienie w kołach zależy od masy rowerzysty. Wyższe ciśnienia stosuje się do jazdy po nawierzchniach twardych, niższe do jazdy po drogach gruntowych. Wyższe ciśnienie pogarsza komfort jazdy, powoduje, że przejazd przez każdą nierówność, a nawet najmniejszy kamień odczuwalny jest przez rowerzystę. Obniżenie ciśnienia w kołach poprawia komfort jazdy, opony amortyzują nierówności, ale zwiększają się opory toczenia koła na twardej nawierzchni. Wysokie ciśnienie w kołach w połączeniu z miękką nawierzchnią drogi powoduje, że koło niejako rozcina nawierzchnię co bardzo podnosi opory toczenia, aż do uniemożliwienia dalszej jazdy włącznie. Do różnych nawierzchni stosowane są opony o różnej rzeźbie bieżnika oraz o różnej szerokości. Do nawierzchni twardych stosuje się opony o delikatnym bieżniku i niedużej szerokości, do nawierzchni nieutwardzonych stosuje się opony szersze o bieżniku agresywnym. Do jazdy po błocie bieżnik powinien być stosunkowo rzadki co ułatwia samooczyszczanie się kół. Niektóre typy opon podobnie jak w samochodach są oponami kierunkowymi. Dotyczy to opon przeznaczonych na mokrych nawierzchniach (ułatwienie odprowadzenia wody spod opony) oraz opon terenowych (ułożenie bieżnika opony utrudnia ścinanie przez oponę wierzchniej warstwy gruntu). Opony te są oznaczone na boku opony napisem „rotation” z zaznaczoną strzałką symbolizującą kierunek obrotów koła. Osoby jeżdżące rowerem powinny potrafić odczytać z opony wartość ciśnienia, kierunek obrotów oraz powinny potrafić to zinterpretować.

2.6 Strategia jazdy rowerem na drodze

Trasa przejazdu powinna być dobierana tak aby jej jak największa część przebiegała po drogach i ścieżkach dla rowerów. Należy unikać dróg o dużym natężeniu ruchu samochodowego. Jeżeli trasa przebiega po chodnikach i ścieżkach dla pieszych, nie należy jechać zbyt szybko. Należy starać się być zauważonym przez pieszych oraz należy pamiętać, że to piesi w takich miejscach mają pierwszeństwo. Nie wszystkie miejsca nadają się do szybkiej jazdy. Przejeżdżając wzdłuż parkujących samochodów należy pamiętać, że kierowca lub pasażer mogą nagle otworzyć drzwi. W sytuacjach kiedy rower ma pierwszeństwo przed samochodem rowerzysta powinien zachowywać się pewnie aby w ten sposób zasignalizować kierowcy, że zna przepisy ruchu drogowego i wie, że ma pierwszeństwo przejazdu. Dobrym zwyczajem jest o ile to możliwe nawiązanie kontaktu wzrokowego z kierowcą. Jednocześnie rowerzysta w takiej sytuacji powinien zachować szczególną ostrożność, liczyć się z nieprawidłowym zachowaniem kierowcy i liczyć się z koniecznością zareagowania na takie zachowanie.

2.7 Wypadki, urazy, postępowanie

Jeżeli doszło do wypadku należy ograniczyć dalsze niepożądane następstwa, które mogą się zdarzyć. Jeżeli wypadek miał miejsce w miejscu ruchliwym, niebezpiecznym, należy uszkodzonym oraz rower przenieść na pobocze aby uniknąć wtórnego wypadku. Jeżeli uszkodzony nie jest narażony na wtórny wypadek, a istnieje podejrzenie o możliwość uszkodzenia kręgosłupa nie należy go przenosić. Gdy uda się zatrzymać przygodny samochód powinien on tak się ustawić aby chronić uszkodzowanego przed najechaniem przez inny pojazd. Samochód powinien włączyć światła awaryjne, należy również wystawić trójkąt ostrzegawczy. Jeżeli uszkodzony jest nieprzytomny, mógł odnieść uszkodzenia kręgosłupa, jest ciężko ranny należy bezwzględnie wezwać pomoc. Dzieci powinny znać numer alarmowy 112. Zasadniczą sprawą w przypadku wzywania pomocy jest określenie lokalizacji miejsca zdarzenia, czyli nazwa miejscowości, nazwa ulicy, najbliższego numeru domu, drogi z miejscowości X do miejscowości Y. Do określenia położenia można wykorzystać telefon komórkowy coraz częściej wyposażony w GPS. Niekiedy precyzyjne określenie położenia jest bardzo trudne i dorosła osoba niejednokrotnie będzie miała z tym poważne problemy. Należy zachęcić dzieci do wpisania w telefon kontaktu do osoby, którą należy powiadomić w przypadku wypadku. Służby ratownicze wiedzą, że pod kontaktem w książce telefonicznej oznaczonym ICE (skrót od słów In Case of Emergency) znajdują taką osobę. Do telefonu można wpisać kilka takich numerów np. ICE1 telefon do mamy, ICE2 telefon do taty itd.

