

nr 9/2015 (117)  
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



# SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

## INSTRUKTORZY NA EGZAMINACH

OD STYCZNIA ZESZŁEGO ROKU DO CZERWCA 2015 ROKU NAJWIĘCEJ KANDYDATÓW NA INSTRUKTORÓW PRÓBOWAŁO ZDAĆ EGZAMIN NA KATEGORIĘ B W WOJEWÓDZTWACH: MAZOWIECKIM, MAŁOPOLSKIM I ŚLĄSKIM. Z KOLEI NAJLEPSZĄ ZDAWALNOŚCIĄ MOGA POCHWALIĆ SIĘ MIESZKAŃCY POMORZA.

str. 10

## NA CZYM POLEGA FENOMEN OSTROŁĘKI I ŁOMŻY?

W OSTROŁĘCE I ŁOMŻY ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW NA PRAWO JAZDY OD LAT WYNOŚI 50 PROC., CO JEST ABSOLUTNYM EWENEMENTEM W SKALI KRAJU. ZAPYTALIŚMY INSTRUKTORÓW, JAKI MAJĄ SPOŚÓB NA OSIĄGANIE TAK IMPONUJĄCYCH WYNIKÓW.



ISSN 1895-4472



9 771895 447508

[WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL](http://WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL)

# NOWOŚĆ!

Podręcznik **Kompendium wiedzy i czas pracy kierowcy zawodowego** to wszystkie najważniejsze informacje potrzebne do wykonywania zawodu kierowcy w jednej, poręcznej książce.

To jednocześnie **aktualne treści niezbędne do prezentacji na wykładach**. Kompendium opisuje najbardziej aktualny stan przepisów nadzoru i kontroli, obowiązujący w maju 2015 r. Dzięki temu w łatwy i prosty sposób instruktor może zweryfikować swój program nauczania i upewnić się, że prezentuje podczas wykładów najbardziej aktualne treści.

**Stan  
prawny  
na 2015 r.**



**Kompendium i czas pracy kierowcy zawodowego** to dodatkowy atut podnoszący konkurencyjność oferty Państwa ośrodka przez profesjonalne podejście do szkolenia.

# Dzieje się!



**Krzysztof Giżycki**

Wydawać by się mogło, że okres wakacyjny nie może obfitować w ważne dla branży związanej ze szkoleniem kierowców wydarzenia. Nic bardziej mylnego! Dzieje się, i to dużo!

Na przykład w Opolu po egzaminie sprawdzającym wiedzę kandydatów na instruktorów nauki jazdy pojawiły się duże kontrowersje. Ponad dwadzieścia osób, którym nie udało się go zaliczyć, zarzuca egzaminatorom, że zrobili wszystko, żeby zdający musieli egzamin powtarzać. Sprawę ma teraz wyjaśniać urząd wojewódzki. My z kolei postanowiliśmy sprawdzić, jak w ostatnim czasie radzili sobie kandydaci na instruktorów na terenie całej Polski. Wyniki są ciekawe, dlatego na pewno warto do naszego raportu zajrzeć!

Na nudę nie mogą narzekać zapewne szkoły jazdy. Na początku stycznia mają wejść w ży-

cie przepisy, które mocno skomplikują sytuację młodych kierowców. Dlatego można się spodziewać, że osoby zastanawiające się nad uzyskaniem prawa jazdy będą chciały zdać egzamin jeszcze w tym roku. To z kolei spowoduje wzmożony ruch w ośrodkach szkolenia kierowców. Szczegółowe zestawienie zmian w prawie, które czekają nas od początku stycznia, można przeczytać w naszym „Przeglądzie legislacyjnym”.

Na wejście w życie nowych przepisów przygotowują się także WORD-y. Gdańsk postanowił otworzyć w wakacje ośrodek doskonalenia techniki jazdy, gdzie będą mogli szkolić się młodzi kierowcy. Podobny ruch planuje WORD w Łodzi, z kolei Olsztyn jeszcze się waha.

Wiadomo już także, że na Mazowszu powstaną dwie kolejne filie WORD-ów. Jeszcze w tym roku egzaminy na prawo jazdy będą odbywały się w Nowym Dworze Mazowieckim oraz Sochaczewie. W pierwszej połowie września okaże się, czy Sejmik Województwa Lubelskiego da zielone światło do utworzenia filii w Biłgoraju.

To oczywiście nie wszystkie tematy, które zostały poruszone w najnowszym numerze „Szkoła Jazdy”. Siądźcie więc, drodzy czytelnicy, wygodnie w fotelu i zagłębcie się w lekturze!

**Redaktor naczelny**

## W numerze

Instruktorzy na egzaminach	4	Wyprawka dla młodego kierowcy	28
Publiczne doskonalenie techniki jazdy	6	Ciężka noga, czyli gaz do dechy	29
Na czym polegają fenomen Ostrołęki i Łomży?	8	Japoński scyzoryk	30
Sprawnie i wygodnie	9	Warszawskie autobusy na fotografiach	31
WORD-y tworzą kolejne filie	10	Pułapka niskiej ceny	32
Szkoleniowcy chcą zmian w prawie	12	Pozorna oszczędność	34
Trudne zmiany	13	Dzieje się	35
Z myślą o kobietach	14	NIK gani GDDKiA	36
Podnieśmy rangę egzaminu wewnętrznego!	16	Co wiemy o swoich samochodach?	37
W potrzasku	18	Angliki wjeżdżają na nasze drogi	38
Nasze polskie wynagrodzenia	20	Kierowcy rzadziej korzystają z telefonów	39
Bezpieczeństwo na dwóch kołach	22	Strój motocyklowy.	
Lege artis	24	W jaki się zaopatrzyć?	40
Samochód ma duszę	26	Przegląd legislacyjny	42
		Czy będzie następna runda?	44

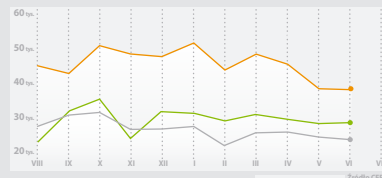
## Z ostatniej chwili

### LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

CZERWIEC 2015 **29617**

CZERWIEC 2014 **24184**

CZERWIEC 2013 **38308**



## Kolejarze chcą zaostrzenia przepisów

Zarządca sieci kolejowych w Polsce, Polskie Linie Kolejowe, proponuje, żeby kierowca, który dwukrotnie zostanie zatrzymany na ignorowaniu znaku „stop” lub czerwonego światła był traktowany podobnie jak przekraczający prędkość o 50 km/h w terenie zabudowanym. W konsekwencji straciłby prawo jazdy. Obecnie taki kierowca, łamiący prawo na przejeździe, dostaje tylko dwa punkty karne, a ryzykuje życie swoje i pasażerów. Również niskie mandaty nie składają do większej troski o życie pasażerów auta, maszynisty i podróżujących pociągiem – tłumaczy PLK.

Zarządca sieci kolejowych proponuje kontrowersyjne rozwiązanie mimo że ubiegły rok był najbezpieczniejszy w historii polskiej kolei. O 14 proc. spadła liczba zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych. Dzięki konsekwentnej realizacji programu poprawy bezpieczeństwa, zawierającemu ponad 200 inicjatyw, ten trend jest utrzymywany. W tym roku od stycznia do sierpnia na przejazdach doszło do 89 wypadków i kolizji. To o siedemnaście mniej niż w ubiegłym roku. Te dane mogłyby być lepsze, gdyby kierowcy nie ignorowali znaku „stop”. Dlaczego nagminnie lekceważy się ten znak?

– Na stosunkowo mało uczęszczanych przejazdach kolejowych kierowcy mają poczucie, że wiedzą lepiej, co tu się dzieje, niż osoby odpowiedzialne za ustawianie znaków. Ponadto, jeśli wewnętrzne przekonanie kierowcy o możliwości bezpiecznego przejazdu przez tory jest wystarczająco silne, znak „stop” nie jest respektowany. Reguła stosowana w praktyce brzmi: „nie wolno wjechać na drogę poprzeczną, jeżeli stoi znak stop”. Tymczasem w przypadku torów kierowcy traktują znaki tylko jako sugestię – mówi dr hab. Adam Tarnowski, psycholog transportu z Uniwersytetu Warszawskiego.



# Instruktorzy na egzaminach

**Od stycznia zeszłego roku do czerwca 2015 roku najwięcej kandydatów na instruktorów próbowało zdać egzamin na kategorię B w województwach: mazowieckim, małopolskim i śląskim. Z kolei najlepszą zdawalnością mogą pochwalić się mieszkańcy Pomorza.**

**R**aport, który przygotowaliśmy specjalnie dla czytelników „Szkoly Jazdy”, powstał na podstawie danych przekazanych nam przez szesnaście urzędów wojewódzkich. Dlaczego akurat one dysponują takimi informacjami? Wynika to z ustawy o kierujących pojazdami, w której możemy przeczytać, że komisję egzaminacyjną sprawdzającą kandydatów na instruktorów powołuje właśnie wojewoda.

W naszym zestawieniu skupiliśmy się tylko na kandydatach, którzy chcieli uzyskać uprawnienia na kategorię B. Pod lupę wzięliśmy cały ubiegły rok i pierwszą połowę 2015 roku.

## ■ Najczęściej zdawali na Mazowszu

Z przekazanych nam informacji wynika, że największym zainteresowaniem egzaminu na instruktora kategorii B cieszyły się w województwie mazowieckim. Łącznie przez półtora roku zanotowano tam 289 podejść (w 2014 roku

– 198, w I połowie 2015 roku – 91). Niewiele mniej egzaminów odbyło się w województwach małopolskim (w 2014 roku – 131, w I połowie 2015 roku – 69) i śląskim (w 2014 roku – 113, w I połowie 2015 roku – 57). Takie dane nie mogą dziwić, gdyż wymienione województwa znajdują się w pierwszej czwórce zestawienia Głównego Urzędu Statystycznego, w którym brano pod uwagę liczbę ludności.

A w jakich regionach zanotowano najmniej podejść? Przede wszystkim w województwach: pomorskim (w 2014 roku – 22, w I połowie 2015 roku – 12), podlaskim (w 2014 roku – 30, w I połowie 2015 roku – 9) i podkarpackim (w 2014 roku – 13, w I połowie 2015 roku – 29).

## ■ Siedemnaście egzaminów w półtora roku

Liczba osób zgłaszających się na egzamin upoważniającego do szkolenia kursantów ma oczy-

wiście wpływ na ich ilość. Dlatego też w ciągu półtora roku w województwie mazowieckim przeprowadzono aż siedemnaście egzaminów (wzięli w nich udział również kandydaci na instruktorów innych kategorii niż B), małopolskim i śląskim – jedenaście. Do ciekawej sytuacji doszło w województwie zachodniopomorskim. W zeszłym odbyły się tam trzy egzaminy na instruktora, jednak już w pierwszym półroczu 2015 roku – żaden. Dlaczego? Zgodnie z obowiązującymi przepisami, od 19 stycznia 2013 roku można przeprowadzić egzamin dla grupy liczącej nie mniej niż dwadzieścia i nie więcej niż czterdzieści osób. Chodzi oczywiście o osoby zdające na różne kategorie. Jak widać, wystarczająca liczba chętnych się nie znalazła. Prawdopodobnie niedługo takiego wymogu już nie będzie. W wysłanym do konsultacji projekcie rozporządzenia w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców, opłat oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych

sprawach, a także stawek wynagrodzenia komisji, proponuje się zniesienie minimalnego limitu osób.

## ■ Pomorskie na czele

Urzędy wojewódzkie także zostały przez nas zapytane o procentową zdawalność osób ubiegających się o uprawnienia do szkolenia kursantów na kategorię B. W 2014 roku najlepiej wypadło województwo pomorskie. Do egzaminu przystąpiły tam 22 osoby, zdało aż siedemnaście. Daje to wynik na poziomie ponad 77 proc. Nieźle poszło także kandydatom na instruktora kategorii B z województwa świętokrzyskiego (45,2 proc.). W 2014 roku do egzaminu przystąpiło 31 osób, zdało czternaście. Niewiele gorzej radzili sobie Wielkopolanie. Zdawalność wyniosła tam 41 proc. Z kolei najślabiej z egzaminem poradzili sobie mieszkańcy województw: podkarpackiego (7,7 proc.), dolnośląskiego (10,5 proc.) oraz zachodniopomorskiego (10,6 proc.).

Na przedstawione wyżej wyniki trzeba wziąć jednak poprawkę, choćby ze względu na dużą różnicę w liczbie egzaminów przeprowadzanych w poszczególnych województwach. W 2014 roku w województwie pomorskim było ich zaledwie 22, zaś w mazowieckim już 198!

## ■ „Stado baranów”

Powstanie naszego raportu zostało zainspirowane wydarzeniami z Opola, które w tamtejszym środowisku związanym ze szkoleniem kierowców odbiły się głośnym echem. Poszło o egzamin dla kandydatów na instruktorów, który odbył się pod koniec czerwca. Przystąpiły do niego 22 osoby, zdała tylko jedna. Oburzeni zachowaniem egzaminatorów kandydaci na instruktorów napisali nawet pismo do urzędu wojewódzkiego. Co możemy w nim przeczytać? „Panowie egzaminatorzy chcieli nam udowodnić, że cała grupa jest tak źle przygotowana i ma tak mały zasób wiedzy, iż nie nadaje się nawet na kierowców, a co dopie-

LICZBA PRÓB KANDYDATÓW NA INSTRUKTORÓW KAT. B PRZYSTĘPUJĄCYCH DO EGZAMINU OD 1.01.2014 DO 30.06.2015			
Województwo	2014 r.	I połowa 2015 r.	w sumie
mazowieckie	198	91	289
małopolskie	131	69	200
śląskie	113	57	170
wielkopolskie	58	56	114
dolnośląskie	57	47	104
łódzkie	73	30	103
kujawsko-pomorskie	65	34	99
zachodniopomorskie	66	-	66
lubelskie	47	19	66
lubuskie	40	21	61
warmińsko-mazurskie	36	22	58
opolskie	17	34	51
świętokrzyskie	31	19	50
podkarpackie	13	29	42
podlaskie	30	9	39
pomorskie	22	12	34

ro na instruktorów. Zostaliśmy potraktowani jak stado baranów, które przyszło z ulicy”.

– Usłyszałem, że wynik egzaminu mam negatywny, ponieważ nie pokazałem palcem, gdzie na zbiorniku z płynem chłodniczym znajduje się poziom min.-max., tylko zrobiłem to całą dłonią. A przy omawianiu sprawdzenia poziomu oleju w silniku powiedziałem, że samochód powinien stać na płaskiej powierzchni. Wtedy usłyszałem, że płaska powierzchnia może być również na górze. Czy naprawdę były to błędy merytoryczne, które powodują zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego? – pyta jeden z uczestników egzaminu.

Oburzeni twierdzą ponadto, że jedyny zdający, który otrzymał na egzaminie wynik pozytywny, jest bratem egzaminatora pracującego w WORD-zie. Sugerują, że nie jest to przypadek.

## PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW NA INSTRUKTORÓW KAT. B.

Województwo	2014	I połowa 2015
pomorskie	77,2	66,6
świętokrzyskie	45,2	36,8
wielkopolskie	41	18
lubelskie	36	47
lubuskie	32	51
kujawsko-pomorskie	31	6
warmińsko-mazurskie	30,5	36,4
podlaskie	30	22
opolskie	29,4	14,7
łódzkie	17,8	58,8
mazowieckie	16,7	8,8
śląskie	13	17,8
małopolskie	11	4,3
zachodniopomorskie	10,6	-
dolnośląskie	10,5	23,4
podkarpackie	7,7	13,8

Pismo trafiło do urzędu wojewódzkiego pod koniec czerwca. Jednak do zamknięcia tego wydania „Szkoły Jazdy” nie przyszła jeszcze żadna odpowiedź. Dlaczego?

– Czekamy na wyjaśnienia przewodniczącego komisji oraz jednego z egzaminatorów, na którego najbardziej skarżyli się zdający – wyjaśnia Agata Poskart z biura prasowego Opolskiego Urzędu Wojewódzkiego.

Jakub Ziębka

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców, opłat oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także stawek wynagrodzenia członków komisji, egzamin instruktorski składa się z trzech części. Pierwsza z nich to sprawdzenie znajomości następujących przedmiotów: psychologii, metodyki nauczania, w szczególności w zakresie programów szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, prawa o ruchu drogowym, techniki kierowania pojazdem i obsługi pojazdu, techniki i taktyki jazdy oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kandydaci na instruktorów mają za zadanie rozwiązać test wielokrotnego wyboru.

Część druga realizowana jest w formie pokazu. Trzeba przeprowadzić jedno zajęcia teoretyczne dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, wynikających z programu szkolenia. Ich temat jest losowany.

Ostatnia część to nic innego jak sprawdzenie umiejętności przeprowadzenia, odpowiednio na placu manewrowym lub w ruchu drogowym, zajęć praktycznych dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami. Każdy kandydat na instruktora nauki jazdy losuje dwa zadania egzaminacyjne.



# Publiczne doskonalenie techniki jazdy

**Już nie tylko WORD-y w Zielonej Górze i Lublinie mają własne ośrodki doskonalenia techniki jazdy. W lipcu dołączył do nich Gdańsk. ODTJ zamierza także budować WORD w Łodzi. Z kolei Olsztyn jeszcze się waha.**

**N**ajnowsza inwestycja Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku nazywa się Autodrom Pomorze. ODTJ został wybudowany w Pszczółkach kosztem 12,5 mln zł. Prace trwały krótko, bo niecały rok.

Kompleks został rozlokowany na 8 ha. Na tym terenie znajdują się m.in.: ponadkilometrowy tor kartingowy, półkilometrowy tor quadowy, płyty (poślizgowa prostokątna i w formie pierścienia), plac manewrowy, wzniesienia z łukiem i nawodnione, budynki biurowe wraz z halą garażową oraz sala wykładowa dla dwudziestu osób.

Oficjalne otwarcie obiektu nastąpiło 25 lipca. Autodrom Pomorze jest czynny codziennie od godz. 8 do 20. Jaka jest jego oferta? W Pszczółkach można sprawdzić swoje podstawowe umiejętności, począwszy od zajęcia prawidłowej pozycji za kierownicą przez hamowanie awaryjne z ABS i bez systemu aż po panowanie nad samochodem podczas nadsterowności i podsterowności. Ośrodek oferuje zróżnicowane szkolenia, prowadzone przez doświadczonych instruktorów techniki jazdy, nazwane bezpieczna flota, szkolenie przed zimą, oraz szkolenie z jazdy dynamicznej.



– Nasz ośrodek w porównaniu z innymi jest dość specyficzny, bo postawiliśmy także na rekreację – mówi Roman Nowak, kierownik ODTJ w Pszczółkach. – Był to krok w dobrym kierunku. Widać to po liczbie osób, które korzystają choćby z naszego toru gokartowego. Nie znaczy to jednak, że zainteresowaniem nie cieszą się nasze szkolenia. Wręcz przeciwnie. Dobrze jest patrzeć na rosnącą świadomość kierowców, którzy

nie uważają się za mistrzów kierownicy i chcieliby się u nas czegoś pożytecznego nauczyć.

## ■ Falstart

Autodrom Pomorze nie jest pierwszym ośrodkiem doskonalenia techniki jazdy, który został wybudowany przez WORD. Wcześniej podobne kompleksy otworzyły ośrodki w Zielonej Górze i Lu-

blinie. Dlaczego jednostki budżetowe, podlegające urzędowi marszałkowskiemu, postanowiły poszerzyć swoją ofertę o działalność związaną z doskonaleniem techniki jazdy? Po 1 stycznia 2013 roku miały wejść w życie nowe przepisy dotyczące młodych kierowców. Istotnym elementem nowych regulacji powinien być obowiązek przejścia przez nich praktycznego szkolenia z bezpiecznej jazdy. Miało się to odbywać właśnie na ODTJ-ach.

Dlatego przedsiębiorcy prywatni oraz WORD w Zielonej Górze postanowili wybudować kompleksy, z których później mogliby korzystać m.in. młodzi kierowcy. ODTJ w Tomaszowie (gmina Żagań) powstał już w 2011 roku na terenie byłego lotniska wojskowego. Teren liczy aż 16 ha, przed budową nie miał nawet przyłącza energii elektrycznej ani wody.

Jak możemy przeczytać na stronie internetowej ośrodka, ODTJ Tomaszowo jest ośrodkiem stopnia wyższego, co oznacza, że jest uprawniony do szkolenia kierowców wszystkich kategorii. Ponadto przeprowadzane są tam egzaminy państwowe dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy. W Tomaszowie odbywają się także szkolenia z jazd w warunkach specjalnych kwalifikacji wstępnej kierowców, doskonalące technikę i taktykę jazdy oraz imprezy motoryzacyjne. Firmy i fani motoryzacji korzystają również z możliwości wynajęcia infrastruktury ośrodka na imprezy zamknięte. Problem jednak w tym, że w 2013 roku nie weszły w życie przepisy nakazujące młodym kierowcom m.in. odbycie praktycznego szkolenia dotyczącego bezpiecznej jazdy. Znacząco, że ODTJ Tomaszowo nie może zarabiać tyle, ile na początku zakładano.

### ■ Lublin poczekał

Teraz ma się to zmienić. Nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami dotycząca młodych kierowców została przesunięta o trzy lata. Przepisy mają wejść w życie na początku przyszłego roku. Dlatego też Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Lublinie, idąc tropem Zielonej Góry, także postanowił wybudować ODTJ. Stało się to w połowie ubiegłego roku, choć początkowo inwestycję planowano zakończyć dwa lata wcześniej. Koszt budowy ODTJ-u wyniósł 12 mln zł, z czego 2 mln pochodziły z funduszy unijnych.

Obecnie ośrodek doskonalenia techniki jazdy w Lublinie oferuje specjalistyczne kursy dla osób prywatnych, które pozwalają im podnieść umiejętności na przykład w skrajnych warunkach pogodowych. Z usług ODTJ-u korzystają również ośrodki szkolenia kierowców, prowadzące tzw. kwalifikację wstępną, a także kierowcy pojazdów uprzywilejowanych i przewożących wartości pieniężne, którzy muszą przejść dodatkowe szkolenia.

– Nasze obiekty są też wynajmowane na szkolenia i eventy – mówił w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” wicedyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Lublinie Adam Banaszkiewicz. – Mielismy nawet jeden wieczór kawaler-



ski, oczywiście bez alkoholu! Jak najbardziej czekamy na młodych kierowców, którzy zaczną się pojawiać od 2016 roku. Jednak przy obecnym zainteresowaniu będzie to wymagało od nas dużej mobilizacji, ponieważ już teraz nie narzekamy na brak zajęć. Szczególnie jeśli sąsiednie województwa nie będą dysponowały odpowiednimi obiektami, możemy spodziewać się napływu kierowców również stamtąd. Choć i teraz przyjeżdżają szkolić się u nas osoby między innymi z podkarpackiego.

### ■ Łódź się szykuje

Okazuje się, że liczba ODTJ-ów, których właścicielami są wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, wkrótce się powiększy. Inwestycję planuje WORD w Łodzi. Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy ma powstać na Olechowie.

– Na razie prowadzone są badania geologiczne gruntu – mówi Łukasz Kucharski, szef łódzkiego WORD-u. – Następnie będziemy zastanawiali się nad wielkością planowanej inwestycji. Budowa ODTJ-u musi nam się spiąć finansowo, nie możemy pozwolić sobie na przeinwestowanie. Zakładamy kilka wariantów inwestycji. Od tego, który przyjmijemy, zależą koszty budowy ODTJ-u. Wstępnie liczyliśmy, że chodzi o kwotę w granicach 12 – 25 mln zł.

Decyzji co do budowy swojego ośrodka doskonalenia techniki jazdy nie podjął jeszcze WORD

w Olsztynie. Ma się to stać w ciągu najbliższych miesięcy.

– Taka inwestycja była już planowana wcześniej przez mojego poprzednika – wyjaśnia Stanisław Szatkowski, dyrektor olsztyńskiego WORD-u. – Ale ze względu na przesunięcie wejścia w życie przepisów dotyczących młodych kierowców do budowy kompleksu nie doszło. Teraz musimy na spokojnie zastanowić się, czy gotowy już projekt jest racjonalny (szacowany koszt to 30 mln zł), a miejsce wystarczająco atrakcyjne.

### ■ Gdzie będzie szkolił się młody kierowca?

Zakładając, że WORD-y w Łodzi i Olsztynie wybudują ośrodki doskonalenia techniki jazdy do połowy przyszłego roku (wtedy mogą zacząć się zgłaszać młodzi kierowcy, którzy zdobyli uprawnienia na początku 2015 roku), praktycznych szkoleń z zakresu bezpiecznej jazdy nie zrealizują w swoim województwie mieszkańcy: zachodniopomorskiego, podlaskiego, śląskiego, małopolskiego i świętokrzyskiego. W innych regionach istnieje już co najmniej jeden ODTJ, więc z przeszkoleniem młodych kierowców nie będzie tam problemów. Ale sytuacja może się jeszcze poprawić. Bo potencjalni inwestorzy, którzy rozważają budowę ODTJ, w każdej chwili mogą zacząć działać.

Jakub Ziębka

# Na czym polega fenomen Ostrołęki i Łomży?

**W Ostrołęce i Łomży zdawalność egzaminów na prawo jazdy od lat wynosi 50 proc., co jest absolutnym ewenementem w skali kraju. Zapytaliśmy instruktorów, jaki mają sposób na osiągnięcie tak imponujących wyników.**



Fot. Piotr Brichacek (Briho)/Wikimedia Commons

Liczba zakończonych sukcesem egzaminów jest tak wysoka, że w ubiegłym roku Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Ostrołęce pobit swój własny rekord.

„Zdawalność na egzaminach teoretycznych w roku 2014 ukształtowała się na poziomie 39,4 proc. Jest to wynik trochę mniejszy od rezultatu z roku 2013, który wynosił 43,7 proc.” – czytamy na stronie internetowej ośrodka. „Zdawalność na egzaminach praktycznych w roku 2014 ukształtowała się na poziomie 54,57 proc. Ten wynik jest większy od rezultatu z roku 2013, który wynosił 49,7 proc. I jest to najlepszy wynik w historii WORD Ostrołęka na przestrzeni ostatnich siedmiu lat!”.

## ■ Wycieczki z całej Polski

Jest to wynik dużo ponad przeciętną krajową. Niewiele niższą zdawalnością może pochwalić się również pobliska Łomża. Tam w ubiegłym roku średnia wyniosła aż 46 proc. I nie był to rok

wyjatkowy. Sława obu miast już dawno rozniósła się wśród kandydatów na kierowców, którzy chętnie przyjeżdżają tam na egzaminy. Nawet z drugiego końca Polski. W czym tkwi sekret Ostrołęki i Łomży?

– Chodzi przede wszystkim o odpowiednie przygotowanie kursantów – przekonuje Adam Żebrowski, współwłaściciel szkoły Speed z Ostrołęki. – Wiem, że w innych, większych miastach odhacza się swoich trzydzieści godzin i wypuszcza ucznia na egzamin. My przeprowadzamy bardzo rzetelne egzaminy wewnętrzne i dopiero kiedy mamy pewność, że ktoś jest gotowy do wyjechania na ulicę, puszczamy go na egzamin państwowy.

Instruktor przyznaje, że wiedzę na temat jakości nauki jazdy w innych miastach zna z relacji kursantów, którzy decydują się na egzamin w Ostrołęce i korzystają u niego z dodatkowych jazd.

– Przyjeżdżają najczęściej z Warszawy i okolic – mówi Żebrowski. – Jest ich tak dużo,

że na przykład w tym tygodniu (rozmowa była prowadzona w połowie sierpnia – przyp. red.) nie zapisujemy już na dodatkowe jazdy, bo nie jesteśmy w stanie wyrobić się czasowo. Ta sytuacja potwierdza jedynie, że dbałość o klienta zawsze procentuje. My nie musimy się reklamować.

## ■ Bez złościwości i prowokacji

Przyjezdnych nie brakuje również w Łomży.

– Oczywiście dbałość o wyszkolenie kursanta to podstawa – komentuje Zdzisław Kopańczyk, właściciel OSK Ziko w Łomży. – Z mojego doświadczenia wynika, że dużo lepiej wygląda to w niewielkich szkołach, niż w takich, które szkolą masowo, tak jak to często zdarza się w dużych miastach. Nie bez znaczenia jest również podejście egzaminatorów. Oczywiście nie chodzi tu o ułatwianie czegośkolwiek, lecz o brak złościwości, prowokacji czy wprowadzania nerwowej atmosfery podczas egzaminu. To naprawdę potrafi człowieka zdekoncentrować i dodatkowo zestresować.

## ■ Cudów nie ma

– Oczywiście jest, że w mniejszych miastach łatwiej się zdaje egzaminy – dodaje Mariusz Gruszczyński z OSK Gruszczyński w Łomży. – Kursanci mniej się stresują, bo lepiej znają wszystkie ulice, ruch na nich jest spokojniejszy, wszystko jest bardzo dobrze oznakowane, a kierowcy w większości jeżdżą przepisowo. Jak to porównać do Warszawy, gdzie na ulicach jest istne szaleństwo? I jak taki biedny kursant ma po stolicy jechać przepisowo i jednocześnie na przykład zmienić pas? Często jest to niewykonalne.

Jak jednak podkreślają instruktorzy, osoby, które zdecydowały się na kurs czy zdawanie egzaminu w ich miastach, nie mają co liczyć na cuda.

– My po prostu dobrze uczymy, a to oznacza, że trzeba się przyłożyć – mówi właściciel OSK Ziko, który organizuje letnie kursy, wybierane głównie przez osoby spoza Łomży. – Są oczywiście tacy, którzy myślą, że tu się po prostu zdaje i nie trzeba nic robić. Ale szybko się rozczarowują.

**Anna Łukaszk**



# Płać kartą lub online!

**Jeszcze w tym miesiącu Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych udostępni w Portalu Starosty funkcjonalność płatności online oraz za pośrednictwem terminala POS. Z kolei w portalu Info-Car.pl udostępnią zostanie możliwość sprawdzenia przez kierowcę lub właściciela pojazdu czy zatrzymany dokument został już przekazany do właściwego wydziału komunikacji.**

Integracja systemów Pojazd i Kierowca z terminalami płatniczymi w wydziałach komunikacji starostw powiatowych pozwala na dokonywanie płatności za czynności administracyjne kartą płatniczą bezpośrednio przy stanowisku obsługi klienta. Można też wykonać przedpłatę online, np. za wydanie prawa jazdy czy rejestrację pojazdu. Dzieje się to za pośrednictwem portalu Info-Car.pl, co usprawnia proces obsługi w samym urzędzie. Okazanie potwierdzenia transakcji – opatrzonego indywidualnym numerem oraz kodem QR – wystarczy, żeby w prosty sposób zidentyfikować w systemie właściwą sprawę.

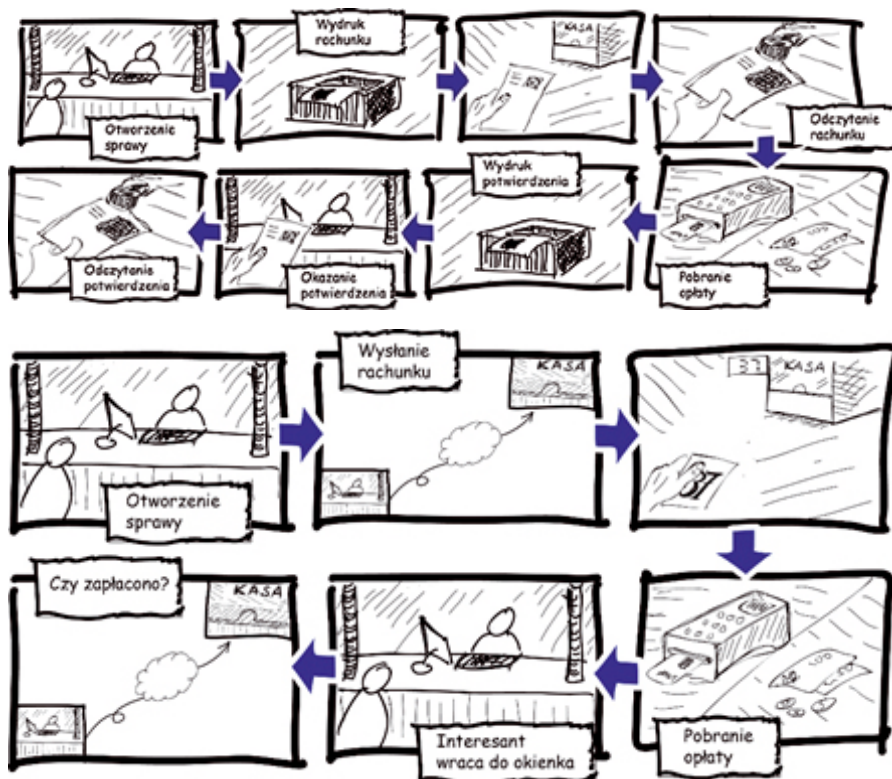
## ■ Nie ma terminala? Jest aplikacja!

Umieszczenie terminali bezpośrednio na stanowisku, przy którym obsługiwany jest interesant spowodowało, że jakość i czas obsługi uległy znacznej poprawie. Dlatego klienci urzędów bardzo chętnie korzystają z możliwości płatności kartami. Nie wszędzie możliwe jest jednak zainstalowanie terminala płatniczego. Żeby rozwiązać ten problem, Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych przygotowała dodatkowy moduł będący rozwinięciem systemu Info-Car.pl – aplikację kasową. Umożliwia ona pobieranie opłat w kasie, przy jednoczesnym dostępie do funkcjonalności Info-Car.pl w systemach Pojazd i Kierowca oraz WORD.

Najważniejszymi atutami tego rozwiązania są: powiązanie płatności z daną sprawą, realizacja należności za pośrednictwem karty płatniczej przy zachowaniu stałej opłaty manipulacyjnej oraz możliwość wymiany danych o zrealizowanych transakcjach z systemami finansowo-księgowymi urzędu. Opracowana przez PWPW aplikacja jest bezpłatna dla klientów. Moduł Kasowy, oprócz płatności dla Systemów Pojazd i Kierowca, może również realizować obsługę każdej innej opłaty za czynności administracyjne w urzędzie.

## ■ Jak płać?

Obsługa płatności może się odbywać w punkcie kasowym, który nie jest połączony z systemami Pojazd i Kierowca oraz WORD, na dwa sposoby. W pierwszym, klient otrzymuje od urzędnika dokument wydrukowany z Systemu Pojazd/Kierowca lub WORD, stanowiący polecenie zapłaty. Wszystkie dane o płatności i płatniku zawarte są również w nadrukowanym kodzie QR. Interesant przedstawia wydruk kasjerowi, który może



wczytać wszystkie niezbędne informacje do aplikacji kasowej. Dzieje się to poprzez zeskanowanie kodu QR na poleceniu zapłaty. Następnie klient uiszcza opłatę w okienku kasowym kartą płatniczą i powraca ze stosownym dokumentem potwierdzenia do urzędnika obsługującego jego sprawę. Operator systemu może zweryfikować dokonaną płatność w swoim systemie również poprzez odczytanie kodu QR na dokumencie potwierdzenia zapłaty.

Drugi z możliwych scenariuszy płatności rozpoczyna się przy stanowisku kasowym, które wyposażone jest w Moduł Kasowy oraz terminal POS. Po opłaceniu za pośrednictwem karty płatniczej rachunku, interesant otrzymuje wydruk, po czym udaje się z potwierdzeniem zapłaty za wybraną sprawą urzędową do okienka obsługi klienta. Urzędnik, podobnie jak w poprzednim przypadku, odczytuje z potwierdzenia opłaty kod QR, w którym zawarta jest informacja o zrealizowanej płatności i potwierdza ten fakt w Systemie Pojazd lub Kierowca.

Moduł Kasowy posiada szereg funkcjonalności ułatwiających kasjerowi obsługę płatności kartą, jak automatyzacja komunikacji z terminalem POS,

baza danych o płatnikach (wyszukiwanie po danych płatnika), budowanie własnych słowników opłat, zarządzanie numerami kont oraz użytkownikami.

## ■ Dwie nowości

Jeszcze w tym miesiącu PWPW udostępni również funkcjonalność płatności online oraz za pośrednictwem terminala POS w Portalu Starosty. Ważne przy tym jest to, że obsługa płatności w Portalu Starosty odbywać się będzie analogicznie jak w Systemach Pojazd i Kierowca. Dzięki temu użytkownicy nie będą musieli uczyć się nowych funkcjonalności.

Również we wrześniu na portalu Info-Car.pl udostępnią zostanie możliwość sprawdzenia przez kierowcę lub właściciela pojazdu czy zatrzymany dokument został już przekazany do właściwego wydziału komunikacji. Liczymy, że usługa ta zmniejszy ilość telefonów z pytaniami o możliwość odbioru zatrzymanego dokumentu adresowanych do pracowników wydziałów komunikacji. Z kolei każdemu zainteresowanemu losami swojego dokumentu da możliwość szybkiej weryfikacji aktualnego statusu. ■

# WORD-y tworzą kolejne filie

**Na Mazowszu powstaną dwie kolejne filie WORD-ów. Jeszcze w tym roku egzaminy na prawo jazdy będą odbywały się w Nowym Dworze Mazowieckim oraz Sochaczewie. W pierwszej połowie września okaże się, czy Sejmik Województwa Lubelskiego da zielone światło do utworzenia filii w Biłgoraju.**



O utworzeniu dwóch kolejnych miejsc, gdzie będzie można egzaminować kandydatów na kierowców, zdecydowali radni województwa mazowieckiego na sesji, która odbyła się pod koniec lipca. Filie w Nowym Dworze Mazowieckim zamierza otworzyć ośrodek warszawski, w Sochaczewie – płocki. Ma to się stać jeszcze w tym roku. Obecnie na terenie województwa mazowieckiego działają już cztery oddziały terenowe. Chodzi o Mławę (WORD w Ciechanowie), Zwolen i Kozienice (WORD w Radomiu) oraz Garwolin (WORD w Siedlcach).

## ■ Zaawansowane prace

Skąd wziął się pomysł utworzenia miejsca egzaminowania akurat w Nowym Dworze Mazowieckim? Tłumaczy się to wyjściem naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców miasta, którzy nie będą musieli już jeździć do Warszawy. Pierwsze egzaminy powinny odbyć się jeszcze w tym roku. Dyrekcja warszawskiego WORD-u zapewnia, że prace nad utworzeniem filii ośrodka są bardzo zaawansowane. Co ważne, w Nowym Dworze Mazowieckim będzie można zmierzyć się zarówno z egzaminem teoretycznym, jak i praktycznym. Jednak na początku tylko na kategorii B i B1. Oferta filii warszawskiego WORD-u ma zostać poszerzona na wiosnę. Wtedy to kandydaci na kierowców będą mogli przystępować do egzaminów na inne kategorie: AM, A1, A2 i A. Fi-



lia warszawskiego WORD-u w Nowym Dworze Mazowieckim powstanie na terenie, na którym niegdyś stał dworzec.

Wiadomo także, że Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Warszawie nie będzie egzaminował w Legionowie. Taka propozycja padła już dwa lata temu, ale została odrzucona. Powód? Zbyt mała odległość pomiędzy Legionowem i Warszawą.

### ■ Na próbę

Jeszcze wcześniej niż w Nowym Dworze Mazowieckim egzaminowanie przyszłych kierowców ma odbywać się w Sochaczewie. Gdy oddawaliśmy ten numer „Szkoly Jazdy” do druku, otwarcie filii plockiego WORD-u planowano na 1 września.

Jednak rozmowy na linii urząd miasta – wojewódzki ośrodek ruchu drogowego zaczęły się wcześniej, bo wiosną. Szukano lokalu do przeprowadzania egzaminów teoretycznych i placu manewrowego. W końcu ustalono, że kandydaci na kierowców będą mierzyli się z pierwszą częścią egzaminu w dawnej siedzibie Biblioteki Pedagogicznej, a ostatnio tygodnika „Ziemia Sochaczewska”. Pomieszczenia wynajął WORD-owi Zakład Gospodarki Komunalnej, z kolei plac manewrowy wydzierżawiła ośrodkowi spółka PEC.

Wiadomo już także, że w Sochaczewie będą odbywały się tylko egzaminy na kategorię B.

– To zdecydowanie najpopularniejsza kategoria, pozwalająca kierować pojazdami o masie do 3,5 tony – mówi Wojciech Krzewski, dyrektor plockiego WORD-u, w rozmowie z portalem internetowym Sochaczew.pl. – Przystępuje do niej 70 – 75 proc. kursantów. Dajemy sobie czas na sprawdzenie, czy sochaczewski oddział to trafna decyzja. WORD nie dostaje dotacji czy subwencji, utrzymuje się z wpłat wnoszonych przez przystępujących do egzaminów, zatem rozwój oddziału zależeć będzie od liczby klientów. Jeśli zainteresowanie będzie duże, na co liczę, pomyślimy o uruchamianiu kolejnych kategorii.

Jednak o utworzeniu nowych miejsc egzaminacyjnych mówi się nie tylko na Mazowszu. Projekt uchwały w sprawie utworzenia filii zamojskiego WORD-u w Biłgoraju ma trafić pod obrady Sejmiku Województwa Lubelskiego w pierwszej połowie września. Byłoby tam możliwe zdawanie egzaminu na kategorie: AM, A1, A2, A, B1 oraz B.

### ■ Nie kalkuluje się

Od dłuższego czasu o utworzenie u siebie miejsca, gdzie odbywałyby się egzaminy, stara się Racibórz. Prezydent miasta korespondował nawet w tej sprawie z wicemarszałkiem województwa śląskiego. Wicemarszałek wysłał jednak do raciborskiego magistratu pismo, z którego wynika, że na powstanie filii katowickiego WORD-u nie ma co liczyć. Dlaczego? Ze względu na wyso-



kie koszty. Z wyliczeń urzędu marszałkowskiego wynika, że sama budowa ośrodka egzaminowania wyniosłaby 4,6 mln zł. Do tego dochodzą jeszcze koszty za budowę systemu teleinformatycznego (ok. 82 tys. zł) i zakup pojazdów egzaminacyjnych (280 tys. zł). Wychodzi z tego, że utworzenie filii WORD-u w Raciborzu pochłonęłoby ok. 5 mln zł.

Kolejnym argumentem świadczącym o braku sensowności budowania nowego miejsca do egzaminowania są szacowane koszty funkcjonowania ośrodka w skali roku. Trzeba byłoby przeznaczyć na ten cel ponad 1 mln zł. A bardziej szczegółowo? Szacunkowe koszty pracownicze – 380 tys. zł, utrzymanie ośrodka (energia, eksploatacja i utrzymanie pojazdów,

opłaty i podatki) – 593 tys. zł, opłaty za użytkowanie systemu teleinformatycznego do obsługi procesu egzaminowania wraz z łączem – 84 tys. zł. Nie dałoby się ich pokryć z zakładanych dochodów z opłat egzaminacyjnych. Dałoby to tylko 642 tys. zł. Wynika z tego, że WORD w Katowicach musiałby rocznie dopłacać do raciborskiej filii 415 tys. zł. Ponadto, ze względu na bliskość istniejących oddziałów terenowych katowickiego WORD-u w Rybniku i Jastrzębiu-Zdroju oraz oddziałów terenowych opolskiego WORD-u w Kędzierzynie-Koźlu i Opolu, przewiduje się, że z nowego oddziału korzystaliby tylko mieszkańcy Raciborza oraz powiatu raciborskiego.

*Jakub Ziębka*

### Filie WORD-ów

Nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami, pozwalająca na egzaminowanie na kategorii AM, A1, A2, A, B i B1 w miastach innych niż wojewódzkie, na prawach powiatu lub te, gdzie do dnia 31 grudnia 1998 roku funkcjonował wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, weszła w życie 8 lipca 2013 roku.

Była to już druga próba umożliwienia zdawania egzaminów w innych niż do tej pory lokalizacjach – poprzednią cztery lata temu zablokowało środowisko dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. W opinii autora projektu, pisał Krzysztof Brejzy (PO), nowelizacja ustawy miała ułatwić dostęp do egzaminu dla ok. 4 mln mieszkańców polskich miast i okolicznych gmin, którzy muszą dojeżdżać często 50 – 60 kilometrów do najbliższego ośrodka egzaminacyjnego, zmniejszyć natłok samochodów szkoleniowych oraz egzaminacyjnych na ulicach największych miast, doprowadzić do zmniejszenia cen szkoleń, być korzystna dla dużej grupy osób młodych, dla których prawo jazdy jest ważnym dokumentem przy poszukiwaniu pracy.

Posłowie PO argumentowali również, że w Polsce jest najbardziej ograniczony w UE dostęp do egzaminu na prawo jazdy. Wedle ich wyliczeń, jeden punkt egzaminacyjny obsługiwał wtedy u nas 700 tys. mieszkańców. W Holandii na jedno miejsce egzaminacyjne przypadało 300 tys., w Wielkiej Brytanii 150 tys., a w Irlandii zaledwie 90 tys. mieszkańców. W Niemczech nie ma w ogóle instytucji na wzór polskich WORD-ów, a egzaminy przeprowadzane są w szkołach nauki jazdy.

Lokalizację nowego miejsca egzaminacyjnego wskazuje marszałek województwa, a zatwierdza sejmik.

# Szkoleniowcy chcą zmian w prawie

**Małopolskie Stowarzyszenie Nauczycieli Kształcących Kierowców chce, żeby pasy oznaczające przejście dla pieszych były przedłużone na chodniki. Ma to poprawić bezpieczeństwo ludzi chcących przekroczyć jezdnię.**

Wniosek o to, żeby zgłosić ustawodawcom pomysł zmiany przepisów regulujących malowanie pasów, trafił do Małopolskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Chodzi o malowanie na chodnikach, w obrębie przejść dla pieszych, dodatkowej linii P-10. Swój wniosek pomysłodawcy uzasadniają koniecznością poprawy bezpieczeństwa pieszych na przejściach.

## ■ Dobrze widoczna linia

„Sytuacje na drogach bywają bardzo niebezpieczne, gdy kierowcy (mimo zachowania wszelkich środków szczególnej ostrożności) zbliżają się do wyznaczonego przejścia dla pieszych nie

są pewni, czy stojący na krawędzi chodnika piesi mają zamiar wejść lub w ostatniej chwili wtargnąć na przejście tuż przed nadjeżdżającym pojazdem, czy tylko na kogoś oczekują” – czytamy we wniosku.

„Te szczególnie niebezpieczne dla pieszych sytuacje zostały w innych krajach całkowicie rozwiązane przez powiększenie powierzchni wyznaczonego przejścia o umieszczoną na chodniku, w pewnej odległości od krawędzi jezdni, linię P-10. Dodatkowo wyznaczona powierzchnia przejścia daje prawo przejścia pieszym już na chodniku i jest dla kierowców dobrze widoczna oraz wystarczająca do bezpiecznego zatrzymania pojazdu, eli-

minując całkowicie sytuację wtargnięcia pieszego na jezdnię”.

## ■ Podpatrzone we Francji

Wnioskodawcy proponują nowelizację zapisów w tej sprawie w „szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach ich umieszczania na drogach”. Pod dokumentem podpisał się Tadeusz Szewczyk, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców.

– Rozwiązanie to zaczerpnąłem z zachodniej Europy, a dokładniej z Francji, gdzie jest ono stosowane od lat – wyjaśnia. – Po prostu byłem tam na wycieczce i podpatrzyłem, jak to działa.

Zdaniem pomysłodawcy, za takim rozwiązaniem przemawia niewielki koszt wprowadzenia go w życie. Ma polegać jedynie na domalowaniu po jednym dodatkowym pasie z obu stron przejścia dla pieszych.

– Dzięki temu piesi będą mogli się czuć bezpiecznie, bo już w momencie wejścia na ten pas, choć stoją jeszcze na chodniku, będą musieli być traktowani jak na przejściu. Z drugiej strony, kierowcy nie będą mieli wątpliwości, że muszą się zatrzymać – tłumaczy Tadeusz Szewczyk.

Autor wniosku przekonuje, że to rozwiązanie można również połączyć z oznaczeniami dla osób niewidomych poprzez zbudowanie tych dodatkowych linii z materiałów o innej powierzchni, dzięki czemu także takie osoby będą wiedziały, że wkraczają na przejście dla pieszych.

– Konsultowałem to z wieloma osobami i wszyscy uznali, że to bardzo dobre rozwiązanie, nie słyszałem żadnego słowa krytyki – mówi Szewczyk. – Teraz należy to dokładnie opisać i usankcjonować prawnie. Najlepiej, żeby zostało wpisane w ustawę.

## ■ Wniosek przekazany

Marek Dworak, sekretarz Małopolskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, na wniosek patrzy przychylnie, choć jego zdaniem nie wyczerpuje on tematu poprawy bezpieczeństwa pieszych, bo do tego konieczne są bardziej kompleksowe rozwiązania.

– Poruszaliśmy ten temat między innymi podczas ogólnopolskiej konferencji poświęconej bezpieczeństwu w ruchu drogowym, która niedawno się u nas odbyła. Brali w niej udział policjanci i przedstawiciele instytucji BRD – mówi Dworak. – Sam wniosek przekazaliśmy Pawłowi Olszewskiemu, pełnomocnikowi rządu ds. bezpieczeństwa drogowego. Oczywiście popieramy ten wniosek, jak każdy, który zwraca uwagę na problem bezpieczeństwa pieszych na przejściach. Jednocześnie zabiegamy jednak o szersze zapisy w prawie, które to bezpieczeństwo poprawią.

Czy rozwiązanie wejdzie w życie – okaże się w najbliższych miesiącach.

Anna Łukaszuk





# Trudne zmiany

**Ministerstwo Spraw Wewnętrznych kończy prace nad CEPIK 2.0. System powinien ruszyć w styczniu przyszłego roku, zapewniając większą informację na temat kierowców i ich pojazdów.**

**P**racownicy MSW zachwalają nowy system. Kandydatów na kierowców z pewnością zainteresuje zakładka z informacjami o poziomie kształcenia w poszczególnych szkołach jazdy. MSW liczy, że w dłuższej perspektywie przyczyni się do podniesienia jakości świadczonych usług.

## ■ Trzeba płacić

Niebawem przekonamy się, czy zmiany przełożą się na lepszy dostęp do szczegółowych informacji. Kilka miesięcy temu prosiłMSW o udostępnienie liczb nowo wydawanych praw jazdy kategorii A1 oraz B1. W odpowiedzi przeczytaliśmy, że udostępnienie również szczegółowych danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, zgodnie z ustawą z 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym następuje odpłatnie. Elektroniczna baza danych zapewnia błyskawiczny dostęp do informacji. Dlaczego konieczne miało być uiszczenie dodatkowej opłaty?

CEPIK 2.0 ma pozwolić na bezpłatne odczytanie liczby punktów, terminu kolejnych badań technicznych czy daty ważności aktualnej polisy OC. Nad zasadnością inwestowania środków w opracowanie wymienionych funkcjonalności można by długo dyskutować. Kierowcy potrafią zasłaniać się niepamięcią, szczególnie gdy trzeba wskazać osobę, która została uwieczniona na zdjęciu z fotoradaru. Luki w pamięci niemal nigdy nie dotyczą punktów karnych i terminów skreślenia ich z konta. O konieczności przedłużenia polisy przypomina list z towarzystwa ubez-

pieczeniowego, a także telefon od agenta. Jeżeli zapomnimy o wykonaniu przelewu, a poprzednią polisę opłaciliśmy na czas i nie zmienialiśmy pojazdu – możemy spać spokojnie. W myśl aktualnych przepisów polisa przedłuży się automatycznie. Zwykle nie grożą nawet karne odsetki. Termin kolejnych badań technicznych znacznie szybciej sprawdzimy w dowodzie rejestracyjnym, niż logując się na stronę MSW. Niektóre stacje kontroli stają wręcz frontem do klienta i wysyłają SMS o terminie kolejnego przeglądu.

## ■ Martwe dusze

CEPIK ma zapewnić dostęp do informacji o badaniach technicznych – także zakończonych wynikiem negatywnym. Z systemu dowiemy się również, czy dany samochód uczestniczył w poważnym wypadku. Istotną zmianą ma być wprowadzenie opłaty za badanie techniczne przed wjechaniem na ścieżkę diagnostyczną. Mają być też pobierane opłaty ewidencyjne od wszystkich badań technicznych pojazdów. Czy rzeczywiście kierowca będzie musiał płacić za każdą wskazaną i skatalogowaną w bazie danych usterkę?

Koalicja Prawo do Naprawy R2RC (zainicjowana przez Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych) zwraca uwagę na fakt, że w CEPIK-u figuruje ogromna liczba pojazdów, które z różnych przyczyn zostały dawno wycofane z eksploatacji – chociażby po rozmontowaniu przez właściciela na części

pierwsze czy odstawieniu w kąć stodoły. Dość powiedzieć, że w ewidencji znajduje się 5 milionów pojazdów, którym przysługują złote tablice rejestracyjne. Wśród tych aut jest między innymi 38 tys. syren oraz 65 tys. żuków. Mało tego, aż 2659 zarejestrowanych samochodów zostało wyprodukowanych w roku 1900. Znalezione też pojazdy, które według zapisanych w bazie informacji mają ponad... tysiąc lat!

„Przez fałszujący rzeczywistość pryzmat statystyk CEP-u na rynek motoryzacyjny patrzaj ci, od których zależy kształt regulujących go przepisów. Może to doprowadzić do podejmowania błędnych decyzji, które odczują wszyscy obywatele” – ostrzega Koalicja Prawo do Naprawy R2RC.

## ■ (Nie) prawidłowe dane?

Trudno nie zgodzić się z tym stanowiskiem. Dane CEPIK są podstawą większości analiz i raportów. Także tych, z których opinia publiczna dowiaduje się, że Polska jest zalewana przez falę motoryzacyjnego złomu z zachodu Europy, a fakt, że nasz park maszynowy należy do najstarszych w Unii Europejskiej niekorzystnie wpływa na bezpieczeństwo na drogach. Czy naprawę mamy powody do zmartwień? Wyliczony na podstawie danych CEP średni wiek pojazdu wynosi szesnaście lat. Eksperti szacują, że realną wartością jest dwanaście – trzynaście lat. Dla porównania dodajmy, że statystyczny mieszkaniec USA jeździ 11,5-letnim samochodem.

**Łukasz Szewczyk**



# Z myślą o kobietach

**W tym miesiącu bohaterką artykułu jest honda hawk GT NT650. Motocykl ten nie jest powszechnie znany i często spotykany w Polsce. Natomiast na świecie uznawany jest za kultowy model, często określany mianem tego, który wyprzedził swoją epokę.**

**P**okusie jazdy na jednoślądzie w równym stopniu ulegają mężczyźni, jak i kobiety. Pierwsze kroki można stawiać już będąc posiadaczem prawa jazdy kategorii B, jeżdżąc popularną 125. Apetyt rośnie jednak w miarę jedzenia. Prędzej czy później konieczne staje się odbycie kursu i zdanie państwowego egzaminu na kategorię A.

Teoretycznie nie powinno to być nic trudnego. W praktyce jednak mogą pojawić się problemy. Mają je zwykle panie. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, zarówno szkolenie, jak i egzamin w ramach kategorii A odbywać się powinno na motocyklu o pojemności co najmniej 600 ccm i mocy co najmniej 40 kW.

## ■ Odciążenie

Jedną z maszyn spełniających te warunki jest suzuki gladius. Jest motocyklem egzaminacyjnym w wielu wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego. Przekłada się to na jego popularność w ośrodkach szkolenia kierowców. To maszyna ogólnie chwalona za dynamiczny silnik, wysoką jakość wykonania, ergonomię i dobre prowadzenie w warunkach miejskich. W praktyce okazuje się jednak, że ważący ponad 200 kg i dysponujący mocą 72 KM motocykl może sprawiać kłopoty drobniej zbudowanym kursantom.

Problemy pojawiają się zwłaszcza podczas zadań egzaminacyjnych związanych z przemieszczeniem pojazdu przy unieruchomionym silniku oraz slalomem wolnym. Zauważono to także w WORD-ach. Warszawski od kwietnia 2015 roku wzbogacił swój park maszynowy o lżejszy o 20 kg motocykl yamaha MT-07. Ośrodki szkolenia również chcą zapewnić kursantom możliwość szkolenia na sprzęcie, który będzie odpowiadał ich gabarytom. Czy musi się to jednak wiązać z kosztowną inwestycją w jeszcze jeden nowy motocykl? A może pojazd, który spełnia ustawowe wymagania oraz umożliwia realizację celów szkoleniowych i przeprowadzenie egzaminu państwowego, do tego o niewygórowanej cenie, jest dostępny na rynku wtórnym?

## ■ Model wyprzedzający epokę

W tym miesiącu bohaterką artykułu jest honda hawk GT NT650. Motocykl ten nie jest powszechnie znany i często spotykany w Polsce. Natomiast na świecie uznawany jest za kultowy model, często określany mianem tego, który wyprzedził swoją epokę. Na rynku zadebiutował w 1988 roku. Występował pod różnymi nazwami – w Stanach Zjednoczonych jako honda NT650 lub hawk GT 647, w Japonii – honda bros,

w Europie – honda reve. W 1993 roku dokonano drobnych modyfikacji technicznych, zmieniając jednocześnie oznaczenie modelu na NTV650. W tej formie produkcję kontynuowano do 1997 roku. Honda była jednym z pierwszych nowoczesnych naked bike'ów. Twierdzi się nawet, że stanowiła inspirację dla twórców ducati monster. Jej innowacyjność przejawia się charakterystyczną ramą (aluminiowa w modelach hawk GT, stalowa w oferowanych w Europie modelach reve i NTV 650) i jednostronnym wahaczem. Za napęd odpowiada dwucylindrowa (trzy zawory na cylinder) widlasta jednostka napędowa, chłodzona cieczą, o pojemności 647 ccm. W zależności od roku produkcji oferowała ona od 57 KM (42 kW) do 60 KM (44 kW). Napęd przekazywany jest za pośrednictwem pięciobiegowej skrzyni biegów i łańcucha napędowego (NT 650 hawk GT) lub wału kardana (reve, NTV 650). Nad bezpiecznym wytraceniem prędkości czuwają hamulce tarczowe – przedni i tylny. Masa motocykla gotowego do jazdy wynosi od 187 do 200 kg.

## ■ Wszechstronny motocykl

Opinie na temat jazdy hondą są zgodne. Podkreśla się jej doskonałe prowadzenie, zwinnosć, komfortową pozycję za kierownicą (sto-



sunkowo nisko umieszczone siedło), prostotę konstrukcji, a przez to niską awaryjność. Jest to również motocykl wszechstronny. Może być wykorzystywany zarówno do codziennych dojazdów do pracy, przejazdów lokalnych o sportowym, jak i krajoznawczym charakterze oraz, po odpowiednim przygotowaniu, do długodystansowych wypraw w nieznanne. Wokół japońskiego motocykla wyrosła swoista subkultura. W internecie można odnaleźć dziesiątki stron zawierających opisy modyfikacji technicznych, zdjęcia oraz informacje dotyczące serwisowania. Również oferta części do modelu nieprodukowanego już od ponad osiemnastu lat jest zaskakująco bogata. Dostępne są zarówno standardowe elementy eksploatacyjne, jak i akcesoria tuningowe, bo podzespoły opisywanej hondy były stosowane w innych produktach japońskiego koncernu. W związku z tym eksploatacja tego motocykla nie powinna przysporzyć problemów.

### ■ Niezła cena za dobrą jakość

Czy zatem warto uzupełnić park maszynowy ośrodka o ten jednośląd i stworzyć alternatywę dla cięższego i mniej poręcznego gladiusa? Wydaje się, że tak, zwłaszcza że nie będzie to nazbyt kosztowna inwestycja. Na rynku wtórnym modele z lat 1993 – 1997 wyceniane są na 3 – 8 tys. złotych. To niewysoka cena za komfort przyszłych motocyklistek. Niezbyt bogata oferta na polskim rynku skłania do poszukiwań za granicą. W tym wypadku należy jednak zwrócić szczególną uwagę na deklarowane w dokumentach parametry silnika. Na rynku niemieckim pojawiają się bowiem wersje zdławione do 50 KM (37 kW), co zgodnie z przepisami uniemożliwia ich wykorzystanie do szkolenia w ramach kategorii A.

*Dariusz Piorunkiewicz*



# Podnieśmy rangę egzaminu wewnętrznego!

**Obowiązkowe w polskim systemie 30 godzin szkolenia praktycznego to iluzja. Przepis ten należy bezwzględnie zmienić. Jest to tylko pozornie i nieprecyzyjnie wypośrodkowana sprawiedliwość – pisze Wiesław Pawlak, instruktor nauki i techniki jazdy.**



**Wiesław Pawlak**  
instruktor nauki i techniki jazdy

Od dłuższego czasu słyszymy o różnego rodzaju propozycjach związanych z reorganizacją, poprawą i usprawnieniem procesu szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców. Trudno odebrać rację właściwie wszystkim wypowiadającym się w tej materii: szkoleniowcom, ale także przedstawicielom komisji parlamentarnej i ministerialnej.

Zmiany już następują. Nie jest idealnie, ale wszystko zmierza w dobrym kierunku. Choć mogłoby to się dziać nieco szybciej. W naszym środowisku mamy wiele kompetentnych osób, wykonujących swoją pracę z pasją i zaangażowaniem. Dotyczy to zarówno instruktorów, egzaminatorów, jak i urzędników. Problem leży gdzie indziej. Brakuje dialogu i decyzyjności, czasami też dobrych pomysłów, które mogłyby usprawnić system. No właśnie. Jeden z nich przyszedł mi do głowy po przeczytaniu artykułu Jakuba Ziębki „Wielka Brytania testuje nowe rozwiązania” („Szkoła Jazdy” nr 6/2015). Jestem za tym, abyśmy my, rodzice, mogli szkolić swoje dzieci. Warto byłoby się nad tym zastanowić.

## ■ Nagrywajmy egzamin wewnętrzny!

Ale nie ten temat ma stanowić sedno moich rozważań. Chodzi mi o obowiązkowe w polskim systemie 30 godzin szkolenia praktycznego. Jest to iluzja. Z moich doświadczeń wynika, że po szkoleniu podstawowym egzamin zdaje ok. 10 – 15 proc. kandydatów na kierowców. Im tych 30 godzin wystarczyło. Kolejnych 20, a może nawet 30 proc. kursantów wcale nie potrzebuje 30 godzin szkolenia. Dlaczego? Bo świetnie sobie radzą już po 10 – 15 godzi-

nach. No cóż, mieli przed kursem świetnych, choć nieformalnych nauczycieli. Większość szkolenych potrzebuje co najmniej 40 godzin jazdy. Tylko jak im to powiedzieć, skoro już zapłacili? Z kolei konkurencja mówi, że robi to lepiej i taniej. Sprzeczność, ale jakże przekonująca.

Dlatego uważam, że przepis ten należy bezwzględnie zmienić. Jest to tylko pozornie i nieprecyzyjnie wypośrodkowana sprawiedliwość. W zamian należy wprowadzić jednolitą stawkę za godzinę odbytego szkolenia. Mecha-



nym weryfikującym czas szkolenia i posiadane umiejętności kandydata na kierowcę powinien być właściwie przeprowadzony i zarejestrowany na nośniku teleinformatycznym praktyczny egzamin wewnętrzny. Zapis taki przechowywałby OSK wraz z arkuszem przebiegu egzaminu.

Kto za to zapłaci? Przecież egzamin to też szkolenie. A więc odpowiedź jest oczywista. Nie wydaje mi się to problematyczne, tym bardziej że coraz więcej ośrodków podstawia swoje pojazdy na egzaminy i wyposaża je w sprzęt nagrywający. Ponadto uważam, że egzamin wewnętrzny powinien być prowadzony przez innego instruktora niż prowadzący. Może tylko z wyjątkiem jednoosobowych OSK. Moja propozycja dotyczy tylko osób szkolonych na ka-

tegorię B. W innych przypadkach nie widzę konieczności rejestracji egzaminu wewnętrznego.

## ■ Cena? Do dyskusji

Przy tak skonstruowanym systemie na egzamin trafiłyby osoby, które, jak sądzę, byłyby właściwie przygotowane, a nade wszystko bardziej świadome wymogów i własnych możliwości. Zdecydowanie podniosłoby to poziom szkolenia. Nie tylko kursant byłby oceniany w ramach egzaminu

wewnętrznego. Także instruktor prowadzący. Dzięki temu właściciel ośrodka szkolenia kierowców uzyskałby cenną wiedzę, dotyczącą kompetencji zatrudnianej kadry. Oczywiście sceptycy znajdą różne złe strony proponowanego przeze mnie rozwiązania. Nie sztuką jest jednak narzekać, tylko mieć pomysł. Ja swój poddaję pod publiczną dyskusję.

O cenie za godzinę szkoleniową powinni się wypowiedzieć przedsiębiorcy. Na pewno wpływa na nią wiele czynników. Ale nie sądzę, żeby jej wyliczenie stanowiło problem. Natomiast nie zgadzam się z argumentem, że cena powinna się różnić w zależności od poziomu zamożności poszczególnych regionów naszego kraju. Czy płacimy różne podatki, składki zdrowotne? Czy ceny paliwa i pojazdów, materiałów szkoleniowych też są inne? Nie sądzę.

Uważam, że jeżeli kandydat na kierowcę poczuje ciężar merytoryczny i finansowy w procesie szkolenia, w sposób zdecydowany wpłynie to na jego wiedzę, umiejętności oraz bezpieczeństwo swoje, jak i innych użytkowników dróg. Idealistyczne? Zapewne. Ale od idei się zaczyna. Choć myślę, że akurat ta nie jest trudna do zrealizowania.

Jeżeli chodzi o nadzór, to mamy już uprawnione organy do jego sprawowania. Warto być może wprowadzić konieczną intensyfikację sprawowania kontroli, ale ukierunkowaną na weryfikację jakości szkolenia, nie tylko formalną kontrolę dokumentów. To na marszałkach i starostach spoczywa odpowiedzialność za proces szkolenia. Absolutnie nie mówię, że się z tego nie wywiązują. Pytanie tylko, dlaczego na poziomie minimalnym? ■





## **UZYSKAJ KOMPETENCJE E-WYKŁADOWCY!**

Zapraszamy właścicieli OSK, instruktorów i wykładowców do udziału w szkoleniu e-learningowym pt.:

**Kurs dla E-wykładowcy. Szkolenie doskonalące kompetencje w zakresie kształcenia kandydatów na kierowców z wykorzystaniem nowoczesnych, e-learningowych technik nauczania na odległość.**

Kurs przeprowadzany jest metodą e-learningową, a więc posiada wszystkie zalety charakteryzujące tę metodę nauki:

- kurs zaczyna się i kończy w dowolnym, ustalonym przez siebie terminie,
- można się uczyć w każdym miejscu i w dowolnym czasie.

Internetowy kurs dla e-wykładowców przygotowany przez Akademię SPS, to pierwsze w Polsce szkolenie przygotowujące instruktorów i wykładowców do pracy z kursantami, którzy uczą się teorii e-learningiem.

**Absolwenci kursu otrzymują elitarny certyfikat poświadczający ich kompetencje w zakresie organizowania i prowadzenia teoretycznych e-kursów dla kandydatów na kierowców.**

Osoby zainteresowane internetowym kursem dla e-wykładowców prosimy o kontakt pod nr. tel. 91 431 43 95. Uruchomienie dostępu do e-kursu odbywa się telefonicznie i trwa zaledwie kilka minut!

# W potrzasku

**Wolny rynek to dar niebios, który daje każdemu możliwość zarobienia milionów i prowadzenia błęgiego życia. Ale to tylko jedna strona medalu...**

Zgłosiła się do mnie kolejna kursantka. Kurs na prawo jazdy robiła w jednej z poznańskich szkół. Dziewczyna, tak jak pozostałe osoby z tej szkoły, które miałem przyjemność szkolić, wykupiły go na jednym z serwisów oferujących zakupy grupowe. Nie oparły się pokusie niskiej ceny. Dokonały takiego wyboru mimo że nie przeczytały ani jednej pozytywnej opinii o szkole jazdy, w której miały zamiar rozpocząć kurs. Dlaczego? Bo ten ośrodek żadnej takiej nie miał.

## ■ Znaki, skrzyżowania i... ksero

Wszystkie dziewczyny ludziły się, że negatywne opinie wypisuje zazdrosna konkurencja. Historia każdej z nich jest dokładnie taka sama. Wykupiły kurs na portalu i udały się do biura szkoły. Formalności zostały załatwione bardzo szybko. Podpisano umowę, której żadna z pań nie przeczytała. Dlaczego? Bo to kilka stron. Poza tym sekretarka zapewniała, że to czysta formalność narzucona przez wydział komunikacji.

Zajęcia z teorii sprowadziły się do podpisania listy obecności i otrzymania materiałów do nauki – dodatkowo płatnych. W cenie kursu była tylko kserokopia kilku skrzyżowań i znaków. Profesjonalne materiały do nauki kosztowały, ale każdy uczestnik kursu poniósł ten dodatkowy wydatek. Na zajęciach teoretycznych wszyscy kursanci otrzymali ponadto numer telefonu do instruktora, z którym mieli mieć jazdy. Mieli się z nim skontaktować sami.

## ■ W pogoni za instruktorem

Kursantka, która ostatnio do mnie przyszła, bezskutecznie próbowała skontaktować się ze swoim instruktorem przez trzy miesiące! W końcu się udało. Okazało się, że pierwsze zajęcia

odbędą się jednak dopiero za miesiąc. Potem jazdy odbywały się z częstotliwością raz na dwa – trzy tygodnie. Po kilku miesiącach kursantka ukończyła w końcu część praktyczną. Instruktor poinformował ją, że teraz musi się udać do biura i przystąpić do egzaminu wewnętrznego teoretycznego. Jak go zaliczy, to ma do niego zadzwonić. Wtedy umówią się na egzamin wewnętrzny praktyczny. Tak też zrobiła. Teoretyczny egzamin wewnętrzny zdała za pierwszym podejściem. Kiedy jednak zadzwoniła do swojego instruktora, okazało się, że do praktycznego może podejść za miesiąc, bo nie ma wolnych terminów.

## ■ „Normalna procedura”

Egzamin wewnętrzny zakończył się wynikiem negatywnym. Powód? Zbyt późne sygnalizowanie zamiaru skrętu. Nie kwestionuję tego wyniku, kursantka również się z tym zgodziła. Instruktor poinformował ją, że ma udać się do biura. Tam wszystko jej wyjaśni.

W biurze dowiedziała się, że zgodnie z umową, po oblanym egzaminie wewnętrznym praktycznym musi wykupić dziesięć godzin jazd doszkalających. Dopiero wtedy będzie mogła podejść do egzaminu wewnętrznego. Z kolei brak zaliczenia egzaminu wewnętrznego praktycznego w drugim podejściu wymusza na kursancie wykupienie dwudziestu godzin jazd doszkalających. Sekretarka powiedziała, że jest to normalna procedura stosowana przez wszystkie szkoły jazdy.

Większość osób, które przyszły do mojej szkoły, ale też do ośrodków moich znajomych, miała ten

sam problem. Po kilku niezdanych egzaminach wewnętrznych – z powodu najechania tylnym kołem na linię, braku dynamiki jazdy, niestosowania się do zasad eco-drivingu, niepewnienia się o możliwości przejazdu przez skrzyżowanie, mało płynnej jazdy – kursantki rezygnowały z usług szkoły jazdy. Nie robiono im problemów z przygotowaniem odpowiedniej dokumentacji kursu. Jednak sekretarka zniechęcała do odejścia do innego ośrodka, tłumacząc, że wszyscy się w tej branży znają. Jeśli ktoś nie zdał egzaminu wewnętrznego dwa lub trzy razy, to w tej nowej szkole pewnie też mu się nie uda.

## ■ Biednego nie stać na tanie rzeczy

Kursantka, która się do mnie zgłosiła, rozpoczęła kurs teoretyczny w styczniu 2014 roku, pierwszy egzamin wewnętrzny zdawała w maju 2015 roku. Twierdzi, że była bardzo dyspozycyjna, jeżeli chodzi o terminy jazd. Ile osób zaczynało razem z nią kurs? Co najmniej 100. Ona podeszła do dwóch egzaminów wewnętrznych, łącznie wykupując – zgodnie z podpisaną umową – trzydzieści godzin jazd za 1,5 tys. zł. Kurs kosztował ją 800 zł, materiały – 100 zł.

Szkoła jazdy to biznes, a na wolnym rynku trzeba sobie jakoś radzić. Jedni robią to dzięki wysokiej jakości oferowanych usług, inni z pomocą ludzi, dla których liczy się niska cena. Mój dziadek mawiał, że biednego nie stać na tanie rzeczy, bo będzie musiał częściej je zmieniać. W ogólnym rozrachunku wyjdzie więc drożej.

**Marcin Zygmunt,**  
instruktor nauki  
i techniki jazdy



# Szkolenie kierowców zawodowych

-rozwiń swój biznes

Szkolenie kierowców zawodowych w systemie współpracy E-kierowca, to sposób na podjęcie nowej, zyskowej działalności. Praca na systemie E-kierowca, to dużo więcej niż sam proces szkolenia. E-kierowca zapewnia swoim Partnerom wsparcie wykraczające daleko poza samo użytkowanie oprogramowania.

Zapraszamy do współpracy zarówno podmioty mające uprawnienia do prowadzenia szkoleń okresowych i kwalifikacji wstępnej jak i te ośrodki, które takich uprawnień nie posiadają, ale chcą je uzyskać i poszerzyć swoją ofertę o szkolenia dla kierowców zawodowych. Tym drugim oferujemy pomoc w zarejestrowaniu się jako „przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia” i uzyskaniu odpowiednich uprawnień.



## KROK 1

Kontakt z działem handlowym pod nr. **Tel. 91 431 43 95**



## KROK 2

**Przesłanie dokumentów:** 1.NIP, KRS, REGON  
2.Zaświadczenie z urzędu wojewódzkiego o posiadaniu odpowiednich uprawnień do prowadzenia szkoleń



## KROK 3

Podpisanie umowy



## KROK 4

Otrzymanie dostępu do wszystkich funkcji programu wspierającego proces kształcenia

### CO ZYSKUJESZ?

- ✓ rozszerzenie działalności w zyskowym segmencie szkolenia kierowców zawodowych;
- ✓ praca w pewnym i bezpiecznym systemie;
- ✓ wsparcie na każdym etapie działalności.

# Nasze polskie wynagrodzenia

Jak pokrótce można spojrzeć na wybrane cenniki usług i polskich wynagrodzeń? Zerknijmy na badania, które zostały przeprowadzone przez firmę Sedlak & Sedlak w 2014 roku.



**Paweł Żuraw**

**O**kres wakacyjny to nie tylko czas urlopu i wypoczynku, ale również wyťažonej pracy, zwłaszcza dla tych, którzy dokonują remontów czy porządków. To właśnie wtedy częściej odwiedzamy markety budowlane, pawilony meblowe i centra ogrodowe oraz nawiązujemy współpracę z różnymi fachowcami, czasami lepszymi, innym razem gorszymi. Jest to również czas żarliwych negocjacji, porównywania cen i jakości różnych towarów, produktów.

## ■ Negocjacje? Brak

Jestem pod wielkim wrażeniem, jak ceni się, i to bardzo, niemalże każdy tzw. fachowiec, specjalista, zawodowiec, menedżer do spraw... różnych. Z pozoru każda oferta wydaje się atrakcyjna. Oferta, usługa lub produkt z reguły na początku są zachwalane przez sprzedawcę, oferenta. Nie ma się czemu dziwić, bowiem każdy liczy swoje zyski, czyli potencjalne korzyści. Mina kupującego lub zlecającego może jednak zrzędnąć, gdy okaże się, że do usługi coś trzeba było dołożyć, dokupić albo coś w niej zmienić. Wstępna kalkulacja zmienia się wówczas radykalnie. Nie wszędzie tak jest, nie można generalizować, jednak takie sytuacje są możliwe i zdarzają się w naszym konsumenckim życiu.

W Polsce, pozornie ubogim kraju, fachowcy się cenią. Wysoka cena to poczucie własnej wartości. Nie zawsze jest jednak współmierna do wykonanej usługi czy sprzedanego produktu. Często jesteśmy świadkami jej zawyżania. Niejednokrotnie jest niesprawiedliwa i bywa elementem oszustwa. O dżiw, niby nasze portfele są skromnie zasobne (tak sobie tłumaczymy), ale jak musimy, to raczej płacimy. Nikt nie negocjuje cen u kardiologa, dermatologa, dentysty czy prawnika. Wszyscy szanujemy pracę lekarzy, bo przecież od nich zależy nasz los. Szanujemy ich specjalistyczną wiedzę, doświadczenie, cenne diagnozy, nawet jak wizyta trwa 15 minut, a my musimy zapłacić 150 zł. Raczej nie dyskutujemy, jak pojedziemy do autoryzowanej stacji obsługi pojazdów. Tam płacimy za markę, jakość, miłą obsługę, oryginalne części lub zamien-

TABELA 1. WYNAGRODZENIA NA NAJWYŻEJ I NAJNIŻEJ OPŁACANYCH STANOWISKACH W LOGISTYCE I TRANSPORCIE W 2014 ROKU (W ZŁ)			
STANOWISKO	WYNAGRODZENIE CAŁKOWITE (MEDIANA)	WYNAGRODZENIE ZMIENNE	ŚREDNI UDZIAŁ WYNAGRODZENIA ZMIENNEGO W WYNAGRODZENIU CAŁKOWITYM
Dyrektor działu zakupów	16 003	2 003	13 %
Kierowca samochodu osobowego	2 469	369	15 %

Źródło: Sedlak & Sedlak na podstawie „Wynagrodzenia w logistyce i transporcie w 2014 roku”.

TABELA 2. MEDIANA WYNAGRODZEŃ OSÓB PRACUJĄCYCH W FIRMACH RÓŻNEJ WIELKOŚCI (W ZŁ)			
STANOWISKO	ŚREDNIE FIRMY (50 – 249)	DUŻE FIRMY (250 – 999)	WIELKIE FIRMY (1000 I WIĘCEJ)
Pracownik szeregowy	2.576	2 793	2.800
Specjalista	3.850	4 230	4.650
Kierownik	5.700	6 500	7.300
Dyrektor/zarząd	14.000	15 000	17.000

Źródło: Sedlak & Sedlak na podstawie „Wynagrodzenia w logistyce i transporcie w 2014 roku”.

TABELA 3. WYNAGRODZENIE CAŁKOWITE BRUTTO OSÓB ZATRUDNIONYCH W USŁUGACH DLA LUDNOŚCI NA POSZCZEGÓLNYCH STANOWISKACH W 2014 ROKU (W ZŁ)				
STANOWISKO	PRÓBA	25 % ZARABIAŁO PONIŻEJ	MEDIANA	25 % ZARABIAŁO POWYŻEJ
Dyrektor hotelu	42	5.645	7.556	9.700
Radca prawny	43	3.000	4.928	7.000
Kierownik zespołu (team leader)	40	3.070	4.724	7.000
Szef kuchni	69	2.700	3.900	5.000
Administrator nieruchomości	83	2.500	3.200	4.150
Diagnosta samochodowy	65	2.345	3.100	3.780
Kucharz	148	1.870	2.400	3.013
Aplikant	89	2.000	2.400	3.500
Pracownik administracyjny/asystent/asystentka	136	1.880	2.387	2.885
Listonosz	44	1.875	2.207	2.964
Barman	46	1.800	2.000	2.800
Pomocnik kucharza	42	1.680	1.800	2.100
Pracownik ochrony	92	1.680	1.730	2.100

Źródło: Ogólnopolskie Badanie Wynagrodzeń przeprowadzone przez Sedlak & Sedlak w 2014 roku.

niki, które również mają swoją wartość. W serwisie zawsze usłyszymy, że takie są ceny i pomimo

szczyrych chęci pracowników, usługa lub towar nie mogą być skalkulowane inaczej.

Nie negocjujemy również w sklepach. Jeżeli mamy jakieś potrzeby, to kupujemy i płacimy tyle, ile to kosztuje, nawet się nad tym nie zastanawiając.

## ■ Mediana i wynagrodzenie

Jak pokrótce można spojrzeć na wybrane cenniki usług i polskich wynagrodzeń? Spójrzmy na badania, które zostały przeprowadzone przez firmę Sedlak & Sedlak w 2014 roku.

Na początku warto wyjaśnić jedno słowo, które będzie się w tym badaniu powtarzało: mediana. Jest to wartość dzieląca wszystkie dane na pół. Poniżej i powyżej mediany znajduje się dokładnie po 50 proc. danych. Innymi słowy, jeżeli mediana wynosi 2 tys. zł, to znaczy, że wynagrodzenie na danym stanowisku jest w połowie zakładów niższe, a w połowie wyższe od tej kwoty. Mediana jest miarą statystyczną, która lepiej niż średnia oddaje tendencję centralną wyników. Dlaczego? Średnia może być zaburzona przez wyniki skrajne.

Przykładowo, mediana wynagrodzeń całkowitych w logistyce i transporcie w 2014 roku wyniosła 4,1 tys. zł brutto miesięcznie. Na tę kwotę składało się wynagrodzenie zasadnicze – przeciętnie 3,5 tys. zł oraz średnio 15 proc. części zmiennej (600 zł). Zestawienie różnych działów logistyki i transportu pokazuje spore zróżnicowanie w wynagrodzeniach. Najwyższe zarobki otrzymywali zatrudnieni w dziale zakupów. Tam mediana wynagrodzeń całkowitych wynosiła 4,735 tys. zł, z czego 610 zł stanowiła część zmienna. Zdecydowanie najniższe pensje otrzymywali zatrudnieni w dziale transportu. Tam mediana wynagrodzeń całkowitych równa była 3,580 tys. zł.

## ■ Ile zarabia instruktor?

Ponad połowę (53,9 proc.) wśród pracujących w logistyce i transporcie w 2014 roku stanowiły osoby, których wynagrodzenie całkowite mieściło się w przedziale 2 tys. – 5 tys. zł. Zarobki 7,2 proc. spośród badanych nie przekraczały 2 tys. zł, a pensja 2,3 proc. najlepiej zarabiających wynosiła powyżej 20 tys. zł.

Co drugi zatrudniony na najniższym szczeblu zarządzania zarabiał poniżej 2,6 tys. zł. Wynagrodzenia w najliczniejszej grupie specjalistów były o 58 proc. wyższe od zarobków pracowników szeregowych, a co drugi zatrudniony na stanowisku specjalistycznym zarabiał przeszło 4,110 tys. zł. Mediana wynagrodzeń kierowników wyniosła 6 tys. zł, a pensja połowy dyrektorów 15 tys. zł. Wynagrodzenie pracownika szeregowego było sześciokrotnie niższe od pensji na stanowiskach dyrektorskich.

Wśród badanych stanowisk najniższe wynagrodzenie otrzymywali pracownicy zatrudnieni na stanowisku kierowcy samochodu osobowego. Mediana zarobków wyniosła 2,469 tys. zł, na co złożyło się 2,1 tys. zł podstawy i 369 zł wynagrodzenia zmiennego. Na drugim biegunie znalazły się

TABELA 4. WYNAGRODZENIA W UBEZPIECZENIACH NA RÓŻNYCH SZCZEBLACH ZARZĄDZANIA W 2014 ROKU (BRUTTO W ZŁ)				
SZCZEBLE	WIELKOŚĆ PRÓBY	25 % ZARABIAŁO PONIŻEJ	MEDIANA	25 % ZARABIAŁO POWYŻEJ
Dyrektor/zarząd	110	9.000	14.500	25.000
Kierownik	274	5.700	8.500	12.800
Specjalista	964	3.400	4.960	7.700
Pracownik szeregowy	292	2.060	2.600	3.600

Źródło: Ogólnopolskie Badanie Wynagrodzeń przeprowadzone przez Sedlak & Sedlak w 2014 roku.

TABELA 5. WYNAGRODZENIA W BANKOWOŚCI NA WYBRANYCH STANOWISKACH (W ZŁ)				
STANOWISKO	PRÓBA	25 % ZARABIAŁO PONIŻEJ	MEDIANA	25 % ZARABIAŁO POWYŻEJ
Dyrektor departamentu banku	91	15.500	21.400	33.000
Dyrektor regionu sprzedaży	30	12.000	18.500	25.000
Kierownik zespołu (team leader)	122	6.500	8.800	12.670
Programista JAVA	76	6.275	8.633	11.750
Product Manager	40	6.150	7.800	11.400
Doradca finansowy	157	2.650	3.900	5.200
Specjalista ds. obsługi klienta	76	2.650	3.475	4.650
Młodszy księgowy	38	2.600	3.425	4.000
Konsultant call center	37	2.300	3.000	3.600
Kasjer bankowy	103	2.300	2.800	3.600
Analitik finansowy	187	2.791	2.791	5.000
Pracownik administracyjny/asystent/asystentka	33	2.100	2.500	3.500

Źródło: Ogólnopolskie Badanie Wynagrodzeń przeprowadzone przez Sedlak & Sedlak w 2014.

TABELA 6. WYNAGRODZENIA W PRZEMYSŁE CIĘŻKIM NA RÓŻNYCH STANOWISKACH				
SZCZEBLE	PRÓBA	25 % ZARABIAŁO PONIŻEJ	MEDIANA	25 % ZARABIAŁO POWYŻEJ
Kierownik produkcji	106	5.700	7.518	9.500
Inżynier ds. jakości	136	4.200	5.300	7.000
Konstruktor	580	3.500	4.560	5.900
Spawacz	217	2.300	3.000	4.000

Źródło: Ogólnopolskie Badanie Wynagrodzeń przeprowadzone przez Sedlak & Sedlak w 2014 roku.

stanowiska dyrektorskie i kierownicze. Najwyższe wynagrodzenie otrzymywali dyrektorzy działu zakupów. Stała część ich pensji wyniosła 14 tys. zł, a całkowite wynagrodzenie 16,003 tys. zł. Wynagrodzenie zmienne na tym stanowisku wyniosło 2,003 tys. zł. (Tab. 1).

Jak kształtowały się wynagrodzenia w transporcie i logistyce ze względu na wielkość przedsiębiorstw? Obrazuje to tabela 2.

Jak kształtują się wynagrodzenia osób zatrudnionych w wybranych branżach usługowych? Przedstawia to tabela nr 3. Kolejne tabele przedstawiają strukturę wynagrodzeń w ubezpiecze-

niach na różnych szczeblach zarządzania (tabela 4), w bankowości (tabela 5) oraz w przemyśle ciężkim (tabela 6).

W której tabeli umieścilibyśmy nasze instruktorskie wynagrodzenia? Odpowiedzi z pewnością będą zróżnicowane. Oby nie mieściły się w przedziale 1 tys. – 2 tys. zł, a co gorsza 0 – 1 tys. zł. Instruktorzy, którzy są zatrudniani w OSK, z pewnością niekoniecznie mają wpływ na te widełki. Właściciele ośrodków mają większy wpływ na kształt konkretnej grupy zarobkowej. Oby te widełki były jak największe. Oby. Tego życzę wszystkim czytelnikom. ■

# Bezpieczeństwo na dwóch kołach

**Surowe testy zderzeniowe, coraz bardziej wytrzymałe nadwozia, liczne systemy asystujące... Bezpieczeństwo w samochodach jest szeroko komentowane i brane pod uwagę podczas podejmowania decyzji o zakupie nowego pojazdu. O bezpieczeństwie motocyklistów mówi się znacznie rzadziej, głównie przez pryzmat tragicznych wypadków czy przypadków skrajnego lekceważenia przepisów drogowych. Niesłusznie.**

**M**otocykliści są coraz lepiej chronieni przed wypadkiem. To niezwykle ważne, gdyż szanse na wyjście cało z poważniejszej opresji są relatywnie małe. W świecie dwóch kółek najważniejsze jest bezpieczeństwo czynne – ogół rozwiązań i systemów, które pozwalają na aktywne unikanie wypadku. Bezpieczeństwo bierne, poza nielicznymi jednośladowcami z poduszką powietrzną, ogranicza się do solidności odzieży, butów i kasku.

Troska o bezpieczeństwo użytkowników jednośladowców rozpoczęła się wraz z wprowadzeniem przepisów nakazujących stosowanie kasków. Z analiz Światowej Organizacji Zdrowia wynika, że okrycie głowy solidną skorupą z kompozytów lub tworzyw sztucznych zmniejsza ryzyko poniesienia śmierci podczas wypadku o 40 proc. Prawdopodobieństwo odniesienia poważnych obrażeń spada aż o 70 proc. Statystyki byłyby jeszcze lepsze, gdyby wszyscy motocykliści stosowali kaski szczękowe (zamknięte), które zaczęły zyskiwać popularność na przełomie lat 70. i 80. XX wieku. Profesor Dietmar Otte z Akademii Medycznej w Hanowerze oszacował, że aż 34,6 proc. uderzeń trafia w partię kasku, która odpowiada za ochronę dolnej szczęki. Kolejnych 10 proc. uderzeń absorbuje wizjer. Decydując się na otwarty kask bez szyby, osłaniamy blisko 45 proc. najczęściej uderzanej powierzchni.

W 1988 roku BMW wprowadziło na rynek pierwszy motocykl z ABS-em. Początkowo system przeciwdziałający blokowaniu kół był oferowany głównie w najdroższych motocyklach turystycznych. Amerykański Institute for Highway Safety wyliczył, że motocykle wyposażone w ABS biorą udział w wypadkach 37 proc. rzadziej od maszyn z prostym układem hamulcowym. Ryzyko odniesienia śmierci lub poważnych obrażeń spada o 37 – 53 proc. Warto podkreślić, że ABS nie tylko umożliwia ominięcie przeszkody podczas hamowania czy ogranicza prawdopodobieństwo przewrócenia się w momencie zablokowania koła. Liczne testy wykazały, że system skraca drogę hamowania, gdyż znacznie lepiej – nawet od doświadczonego kierowcy – wykorzystuje rezerwy przyczepności. Szczególnie skuteczne są ABS-y nowej generacji, które integrują hamulce przedniego i tylnego koła oraz zarządzają rozkładem siły hamowania. Przy hamowaniu ze 100 km/h zwykle udaje się zyskać ok. 10 – 15 metrów. Podkreśliśmy, że mowa o realnych, a nie laboratoryjnych warunkach, kiedy kierowca ma do dyspozycji idealnie gładki i czysty odcinek asfaltu, dogrzone opony i hamulce oraz nie-



ograniczoną liczbę prób. Im mniejsze doświadczenie motocyklisty oraz mniej sprzyjające okoliczności, tym przewaga ABS-u staje się większa. Jedynymi odstępstwami od reguły są luźne nawierzchnie i jazda po torze na pozbawionych bieżnika slickach. Producenci terenowych i sportowych maszyn rozwiązali także ten problem, konstruując ABS z kilkustopniową regulacją czułości oraz wyłącznikiem. W nowo sprzedawanych motocyklach, nawet ze średniej półki, ABS staje się standardem. Komisja Europejska dokłada starań, by system był obligatoryjny od 2017 roku. Dla maszyn z silnikami o pojemności 50 – 125 ccm alternatywą będzie kombinowany układ hamulcowy, w którym nawet naciśnięcie jednej dźwigni hamulca aktywuje hamulce obu kół.

Czujniki ABS-u stały się punktem wyjścia do opracowania kolejnych systemów bezpieczeństwa. Chciałoby się kontroli trakcji. Jej sercem jest układ, który porównuje prędkości obrotowe kół. Jeżeli tylne kręci się znacznie szybciej od przedniego, moc silnika zostaje poważnie zdławiona, by ograniczyć dalszy rozwój poślizgu. Korekta map wtrysku i zapłonu następuje także, gdy przednie koło zaczyna odrywać się od asfaltu. W najbardziej zaawansowanych systemach czujniki uwzględniają kąt pochylenia motocykla. Jest on szczególnie ważny podczas hamowania. Klasyczny motocyklowy ABS nie pozwala na ostre hamowanie w głębokim złożeniu – pojawiające się siły powodują przewrócenie motocykla, a w najlepszym przypadku ograniczenie kąta pochylenia i zmianę toru jazdy. Opraco-

wany przez Bosch'a, a wdrożony przez BMW, Ducati i KTM system nowej generacji (Motorcycle Stability Control) dopasowuje siłę hamowania do sytuacji. Nawet gdy kierowca odruchowo zaciśnie klamkę na łuku drogi, ciśnienie w układzie nie skoczy do maksymalnej wartości, by motocykl mógł bezpiecznie hamować. Pełne wykorzystanie potencjału MSC utrudniają wypracowane przez lata odruchy – doświadczony motocyklista będzie unikał mocnego naciśnięcia na dźwignię hamulca, podświadomie czując, że czynność może być oplakana w skutkach. Niewykluczone, że już za kilkanaście lat powtórzy się scenariusz ze świata samochodów – po popularyzacji ABS-u konieczne było wyrobienie w kierowcach odruchu awaryjnego hamowania z pedałem w podłodze.

Wielowarstwowa odzież z solidnymi protektorami jest znana od lat. Nawet w tym przypadku można mówić o ewolucji. Pojawiają się coraz solidniejsze, a zarazem lekkie i oddychające tkaniny czy żelowe ochraniacze. Największą nowinką są kurtki i kamizelki z wbudowanymi poduszkami powietrznymi. Na pierwszy rzut oka wyglądają normalnie, ważą niewiele i w żaden sposób nie krępują ruchów, co jest ich ogromną zaletą. Poduszka powietrzna jest najczęściej napełniana sprężonym dwutlenkiem węgla z niewielkiego naboju. Impulsem do rozpoczęcia operacji jest zerwanie linki albo sygnał z przyklejanych do motocykla czujników przeciążeń. Po 0,1 – 0,3 sekundy airbag jest wypełniony gazem. Motocyklowa poduszka powietrzna działa inaczej od samochodowej. Nie musi chronić

głowy, którą dostatecznie osłania kask. Jej głównym zadaniem jest usztywnienie szyjnego odcinka kręgosłupa. Poduszka może też chronić kręgosłup i klatkę piersiową. Kilkucentymetrowa warstwa sprężonego powietrza jest w stanie skutecznie zamortyzować impet uderzeń. Przebieg motocyklowych wypadków jest bardzo złożony, a każdy producent na własną rękę szuka optymalnego rozwiązania. Jedni wprowadzają „materace”, które chronią cały kręgosłup, jednak w niewielkim stopniu stabilizują szyję. Inni skupiają się na ochronie szyi i ramion. Nie brakuje też rozwiązań pośrednich.

Wbudowana w konstrukcję motocykla poduszka powietrzna jest znakiem rozpoznawczym hondy goldwing. Skonstruowanie airbagu nie ograniczyło się do prostego transferu doświadczeń zdobytych podczas lat pracy z poduszkami samochodowymi. W motocyklu brakuje punktu podparcia w postaci przedniej szyby, airbag musi ustabilizować ciało i nie dopuścić do jego przemieszczania się oraz wytrzymać masę kierowcy i pasażera. Pracę nad poduszką rozpoczęto w 1990 roku, by wprowadzić ją do produkcji szesnaście lat później. Nowe rozwiązanie doskonale pasowało do goldwinga – nawet przy poważnych zderzeniach kierowca nie zawsze wypadł z masywnego motocykla z rozbudowanym kokpitem, więc poduszka faktycznie mogła zdać egzamin. W lepszych maszynach, których geometria zmusza do przyjęcia pochylonej pozycji, airbag byłby znacznie mniej skuteczny. Na razie nic nie wskazuje, by szlakiem przetartym przez Hondę miały podążyć inne firmy.

Unikalnym studium motocyklowego bezpieczeństwa jest też bmw C1 (2000 – 2003) – skuter ze strefami zgniotu, czteropunktowymi pasami, ABS-em, systemem audio, przednią szybą z wycieraczką i niemal samochodowym fotelem. Originalny motocykl nie został dobrze przyjęty przez rynek. Chronił kierowcę – na tyle dobrze, że nie musiał on używać kasku, co w większości krajów było też zgodne z literą prawa. Bmw C1 wyglądało jednak dziwnie, było drogie, nieprzesadnie zwrotne, a silniki (125 ccm – 15 KM, 176 ccm – 18 KM) zapewniały ledwie wystarczające osiągi. Osadzone poza klatką bezpieczeństwa miejsce dla pasażera nie należało do wygodnych. W mieście, naturalnym środowisku bmw C1, we znaki dawał się też wysoko położony środek ciężkości. By utrzymać motocykl w pionie podczas wolnej jazdy, kierowca musiał wykazać się dobrą koordynacją ruchów i silnymi nogami, gdy w końcu stanął przed koniecznością podparcia się.

W ostatnich dwóch dekadach zrobiono naprawdę dużo dla poprawy bezpieczeństwa motocyklistów. Cieszy też rozwój markowych szkół jazdy, które pojawiły się również w Polsce. Połączenie zaawansowanych rozwiązań technicznych z umiejętnością prowadzenia jednoślada zmniejsza prawdopodobieństwo znalezienia się w krytycznej sytuacji. W przypadku maszyn, które już po siedmiu sekundach od startu osiągają 200 km/h, kluczową rolę wciąż odgrywa zdrowy rozsądek.

*Łukasz Szewczyk*



The components of Bosch motorcycle ABS including electronic Combined Brake System (eCBS)





Ralf Lotys (Sicherlich)/Wikimedia Commons

# Lege artis

**Czy zastanawialiście się nad mechanizmem funkcjonowania tego swoistego letniego bonusu, jakim było otwarcie w czasie wakacji bramek na A1? Myślę, że nie, bo jak dają, to trzeba brać i nie martwić się, kto za to płaci. A podstawy prawne? Kto by się w takie rzeczy zagłębiał...**

**D**rodzy czytelnicy, czy w trakcie wakacji korzystaliście z możliwości podróży nad Bałtyk i z powrotem autostradą A1 bez konieczności wnoszenia opłaty za przejazd? Z pewnością wielu z was tej okazji nie zmarnowało, bo nie dość, że szybciej, to jeszcze bez sięgania do portfela. Zaoszczędzone w ten sposób pieniądze można było przeznaczyć na jakąś smażoną rybkę, lody czy zimne napoje. Był to chyba jedyny przypadek, kiedy ktoś kierowcom dał premię, a nie wyciągnął ręki po kolejną daninę.

Czy zastanawialiście się nad mechanizmem funkcjonowania tego swoistego letniego bonusu? Myślę, że nie, bo jak dają, to trzeba brać i nie martwić się, kto za to płaci. A podstawy prawne? Kto by się w takie rzeczy zagłębiał...

## ■ Jeden ważny artykuł

Faktem jest, że pomysł na „wakacyjną premię” jest odpowiedzią na niezadowolenie społeczne, wynikające z kilometrowych kolejek pojazdów, tworzących się przed punktami poboru opłat. Ich przepustowość łatwo było określić już na etapie projektowania autostrady A1, ale pomijając przyjęte wówczas wskaźniki motoryzacji i prognozy ruchu – mleko się wylało i trzeba było to jakoś ogarnąć.

Podstawę do funkcjonowania tej „wakacyjnej premii” (a może promocji?) znajdziemy w tekście ustawy z dnia 25 czerwca 2015 roku o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z dnia na-

stępnego, t.j. 26 czerwca 2015 roku, poz. 901). Jest to przykład na to, że Polak potrafi! Można szybko tworzyć prawo? Można!

W moim odczuciu nie było to wcale trudne, bo tekst tej ustawy zawiera w zasadzie jeden







zasadniczy artykuł. Drugi stanowi jedynie o terminie jej obowiązywania (od dnia ogłoszenia). W artykule czytamy, że podmioty uprawnione do poboru opłat (w tym także prywatne), cytuję: „są obowiązane podejmować działania zapewniające bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym w szczególności w przypadku zwiększenia natężenia ruchu drogowego”. Czytając taki zapis można wnioskować, że... wcześniej nie były one do tego zobowiązane! Brzmi to trochę absurdalnie, a jednak!

### ■ Szybko i sprawnie

W dalszej części zapisano, że w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień bezpieczeństwa podmioty te mogą od-



stąpić od poboru opłat za przejazd autostradą lub jej odcinkiem. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, w odniesieniu do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, cytuję: „sposób ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa, biorąc pod uwagę porę dnia, kategorię dnia, porę roku i płynność ruchu”. Proste?

Pewnie, że tak, bo już po miesiącu w Dz.U. z dnia 29 lipca br., poz. 1063, ukazało się rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 24 lipca 2015 roku w sprawie sposobu ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa. I znów sprawnie, tyle że już wówczas w lipcu w weekendy można było korzystać z autostrady A1 za darmo.

### ■ „Powzięcie informacji”

W rozporządzeniu zdefiniowano pojęcia zatoru drogowego (utrzymujący się stan zatrzymania ruchu lub stan, w którym pojazdy poruszają się z zatrzymaniami, powodując tworzenie się narastającej kolejki pojazdów) i zdarzenia (nagła sytuacja, wpływająca negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, której nie można było przewidzieć, w szczególności wypadek, kolizja, uszkodzenie drogi, pożar, powódź, zagrożenie terrorystyczne, katastrofa budowlana lub osuwisko). Ponadto określono procedury postępowania generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad w przypadku, cytuję: „powzięcia informacji o wystąpieniu zatoru drogowego lub zdarzenia”. Nie zostało jednak rozwinięte pojęcie „powzięcia informacji” (m.in. od kogo, w jakiej formie). Ale kiedy informacja „zostanie powzięta”, generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad jest

zobowiązany do sprawdzenia i udokumentowania jej prawdziwości oraz stwierdzenia, czy zator drogowy wystąpił na skutek zdarzenia. Ponadto trzeba ustalić, czy występuje tendencja rosnąca, czy malejąca zatoru drogowego oraz czy można go zmniejszyć poprzez wprowadzenie środków zaradczych, jak: objazdy, zwiększenie obsady na placu poboru opłat, ręczne wydawanie dokumentów potwierdzających wjazd na autostradę, uruchomienie na punktach poboru opłat pasów o przeciwnym kierunku ruchu. Następnie, po przeprowadzeniu odpowiedniej analizy, uwzględniającej także podjęte środki zaradcze, generalny dyrektor stwierdza, czy wystąpienie zdarzenia lub zatoru drogowego spowodowało wystąpienie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zmniejszenie stopnia tego bezpieczeństwa. Jeśli tak, składa sprawozdanie ministrowi właściwemu do spraw transportu. Dalszych procedur rozporządzenie nie określa! W części końcowej zobowiązuje jednak generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad do składania ministrowi właściwemu do spraw transportu półrocznych sprawozdań z przeprowadzanych analiz oraz podejmowanych działań w terminie do 10 lutego oraz do 10 sierpnia każdego roku.

### ■ Pani, pan... społeczeństwo!

Droży czytelnicy, czy zrozumieliście powyższe procedury, ich zasadność i mechanizm, powodujący otwarcie bramek na autostradzie A1 w miesiącach wakacyjnych? Przyznam, że ja nie, ale jakoś zadziałało! Z dużym prawdopodobieństwem w myśl zasady – jak nie wiadomo, o co tu chodzi, to znaczy, że o pieniądze. A kto za ten letni prezent zapłaci? Pani, pan... społeczeństwo!

A podstawy prawne? Przecież są – jak wyżej! Leges artis. eMWu

# Samochód ma duszę

– Uważam, że każdy samochód, choć to tylko przedmiot, ma duszę. A my, jego użytkownicy, wchodzimy z nim w kontakt. Trzeba to mechanicznie zwierzę szanować, dokarmiać, dbać o nie – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Jan Nowicki.

**Jakub Ziębka: Chciałbym porozmawiać z panem o samochodach.**

**Jan Nowicki:** Strasznie się dziwię, że w ogóle istnieje taki stwór na czterech kołach, który nie wiadomo z jakiego powodu się porusza. Tajemnica działania silnika zawsze była, jest i będzie dla mnie nieodgadniona. Choć mam znajomych, ba, nawet członka mojej rodziny lubiącego grzebać przy autach, ja do tej grupy osób zdecydowanie nie należę.

Chciałbym jeszcze przypomnieć, że rozmawia pan z człowiekiem 75-letnim, pochodzącym z biednej rodziny, mieszkającej w małym miasteczku na Kujawach. Gdy byłem dzieckiem, samochodów tam prawie nie było. Motoryzacja pojawiała się wówczas głównie w postaci motoroweru simson, własności aptekarza.

**Jak więc zaczęła się pana przygoda z motoryzacją?**

Pamiętam czasy, gdy z moim ojczymem, który był kierowcą w Ochotniczej Straży Pożarnej, jeździliśmy autem napędzanym holzgasem. Zdarzało się, że jak brakowało nam paliwa, zatrzymywaliśmy się po to, żeby narąbać trochę drewna. Było to kilka lat po wojnie. Z kolei straż miała na wyposażeniu studebakera. Samochód był do tego stopnia niewyważony i zdewastowany, że pomocnik ojca, nazywany Dzidzikiem, facet o wadze 100 kg, wieszał się po prawej stronie, gdy trzeba było skręcić w lewo.

Potem auta stawały się bardziej powszechne, ale wciąż dla prawie każdego niedostępne. Przyznam, że ja nigdy nie marzyłem o tym, żeby mieć samochód. Ale w pewnym momencie stałem się posiadaczem takiej maszyny. Pomógł w tym kilkudniowy epizod w jakimś niemieckim filmie. Pieniądze, które otrzymałem za swoją pracę, były dla przeciętnego Polaka wręcz niewyobrażalne. Postanowiłem więc kupić samochód.

**Jaki?**

Był to innocentini mini, włoska wersja mini-coopera, taki samochodzik na małych kółkach. Właśnie wtedy wykształcił mi się właściwy stosunek do auta. Bo po co jest mi ono potrzebne? Samochód służy do przemieszczania się, ułatwiania życia. Zdecydowanie nie powinien być przedłużeniem penisa. A tak to niestety często

bywa. Uważam, że jeśli rzecz, jaką jest samochód, dowiezie mnie do celu, to spełnia swoją funkcję. Nieważne, czy kosztuje 2 tys., a może 200 tys. zł. Więc przesadne zajmowanie się samochodem jest dla mnie pewnego rodzaju wiesniactwem. Podobnie jest z jazdą z nadmierną prędkością. Z czego się to bierze? Z kompleksów. Taki człowiek chce udowodnić – sobie, może innym – że jest dobry, lepszy niż w rzeczywistości.

Opowiem historię, która obrazuje mój stosunek do auta. Jechałem innocentini mini na próbę do Starego Teatru w Krakowie. Na ul. Karmelickiej potarcił mnie tramwaj. Co zrobiłem? Wiedząc, że jestem już spóźniony, pojechałem dalej. Nawet nie wysiadłem zobaczyć, jakie samochód miał uszkodzenia. A na tamte czasy było to auto luksusowe. Nawiasem mówiąc, potem chciał je ode mnie odkupić Jurek Stuhr.

Właśnie od tego momentu przy zakupie kolejnych aut towarzyszył mi kompletny luz. Nigdy nie czułem się wyjątkowo, gdy miałem samochód lepszy od tych, którymi jeździli inni ludzie. Albo od tych w ogóle nieposiadających auta.

Uważam jednak, że każdy samochód, choć to tylko przedmiot, ma duszę. Tak jak choćby wieczne pióro. I my, jego użytkownicy, wchodzimy z nim w kontakt. Trzeba to mechanicznie zwierzę szanować, dokarmiać, dbać o nie.

**Jakie było w takim razie najważniejsze kryterium, którym kierował się pan przy zakupie kolejnych aut?**

Wszystko zależało od tego, ile miałem w danym momencie pieniędzy. Przyznam się, że dopiero całkiem niedawno dowiedziałem się, co to jest kredyt czy pożyczka. W ogóle się na tym nie znałem. Ba, nie chciałem się znać. Jeżeli miałem pieniądze na małego fiata, to go kupowałem. Zresztą właśnie tym samochodem zjechałem z Barbarą (chodzi o Barbarę Sobottę, słynną sprinterkę, mistrzynię Europy i medalistkę olimpijską, matkę syna Jana Nowickiego – Łukasza – przyp. red.) pół Europy. Z tyłu auta było miejsce leżące dla mojego małego syna, obok siedziałem ja. Prowadziła Barbara, na przednim siedzeniu leżała jeszcze wielka walizka. Z kolei na dachu znajdowały się jeszcze dwie kolejne walizki i namiot. Właśnie tak obładowanym maluchem wyładowaliśmy w San Sebastian, Wenecji i Mediolanie.

Z kolei opla kadetta kupiłem od mojego kumpla, zawodowego piłkarza Ryśka Sarnata, ze względu na... bagażnik.

**Naprawdę?**

Tak. Byliśmy na jakimś przyjęciu, samochód był cały wyładowany kumplami. Wraz z magazynerem pracującym wtedy w Wiśle Kraków wsiadliśmy więc do bagażnika. Była tam półeczka, światło, można było postawić flaszkę. Tak mnie zachwylił ten bagażnik, że samochód po prostu kupiłem. Dobrze wspominam także mercedesy.

**Z jakiegoś konkretnego powodu?**

Nigdy mnie nie zawiodły. Nie psuły się, nie musiałem się martwić o ich stan techniczny. No i wygoda. Ale z drugiej strony, często źle się czuję, kiedy jadę samochodem, a inni nie mają takiej możliwości. Przypomniała mi się kolejna historia. Kiedyś odwoziłem z próby teatralnej Tadek Łomnickiego. Było to w Warszawie, padał deszcz. Wtedy całkiem serio powiedziałem do niego: „Tadek, ja się czuję trochę nie w porządku, bo ludziom pada na głowę, a mi nie. Czy tak powinno być?”. Odpowiedział: „Ty już powinieneś mieć samolot, nie samochód”. Takie refleksje towarzyszą mi do dziś.

Skoro mówimy już o komforcie, przypomniała mi się jeszcze jedna rzecz. Zauważyłem, że w samochodach o niskim poziomie komfortu dzieci nie wymiotują. Z kolei w najnowszych autach, cichych i wygodnych, zdarza im się to bardzo często. Ale mężczyźni z tych drogich samochodów i tak są zadowoleni...

**W którymś z wywiadów przeczytałem, że jeździł pan także na motocyklu.**

Nie, w zasadzie zdarzało mi się to tylko podczas kręcenia filmów. Wtedy trzeba robić wszystko: jeździć samochodem, udawać, że się prowadzi jacht. Lubię natomiast stare przedmioty. Dlatego, gdy w pewnym sklepie we Włocławku zobaczyłem motorower Simsona, postanowiłem go natychmiast kupić. Oczywiście nie dlatego, że chciałem się nim przejechać. Wystarczyło mi przyglądanie się. Jeśli jednak znalazłby się jakiś fan starej motoryzacji, który chciałby go mieć w swojej kolekcji, chętnie mu go sprzedam, zamienię się na inną, może nowszą maszynę. ■

**JAN NOWICKI**

– (ur. 5 listopada 1939 roku w Kowalu k. Włocławka) – polski aktor teatralny, filmowy i telewizyjny, pedagog. W latach 1958 – 1960 studiował na Wydziale Aktorskim Państwowej Wyższej Szkoły Filmowej, Telewizyjnej i Teatralnej w Łodzi, w 1964 roku ukończył studia w Państwowej Wyższej Szkole Teatralnej w Krakowie. Debiutował na deskach Starego Teatru w Krakowie w „Zaproszeniu do zamku”. Wystąpił w kilkudziesięciu filmach, m.in. „Sanatorium pod Klepsydrą” czy „Wielki Szu”. Jest autorem książek: „Mężczyzna i one”, „Białe walce” i „Dwaj panowie”.



# Wyprawka dla młodego kierowcy

**W sierpniu w warszawskim WORD-zie rozpoczęto pilotażowy program, zainicjowany przez oponiarską firmę Goodyear. Każda osoba, która zda egzamin, otrzyma broszurę edukacyjną „Ruszaj w drogę”, czyli praktyczny poradnik pomocny podczas pierwszych samodzielnych godzin jazdy.**

Jest to odpowiedź na wyniki badań na temat bezpiecznej jazdy, przeprowadzonych na zlecenie Goodyeara w zeszłym roku. Pokazały one jednoznacznie, że należy wspierać młodych kierowców w kształtowaniu prawidłowych nawyków na drodze. Została także sporządzona „Biała Księga: Bezpieczeństwo na drogach. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego dla początkujących kierowców”. Znajdziemy w niej m.in. propozycje działań, które trzeba byłoby podjąć, żeby zwiększyć bezpieczeństwo na drogach.

## ■ Nagrody dla rodziców i edukacja

Część z nich jest skierowana do Komisji Europejskiej. Chodzi o zachęcanie do tworzenia kampanii społecznych, zwiększających świadomość roli rodziców w uczeniu dzieci zasad bezpieczeństwa na drodze oraz ich finansowanie, a także analizę korzyści dla bezpieczeństwa, płynącą ze stopniowania praw jazdy. Zdaniem twórców raportu, poszczególne rządy powinny zachęcać doświadczonych kierowców do udziału w kursach utrwalających umiejętności. Ale to nie wszystko. Goodyear proponuje wprowadzenie „dnia bezpieczeństwa na drodze dla początkujących kierowców”, żeby odpowiedzieć na szczególne wyzwania, z jakimi spotykają się w ruchu drogowym. Z kolei branża ubezpieczeń powinna nagradzać rodziców za zaangażowanie (np. poprzez zastosowanie rejestratorów – czarnych skrzynek w samochodach) w bezpieczną jazdę. W opracowaniu napisana została jeszcze jedna ważna rzecz. Otóż szkoły średnie i wyższe powinny rozważyć wzięcie na siebie obowiązku kontynuacji nauczania zasad bezpieczeństwa na drodze, uzupełniającego wiedzę wyniesioną ze szkół podstawowych.

## ■ Eksperti radzą

Realizując założenia przedstawione w dokumencie, Goodyear zainicjował kampanię informacyjną, adresowaną do młodych kierowców w Polsce.

– Od lat angażujemy się w działania na rzecz bezpieczeństwa – mówi Melania Popiel, dyrektor ds. komunikacji Grupy Goodyear Polska. – W tym roku, wspólnie z naszymi partnerami, postanowiliśmy wesprzeć osoby, które dopiero zostały kierowcami. Wierzymy, że ta akcja zachęci ich do dalszego doskonalenia umiejętności, ponieważ uzyskanie uprawnień do kierowania to dopiero początek drogi.

Zasady akcji są proste. Każdy, kto pomyślnie zda egzamin na prawo jazdy, może odebrać broszurę edukacyjną „Ruszaj w drogę”. Zebrano w niej najważniejsze porady ekspertów na temat bezpiecznej jazdy, właściwego przygotowania kierowcy i samochodu do drogi, a także w przejrzysty sposób opisano zasady udzielania pierwszej pomocy. Broszura powstała przy współpracy z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Warszawie.

– Mamy nadzieję, że zainicjowana wspólnie z Goodyearem akcja zapewni bezpieczeństwo na drodze młodym kierowcom, jak i innym uczestnikom ruchu drogowego oraz będzie dobrym wsparciem w pierwszych samodzielnych podróżach – tłumaczy Dariusz Szczygielski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie.

Dopełnieniem broszury są gadżety oraz konkurs, w którym młodzi kierowcy mogą wygrać komplet opon. Wyprawka młodego kierowcy to pilotażowa edycja programu zainicjowanego przez Goodyear. Patronat honorowy nad kampanią objęła Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

*Jakub Ziębka*



Goodyear jest jednym z największych producentów opon na świecie. Wytwarza opony, wyroby gumowe oraz środki chemiczne w pięćdziesięciu zakładach produkcyjnych w 22 krajach, zatrudniając 67 tys. pracowników. Dwa ośrodki innowacji – w Akron w stanie Ohio i Colmar-Berg w Luksemburgu – rozwijają najnowocześniejsze produkty i usługi, które wyznaczają branżowe standardy w dziedzinie technologii i parametrów. W Polsce firma oferuje opony takich marek, jak: Goodyear, Dunlop, Fulda, Sava i Dębica. Jest także głównym akcjonariuszem Firmy Oponiarskiej Dębica SA – największego tego typu zakładu w Europie, zatrudniającego prawie 3 tys. osób.

# Ciężka noga, czyli gaz do dechy

– Ile ci pali? – A wiesz, dychę, ale jakbym jeździł przepisowo, to zszedłbym do ośmiu. – No to czemu nie zejdziesz?  
– Bo mam ciężką nogę.



**Albin Sieczkowski,**  
autor bloga  
[StrefaKulturalnejJazdy.pl](http://StrefaKulturalnejJazdy.pl)

**P**odjeżdżam na stację benzynową. Jest już północ, widzę niewielką grupkę osób. Okazuje się, że to kilku znajomych. Parkuję nieopodal, bo wypada się przywitać i posłuchać dyskusji. Zaczęło się o jeździe samochodem (to nie ja sprowokowałem ten temat).

## ■ Przechwałki i mknąca corsa

Jeden z diskutujących zaczął mówić o tym, że prawo jazdy ma już od pięciu lat, jest świetnym kierowcą, czuje auto. Potem rozmowa powoli zmierzała w stronę ekonomii. Ludzie zaczęli się chwalić, ile ich auta palą, no i oczywiście dowodzili, dlaczego tak dużo. Okazało się, że zawsze wszystkiemu wina jest tzw. ciężka noga. Po chwili zaczął się wątek o tym, jak szybko można jechać niemiecką autostradą. No i nie obyło się bez narzekań na obowiązujące w Polsce przepisy. Według większości ludzi, która zabierała głos w dyskusji, w naszym kraju powinno pozwalać się na szybką jazdę.

Rozmowa trwała w najlepsze, a tu nagle tuż obok nas przemknęła czarna corsa. Sądząc

po dźwięku zarzylanego silnika obstawiałbym, że jechała grubo ponad 100 km/h. Fakt, jest noc, mniejszy ruch, ale dozwolona prędkość to 60 km/h!

Dość często zdarza mi się zadawać moim znajomym pytanie: co sprawia, że ktoś jest dobrym kierowcą? Wielu z nich twierdzi, że ważny jest staż, liczba przejechanych kilometrów oraz czas reakcji. Są też odpowiedzi, które słyszy się nieco rzadziej. Chodzi o liczbę punktów karnych czy mandatów. Raz, może dwa usłyszałem coś o odpowiednim szkoleniu. W wymienionym powyżej zestawieniu brakuje jeszcze tylko wzmianki o umyśle i oczach. Ich właściwe używanie jest podstawą bezpiecznej i kulturalnej jazdy, przyczynia się do obserwacji tego, co się wokół nas dzieje. Można jeszcze dorzucić pozytywne nastawienie. Całe zło tego świata schowajmy w bagażniku i najlepiej do niego nie zaglądamy.

## ■ Promowanie złych postaw

Każda osoba, która zdała egzamin i ma już uprawnione prawo jazdy, powinna się doksztalać, żeby być lepszym kierowcą. Nie mam na myśli tego, żeby w każdy weekend odbywać jazdę doszkalającą. Ale warto byłoby się zastanowić, co każdy z nas może zrobić, żeby podnosić swoje umiejętności. Warto przeanalizować błędy, problemy, które napotykamy na drodze i postarać się wyciągnąć odpowiednie wnioski. Niestety, spora część

kierowców uważa „mam prawo – umiem jeździć”. To duży błąd.

Tacy ludzie siadają do aut, czasem nawet codziennie, i pokonują prostą trasę z punktu A do punktu B. Cały czas tak samo, aż pewnego dnia coś się zmieni, coś ich zaskoczy i wtedy, doznając szoku, nie będą wiedzieli, co należy zrobić, jak odpowiednio zareagować.

Filmy, na których widać, jak kierowcy ścigają się na ulicach miast, są bardzo popularne w internecie. Niestety, promowanie takiej jazdy przynosi dużo złego. Chodzi przede wszystkim o przyzwolenie społeczne na szybką, brawurową i bezmyślną jazdę. Większość młodych ludzi uważa, że jest to wzór do naśladowania. Można usłyszeć: „on jest super, dał radę, nie dał się złapać, jechał szybciej – jest najlepszy!”.

## ■ Na zero

Dobrego kierowcę nie poznamy po tym, jak długo ma prawo jazdy albo ile ma na koncie przejechanych kilometrów. To byłoby bez sensu. Można mieć dużo szczęścia, jeździć beznadziejnie, źle, ale i dużo. Pisałem już przecież kiedyś o kobiecie, która próbowała zawracać w miejscu niedozwolonym. Co powiedziała policjantom wypisującym jej mandat? „Przecież ja tu, w tym miejscu, jeżdżę tak już dwadzieścia lat!”. Po czym poznać dobrego kierowcę? Nie był autorem niebezpiecznych sytuacji na drodze! ■



# Japoński scyzoryk

**Konstruktorzy samochodów muszą dwoić się i troić, by sprostać oczekiwaniom rynku. Szybki i oszczędny, efektywny i pakowny, wysoki, ale pewny w prowadzeniu... Klienci wymagają, by współczesne auta były multizadaniowe. Czy najnowsza honda HR-V zdała egzamin?**

Po polskich drogach jeździ dużo hond HR-V pierwszej generacji (1999 – 2006). Oryginalnie stylizowane auto z napędem na cztery koła ma spore grono zwolenników. Po latach japoński koncern postanowił wskrzesić legendę. Współczesne HR-V, poza pozycjonowaniem i ogólnymi rozmiarami nadwozia, nie ma nic wspólnego z protoplastą. Zgodnie z aktualnymi trendami, Honda odeszła od napędu na cztery koła, który jest wybierany najwyżej przez kilkanaście procent klientów. Zainteresowani crossoverami mieszkają głównie w mieście, a od zwiększonej mobilności w trudnych warunkach bardziej cenią niższy koszt zakupu samochodu czy mniejsze zużycie paliwa.

W przeszłość odchodzą też duże i mocne silniki. Dla nowego HR-V Honda przewidziała benzynowy 1.5 i-VTEC (130 KM, 155 Nm) oraz wysokoprężny 1.6 i-DTEC (120 KM, 300 Nm). Gdyby nie cena (od 86 tys. zł), lepszym wyborem byłby oszczędny turbodiesel z dużym zapasem momentu obrotowego. W samochodzie z benzynowym 1.5 i-VTEC trzeba wybierać między ekonomią jazdy a dynamiką. Wolnoścący, wysiłony motor lubi pracę na wysokich obrotach. Dość powiedzieć, że maksymalny moment obrotowy jest dostępny dopiero przy 4600 obr./min. Aby sprawnie włączyć się do ruchu czy bezpiecznie wyprzedzać, trzeba zredukować biegi i zapędzać wskazówkę obrotomierza w drugą połowę skali. Na szczęście zadanie należy do łatwych i przyjemnych, gdyż

skrzynia biegów ma bardzo precyzyjny mechanizm wybierania przełożeń.

Hondę HR-V można też pochwalić za dostrzeżenie zawieszenia, które zapewnia przewidywalne prowadzenie przy skutecznym tłumieniu nierówności. Młodzi kierowcy z pewnością docenią rozbudowany system multimedialny z gniazdami USB i HDMI oraz pakiet systemów bezpieczeństwa ADAS, który zawiera asystenta świateł drogowych i tempomat, odczytuje informacje ze znaków drogowych, jak również ostrzega o opuszczeniu pasa ruchu i niebezpiecznie małym odstępem od poprzedzającego pojazdu.

Na zatłoczonych drogach tempomat można przełączyć w tryb ogranicznika prędkości – dopóki nie wciśniemy gazu do samej podłogi, nie przekroczymy zaprogramowanej prędkości. Honda ubiegła wszystkich konkurentów, wprowadzając także inteligentny ogranicznik prędkości. Po jego włączeniu umieszczona nad lusterkiem kamera odczytuje informacje zawarte na znakach i przesyła je do komputera sterującego ogranicznikiem. Ustawienia są aktualizowane w miarę przejeżdżania koło kolejnych znaków, a głośny brzęczyk przypomina o przekroczeniu dozwolonej prędkości. Jak znalazł na zmienioną politykę mandatową.

Karoserię hondy HR-V utrzymano w modnej konwencji „czterodrzwiowego coupé” z opadającą linią dachu oraz ukrytymi w słupkach drzwi klamkami bagażnika. Nie oznacza to bynajmniej, że kabina jest mało przestronna czy niezbyt funk-

cjonalna. Zapoczątkowały autorskie rozwiązania Hondy. Zbiornik paliwa został ukryty pod przednimi fotelami. Odzyskaną przestrzeń z tyłu nadwozia spożytkowano na powiększenie bagażnika, który mieści niebagatelne 453 litry. Kolejną niespodzianką jest system składania foteli Magic Seats. Ich złożone oparcia tworzą równą płaszczyznę z podłogą bagażnika. To znamy z innych crossoverów i kombi. Unikalna jest możliwość postawienia siedzisk do pionu – przydaje się, kiedy musimy przetransportować wysokie przedmioty, chociażby sadzonki roślin. Między dachem i podłogą przedziału pasażerskiego można ustawić całkiem wyrośnięte drzewka.

Zajmując miejsce za kierownicą trudno przypuszczać, że HR-V jest aż tak funkcjonalne. Kierownica z grubym wieńcem, minimalistyczny projekt deski rozdzielczej czy rozbudowany tunel środkowy przywodzą na myśl samochody sportowe. Taka też jest idea crossoverów, które mają oferować wszystkiego po trochu – od atrakcyjnego wyglądu poprzez bezpieczeństwo po zwiększony prześwit, który pozwoli na forsowanie kręweżników bez obawy o porysowanie felg czy zderzaków.

Honda HR-V byłaby doskonałym materiałem na pierwszy samochód, gdyby nie cena. Przynajmniej 77 tysięcy za bazową, ale należycie wyposażoną wersję 1.5 i-VTEC Comfort stawia ją w zasięgu ponadprzeciętnej sytuacji.

**Łukasz Szewczyk**

# Warszawskie autobusy na fotografiach

**Miejska komunikacja autobusowa w Warszawie ma już prawie sto lat. Z bogato ilustrowanej książki Włodzimierza Winka „Warszawskie autobusy. Najpiękniejsze fotografie” dowiemy się, jak zmieniły się: tabor, układ linii autobusowych, komfort podróżowania, a nawet źródła finansowania miejskiej komunikacji.**

Wszystko zaczęło się w maju 1917 roku. Wtedy to, podczas pierwszej wojny światowej, na ulicach Warszawy pojawił się pierwszy autobus. Na krótko, bo jego wprowadzenie do ruchu należy łączyć z awarią elektrycznej tramwajowej.

Pierwszą regularną miejską komunikacją autobusową zaczęto organizować w Warszawie tuż po wojnie, w 1919 roku. Zamówiono wówczas dużą partię autobusów za granicą, w austriackiej filii szwajcarskiej firmy Saurer i niemieckiej Benz-Gaggenau. W sumie dostarczono 56 pojazdów. Były to wozy o dwóch typach karoserii. Saurer był piętrowy, w wersji z zamkniętym i otwartym imperialem, czyli piętrem. Benz został przekazany w dwóch wersjach, różniących się detalami karoserii: stopniem bocznym i zamkniętym lub otwartym tylnym pomostem. Do benzów zamówiono następnie dziesięć przyczep.

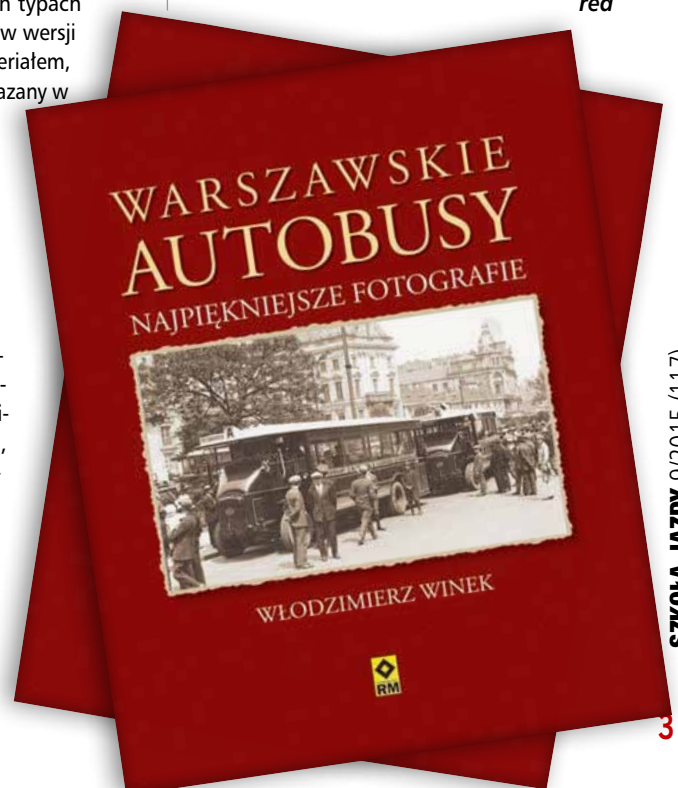
Już rok później powołano do życia Wydział Ruchu Autobusowego. Na skutek wybuchu strajku tramwajarzy, który swym zasięgiem objął całe miasto, mimo braku gotowego zaplecza, uruchomiono komunikację autobusową przy pomocy Stowarzyszenia Samopomocy Społecznej (studenci Politechniki i Uniwersytetu Warszawskiego). Mimo skromnych początków i silnej konkurencji tramwajów warszawiacy zaufali autobusom,

które mogły dowieźć ich tam, gdzie nie docierał pojazd szynowy.

Dzisiaj siatka komunikacji autobusowej w stolicy zupełnie różni się od istniejącej na początku XX wieku. Na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego Warszawę obsługuje teraz ok. 1,8 tys. pojazdów, należących do pięciu przewoźników.

Na fotografiach ilustrujących kolejne dziesięciolecia historii warszawskich autobusów wiadać, jak zmieniło się oblicze samego miasta: jego rozkwit w międzywojniu, powojenną odbudowę oraz czasy największej prosperity stolicy.

red



# Pułapka niskiej ceny

**Luksusowe samochody z drugiej ręki kuszą. Szczególnie niedoświadczonych kierowców, którzy nie mają pojęcia, ile może kosztować ich eksploatacja. Decyzję o zakupie podejmują pod wpływem emocji.**



**N**a pierwszy rzut oka wszystko wygląda dobrze. Za pieniądze, które nie wystarczą nawet na zakup nowego samochodu segmentu A, otrzymujemy limuzynę z górnej półki. Nabywca przekona się, że to dopiero początek wydatków. Na przestrzeni lat samochód nie zaczął palić mniej, a obsługa serwisowa pozostała kosztowna. Można ratować się zamiennikami i używanymi częściami, ale mechanika jest na tyle złożona, że naprawy są trudne i czasochłonne. Prezentujemy trzy modele różnych segmentów, które mogą narazić na koszty.

## ■ Mercedes klasy S W220 (1998 – 2005; od 15 tys. zł)

Słyszysz „klasa S”, myślisz luksus. Nazwa flagowego modelu Mercedesa stała się marką samą w sobie. Nie przeszkodziła jej poważna wpadka jakościowa, którą był model W220. Na rynku wtórnym samochód bywa nawet dwukrotnie tańszy od starszej klasy S W140 (1991 – 1998). Stan rzeczy nie jest dziełem przypadku. W220 cierpi na przeróżne problemy mechaniczne. Złośliwi twierdzą wręcz, że limuzyna zakończyła erę niezniszczalnych mercedesów.

Najbardziej zawodne jest pneumatyczne zawieszenie Airmatic. Koszt wymiany kompresora i amortyzatorów z miechami może wynieść 10 – 12 tys. zł. Ignorowanie usterek mija się z celem. Niesprawność jednego elementu obciąża pozostałe. Co gorsza, awaria pneumatycznego zawieszenia może doprowadzić do utraty prześwitu, uniemożliwiając dalszą jazdę. Dochodzą do tego problemy z elektro-

niką oraz następstwa wieloletnich zaniedbań serwisowych czy niedbałych napraw powypadkowych. Nawet bez podnośnika będziemy w stanie stwierdzić, że progi i dolne części drzwi słabo opierają się korozji. Rdza atakuje także podwozie. Naprawa jest możliwa, ale rzetelna nie będzie tania.

Za inwestycję wysokiego ryzyka uchodzi wersja 400 CDI z turbodieslem 4.0 V8. Ogromny moment obrotowy daje się we znaki automatycznym skrzyniom biegów. Obecność dwóch turbosprężarek i głowic czy ośmiu wtryskiwaczy oznacza potencjalnie wysokie wydatki za serwis. Jak na ironię, wersja nie jest istotnie szybsza od tańszego w utrzymaniu i mniej paliwożernego 320 CDI.

Jeżeli mercedes klasy S ma posłużyć, nie warto oszczędzać przy zakupie, tylko wybrać egzemplarz z udokumentowaną historią serwisową. Najlepiej wyprodukowany po modernizacji, która miała miejsce jesienią 2002 roku. Najtańsze jeżdzące egzemplarze kosztują ok. 15 tysięcy złotych. Doprowadzenie ich stanu pełnej sprawności mechanicznej może pochłonąć drugie tyle. Fabrycznie nowe W220 sprzedawały się na pniu. Klientów urzały lekkie linie nadwozia, szlachetne wnętrza, nowoczesne i mocne diesle oraz napęd na cztery koła – nieoferowany wcześniej w klasie S. Wyposażenie wciąż imponuje. Wystarczy wspomnieć o standardzie w postaci pneumatycznego zawieszenia czy ośmiu poduszek powietrznych oraz wymienić opcje – m.in. wentylowane fotele czy tempomat, który utrzymuje zadaną odległość od poprzedzającego pojazdu.

## ■ Range rover P38 (1994 – 2002; od 12 tys. zł)

Większość SUV-ów nie nadaje się do wyprawy w teren. W trudniejszych warunkach może dawać się we znaki niewielki prześwit bądź uproszczony układ przeniesienia napędu – bez reduktora i blokad mostów oraz sprzęgłem wielopłytkowym w miejscu centralnego mechanizmu różnicowego. Produkcja drugiej generacji range rovera ruszyła, gdy krystalizowały się podwaliny segmentu SUV-ów – BMW kończyło projektowanie typowo drogowego X5.

Brytyjczycy poszli zupełnie inną drogą. Zbudowali prawdziwy samochód terenowy z ramą, reduktorem, szperą i sztywnymi mostami. Do solidnego fundamentu przytwierdzono nadwozie z luksusowo wykończonym wnętrzem. Producent zdecydował się na zastosowanie – innowacyjnego wówczas – zawieszenia pneumatycznego. Wypełnione powietrzem miechy skutecznie





tłumią mankamenty nawierzchni i pozwalają na zwiększenie prześwitu na czas jazdy w terenie. Jednak po latach tego typu zawieszenie okazuje się niewralgicznym punktem pojazdu. Usunięcie nieszczelności czy wymiana kompresora może pochłonąć tysiące złotych. Niektórzy próbują rozwiązać problem, montując klasyczne sprężyny i amortyzatory.

Podstawą palety jednostek napędowych były opracowane przez inżynierów Rovera benzynowe V8 o pojemności 4,0 i 4,6 litra. Imponują brzmieniem i osiąganymi, jednak są zachłanne na paliwo. Wielu użytkowników próbowało ratować się instalacją LPG. Jeżeli w samochodzie nie zamontowano instalacji wysokiej klasy, która nie została właściwie wyregulowana, rośnie temperatura robocza motoru. Ta z kolei przyspiesza ujawnienie się wady fabrycznej niektórych jednostek – kanału wodnego w zbyt małej odległości od tulei cylindrowej. Największą wadliwych silników opuściło fabrykę przed 1997 rokiem. Za solidniejsze uchodzą motory 4.6. Naprawa pękniętego bloku, o ile jest możliwa, wiąże się z koniecznością przeprowadzenia gruntownego remontu bądź wymiany silnika.

Dostępny był też 6-cylindrowy turbodiesel BMW. Zwykle najlepsze lata ma już za sobą. Deklarowane przebiegi wynoszą 240 – 400 tys. km, co może oznaczać konieczność przeprowadzenia napraw – np. wymiany turbosprężarki i wtryskiwaczy czy regeneracji głowicy. We wszystkich wersjach możliwe są de-



fekty elektrycznego i elektronicznego osprzętu – m.in. układu wentylacji czy sterownika pneumatycznego zawieszenia.

Range rover ciężko pracował na swojej rynkowej pozycję. Było warto. Prestiżowe terenówki z Wielkiej Brytanii są marzeniem wielu kierowców. Utrata wartości postępuje szybko, ale tylko do pewnego momentu. Dwie pierwsze generacje range rovera cieszą się już statusem samochodów kultowych. Zadbany egzemplarz zawsze znajdzie właściciela. Procentuje także powolna ewolucja linii nadwozia. Model P38 nie jest uważany za samochód stary – częściej bywa określany mianem stylowego. Wnętrze nie wygląda archaicznie. Można trafić na bogato wyposażone egzemplarze z nawigacją, skórzaną tapicerką, tempomatem czy elektrycznie regulowanymi fotelami. Range rover, którego kondycja i wyposażenie nie budzą wątpliwości, kosztuje 20 – 30 tys. zł.

### ■ Audi allroad quattro (1999 – 2005; od 12 tys. zł)

Luksusowe wnętrze, przepastny bagażnik i sprawność w terenie na miarę... samochodów terenowych. Zbudowany na bazie A6 allroad quattro jest prawdziwym multitalentem. W momencie debiutu był to jedyny klasyczny samochód osobowy, który uporał się z przeszkodami na torze testowym Land Rovera. To załuga pneumatycznego zawieszenia, które pozwala na zwiększenie prześwitu do 208 mm, i zaawansowanego napędu z centralnym mechanizmem różnicowym TorSen oraz zredukowanym hamulcami poślizgiem dyferencjałów przedniej i tylnej osi.

Audi zaproponowało klientom benzynowe jednostki – turbodoładowaną 2.7 V6 (250 KM) i wolnossącą 4.2 V8 (300 KM) oraz turbodiesle 2.5 V6 TDI (163 KM, 180 KM). Najbezpieczniejszym wyborem jest motor V8. Silnik 2.7T ma skomplikowany osprzęt. W turbodieslu problemy ze smarowaniem przyspieszają zużycie krzywek wałków rozrządu. Możliwe są też problemy z pompą wtryskową. Kiedy dochodzi

do awarii, koszt naprawy może sięgnąć kilku tysięcy złotych. Napęd quattro jest niemal wieczny. Nie można tego powiedzieć o pneumatycznym zawieszeniu. Za jeden miech gazowy trzeba zapłacić 700 – 800 zł. Drogie są też amortyzatory.

Zdecydowaną większość allroadów importowano z Niemiec. Za Odrą przebiegi najtańszych egzemplarzy wynoszą 350 – 500 tysięcy kilometrów. Wśród sprzedawanych w Polsce można sporadycznie trafić na przebieg wyższy od 300 tys. km. Można więc z dużym prawdopodobieństwem założyć, że wskazania licznika istotnie zredukowano. Materiały wykończeniowe we wnętrzu oraz lakier nadwozia dobrze znoszą upływ czasu, uwiarygadniając zapewnienia sprzedającego. Często ostatnią deską ratunku jest ASO – przy każdej wizycie w serwisie w bazie producenta były zapisywane informacje o przebiegu.

### ■ Na co zwracać uwagę?

Używane samochody z najwyższej półki nie są propozycją dla każdego. Zapewniają królewski komfort, imponują osiąganymi, właściwościami jezdnyimi i wyposażeniem. Ale tylko i wyłącznie, gdy ich użytkowników stać na utrzymanie pojazdu. Zaniedbania prowadzą do powolnej degradacji pojazdu i nawarstwiania się problemów. Wystarczy zignorować nieszczelność miecha pneumatycznego zawieszenia, by istotnie skrócić żywotność kompresora, który odpowiada za utrzymanie ciśnienia w układzie. Wyposażenie samochodu z napędem na cztery koła w ogumienie o różnej rzeźbie bieżnika na osiach da się we znaki układowi przeniesienia napędu. A to tylko wierzchołek góry lodowej... Priorytetem powinny być oględziny w wyspecjalizowanym warsztacie, który sporządzi listę podzespołów do wymiany lub rutynowych zabiegów serwisowych. Do spisania umowy kupna-sprzedaży można się przymierzać, gdy przeznaczona na zakup auta suma wystarczy na pokrycie kosztów dodatkowych operacji.

Lukasz Szewczyk



# Pozorna oszczędność

**Okazuje się, że nie we wszystkich szkołach jazdy szkolenie praktyczne z włączoną klimatyzacją jest normą. Dlaczego? Bo można na tym oszczędzić...**

Pierwszy bohater cyklu, nastolatek z bogatego domu, któremu rodzice wybrali najtańszą szkołę jazdy na rynku, zaczyna się zastanawiać, czy to był dobry wybór. Jest już w połowie kursu, jednak nie uczył się jeszcze parkować, nie był na placu manewrowym, żeby przećwiczyć jazdę po łuku. Pytał o to instruktora, ale zbył jego pytanie milczeniem. Ciągle kogoś odwozi i po kogoś jedzie. Wielkim minusem jest jeszcze to, że instruktor zabronił mu włączać klimatyzację. Uzasadnił to możliwością przeziębienia się. Rezultat jest taki, że przy temperaturze 40 stopni Celsjusza jeżdżą po ulicach miasta z lekko uchylonymi oknami. Kursant siada na mokry fotel, gdy go opuszcza, jest zły i zmęczony. Jest zawiedziony i zaczyna dochodzić do wniosku, że niska cena kursu idzie w parze z niską jakością oferowanych usług. Ale przecież musi go dokończyć...

## ■ Parasol i zimna cola

Kolejny kursant tradycyjnie rozpoczyna jazdę z placu manewrowego. To właśnie tam przez minimum pół godziny jeździ po łuku. Już był na mieście. Kompletnie mu nie idzie. Instruktor się nim w ogóle nie interesuje, rozmawia przez telefon lub odpisuje na wiadomości. Problem w tym, że nasz bohater otrzymał już zaświadczenie o ukończeniu kursu i ma wyznaczony termin egzaminu na dzień po zakończeniu szkolenia. Śpieszy mu się, pracodawca wymaga prawa jazdy, a szkoła jazdy poszła mu na rękę.

Żar leje się z nieba, jednak w samochodzie szkoleniowym klimatyzacja nie działa. Instruktor powiedział mu, że szef oszczędza, jak tylko może. Klimatyzacja od trzech lat nie była odgrzybiana i napełniana. Nasz bohater stara nauczyć się jeździć, ale brakuje mu cennych wskazówek od instruktora. Przejżdża przez skrzyżowania z dużą na ramieniu, bo większość z nich jest zupełnie nowa. Jego instruktor w sytuacji kryzysowej chwytą za kierownicę lub hamuje za niego, ale informacji, jak przejechać dany odcinek prawidłowo, nasz bohater nie uzyskał. Jazdy też kończą się na placu. W tym czasie instruktor siada wygodnie w fotelu pod parasolem i popija zimną colę.

## ■ Dobrze wydane pieniądze

Nasza trzecia bohaterka jest zachwycona. Każde jazdy to dla niej nowe wyzwanie. Instruktor ćwiczy z nią elementy, które już zna oraz



nowe. Już dwa razy była na placu manewrowym, przerobiła parkowania oraz zawracania z wykorzystaniem biegu wstecznego. Ćwiczą różne konfiguracje. Za każdym razem kursantka dowiadyuje się, co poszło dobrze i nad czym muszą popracować.

Szkoła jazdy odpowiada jej oczekiwaniom. Dlatego cieszy się, że wybierając OSK, kierowała się opiniami, które można było wyczytać w internecie. Jej instruktor jest bardzo komunikatywny, zajmuje się szkoleniem, nie załatwianiem swoich prywatnych spraw. Jazdy odbywają się na całym mieście, włączając miejsca egzaminowania. Kursantka uczy się jazdy ekonomicznej oraz elementów jazdy defensywnej. Była już na drodze ekspresowej, za kierownicą czuje się coraz pewniej. Wie, że pieniądze wyłożone na kurs prawa jazdy zostały dobrze wydane. Wraz z instruktorem zastanawiali się, dlaczego inni kursanci wybierają tanie szkoły i pocą się w takie upalne dni w aucie. Ona jeździ oczywiście z włączoną klimatyzacją.

Czwarta bohaterka serii artykułów jest zadowolona. Nie spodziewała się, że nauka jazdy da jej tyle frajdy. Przed rozpoczęciem kursu bardzo się bała i była przestraszona. Myślała, że instruktor będzie krzychał i się nad nią psychicznie znęcał. Jest tak pozytywnie zaskoczona, że dzięki jej opiniom już cztery koleżanki rozpoczęły kurs w szkole jazdy, do której ona uczęszcza. Jej jazdy przebiegają zgodnie z harmonogramem, który instruktor wręczył jej na zajęciach teoretycznych. Instruktor pokazał jej, jak zmienia się koło, włącza klimatyzację, ustawia nawiewy, gdy pada deszcz lub parują szyby. Nauczyła się parkować, plac manewrowy ma opasowany. W samochodzie panuje miła atmosfera. Instruktor bardzo stara się wyjaśnić każdy manewr lub sytuację na drodze. Żeby zapłacić za szkolenie, kursantka musiała rok oszczędzać, ale nie żałuje.

**Marcin Zygmunt,**  
instruktor nauki  
i techniki jazdy



Marek Rupental

# Dzieje się

**W ostatnich miesiącach wiele się dzieje. Chodzi m.in. o ciągłe dywagacje na temat wprowadzanych obostrzeń za naruszenia przepisów. Okres jest tak gorący, że trudno już nadążyć za tym, co zostało wprowadzone, a co nadal pozostaje w sferze dyskusji. Fora internetowe aż kipią od negatywnych ocen jakichkolwiek propozycji zmian prawnych, szczególnie zaostrzających system kar.**

Tymczasem Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zlecił przeprowadzenie badania opinii publicznej. Co się okazało? Aż 85 proc. respondentów popiera zaostrzenie kar. W pozytywnym świetle jawi się działalność policji oraz praca inspektorów transportu drogowego, obsługujących fotoradary stacjonarne. Używanie tych urządzeń także jest popierane przez badanych (aż 85 proc.). Może to tylko świadczyć o rosnącej świadomości Polaków. Z kolei inicjatywa Inspekcji Transportu Drogowego, polegająca na budowie odcinkowych pomiarów prędkości, znalazła uznanie 70 proc. badanych. Te wyniki pokazują, że Polacy akceptują i wyrażają zgodę na przestrzeganie ograniczeń prędkości.

## ■ Straże do likwidacji? Niby dlaczego?

Warto zauważyć, że to wszystko dzieje się w czasie, w którym trwają prace nad ograniczeniem prędkości w obszarze zabudowanym do 50 km/h przez całą dobę, a także w momencie rozważania możliwości pozbawienia straży miejskich i gminnych uprawnień do dokonywania rejestracji przekroczeń prędkości za pomocą fotoradarów (ustawa została już przyjęta przez Senat, do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoły Jazdy” czekała na podpis prezydenta – przyp. red.).

Samorządowcy mocno naciskali na pozostawienie im tych uprawnień. Sądzą, że gdyby prze-

prowadzić badania opinii publicznej, ewidentnie wypowiedziałyby się ona za ich likwidacją. Samorządowcy już nie ukrywają, że taka decyzja w znacznym stopniu ich zuboży. Wskazują nawet, że pracę może stracić około 1,2 – 3 tys. strażników. Mnie żaden z tych argumentów nie przekonuje. Jeżeli gminy decydowały się na powołanie straży, to w celu realizacji ustawowych zadań z zakresu ochrony porządku publicznego, wynikających z ustaw i aktów prawa miejscowego. Pozbawienie straży uprawnień do kontroli nad ruchem drogowym na pewno nie powinno być przyczyną ich likwidacji czy też zwolnień. Jeżeli tak by się stało, to włodarze, którzy tak robią, pokażą, że tak naprawdę zależało im na dochodach czerpanych z fotoradarów, a nie na bezpieczeństwie.

Nie spodziewam się również pogorszenia stanu bezpieczeństwa. Dużo jeżdżę po kraju i nigdy nie widziałem fotoradaru straży miejskiej lub gminnej, stojącego przy szkołach, przedszkolach czy innych obiektach użyteczności publicznej. Z przykrością stwierdzam, że najczęściej ustawiane są ok. 100 metrów od tablicy informującej o końcowej granicy miejscowości i wykonują zdjęcia od tyłu. Przynać należy, że foto-

radary obsługiwane przez straże spowodowały spowolnienie ruchu, jednak ich lokalizacja nie ma nic wspólnego z miejscami, w których istnieje zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jestem również przeciwnikiem likwidacji straży. Każdego dnia funkcjonariusze realizują zadania na rzecz społeczności lokalnych, a ich brak negatywnie odbiłby się na bezpieczeństwie porządku publicznego.

## ■ Profilaktyka i edukacja

Wracając do badań, znaczna grupa ankietowanych, bo aż 70 proc., uważa, że należy prowadzić działalność profilaktyczną i edukacyjną. O ile podmioty pracujące na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego podejmują (w miarę możliwości finansowych) działalność profilaktyczną, o tyle edukacji w naszym kraju praktycznie nie ma. Widzę tu ogromne szanse do wykazania się dla Ministerstwa Edukacji Narodowej. Właściwe przygotowanie nauczycieli i opracowanie programu nauczania wychowania komunikacyjnego znacznie zmieniłoby świadomość najmłodszych uczestników ruchu drogowego. Dziesięciolatki mogą ubiegać się o kartę rowerową, czternastolatki – o prawo jazdy kat. AM. Kto ma im przekazać wiedzę z przepisów ruchu drogowego, skoro obowiązek przygotowania nauczycieli do zajęć spada na wojewódzkie rady BRD, a nie jest nim obarczony MEN. Aktualnie profilaktyka i edukacja w głównej mierze spoczywa na podmiotach realizujących na co dzień zadania związane z dbałością o stan bezpieczeństwa na drogach. Chodzi o policję, Inspekcję Transportu Drogowego, straż graniczną, straże miejskie i gminne.

Podsumowując, aktualny rok jest kolejnym, w którym możemy optymistycznie patrzeć w przyszłość. W pierwszej połowie tego roku wydarzyło się o 900 wypadków mniej niż w analogicznym okresie rok wcześniej. Mniej było również osób rannych (o 1234) oraz ofiar śmiertelnych (o 125). Można więc wysnuć wniosek, że zarówno działania podejmowane przez ustawodawcę, jak i poprawiający się stan infrastruktury drogowej i świadomość uczestników ruchu drogowego przynoszą pożądane efekty. ■

Radosław Drożdżewski/Wikimedia Commons





# NIK gani GDDKiA

**Oddziały Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad nie dbają o ustalanie terminów prac i robót na drogach krajowych w taki sposób, żeby naprawy nie utrudniały podróżowania i nie były przeprowadzane w porach największego natężenia ruchu – wynika m.in. z najnowszeo raportu NIK.**

S kontrolowanych zostało sześć oddziałów GDDKiA. Chodzi o Kraków, Wrocław, Gdańsk, Szczecin, Olsztyn i Łódź. Największej krytyce został poddany ten ostatni.

## ■ Blokowanie drogi i brak procedur

NIK wytyka w raporcie, że łódzki oddział nie uzgadniał z wykonawcami robót dokładnych terminów i przedziałów godzinowych prowadzenia remontów tak, żeby w jak najmniejszym stopniu utrudniały kierowcom podróżowanie. W efekcie dopuszczono do zajmowania przez pracowników pasa ruchu w porach największego natężenia ruchu. Uznano, że jedynymi wyznacznikami dla rozpoczęcia robót jest dobra pogoda i fakt, żeby prace nie kolidowały z innymi na danym odcinku drogi.

Oddział w Łodzi nie był także właściwie przygotowany na wypadek wystąpienia zdarzeń nadzwyczajnych na drogach krajowych. Nie opracowano planów ani procedur ratowniczych (za wyjątkiem autostrad), określających sposób postępowania w takich sytuacjach (np. sposobu szybkiego dotarcia na miejsce wypadku, gdy tworzą się korki lub metod wyznaczania objazdów). Takie plany GDDKiA w Łodzi zaczęła opracowywać dopiero w trakcie kontroli NIK.

## ■ Strażacy w kłopotcie

Okazało się także, że dyrektor oddziału, zamiast nawiązać dobrą współpracę z Państwową Strażą Pożarną, wszedł z nią w spór kompetencyjny. Strażacy w trakcie akcji ratowniczych nie mogli często skontaktować się z zarządcą drogi. Ten nie pojawiał się na miejscu zdarzenia lub odmawiał przyjęcia miejsca po wypadku. Wyniki kontroli wskazują również na niewłaściwe utrzymanie infrastruktury drogowej. Kontrolerzy ujawnili np. uszkodzone, nieoznakowane lub niewłaściwie działające hydranty oraz brak możliwości szybkiego otwarcia bram wjazdowych na Miejscu Obsługi Podróżnych.

W łódzkim oddziale odnotowano także przypadki oczywistego konfliktu interesów. Chodzi m.in. o rozstrzygnięcie przetargów na dyżury przy zimowym utrzymaniu dróg. Brały w nim udział osoby, które powinny zostać wyłączone z takich postępowań, ze względu na uzasadnione wątpliwości co do ich bezstronności. Ich małżonkowie byli zatrudnieni u wykonawcy, który wygrał przetarg. Co więcej, osoby te złożyły wcześniej oświadczenia o braku przesłanek do wyłączenia ich z postępowania.

## ■ Dziwne praktyki

Ponadto pracownicy łódzkiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

wykonywali zlecenia dla firm, które wygrywały ogłoszane przez niego przetargi. Prace zlecane były zgodnie z prawem i wykonywane „po godzinach”. Jednak także tu dochodziło do nieprawidłowości. Podczas pełnienia zleconych, stacjonarnych dyżurów przy zimowym utrzymaniu dróg dla podmiotów zewnętrznych, pracownicy wykonywali jednocześnie inne prace, m.in. na rzecz oddziału. Przykład? Zamiast sprawdzać aktualne prognozy pogody i monitorować z dyżurek sytuację na drogach, robili objazdy lub przeprowadzali interwencje na drogach dla „podstawowego pracodawcy”. W dodatku wykorzystywali do tego służbowe samochody. Oznacza to, że zleczone wykonawcom usługi faktycznie nie zostały wykonane, choć oddział za nie zapłacił.

Zdarzało się również, że pracownicy pełniący dyżury przy zimowym utrzymaniu dróg zatwierdzali protokoły odbioru za te usługi oraz jednocześnie sprawdzali faktury za ich realizację. Tym samym naruszyli zasady polityki antykorupcyjnej obowiązujące w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

„Skala nieprawidłowości w łódzkim Oddziale GDDKiA świadczy o niewystarczającym nadzorze i kompetencjach kierownictwa” – czytamy w oświadczeniu NIK.

*Jakub Ziębka*

# Co wiemy o swoich samochodach?

**Słabo znają historię napraw i serwisowania swoich samochodów, niewiele wiedzą na temat ochrony silnika czy zastosowania oleju silnikowego i jego doboru. Jednocześnie 71 proc. uważa, że ich samochód jest w idealnym lub dobrym stanie technicznym, siebie zaś lubią postrzegać jako motoryzacyjnego eksperta – taki wizerunek Polaków za kierownicą ujawniają badania Instytutu PBS, wykonane na zlecenie marki Castrol.**

Ponad połowa kierowców w Polsce nie zna historii napraw i serwisowania swoich czteroletnich i starszych samochodów z okresu, w którym nie byli jeszcze ich właścicielami. Mimo to większość jest przekonana, że ich pojazd jest zadbane i sprawny. 19 proc. ankietowanych twierdzi nawet, że jest w stanie idealnym, a 52 proc. – dobrym. Podobnie jest z mechanikami. Zaledwie co piąty zna historię 70 proc. serwisowanych u siebie aut.

– Takie podejście grozi nieodpowiednim doborem środków eksploatacyjnych (olejów, płynów chłodzących), a także niewłaściwym sposobem serwisowania pojazdu – komentuje Michał Izdebski z działu technicznego firmy Castrol. Z reguły wiele czynności serwisowych uzależnionych jest od przebiegu pojazdu, więc brak wiedzy na ten temat grozi niezgodną z wytycznymi producenta samochodu sztuką jego serwisowania.

## ■ Polacy to samochodowi eksperci?

Wśród najpopularniejszych sposobów pielęgnacji auta znalazło się... odkurzenie jego wnętrza (85 proc.). Na szczęście wiele osób zwraca również uwagę na regularne sprawdzanie i uzupełnianie poziomu oleju (odpowiednio 84 proc. i 74 proc.). I to właśnie o wymianę oleju (85 proc.) i filtra paliwa (73 proc.) klienci pytają najczęściej podczas wizyt w warsztacie. Często liczą też w tym zakresie na poradę mechanika – przy wymianie oleju poprosiłyby o nią 63 proc. badanych, a przy jego zakupie – o 2 punkty procentowe mniej. Mechanikom wydają się ufać bardziej kobiety – na ich poradę zdałoby się 68 proc. Wśród mężczyzn ten odsetek jest niższy – wynosi 60 proc.

Okazuje się jednak, że co trzeci właściciel auta nie kierowałby się w ogóle rekomendacją profesjonalisty. Określając swój stan wiedzy na temat samochodów, 6 proc. ankietowanych stwierdziło, że jest motoryzacyjnym ekspertem, a 70 proc. uważa, że zna się na rzeczy dobrze lub dostatecznie. Do tego, że w ogóle nie zna się na samochodach, przyznało się zaledwie 4 proc. badanych. Dla porównania, o wysokim poziomie swojej wiedzy eksperckiej przekonany jest zaledwie 1 proc. aktywnych zawodowo mechaników. Pewność ta bywa czasem zgrubna.



– Najczęstszym błędem popełnianym przez kierowców są zaniedbania w kwestii serwisowej – zwraca uwagę Izdebski. – Wielu bagatelizuje tę sprawę, twierdząc, że póki auto jeździ, to jest OK. I nie dba o regularną wymianę płynów eksploatacyjnych czy części mechanicznych podlegających naturalnemu zużyciu. Większość dodatkowo twierdzi, że jazda miejska nie jest niczym forsownym dla ich samochodów. Tymczasem praktyka pokazuje, że wprost przeciwnie.

## ■ Pięć minut to za mało

Badanie wykazało ponadto, że kierowcy z jednej strony zdają sobie sprawę z tego, że silnik zużywa się najbardziej po rozruchu, kiedy jest zimny, z drugiej natomiast nie wiedzą, jak długo się rozgrzewa. Prawie 30 proc. twierdzi, że trwa to do 5 minut, 23 proc. – od 5 do 10 minut. Jedynie 2 proc. respondentów wskazało, że może to zająć nawet 20 minut. A konsekwencje pracy nierozgrzanego silnika bywają brzemiennie w skutkach.

– Z naszych badań wynika, że do 75 proc. całkowitego zużycia jednostki napędowej dochodzi w trakcie procesu rozruchu i rozgrzewania silnika – zdradza Izdebski.

Jak zauważa, czas rozgrzewania silnika jest różny dla różnych pojazdów, a także zależy od warunków zewnętrznych (takich jak temperatura zewnętrzna, nasilenie ruchu pojazdów na drodze). Średni czas rozgrzewania jednostki napędowej samochodu osobowego wynosi 15 minut.

