



# ZARZĄDZANIE RYZYKIEM PODCZAS JAZDY W RUCHU MIEJSKIM

## 1. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

To co nas w życiu spotyka jest konsekwencją naszych czynów. Ta zasada obowiązuje wszędzie- również podczas jazdy motocyklem w ruchu miejskim. To co nas zaskakuje, może nas zabić. Nauka przewidywania niebezpiecznych sytuacji jest możliwa po zmianie podejścia kierującego do zdarzeń, które go spotykają na drodze. Istotna jest transformacja podejścia z: "to jego wina, bo mi zajechał drogę" na: "to moja wina, bo nie przewidziałem, nie zareagowałem wcześniej, nie zachowałem odpowiedniej prędkości i dystansu".

To Ty masz brać całkowitą odpowiedzialność za bezpieczeństwo swoje i innych. To Ty masz myśleć za innych.

Jedź zawsze tak jakbyś był niewidoczny dla innych. Zakładaj, że wszyscy uczestnicy ruchu to pijane dzieci, które są zdolne do wszystkiego i wymagają naszej opieki.

## 2. WYROZUMIAŁOŚĆ

Naucz się reagować automatycznie ze współczuciem i wyrozumiałością w stosunku do wszystkich uczestników sytuacji zagrażających Twojemu życiu. Spokojny umysł i brak zaangażowania emocjonalnego są warunkami zachowania najgłębszego poziomu czujności, dzięki któremu ratownik raz za razem bezpiecznie i sprawnie dotrze na miejsce zdarzenia. Poziom bezpieczeństwa motocyklisty jest odwrotnie proporcjonalny do wielkości jego ego.

## 3. POKORA

Miej na uwadze, że niezależnie od posiadanych umiejętności jazda motocyklem zawsze pozostanie niebezpieczna. Rutyna zabija równie skutecznie jak brawura.

## 4. RYZYKO

Można wyróżnić dwa rodzaje ryzyka- realne i postrzegane. Ryzyko realne jest to faktyczne prawdopodobieństwo poniesienia straty. Ryzyko postrzegane jest subiektywną oceną realnego ryzyka. Bojaźliwi ludzie mają skłonność do wyolbrzymiania poziomu ryzyka, podczas gdy odważne jednostki często go nie doceniają. Dążymy do sytuacji, w której jadąc przez miasto, nasza ocena realnego ryzyka jest jak najbliższa rzeczywistości.

## 5. ELASTYCZNOŚĆ

Do wypadku powinniśmy jechać po pierwsze bezpiecznie, a po drugie sprawnie. Maksymalna "bezpieczna" prędkość ciągle się zmienia i zależy od wielu czynników, między innymi od: typu nawierzchni, warunków atmosferycznych oraz od dystansu od potencjalnych zagrożeń. Przez "potencjalne zagrożenie" rozumiem wszystko, co może spowodować kolizję lub utrudnić sprawny przejazd do celu. Potencjalne zagrożenia możemy podzielić na widoczne (np. samochód jadący przed nami) i ukryte (np. dziecko wybiegające zza autobusu). Te ostatnie są najniebezpieczniejsze, ponieważ, gdy się ich wcześniej nie przewidzi potrafią zaskoczyć ze skutkiem śmiertelnym. Co więcej, rozpoznawanie ukrytych potencjalnych zagrożeń jest trudniejsze i wymaga wyculonej wyobraźni.

## 6. PRZEWIDYWANIE – NAUKA ANTYCYPWANIA POTENCJALNYCH ZAGROŻEŃ

### a) Obserwacja pobocza:

ZACHOWAĆ SZCZEGÓLNA ostrożność gdy ulica jest wąska, a widoczność ograniczona zaparkowanymi samochodami lub innymi przeszkodami!!! Im węższa droga, im więcej obiektów uniemożliwiających dostrzeżenie WSZYSTKICH niewidocznych przestrzeni z których nagle mogłyby wyjść pieszy, tym wolniej powinniśmy jechać. Powinniśmy również na bieżąco dostosowywać naszą pozycję na drodze do lokalizacji ukrytych zagrożeń (obszar zakryty np. przez zaparkowany bus omijamy szerokim łukiem).

Bądźmy świadomi, że niektórzy ludzie NIE PRZESTRZEGAJĄ PRZEPISÓW- piesi, rowerzyści, skutery, pojazdy włączające się do ruchu mogą się pojawić i pojawiają się tam gdzie ich być nie powinno- i to jest najbardziej niebezpieczne. Obiekty, które widzimy i których ruch możemy przewidzieć jesteśmy w stanie ominąć. Problem pojawia się, gdy np. pieszy przechodzi przez czteropasmową drogę z betonowymi barierami pośrodku i wychodzi nam na spotkanie zza ciężarówki w momencie kiedy „filtrujemy” korek jadąc pomiędzy samochodami po linii oddzielającej pasy ruchu.