3. WNIOSKI

Podstawą prawną do opracowania zagadnień związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem osób ubiegających się o kartę rowerową jest oczywiście ustawa Prawo o ruchu drogowym (Dz.U z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późniejszymi zmianami) oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2002 r. Nr 170, poz. 1393 z późniejszymi zmianami). Obecnie jesteśmy również w okresie przejściowym ponieważ w dniu 2011-01-25 została podpisana przez Prezydenta ustawa o kierującym. Ustawa ta wejdzie w życie, poza nielicznymi przepisami, w jeden rok od jej ogłoszenia. Ustawa o kierującym wydziela z ustawy prawo o ruchu drogowym zagadnienia związane z kierowcą częściowo zastępując starą ustawę. Spowodowało to konieczność przeanalizowania tekstów obydwu ustaw. Prawodawstwo posiada szereg przepisów mających ogólny charakter, skierowany do wszystkich uczestników ruchu bez względu na to jakimi pojazdami się poruszają oraz przepisy skierowane bezpośrednio do kierujących rowerem. Przepisy te są szczególnie istotne przy szkoleniu i egzaminowaniu osób ubiegających się o kartę rowerową.

W każdym zestawie pytań egzaminacyjnych w egzaminie teoretycznym na kartę rowerową powinny znaleźć się pytania z następujących zagadnień:

- ogólne przepisy ruchu drogowego,
- znaki i sygnały drogowe,
- zagrożenia na drodze,
- widoczność rowerzysty dla innych uczestników ruchu,
- ochrona rowerzysty,
- technika jazdy rowerem,

- strategia jazdy rowerem w ruchu drogowym,
- postępowanie w przypadku wypadków, urazów, udzielanie pierwszej pomocy,
- wyposażenie i stan techniczny roweru.

Pytania powinny być nastawione na bezpieczeństwo rowerzysty, nie zaś na literalną znajomość przepisów ruchu drogowego. Pytania związane z przepisami ruchu drogowego oraz znakami i sygnałami drogowymi powinny stanowić ok. 1/3 wszystkich pytań testu egzaminacyjnego. Należy przyjąć zasadę, że w każdym teście powinny znaleźć się pytania ze wszystkich ww. grup.

4. BIBLIOGRAFIA

- [1] *Ustawa Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późniejszymi zmianami)
- [2] *Ustawa o kierującym* (ustawa podpisana przez Prezydenta RP w dniu 25 stycznia 2011 r.)
- [3] *Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy prawo o ruchu drogowym* (druk sejmowy nr 2771)
- [4] *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz.U. 2002 nr 170 poz. 1393 z późn. zm.)
- [5] *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami* (Dz.U. z 2004 r. Nr 89, poz. 855 z późn. zm.)
- [6] *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach* (Dz.U. z 2003 r. Nr 220 poz. 2181)
- [7] *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* (Dz.U. z 2003 r. Nr 32 poz. 262 z późn. zm.)
- [8] F. Milson: *Rowery – Regulacja, naprawa, konserwacja*, Warszawa, Alma-Press 2008
- [9] *Magazyn rowerowy* - miesięcznik, różne numery
- [10] *bikeBoard* - miesięcznik, różne numery
- [11] www.mazoviambt.pl - strona internetowa