– Duża grupa kierowców w tym czasie dociera do miejsca docelowego, nie pozwalając silnikowi rozgrzać się do temperatury roboczej (mamy tu na myśli głównie olej silnikowy), co powoduje szybszą degradację oleju i konieczność częstszej jego wymiany – mówi Izdebski.

Według niego, tylko taka praktyka pozwoli utrzymać wysoką ochronę przeciwzużyciową silnika.

Inny ciekawy wniosek z badania dotyczy oleju silnikowego – kierowcy zdają sobie co prawda sprawę z tego, że służy on głównie do chłodzenia (37 proc.), jednak aż co trzeci ankietowany nie wie, jakie jeszcze, poza smarowaniem, może mieć zastosowanie. Niewielu jest także świadomych tego, że dobierając olej silnikowy powinniśmy – poza rekomendacją producenta – pod kątem sposobu, w jaki korzystamy z auta (jazda po mieście, jazda w korkach czy jazda w trasie). Twierdzi tak tylko 49 proc. kierowców.

Jakub Ziębka

# Angliki wjeżdżają na nasze drogi

**W połowie sierpnia weszły w życie przepisy pozwalające na przemieszczanie się po Polsce pojazdami przystosowanymi do ruchu lewostronnego. Eksperti nie mają wątpliwości: będą duże problemy z bezpiecznym wyprzedzaniem, szczególnie na drogach jednojezdniowych, dwupasmowych.**



czenie w Polsce, gdzie drogi jednojezdniowe, dwupasmowe stanowią przeważającą większość.

## ■ Droższe ubezpieczenia

Problemy z poruszaniem się po polskich drogach nie są jedynymi, na które narażeni są kierujący pojazdami z kierownicą po prawej stronie. Eksperti prognozują, że dużo kosztować ich będzie ubezpieczenie takich aut.

– Wraz ze wzrostem ryzyka szkody, a tak zakłady ubezpieczeń patrzą na jazdę anglikami, rosną też składki za OC i AC – komentuje Bartłomiej Behnke z porównywarki ubezpieczeń Superpolisa.pl. – Można spodziewać się, że cena polisy komunikacyjnej jest dla samochodu z kierownicą po prawej stronie w niektórych towarzystwach nawet czterokrotnie wyższa niż w przypadku normalnych aut. W najbliższym czasie nie powinniśmy się spodziewać obniżenia cen ubezpieczeń dla anglików. Można natomiast domyślać się, że gdy powstaną statystyki wskazujące na rzeczywistą szkodowość tych pojazdów, ubezpieczyciele będą mogli ponownie rozpatrzyć politykę cenową, a wówczas być może składki pójdą w dół.

Behnke zaznacza jednak, że każdy zakład ubezpieczeń jest prawnie zobligowany do sprzedaży klientowi ubezpieczenia OC. Żeby odstraszyć kupującego, towarzystwa będą więc stosowały zaporowe ceny. Ewentualnie wyłączały z oferty ochronę AC. Klient nie będzie mógł wówczas kupić pakietu OC + AC, co sprawi, że po ochronę być może uda się do konkurencji.

– W kontekście cen uzasadnione jest pytanie, czy to oznacza, że ubezpieczenie anglika zawsze będzie bardzo drogie – ciągnie Behnke. – Z jednej strony, należy się tego spodziewać, ponieważ polisy na samochody z kierownicą po lewej stronie będą tańsze. Z drugiej natomiast trzeba pamiętać, że składka składce nie jest równa. Każdy bez wyjątku kierowca znajdzie zarówno bardzo drogie polisy na swojego anglika, jak i nieco tańsze.

Okazuje się, że zmiana przepisów w Polsce spowoduje na Wyspach Brytyjskich wzrost cen aut z kierownicą po prawej stronie, które oferowane są na nasz rynek. Zdaniem ekspertów, ten trend jest już dostrzegalny. Dlatego zasadne staje się pytanie, czy będzie opłacało się takie pojazdy do Polski w ogóle sprowadzać.

*Jakub Ziębka*

**D**opuszczenie samochodów z kierownicą po prawej stronie wiąże się z wyrokiem Trybunału Unii Europejskiej, który zobowiązał do tego Polskę. Nie znaczy to jednak, że będzie można się nimi poruszać bez żadnych przeróbek. Nie wydają się one zbyt czasochłonne i kosztowne. Chodzi m.in. o dostosowanie świateł zewnętrznych i lusterek wstecznych do ruchu prawostronnego. To nie wszystko. Wyskalowania wymaga prędkościomierz, który musi pokazywać prędkość w km/h. Spełnienie tych wymogów ma być weryfikowane podczas okresowego badania technicznego, przeprowadzanego przed pierwszą rejestracją w Polsce. Nie będzie jednak konieczna tzw. przekładka, czyli przełożenie kierownicy i pedałów z prawej na lewą stronę.

Ministerstwo Gospodarki szacuje, że w pierwszych latach do Polski może trafić 100, a nawet 200 tys. pojazdów z kierownicą po prawej stronie.

## ■ Problemy w wyprzedzaniu

Jak wskazują eksperci, największym problemem związanym z dopuszczeniem tzw. anglików do ruchu, który może wpłynąć na pogorszenie bezpieczeństwa na drogach, jest niedostateczna widoczność z miejsca kierowcy.

– Znajduje się on zbyt blisko prawego pobocza drogi i podczas manewru wyprzedzania nie ma odpowiedniego pola widoczności do przodu, żeby móc bezpiecznie wykonać ten manewr – komentuje Mikołaj Krupiński, rzecznik prasowy ITS. – Już samo przygotowanie do wyprzedzania powoduje w nieprzystosowanym pojeździe konieczność zbyt dużego wysunięcia pojazdu na sąsiedni pas ruchu, co – zwłaszcza w przypadku drogi mającej po jednym pasie w każdym kierunku – może doprowadzić do zderzenia czołowego z autem nadjeżdżającym z przeciwną.

Bezpieczne wykonanie takiego manewru jazdą przystosowaną do ruchu lewostronnego wymaga jego rozpoczęcia w wielokrotnie większej odległości od pojazdu wyprzedzanego, żeby kąt obserwacji w proporcji do wysunięcia pojazdu i odległości obserwacji sąsiedniego pasa ruchu był odpowiedni i bezpieczny.

– To w oczywisty sposób wielokrotnie wydłuża drogę, na której wykonywany jest manewr wyprzedzania oraz jego czas – mówi Krupiński. – Manewr wyprzedzania, jako jeden z najbardziej niebezpiecznych w ruchu drogowym, powinien być wykonywany w jak najkrótszym czasie i na jak najkrótszym odcinku drogi. Może to też być mylące dla innych uczestników ruchu ze względu na nienaturalne zachowanie takiego pojazdu. Argumenty te mają szczególne zna-

# Kierowcy rządziej korzystają z telefonów

**Z najnowszego badania, zleconego przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wynika, że spada wskaźnik korzystania z telefonów komórkowych podczas prowadzenia pojazdu. Najczęściej przepisy łamią kierowcy z województw małopolskiego, wielkopolskiego i mazowieckiego.**

Badanie przeprowadziły Instytut Transportu Samochodowego oraz firma Heller Consult. Zebrano dane o prawie 100 tys. kierujących pojazdami (w tym ponad 80 tys. samochodami osobowymi, 683 – taksówkami) w szesnastu województwach na wszystkich kategoriach dróg, czyli autostradach, drogach ekspresowych, krajowych, wojewódzkich i powiatowych.

– Zlecenie tego typu badań pozwala nam na bieżąco diagnozować skalę problemu, obserwować zmiany zjawiska w czasie i rekomendować odpowiednie środki zaradcze – wyjaśnia Agata Foks, sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. – Jednocześnie podejmujemy działania mające na celu informowanie i uświadamianie kierowcom, jak dużym zagrożeniem dla bezpieczeństwa na drodze są ryzykowne zachowania, w tym korzystanie z telefonów komórkowych podczas prowadzenia pojazdu.

## ■ Na ekspresówkach i obszarze zabudowanym

Wyniki badania mogą napawać optymizmem. Wskaźnik korzystania z telefonów komórkowych przez kierujących samochodami osobowymi w Polsce spadł z 4,1 proc. w 2014 roku do 2,9 proc. w pierwszej połowie 2015 roku.

Badanie pokazuje, że więcej kobiet (3,1 proc.) niż mężczyzn (2,9 proc.) korzystało w 2015 roku z telefonów podczas jazdy. Były to głównie osoby dorosłe od 25 do 60 lat (3,1 proc.). Najmniej rozmów przeprowadziły osoby starsze, powyżej 61. roku życia (0,9 proc.). Pomiar pokazały, że więcej kierujących samochodami osobowymi korzystało z telefonów komórkowych na obszarze niezabudowanym – 3,1 proc. niż zabudowanym – 2,9 proc. Biorąc pod uwagę rodzaj drogi – najczęściej rozmawiamy przez telefon na drogach ekspresowych – 5,2 proc., najrzadziej na autostradach – 1,9 proc. Wskaźnik obejmujący kierujących pozostałymi pojazdami (ciężarówkami, dostawczymi, motocyklami, motorowerami i rowerami) wyniósł w pierwszej połowie 2015 roku 4,4 proc.

W przeprowadzonym przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w 2014 roku badaniu opinii publicznej na pytanie: jak często



podczas jazdy samochodem/motocyklem rozmawia pan(i) przez telefon komórkowy, aż 64 proc. kierowców zadeklarowało, że rozmawia odpowiednio: rzadko (26 proc.), czasami (27 proc.), często (7 proc.) i bardzo często (4 proc.).

## ■ Rozmawiasz? Mocno ryzykujesz

– Rozmawianie przez telefon w czasie jazdy obniża zdolność prawidłowego prowadzenia pojazdu i wpływa bezpośrednio na czas reakcji kierowcy – dodaje Agata Foks. – Przekłada się tym samym np. na długość drogi hamowania, możliwość zachowania bezpiecznej odległości między pojazdami czy skuteczność reagowania w przypadku wystąpienia na drodze sytuacji zagrożenia. Pa-

miętajmy, że ludzki umysł ma ograniczone możliwości przetwarzania docierających informacji. Gdy wykonujemy kilka czynności równocześnie, każda z nich uzyskuje odpowiednio mniej uwagi. Im czynności te są bardziej skomplikowane, tym większe ryzyko spowodowania wypadku.

Jak wyglądają wyniki badania, jeśli wziąć pod uwagę miejsce zamieszkania kierowców? Najwyższy wskaźnik korzystania z telefonów podczas jazdy wśród wszystkich szesnastu regionów zanotowano w województwach: małopolskim (5,2 proc.), wielkopolskim (5,0 proc.) i mazowieckim (4,6 proc.). Najniższy w województwach: pomorskim (1,3 proc.), śląskim (1,7 proc.) i warmińsko-mazurskim (1,8 proc.).

Jakub Ziębka

# Strój motocyklowy. W jaki się zaopatrzyć?

**Gorąco zachęcam do używania kompletnego stroju motocyklowego. Pamiętajcie, że jest to jedyny system bezpieczeństwa biernego motocyklisty! Od niego często zależy życie i zdrowie!**



**mgr inż.  
Marcin Kukawka,  
instruktor techniki  
jazdy, rzeczoznawca  
samochodowy**

**S**ezon w pełni. Szkoły jazdy, prowadzące szkolenia kandydatów na kierowców kategorii A, A1, A2 czy AM, przeżywają obłęd. Jeżdżąc dużo po mieście w bezpośredniej okolicy ośrodka egzaminowania w Poznaniu obserwuję bardzo nieodpowiedzialne zachowanie wielu instruktorów, przez to również kursantów. Chodzi mi o nieużywanie prawidłowego stroju dla motocyklisty.

## ■ Dobry strój to podstawa!

Wszyscy wiedzą o tym, że podczas egzaminu państwowego kandydat na kierowcę musi być odpowiednio ubrany. Niestety, wiele osób zachowuje się tak, jakby w czasie nauki jazdy kursant był objęty jakąś tajemną mocą, chroniącą go od poważnego poobcierania się czy połamania na motocyklu. Z tego, co mi wiadomo, wywrotka na placu w czasie wykonywania slalomu szybkiego, przy prędkości 30 km/h, osoby ubranej w T-shirt i sandały może być bardziej niebezpieczna dla życia i zdrowia niż upadek prawidłowo ubranego zawodnika motocyklowego na torze, przy prędkości grubo ponad 100 km/h.

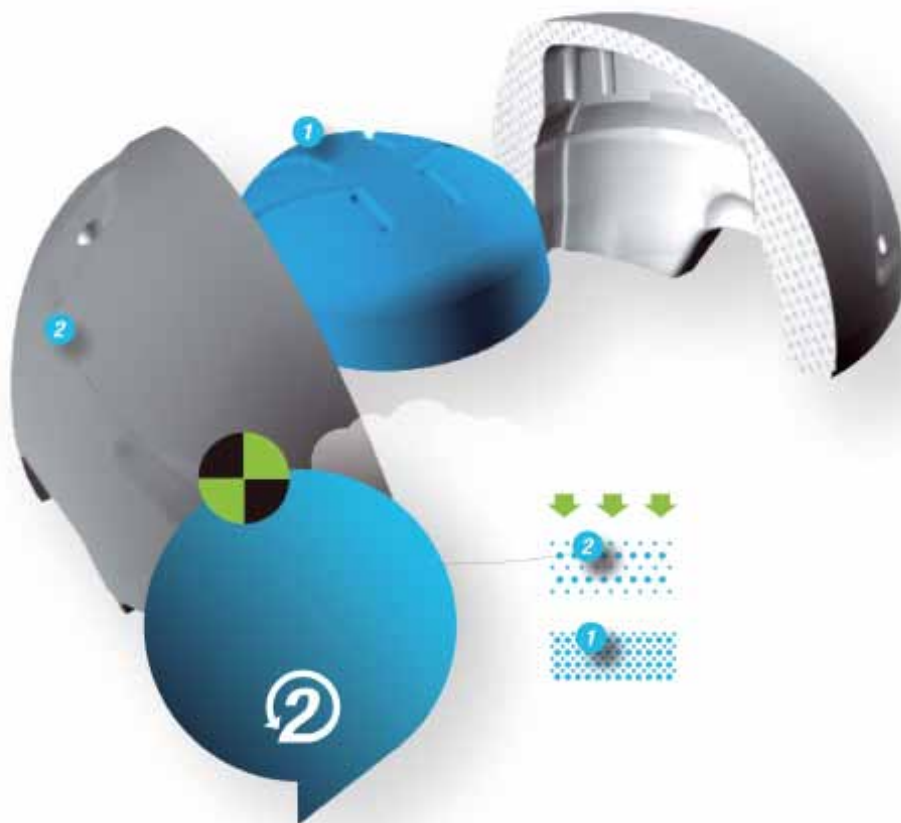
W tym artykule chciałbym zwrócić państwa uwagę na to, jak ważny jest prawidłowy strój motocyklowy również podczas odbywania szkolenia i prowadzenia szkolenia przez instruktora nauki jazdy. Przecież to instruktor powinien być autorytetem i osobą, która daje dobry przykład swoim kursantom. Jest gorąco? Trudno – trzeba poszukać odzieży motocyklowej na upały. Tym razem postaram się odpowiedzieć czy-

telnikom na pytania, jak powinien być ubrany kursant w czasie szkolenia oraz w co warto zainwestować w szkole nauki jazdy.

## ■ Kask

Wszyscy wiedzą, że trzeba go używać. Prawie każdy ma świadomość konieczności spełnienia przez niego normy homologacyjnej ECE

22-05. Zdecydowana większość wie, że kask powinien być zapięty. Ale co dalej? Dlaczego szkoły jazdy i ośrodki egzaminowania często zapominają o tym, że kaski motocyklowe są w różnych rozmiarach i powinny być dostosowane do rozmiaru głowy motocyklisty? Wielokrotnie jestem świadkiem zdziwienia kursanta, kiedy przychodząc do nas na jazdy dodatkowe po kursie w innym OSK widzi sza-







fę pełną kasków motocyklowych we wszystkich rozmiarach. A jeszcze bardziej zdumiony jest, gdy prosi go, żeby wybrał odpowiedni dla siebie.

Drodzy państwo, instruktorzy, kursanci i motocykliści! Kask motocyklowy jest podstawową i jedyną ochroną głowy motocyklisty podczas wszelkich zdarzeń drogowych. Jego właściwe dopasowanie do rozmiaru głowy jest niczym zapięcie pasów bezpieczeństwa w samochodzie. Kask zbyt duży (tak bywa najczęściej) spada z głowy motocyklisty zazwyczaj jeszcze zanim uderzy on głową o nawierzchnię lub inne elementy znajdujące się wokół miejsca, gdzie doszło do wypadku. Kask to nic innego, jak podstawowy system bezpieczeństwa biernego dla motocyklisty. Jest niczym strefa kontrolowanego zgniotu w samochodach!

### ■ Strój do jazdy

Nie każdy kursant musi posiadać strój motocyklowy – to oczywiste. Ale każdy z państwa zgodzi się ze mną, że długie dzinsowe spodnie i kurtka z długim rękawem zawsze będą stanowiły lepszą ochronę niż krótkie spodnie, sandały i T-shirt. Niestety, często tak ubranych motocyklistów widzę na ulicach Poznania w czasie odbywania nauki jazdy.

W mojej ocenie, jest to pole do popisu dla szkoły jazdy. Przecież nikt nie zabrania posiada-

nia ochraniaczy dla kursantów czy nawet podstawowej odzieży w kilku rozmiarach. Oczywiście jest, że najlepiej byłoby, gdyby każdy miał swoją, doskonale dopasowaną odzież. Ale skoro tak się nie dzieje, to zadajmy o życie i zdrowie kursantów.

Obecnie na rynku dostępne są przeróżne fantastyczne rozwiązania, służące ochronie osób jeżdżących na motocyklu i nieposiadających profesjonalnego stroju (produkowane pewnie z myślą o pasażerach woźnych od czasu do czasu, ale znakomicie sprawdzających się w szkole jazdy). Mam na myśli m.in. kamizelki wyposażone w poduszki gazowe, które w razie wywrotki świetnie chronią motocyklistę. Taka kamizelka, założona na zwykłą odzież, bardzo dobrze chroni, a jej kolor zapewnia znakomitą widoczność na drodze. O to przecież nam chodzi, kiedy uczymy kogoś jeździć, prawda?

### ■ Buty

Drodzy państwo! Sandały i klapki nie służą do jazdy na motocyklu! W ubiegłym roku jedna osoba w Polsce zginęła prawdopodobnie z tego powodu, że jako pasażer jechała na motocyklu w klapkach i bez kasku na głowie. Wyobrażacie to sobie? Jazda odbywała

się powoli, a mimo to kobieta nie żyje. Jak do tego doszło? Stopa pasażerki dużego motocykla typu chopper ześlizgnęła się z podnóżka i dotknęła gorącego tłumika. Na skutek oparzenia kobieta spadła z motocykla,

**W ubiegłym roku jedna osoba w Polsce zginęła prawdopodobnie z tego powodu, że jako pasażer jechała na motocyklu w klapkach i bez kasku na głowie.**

uderzyła głową o jakiś twardy element i zginęła z powodu obszernych obrażeń głowy. Moim zdaniem, jednym z czynników, które przyczyniły się do tej tragedii, było złe dobrane obuwie! Warto zatem pilnować kursantów – i również siebie, drodzy instruktorzy – żeby jeździli na motocyklu tylko i wyłącznie w obuwie, które jest bezpieczne. Nie muszą to być specjalne buty motocyklowe, ale z pewnością obuwie zakrywające całą stopę, chroniące kostkę oraz pozwalające precyzyjnie operować dźwignią zmiany biegów i hamulca tylnego.

Gorąco zachęcam do używania kompletnego stroju motocyklowego. Pamiętajcie, że jest to jedyny system bezpieczeństwa biernego motocyklisty! Od niego często zależy życie i zdrowie! ■



**Radosław Biernat,**  
specjalista ds. prawnych

Naturalne wydaje się, że kolejne podejście do czegoś, co już raz się nie udało, budzi obawy i wątpliwości. Wiele jednak wskazuje na to, że tym razem może się udać. Mowa oczywiście o wprowadzeniu w życie zamrożonych przepisów ustawy o kierujących pojazdami.

Jest to już perspektywa na tyle realna i nieodległa, że warto przyjrzeć się bliżej rozwiązaniom, które wymagały tak długich przygotowań. Choć przepisy wejdą w życie dopiero w styczniu, to jeszcze w tym roku będą miały wyraźny wpływ na sytuację w ośrodkach szkolenia kierowców i wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego. Po zmianach uzyskiwanie prawa jazdy stanie się niewątpliwie bardziej uciążliwe i kosztowne. Nie bez znaczenia jest również fakt, że o objęciu kandydata nowymi przepisami będzie decydować data wydania prawa jazdy. Dlatego osoby chcące uzyskać prawo jazdy „po staremu” będą musiały rozpocząć kurs odpowiednio wcześniej. Ci, którzy zdecydują się na kurs pod koniec roku, z dużym prawdopodobieństwem podlegać będą już nowym zasadom.

Ale po kolei – co się zmieni 4 stycznia 2016 roku?

## ■ Wydawanie praw jazdy kategorii B na okres próbny

Począwszy od 4 stycznia prawa jazdy kategorii B wydawane będą na okres próbny dwóch lat, z możliwością przedłużenia o kolejne dwa lata. Chodzi o prawa jazdy kategorii B wydawane po raz pierwszy, a także po uprzednim cofnięciu za punkty karne albo wykroczenia popełniane w okresie próbnym. Okres próbny będzie miał także zastosowanie przy wymianie zagranicznego prawa jazdy na krajowe, jeśli wydanie polskiego nastąpiło w okresie krótszym niż dwa lata od dnia wydania zagranicznego prawa jazdy albo w momencie, gdy ustalenie dnia wydania zagranicznego prawa jazdy nie jest możliwe.

Okresowi próbnemu poświęcono w ustawie o kierujących pojazdami rozdział 14. Zgodnie z przepisami w nim zawartymi, w okresie próbnym kierowca jest obowiązany:

- 1) odbyć między czwartym a ósmym miesiącem, licząc od dnia otrzymania prawa jazdy:
- a) kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (2 godz.)

Kurs kosztuje 100 zł i jest prowadzony przez WORD w formie zajęć teoretycznych, trwających dwie godziny. Zakres tematyczny to: przedstawienie czynników mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, problematyka wypadków drogowych, psychologiczne aspekty kierowania pojazdem i uczestnictwo w ruchu drogowym. Wojewódzki ośrodek ruchu drogowego wydaje zaświadczenie o ukończeniu kursu kierowcy, który uczestniczył we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach. Program kursu obejmuje następujący zakres zagadnień:

- 1) czynniki mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym:
  - a) rodzaje czynników mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego
  - b) charakterystyka czynników mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego
- 2) problematyka wypadków drogowych, w tym:
  - a) przyczyny wypadków drogowych
  - b) skutki wypadków drogowych
  - c) statystyki wypadków drogowych w Polsce
- 3) psychologiczne aspekty kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym, w tym czynniki mające wpływ na funkcje percepcyjne, podejmowane decyzje, czas reakcji lub zmianę zachowania kierującego pojazdem, w szczególności:
  - a) alkohol lub środki działające podobnie do alkoholu
  - b) wahania stanu emocjonalnego: emocje pozytywne i negatywne
  - c) zmęczenie
  - d) zagrożenia występujące w ruchu drogowym.

Wydaje się, że WORD-y należą do wykorzystanych dodatkowy czas i są dobrze przygotowane do prowadzenia tych kursów. Niektóre wybudowały nawet specjalne budynki do prowadzenia zajęć.

- b) praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym (1 godz.)

Szkolenie kosztuje 200 zł i jest prowadzone przez ośrodki doskonalenia techniki jazdy w formie ćwiczeń praktycznych, trwających godzinę. Ma na celu uświadomienie niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości oraz kształtowanie postawy defensywnej u osoby szkolonej. Szkolenie z założenia jest więc nastawione na pogłębianie świadomości, nie wykształcenie rajdowych umiejętności. Nie kończy się ono egzaminem. Zaświadczenie wydawane jest za samo uczest-

nictwo. Program szkolenia obejmuje następujące zadania:

- 1) jazdę w zakręcie z prędkością:
  - a) 50 – 60 km/h pojazdem bez ESP
  - b) 50 – 60 km/h pojazdem wyposażonym w ESP
  - c) 30 km/h pojazdem bez ESP
- 2) hamowanie awaryjne na wprost:
  - a) pojazdem bez systemu zapobiegającego blokowaniu kół podczas hamowania, zwanego dalej ABS, podczas jazdy z prędkością:
    - 50 km/h
    - 40 km/h
  - b) pojazdem wyposażonym w ABS podczas jazdy z prędkością:
    - 50 km/h
    - 40 km/h
- 3) hamowanie awaryjne w zakręcie podczas jazdy z prędkością:
  - a) 60 km/h pojazdem wyposażonym w ABS
  - b) 50 km/h pojazdem bez ABS
  - c) 40 km/h pojazdem wyposażonym w ABS.

Niestety, wciąż mało liczne ośrodki tego typu mogą mieć problem z przeszkoleniem osób zobowiązanych do odbycia szkoleń. Może to również oznaczać problemy i niedogodności dla świeżo upieczonych kierowców.

- 2) przedstawić staroście zaświadczenia o ukończeniu szkolenia i kursu przed upływem ósmego miesiąca, licząc od dnia otrzymania prawa jazdy – niedopełnienie tego obowiązku będzie skutkowało decyzją o zatrzymaniu prawa jazdy
- 3) kierować wyłącznie pojazdem samochodowym oznakowanym z tyłu i z przodu okrągłą nalepką barwy białej z zielonym symbolem liścia klonowego – przez pierwszych osiem miesięcy tego okresu.

Szczegółowe zasady oznaczania pojazdów w okresie próbnym oraz wzór nalepki określono w rozporządzeniu w sprawie rejestracji i oznaczenia pojazdów (nowelizacja ogłoszona w Dz.U. z 2013 roku, poz. 710). Zgodnie z nim, okrągłą nalepkę o średnicy 11 cm, barwy białej z zielonym symbolem liścia klonowego umieszcza się na przedniej i tylnej szybie pojazdu w prawym górnym rogu. Jeśli pojazd konstrukcyjnie nie jest wyposażony w którąś z tych szyb, nalepkę umieszcza się odpowiednio z tyłu lub z przodu na nadwoziu. Warto zwrócić uwagę, że na rynku już od dawna dostępne są tego rodzaju nalepki, ale nie wszystkie spełniają wymagania z rozporządzenia.

Ponadto w okresie próbnym, przed upływem ósmego miesiąca, licząc od dnia otrzymania prawa jazdy, kierowcy mają zakaz:

- 1) przekraczania prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym (nawet na odcinkach na których obowiązuje wyższe ograniczenie), 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej
- 2) kierowania pojazdem nieoznakowanym we wcześniej opisany sposób
- 3) podejmowania pracy zarobkowej w charakterze kierowcy ani osobistego wykonywania działalności gospodarczej polegającej na kierowaniu pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B, chyba że kierowca uzyskał kwalifikację wstępną lub kwalifikację wstępną przyspieszoną.

Starosta wydaje decyzję administracyjną o przedłużeniu okresu próbnego o kolejne dwa lata, jeżeli w trakcie jego trwania kierowca popełnił dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji stwierdzone w tym okresie mandatem karnym, prawomocnym wyrokiem sądu lub orzeczeniem organu orzekającego w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym.

### ■ Kursy reedukacyjne w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Od 4 stycznia starosta decyzją administracyjną skieruje na nie osobę, która:

- a) przekroczyła liczbę 24 punktów otrzymanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego
- b) w okresie próbnym popełniła co najmniej dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

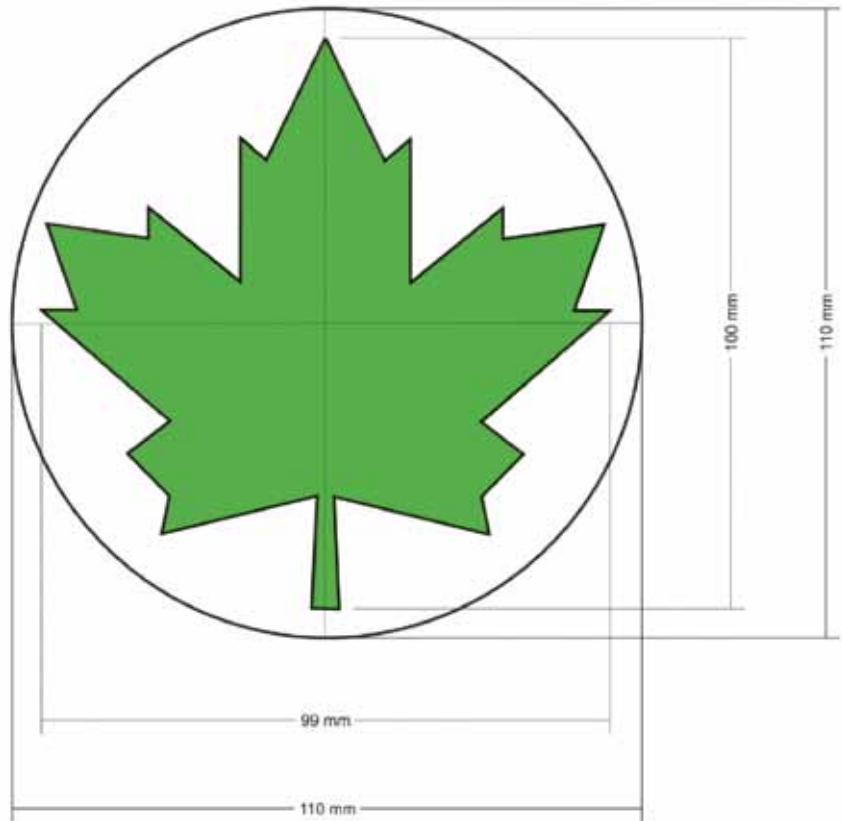
Kursy reedukacyjne w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego będą prowadzone przez WORD-y za opłatą 500 zł. W ramach kursu będzie 28 godzin wykładów oraz zajęć warsztatowych mających na celu przedstawienie:

- 1) skutków wypadków drogowych
- 2) czynników mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego
- 3) psychologicznych aspektów kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym.

Przewidziane są również specjalne kursy reedukacyjne w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii dla osób, które kierowały pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

Kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii jest prowadzony w formie wykładów i obejmuje w szczególności przedstawienie:

- 1) skutków wypadków drogowych
- 2) wpływu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu na funkcje percepcyjne



kierującego oraz na podejmowane przez niego decyzje w ruchu drogowym

3) psychologicznych aspektów kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym.

Wojewódzki ośrodek ruchu drogowego wydaje zaświadczenie o ukończeniu kursu reedukacyjnego kierowcy, który uczestniczył we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.

Osoba skierowana na kurs reedukacyjny jest obowiązana do:

- 1) odbycia kursu w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji administracyjnej o skierowaniu
- 2) przedstawienia staroście zaświadczenia o ukończeniu kursu w terminie sześciu tygodni od dnia doręczenia decyzji o skierowaniu
- 3) uiszczenia opłaty ewidencyjnej najpóźniej w dniu dostarczenia staroście zaświadczenia.

### ■ Zmiany w CEPIK

W styczniu wejdą też zmiany dotyczące CEPIK-u. Część z nich jest oczywiście niezbędna, przede wszystkim do wdrożenia okresów próbnych, ale pojawiają się również całkiem nowe rozwiązania.

Nowością będzie przeniesienie do CEPIK-u całego obiegu związanego z profilem kandydata na kierowcę. To zmiana istotna dla wszystkich podmiotów zobowiązanych do tworzenia, pobierania lub aktualizowania PKK. Kolejne zmia-

ny wykonawców rozwiązań teleinformatycznych po dotychczasowych doświadczeniach branży nie napawają niestety optymizmem. Pozostaje mieć nadzieję, że unikniemy powtórki z chaosu, jaki nastąpił po wprowadzeniu PKK.

Zmiany obejmą również nowe usługi, a wśród nich: dostęp online dla kierowców do własnych danych i informacji. Umożliwi im to bieżące monitorowanie informacji na temat zastosowanych wobec nich kar i ograniczeń, wynikających z wykroczeń i przestępstw przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego; kierowca będzie mógł np. zweryfikować liczbę posiadanych punktów karnych.

„Sprawdź szkołę jazdy” – ma pozwolić na ocenę jakości kształcenia szkół jazdy przez przyszłych kursantów na podstawie udostępnionych danych statystycznych. Dostęp do takich danych może spowodować zwiększenie konkurencji jakościowej wśród ośrodków szkolenia kierowców.

„Mój pojazd”. Usługa pozwoli właścicielom na dostęp online do danych i informacji o własnym pojeździe. ■

# Czy będzie następna runda?

**Całkowicie nowatorskie w Polsce rozwiązanie zakłada konieczność zatrzymania pojazdu przed przejściem dla pieszych, żeby umożliwić przejście osobom zbliżającym się do niego lub oczekującym w pobliżu na możliwość przejścia. Jednak nie wszyscy się z taką koncepcją zgadzają.**



Wojciech Szemetyła

**M**ija właśnie druga rocznica rozpoczęcia pracy nad projektem przygotowanym przez posłów PO (druk numer 1859), dotyczącym rewolucyjnej wręcz zmiany zachowania kierowców w trakcie przejeżdżania przez przejścia dla pieszych. Trafił on do łaski marszałkowskiej we wrześniu 2013 roku, następnie skierowano go do komisji infrastruktury, która z kolei powołała podkomisję. Ta we wrześniu 2014 roku zakończyła prace, przedstawiając sprawozdanie z wnioskiem o przyjęcie projektu z poprawkami. W marcu tego roku, po ponownej dyskusji, komisja infrastruktury zdecydowała jednak, że sprawozdanie należy zwrócić do podkomisji. Jej przewodniczący Józef Lassota stwierdził, że dopracowania wymagała m.in. definicja ustąpienia pierwszeństwa oraz obszaru przejścia dla pieszych.

Proponowane i całkowicie nowatorskie w Polsce rozwiązanie zakłada konieczność zatrzymania pojazdu przed przejściem dla pieszych, żeby umożliwić przejście osobom zbliżającym się do niego lub oczekującym w pobliżu na możliwość przejścia. Koronnym argumentem przytaczanym przez twórców takiego rozwiązania są statystyki wypadków drogowych z udziałem pieszych na przejściach.

## ■ Seniorzy w grupie największego ryzyka

O faktach się nie dyskutuje. W 2014 roku miało miejsce 1,1 tys. wypadków, w których zginęli piesi. Jest to absolutny i tragiczny rekord! Żaden kraj Unii Europejskiej nie ma tak złych statystyk. Liczba pokrzywdzonych w Polsce jest trzykrotnie wyższa od średniej. Ofiary 41 proc. wypadków to piesi przekraczający jezdnię na przejściach lub znajdujący się w ich bezpośrednim pobliżu, np. na skrzyżowaniu.

Szczególnie narażona na ryzyko wypadku w takich miejscach to coraz liczniejsza, sięgająca prawie 20 proc. populacji, grupa ludzi w wieku 60 plus. Osoby z tej grupy stanowią ponad

50 proc. ofiar w wypadkach na przejściach dla pieszych. Wraz z postępem cywilizacyjnym i wzrostem długości życia będzie zwiększała się też liczba uczestników ruchu z typowymi ograniczeniami wzroku, słuchu i ruchu, spadku refleksu. Zmusza to ustawodawcę do poprawy bezpieczeństwa na drogach poprzez wprowadzenie prawnych mechanizmów ochronnych również dla tej grupy. Badania przeprowadzone przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu wśród kierowców jednoznacznie wykazały (opinia ponad 80 proc. respondentów), że projekt zakładający, żeby nie tylko pieszy na przejściu, ale także oczekujący przed nim miał pierwszeństwo, jest dobrym rozwiązaniem. I co najważniejsze – będzie właściwie służył realizacji celu, jakim jest zmniejszenie liczby tragicznych w skutkach wypadków z udziałem pieszych.

## ■ Warto wprowadzać nowe?

Liczby i dane statystyczne mówią same za siebie. Dlaczego więc oczywista, jak by się pozornie wydawało, sprawa wprowadzenia do ustawy o kierujących pojazdami zmiany tego przepisu trwa już dwa lata? Dlaczego nikt nie może przewidzieć, jak i kiedy ta historia się zakończy? Dlaczego inne kraje, jak Austria, Belgia, Bułgaria, Czechy, Dania, Francja, Holandia, Niemcy, Norwegia, Szwajcaria, wprowadziły już takie rozwiązania prawne? Podróżujemy swobodnie od wielu lat i znamy zasady ruchu w tzw. cywilizowanych krajach. Wszędzie pieszy jest traktowany przez kierowców jak święta krowa! Zdecydowana większość obywateli i oczywiście kierowców uważa to za rzecz całkowicie normalną.

Minister Olszewski podczas lipcowego posiedzenia komisji infrastruktury apelował do posłów, żeby odnieśli się do tego projektu w kategoriach merytorycznych, nie politycznych. Warto więc przytoczyć kilka argumentów sporej części z nich, uważających, że dotychczasowe zapisy ustawy o kierujących pojazdami są całkowicie wystarczające. Chodzi o przepisy dotyczące: ruchu pieszych, ruchu pojazdów, ustąpienia pierwszeństwa, szczególnej ostrożności. Wszystkie one wyraźnie określają sposób zachowania na przejściach i w ich pobliżu zarówno kierowców, jak i pieszych. Zdaniem niektórych posłów, relacje zachodzące pomiędzy tymi uczestnikami ruchu są bardzo dokładnie opisane w obowiązującym prawie. Problem tkwi głównie w przestrzeganiu

i egzekwowaniu konkretnych zapisów. Wątpliwości ze zdefiniowaniem pojęcia przejście dla pieszych, które obecnie dotyczy tylko jezdni, określenie strefy, na której pieszy jest już w pobliżu i oczekuje na możliwość przejścia, to tylko kilka zastrzeżeń dotyczących problemów związanych z realizacją omawianego projektu. Wiele obaw budzą też zagadnienia prawne dotyczące problemów z ustaleniem odpowiedzialności, wynikające z trudności w interpretacji obowiązujących przepisów. Przewiduje się, że wprowadzenie w życie znowelizowanych przepisów nastąpi 1 stycznia 2017 roku. Jest więc czas na przeprowadzenie akcji propagandowej i informacyjnej. I znowu dwie wykluczające się opinie uniemożliwiają osiągnięcie kompromisu. Jedno jest pewne. Tak daleko idąca zmiana w nawykach i powszechnych niestety praktykach omijania i przekraczania przez obie grupy przepisów ruchu drogowego wymagają o wiele dłuższego czasu potrzebnego na wychowanie i edukację nowego pokolenia.

## ■ Tematy zastępcze

W ocenie wielu posłów, tworzenie wciąż nowych regulacji prawnych bez uwzględnienia i wyciągnięcia wniosków z dotychczas wprowadzonych ponad stu poprawek do ustawy o kierujących pojazdami jest drogą prowadzącą donikąd i może pogłębić tylko chaos legislacyjny. Jest prawdą, że obecnie nikt, łącznie z policją, GITD, strażą miejską, organami kontrolnymi starostów, instruktorami nauki jazdy i oczywiście kierowcami nie jest w stanie śledzić, monitorować i stosować w codziennym życiu praca powstającego często ad hoc, na polityczne zamówienie.

Znamy tzw. wielkie akcje, skierowane przeciwko konkretnym i mocno nagłaśnianym przez media nieprawidłowościom, dotyczącym nie tylko ruchu drogowego. Wszystkie one mają wspólny mianownik. Nie służą społeczeństwu i wprowadzeniu konkretnych zmian legislacyjnych. Są tylko próbą szybkiego, doraźnego załatwienia problemu. Zostają najczęściej szybko zapomniane wobec wciąż pojawiających się nowych problemów. Takich przykładów wziętych z życia każdy z nas może przytoczyć dowolną liczbę.

Ostatnia akcja dyscyplinowania wysokimi mandatami za szczególnie niebezpieczne przekraczanie dozwolonej prędkości głównie kierowców samochodów osobowych odwróciła

uwagę opinii publicznej od nagminnych równie groźnych i w większości bezkarnych zachowań kierowców tirów. Jak powszechne jest zjawisko przekraczania ograniczeń prędkości w terenie zabudowanym do 50 km/h i w terenie niezabudowanym stosownie do rodzaju drogi wiedzą wszyscy instruktorzy, kiedy ćwiczą manewr wyprzedzania. Również ostatnie sygnały z GITD, świadczące o bezradności wobec tirów, blokujących i tamujących ruch poprzez wzajemne wyprzedzanie na autostradach, jest niestety głosem wołającego na puszczy. Dlaczego? Temat ten nie jest, jak można chyba zauważyć, obecnie na tapecie. Pozostaje również w cieniu dyskusji sejmowych banalna i być może celowo wyciszana w mediach kwestia czasu pracy instruktorów nauki jazdy. Dotyczy to także wielu innych grup pracowników, w tym oczywiście kierowców małych dostawczych samochodów, którzy są zatrudniani na powszechnie krytykowane umowy śmieciowe lub zmuszeni do zakładania jednoosobowych firm.

### ■ Brak federacji

Sprawą, która od dawna leży mi na sercu, jest udział naszych przedstawicieli i rola, jaką powinni odegrać, przy kształtowaniu opinii w ramach tzw. konsultacji społecznych. Dla nikogo nie powinno być tajemnicą, że to w ośrodkach szkolenia kierowców, przez instruktorów nauki jazdy, jest budowany w dużej części poziom bezpieczeństwa na polskich drogach. To oczywiste, że bez właściwie prowadzonej polityki ekonomicznej wobec OSK nie uda się stworzyć bazy do zatrudniania i kształtowania na odpowiednim poziomie – może poprzez certyfikaty – kadry instruktorskiej.

Karuzela stanowisk w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju i nadiągająca bardzo prawdopodobna zmiana polityczna nie sprzyjają dzisiaj tworzeniu spójnego i nowoczesnego dla państw Unii Europejskiej prawa drogowego. Jest to być może zadanie na miarę przyszłych pokoleń. Właśnie dlatego, przy ciągle zmieniających się okolicznościach, na które mamy tylko niewielki wpływ, musimy mieć przygotowany stały katalog spraw ważnych, istotnych dla naszego środowiska również z ekonomicznego punktu widzenia! Nie szczędząc wysiłków musimy dążyć do zapewnienia modelu szkolenia, którego wyniki zbliżą nas do znanych europejskich systemów – około 70 proc. zdających za pierwszym razem egzamin kategorii B. System, którego beneficjentami staną się nie tylko najwięksi (nie mylmy ich z najlepszymi), ale większość OSK, mająca równe szanse na rozwój i zapewnienie bytu swoim rodzinom.

Wielokrotnie obserwując transmisje z prac nadzwyczajnej podkomisji sejmowej nie zauważyłem obecności przedstawicieli Polskiej Federacji

Stowarzyszeń Szkół Kierowców. Ze skąpych informacji mogliśmy się dowiedzieć, że głośna i dla większości ważna, a może nawet z ich punktu widzenia fundamentalna sprawa ustalania minimalnej ceny za godzinę jazdy stała się dominującym tematem rozmów prowadzonych do czerwca w ministerstwie. Być może właśnie to było powodem odwrócenia uwagi od innych powszechnie znanych bolączek.

### ■ Stacje (prawie) dla każdego

W toku wielu posiedzeń podkomisji zapadały decyzje dotyczące bardzo istotnych i ważnych problemów, dotyczących nie tylko egzaminowania i szkolenia kierowców. Zapadła uchwała, aby pozbawić straż miejską prawa do prowadzenia kontroli za pomocą radarów i fotoradarów, również i zainstalowanych na skrzyżowaniach.

Akceptacji nie uzyskał pomysł, żeby rozszerzyć zakres egzaminu państwowego o część praktyczną, dotyczącą udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej. Kolejny sukces w rozszerzaniu bazy ekonomicznej odnotowali przedstawiciele WORD, uzyskując możliwość prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Stanowisko Senatu przedstawione podkomisji w lipcu jednoznacznie stwierdza, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego są przedsiębiorstwami i mogą prowadzić dowolną działalność gospodarczą. Jest to już kolejny krok w stronę wykorzystania dotychczasowej bazy i budowy wielobranżowych przedsiębiorstw, w których egzaminowanie kandydatów na kierowców stanie się tylko małą przybudówką do prowadzonej biznesowej działalności. Również wyższe uczelnie zajmujące się kształceniem w zakresie transportu i komunikacji otrzymały prawo do prowadzenia stacji kontroli pojazdów! Piszę o tych wielopłaszczyznowych zmaganiach w podkomisji sejmowej, żeby wskazać, że niezrozumiały brak naszego przedstawicielstwa i oczywiście zdania w trakcie nie tylko oficjalnych posiedzeń, ale również podczas ważnych rozmów w tak zwanych kuluarach jest utraconą szansą na poprawę sytuacji dla całego środowiska. Szkoda, że wypracowana dawno, dawno temu, bo w 1505 roku, zasada nihil novi, dotycząca funkcjonowania nowożytnego demokratycznego państwa prawa, oznaczająca „nic o nas bez nas”, jest dzisiaj zapomniana.

Podsumowując ten kończący się wakacyjny, ale bardzo pracowity w parlamencie okres prac nad kształtem i reformą ustawy o kierujących pojazdami mogą tylko, jak większość koleżanek i kolegów, mieć nadzieję, że bez względu na to, w jakim stanie trafi pod plenarne obrady Sejmu dokument zapisany w druku 1859, w trakcie końcowej debaty poselskiej otrzymamy wreszcie prawo, które w innej już rzeczywistości spełni oczekiwania zarówno OSK, jak i zatrudnionych w nich instruktorów i wykładowców nauki jazdy. ■

# BMW, VW i JAPÓŃCZYKI bez tajemnic!



trends

Magazyny prawdziwych miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

REKLAMA



Uśmiechnij się

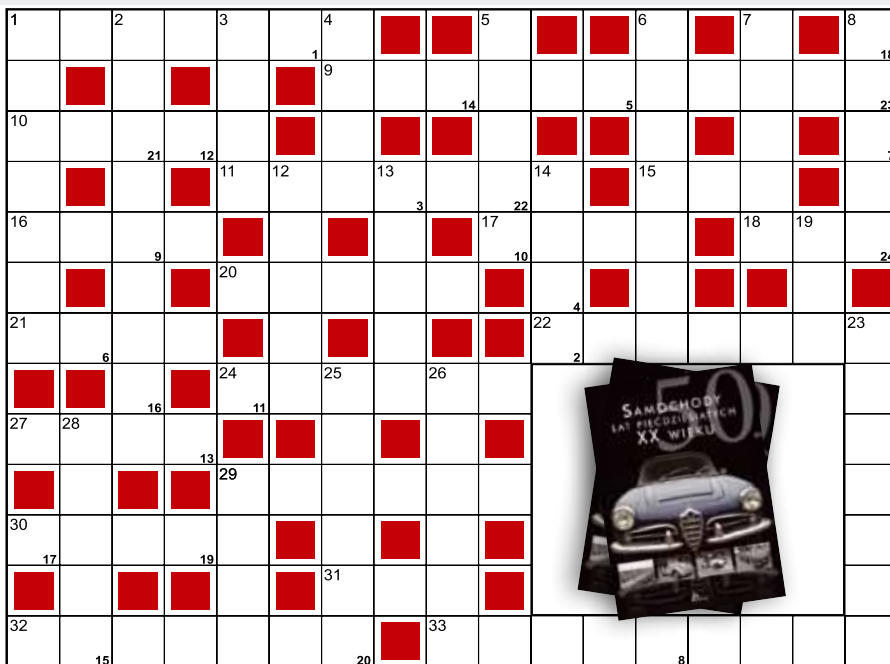


## Z wakacji



Takie cacko dobrze prezentowałoby się nie tylko nad Oceanem Atlantyckim

## Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 24 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło Wakacyjne wyjazdy. Zwycięzcom gratulujemy. Nagrody prześlemy pocztą.

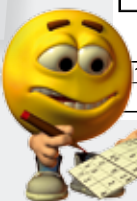
Zapraszamy do rozwiązania kolejnej krzyżówki z nagrodą. Pierwsza osoba, która prześle na adres [redakcja@szkola-jazdy.pl](mailto:redakcja@szkola-jazdy.pl) prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma album Samochody lat pięćdziesiątych XX wieku.

### POZIOMO:

1) ... rowerowa. 9) unieruchomienie pojazdu trwające nie dłużej niż 1 minutę. 10) Henrik, dramatopisarz norweski, autor "Dzikiej kaczki". 11) ruchliwa, przelotowa ulica. 15) ból nerwu kulszowego. 16) elegia żałobna. 17) wynik dodawania. 18) arab lub mustang. 20) sprzeczeki, waśnie. 21) podopieczna juhasa. 22) dochód, zysk. 24) ukryta drwina. 27) typ spod ciemnej gwiazdy. 29) pomstowanie, złorzeczenie. 30) aptekarska jednostka masy. 31) miękki, srebrzystobiały metal, dodatek stopowy. 32) jazda do tyłu. 33) sprzedawca za progiem.

### PIONOWO:

1) ... stop, umieszczone w tylnej części samochodu. 2) ... Transportu Drogowego. 3) Sara dla Abrahama. 4) składnik powietrza. 5) ananas, psotnik. 6) odcień czerwieni. 7) pozostałość po ściętym drzewie. 8) dzielnica Warszawy położona na prawym brzegu Wisły. 12) jednośląd. 13) drogowy ... akustyczny. 14) samochód zza Odry. 19) moneta srebrna bita w Polsce od XVII do XVIII w. 23) autobus turystyczny. 25) odlotowe warszawskie osiedle. 26) dzieło Homera. 28) kolisty plac w mieście. 29) brat Abła.



## SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI  
ISSN 1895-4472

Wydawca: e-kierowca sp. z o.o. sp. komandytowa

Redaktor naczelny: Krzysztof Giżycki  
Z-ca redaktora naczelnego: Jakub Ziębka

Redaguje zespół: Jakub Ziębka, Anna Łukaszk, Anita Chudzińska, Marek Rępał, Marek Wierchowski, Paweł Żuraw, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyło, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Łukasz Szewczyk, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorkiewicz.

Adres redakcji: al. Wojska Polskiego 184, 71-256 Szczecin, tel. 91 441 89 37, faks 91 489 97 53, e-mail: [redakcja@szkola-jazdy.pl](mailto:redakcja@szkola-jazdy.pl)  
Warunki prenumeraty: tel. 91 441 89 62, [www.sklep.e-kierowca.pl](http://www.sklep.e-kierowca.pl)  
Foto: Jakub Ziębka, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Piotr Brichacek (Briho)/Wikimedia Commons, Tadeusz Szewczyk, Dariusz Piorkiewicz, NewsPress, Ralf Lotys (Sicherlich)/Wikimedia Commons, Radosław Drożdżewski/Wikimedia Commons, Anna Kontratowicz, Albin Sieczkowski, fot. holec.pl

Korekta: Dorota Piechna  
Skład: e-kierowca – studio DTP  
Druk: KaDruk, [www.kadruk.com.pl](http://www.kadruk.com.pl), 71-246 Szczecin, ul. Romera 10E

Wszelkie prawa zastrzeżone. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo skrótów i adiacji tekstów. Przedruki jedynie za pisemną zgodą redakcji. Nakład: 5000 egz.

**SZKOŁA JAZDY**

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!  
już dziś

- www.szkola-jazdy.pl
- www.sklep.e-kierowca.pl
- tel.: 91 441 89 62

# SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

## Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

Aktualne zmiany w przepisach. Ekspertskie porady prawne. Praktyka administracyjna. Wszystko, co najważniejsze w tematyce szkoleń na prawo jazdy, szkoleń kierowców zawodowych i funkcjonowania OSK.

Zamów prenumeratę!



Szczegóły na [www.szkoła-jazdy.pl](http://www.szkoła-jazdy.pl)  
i pod numerem telefonu 91 441 89 62



# W RAMACH CYKLU SZKOLEŃ AKADEMII SPS, ZAPRASZAMY WŁAŚCICIELI I MENEDŻERÓW ZARZĄDZAJĄCYCH OSK NA PRELEKCJE W SIEDZIBACH WORD

## PROGRAM SPOTKANIA:

1. Efektywne wykorzystanie nowoczesnych metod kształcenia w podnoszeniu konkurencyjności OSK (prelekcja).
2. Zmiany w przepisach od stycznia 2016 i ich wpływ na funkcjonowanie OSK (panel z prawnikiem branżowym).

## HARMONOGRAM SPOTKAŃ:

- 10.09.2015 g. 10.00 - 12.00 - WORD **Kielce**
- 11.09.2015 g. 10.00 - 12.00 - WORD **Częstochowa**
- 17.09.2015 g. 10.00 - 12.00 - WORD **Radom**
- 18.09.2015 g. 10.00 - 12.00 - WORD **Siedlce**
- 24.09.2015 g. 10.00 - 12.00 - WORD **Poznań**
- 25.09.2015 g. 10.00 - 12.00 - WORD **Sieradz**

**Szczegóły pod nr telefonu 91 431 43 95**

**ZAPRASZAMY!**