To co wyróżnia bezpiecznie jeżdżącego motocyklistę to reagowanie z wyprzedzeniem na potencjalne zagrożenia (szczególnie te ukryte). Im szybciej i wcześniej będziemy w stanie opracować plan reagowania na ukryte zagrożenia tym płynniejsza i bardziej czytelna (dla naszego partnera/partnerki) będzie nasz jazda.

Znając dokładnie topografię miasta nauczymy się zawsze zwalniać w miejscach szczególnie niebezpiecznych- gdzie np. zawsze dużo osób przechodzi przez ulicę i nigdy nie mamy dobrej widoczności zbliżając się do przejścia (np. jadąc na wschód pasem dla busów, przejście dla pieszych przez Al. Słowackiego na wysokości ul. Śląskiej). Bardzo niebezpieczne są również skrzyżowania z podporządkowanymi, których nie widzimy (np. zakładając jazdę pasem dla busów- skrzyżowanie Al. Słowackiego i ul. Jerzego Żuławskiego) Znając i pamiętając o niebezpiecznych punktach w mieście szybciej i bezpieczniej dotrzemy do celu

Jeśli jedziemy "na gwizdkach" i omijamy stojące przed przejściem samochody, upewnijmy się za KAŻDYM razem czy przejazd jest bezpieczny (jeśli mamy ograniczoną widoczność powinniśmy zwolnić niemal do zera). Nie zakładajmy, że nasze gwizdki będą słyszane przez głuchą babcię wychodzącą zza autobusu!

b) Obserwacja pojazdów poruszających się wokół nas na drodze:

Ocena, w którym kierunku każdy z pojazdów pojedzie w najbliższym czasie; pod uwagę bierzemy: prędkość z jaką pojazdy jadące drogami podporządkowanymi zbliżają się do drogi głównej, zbliżanie się pojazdów do krawędzi pasa przed włączeniem kierunkowskazu, zerkanie w lusterka i obracanie głowy, tablice rejestracyjne, wiek i charakter kierowców, numery linii autobusowych.

Ruszając swoim motocyklem spod świateł upewnij się, że nikt nie wjeżdża na skrzyżowanie na „późnym zielonym”.

**IM WIĘCEJ ZACHOWAŃ INNYCH UCZESTNIKÓW RUCHU MOŻESZ PRZEWIDZIEĆ, TYM BEZPIECZNIEJ I SPRAWNIEJ MOŻESZ JECHAĆ.**

c) Obserwacja nawierzchni:

-szczególnie niebezpieczne są wszelkie podłużne nawet niepozorne nierówności- można się wyłożyć hamując lekko podczas przejeżdżania przez szyny lub na odblaskach umieszczonych na szosie.

-kostka jest bardzo śliska, mokrą kostkę traktuj jak lód

-zachowaj szczególną ostrożność podczas pokonywania ostrych zakrętów, gdzie istnieje duże natężenie ruchu (np. na jedynych drogach dojazdowych prowadzących do wielkich osiedli)

wyświechtany, błyszczący się asfalt jest śliski jak po deszczu).

d) Pozycja.

\*Wychodź z założenia, że jeśli ktoś zajechał Ci drogę i zmusiło Cię to do ostrego hamowania, to Ty popełniłeś błąd, bo nie przewidziałeś czegoś.

\*Jeśli jedziemy obok samochodu to tak, aby kierowca nas widział (jedziemy na wysokości przedniego lusterka lub za samochodem- ZAWSZE OBOK, a nie za zderzakiem; nigdy na wysokości tylnych drzwi)

\*Każdy samochód może zawsze zmienić pas ruchu, niezależnie od tego czy ma do tego miejsce i czy włączył właściwy kierunkowskaz.

\*Zachowaj DUŻY dystans przed poprzedzającym pojazdem, zwłaszcza gdy jedziesz pomiędzy samochodami.

e) Wyprzedzanie.

\*Przeciskanie się pomiędzy stojącymi samochodami jest bardziej niebezpieczne od jazdy pomiędzy wolno poruszającymi się pojazdami (stojący samochód może otworzyć drzwi; zza stojącego pojazdu może wyjść pieszy).

\*Daj się zauważyć! Wyprzedzanie samochodów z dużą różnicą prędkości pomiędzy motocyklem a pojazdem wyprzedzanym sprawia, że kierowcy nie są w stanie nas zauważyć, a więc istnieje większe prawdopodobieństwo, że zjadą nam drogę a my nie będziemy mieli czasu na reakcję. To samo dotyczy wyprzedzania pasem dla busów- pusty pas ma to do siebie, że często zapełnia się w najmniej spodziewanym momencie. Remedium: permanentne skupienie na pozycji i zachowaniu wyprzedzanych pojazdów oraz jazda z taką prędkością, aby zawsze być w stanie zahamować lub ominąć przeszkodę.

\*Jeśli ktoś okazał się tak miły, że robi Ci miejsce żebyś przejechał- poczekaj jeszcze chwilę, być może omija jedynie studzienkę lub dziurę.

## 7. POSTRZEGANIE HOLISTYCZNE

Podczas szybkiej jazdy, aby błyskawicznie reagować na dynamicznie pojawiające się z różnych stron zagrożenia powinniśmy cały czas patrzeć przed siebie tam, gdzie mamy zamiar jechać. Poniższe ćwiczenie ma na celu wyćwiczenie umiejętności dostrzegania i reagowania na zagrożenia bez niepotrzebnego ruchu gałek ocznych. Patrząc w jeden punkt musimy widzieć wszystko.

Naucz się patrzeć szybko [Code, 2008, s.55].:

- a) „Znajdź ścianę, którą możesz zobaczyć w całości - tak byś nie ruszając głowy (a jedynie oczami), mógł zobaczyć jej wszystkie cztery brzegi.
- b) Skup wzrok na centralnym punkcie ściany.
- c) Pozostań skupiony na tym punkcie, a następnie skoncentruj uwagę (nie odrywając oczu od środka ściany!) na prawym górnym rogu.
- d) Następnie, cały czas patrząc na ten sam punkt, przenoś uwagę na kolejne miejsca na ścianie. W ten sposób patrzysz na jeden punkt, ale zwracasz uwagę także na inne.
- e) Cały czas, nie odrywając wzroku od ściany, próbuj skupić uwagę także na innych obiektach, na przykład na tych, które są między Tobą a ścianą.”

## 8. DOSKONALENIE TECHNIKI - NAUKA SZYBKIEGO POKONYWANIA ZAKRĘTÓW

1. „Najczęściej popełniany błąd polega na tym, że motocyklista stara się wchodzić w zakręt z dużą szybkością i nie zwraca uwagi na to, że szybkość na wylocie wcale przez to nie rośnie, a często nawet maleje. Jeśli wchodzisz w łuk zbyt szybko, a potem, w połowie zakrętu, musisz zwolnić, to prędkość na wyjściu będzie niższa. Cała sztuka polega na tym, żeby utrzymać szybkość wejścia przez cały łuk zakrętu, aż do wyjścia, bowiem tylko wtedy zdołasz skrócić czas przejazdu.” [Code, 2008, s.38]

2. „Podczas treningów staraj się wchodzić w zakręty szeroko a wychodzić trzymając się wewnętrznej. Otóż, jeśli pozwolisz, żeby na wyjściu z łuku motocykl pojechał szeroko tylko dlatego, że jest na to dość miejsca, odniesiesz wrażenie, że jedziesz najszybciej jak to jest możliwe. Nie będzie to jednak prawdą. Możesz błędnie założyć, że nie da się jechać szybciej. Rozwiązaniem powyższego problemu jest trzymanie się wewnętrznej krawędzi łuku na wyjściu z zakrętu. Dzięki temu uświadomisz sobie, gdzie rzeczywiście znajdujesz się na torze, w związku z prędkością, którą jedziesz. Jeśli trzymasz się wewnętrznej i widzisz, że na wyjściu z łuku masz jeszcze dwa i pół metra wolnej przestrzeni po zewnętrznej- możesz założyć, że da się pojechać szybciej. Jeśli następnym razem pojedziesz dokładnie tak samo i po tej samej linii, ale szybciej, i okaże się, że ciągle masz półtora metra zapasu, to znaczy, że możesz pojechać jeszcze szybciej. Mówiąc krótko: nie daj się nabrać i nie używaj całej szerokości toru, kiedy nie jest to niezbędne” [Code, 2008, s. 42].

Tomasz Lorek

-----  
[www.globerider.pl](http://www.globerider.pl)

Bibliografia:

Code K., Przyspieszenie, A Twist of the wrist, przekł: Halbersztat J., Zielonka 2008: