

nr 11/2015 (119)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

WYŚCIG Z CZASEM

CZY PRZEBUDOWYWANY ZA GIGANTYCZNE PIENIĄDZE SYSTEM CEPIK BĘDZIE W PEŁNEJ WERSJI DZIAŁAĆ TAK, JAK ZAPOWIADANO, CZYLI 4 STYCZNIA? JEST SPORO WĄTPLIWOŚCI. WIADOMO JEDNO. TRWA WYŚCIG Z CZASEM...

str. 6

DOBRA SZKOŁA JAZDY. CO TO ZNACZY?

ROZPOCZYNAJĄC STARANIA O PRAWO JAZDY PRZYSZLI KIEROWCY MUSZĄ NA POCZĄTEK ZDECYDOWAĆ, JAKĄ SZKOŁĘ JAZDY WYBRAĆ. OFERT JEST BARDZO DUŻO, WYBÓR NIE JEST ŁATWY. NA CO ZWRÓCIĆ UWAGĘ?



ISSN 1895-4472



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

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.

Czas nieubłaganie płynie...



Krzysztof Giżycki

Co miałem na myśli, nadając wprowadzeniu do obecnego numeru „Szkoły Jazdy” taki tytuł? Oczywiście chodzi mi o nieuchronnie zbliżającą się datę wejścia w życie nowych przepisów dotyczących młodych kierowców. Przesuwany już termin dość poważnej zmiany ma stać się faktem za dwa miesiące. Czasu pozostało bardzo mało, więc wydawałoby się, że wszystko jest zapięte na ostatni guzik.

Nic bardziej mylnego. Problemem może stać się nowa wersja CEPIK-u, który w założeniu ma wypełnić się ogromną ilością danych pochodzących m.in. od policji, wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, szkół jazdy oraz starostw powiatowych. Problem w tym, że pojawiają się informacje podające w wątpliwość uruchomienie systemu w zakładanym terminie. Zaniepokojony

sytuacją Związek Powiatów Polskich wydał nawet oświadczenie, w którym domaga się podjęcia natychmiastowych kroków w tej sprawie. Wśród propozycji jest przesunięcie w czasie premiery uruchomienia ulepszonej wersji Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców.

Sytuacja wydaje się jeszcze bardziej skomplikowana, jeśli dodamy do tego politykę i wybory do parlamentu. Zamykając ten numer „Szkoły Jazdy”, nie zaliśmy jeszcze wyników. Wy, szanowni czytelnicy, biorąc do ręki najnowszy numer miesięcznika jesteście już o taką informację bogatsi...

Czy 4 stycznia CEPIK będzie działał, jak należy? Czy młodzi kierowcy będą musieli po egzaminie przejść jeszcze obowiązkowe szkolenie w ODTJ? Na te pytania wciąż trudno odpowiedzieć. Warto jednak dowiedzieć się możliwie jak najwięcej o płynących zagrożeniach. Dlatego serdecznie zapraszamy was do lektury najnowszego numeru „Szkoły Jazdy”. Znajdziecie w nim oczywiście nie tylko informacje na temat Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Ciekawych tematów nie brakuje...

Redaktor naczelny

W numerze

Wyścig z czasem	4	Samochód? To jeden z atrybutów męskości!	26
Dobra szkoła jazdy. Co to znaczy?	6	Piesi (jednak) bez pierwszeństwa	28
Jak odstresować egzaminowanego?	7	Czas oszczędzania	30
Kierowcy pozbywają się punktów	8	Podróż warta Guinnessa!	31
Info-Car.pl bogatszy o nowe usługi	9	Używane bez sprzęgła	32
Jak zachowywać się w sieci?	10	Egzamin wewnętrzny	34
Partnerzy firmy e-kierowca spotkali się w Licheniu	12	Za szybcy ich wściekli. Zgazu Tanoga w akcji!	35
Nie tylko pojemność	13	Ekojazda, czyli za co egzaminator oblał kandydatkę na kierowcę...	36
Sushi z papryką	14	Nagły atak spawacza	38
Ośrodki egzaminacyjne na pełnych obrotach	16	Bezpieczna Opolszczyzna	39
Boom na prawo jazdy	18	Zimowa przerwa	40
Zawodowe dylematy instruktora	20	Młodzi: Ważne są technologie i bezpieczeństwo	41
Wydechowe ograniczenia	22	Przegląd legislacyjny	42
Idzie nowe	24	Wyższa płaca, lepsza praca!	44
Ubezpieczalnie mało łaskawe dla młodych kierowców	25		

Z ostatniej chwili

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

SIERPIEŃ 2015

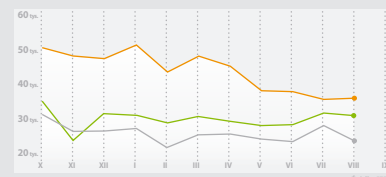
31029

SIERPIEŃ 2014

23834

SIERPIEŃ 2013

27881



Premiera nowej syrenki

W październiku odbył się premierowy pokaz prototypu nowej syrenki. Już niedługo, prawdopodobnie w 2016 roku, będzie ona produkowana w Kutnie, ale nie masowo. W pierwszym roku ma powstać pięćdziesiąt egzemplarzy, w kolejnym sto. W następnych latach produkowanych będzie 300 syrenek rocznie. Projekt zakłada stworzenie oddzielnej linii produkcyjnej dla pojazdu. Oznacza to, że jeśli zainteresowanie samochodem okaże się większe, to będzie można zwiększyć produkcję. Ma się nią zająć firma AMZ-Kutno. Syrenka będzie wyposażona w benzynowy niskoemisyjny silnik o pojemności 1,4 l i mocy 90 KM. Alternatywnie ma zostać wprowadzony napęd elektryczny. Nadwozie pojazdów wykonane zostanie z lekkich materiałów kompozytowych, które, wsparte na nowoczesnej konstrukcji nośnej, przy uwzględnieniu nowoczesnej stylistyki, stanowić będzie doskonałą bryłę pojazdu, spełniającą wszystkie wymagania dyrektyw unijnych. Parametry te mają zapewnić pojazdowi bardzo dobre osiągi przy niskich kosztach eksploatacji. Sfinansowanie przedsięwzięcia było możliwe dzięki środkom Programu Innowacyjna Gospodarka, przewidującego m.in. wsparcie prac rozwojowych związanych z prototypowaniem i demonstracją innowacyjnych rozwiązań. Wartość projektu to 7,44 mln zł, a unijne dofinansowanie z działania Demonstrator+ POIG wyniosło 4,5 mln zł. Program ten wspiera projekty powstające na styku gospodarki i nauki. Przypomnijmy, że syrena to rodzina polskich samochodów produkowanych w latach 1957 – 1972 przez Fabrykę Samochodów Osobowych w Warszawie, a od 1972 do 1983 przez Fabrykę Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej. *red*

Wyścig z czasem

Czy przebudowywany za gigantyczne pieniądze system CEPiK będzie w pełnej wersji działać tak, jak zapowiadano, czyli 4 stycznia? Jest sporo wątpliwości. Wiadomo jedno. Trwa wyścig z czasem...

Czym jest w ogóle Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców? To nic innego, jak wielki katalog, system, w którym gromadzone są dane o pojazdach zarejestrowanych w naszym kraju i kierowcach posiadających polskie prawo jazdy. Jest on prowadzony przez ministra spraw wewnętrznych. Zasady działania rejestru reguluje ustawa Prawo o ruchu drogowym.

Tyle w ogóle. A w szczególności? CEPiK to tak naprawdę dwie ewidencje: pojazdów (CEP) i kierowców (CEK). W pierwszej gromadzone są takie informacje, jak: dane pojazdu (np. marka, model), techniczne (np. pojemność i moc silnika, liczba miejsc), informacje o obecnym i poprzednich właścicielach oraz posiadaczach pojazdu, dokumentach, zdarzeniach, takich jak kradzież, odnalezienie lub zabicie, obowiązkowym OC oraz badaniu technicznym. Z kolei w centralnej ewidencji kierowców znajdziemy dane na temat posiadających uprawnienia do kierowania, tych, którym je cofnięto oraz ludzi z zakazem prowadzenia pojazdów.

Kto przekazuje te wszystkie dane do zbiorczego katalogu, zwanego CEPiK-iem? Wydziały komunikacji w starostwach powiatowych (rejestrują pojazdy oraz wydają dokumenty prawa jazdy), ubezpieczyciele, stacje kontroli pojazdów, policja oraz Inspekcja Transportu Drogowego. Długa jest też lista instytucji, które z systemu korzystają. Są to m.in. straże miejskie i gminne, sądy, prokuratura czy komornicy sądowi.

■ „Modernizujemy!”

Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców działa od 2003 roku. Już od dawna wiele osób wskazywało, że system jest daleki od idealnego. Skarżono się na jego awaryjność i nienowoczesność. Dlatego dwa lata temu Ministerstwo Spraw Wewnętrznych uznało, że trzeba go zmodernizować, a nawet poszerzyć o nowe usługi. Wykonaniem zadania zajęł się Centralny Ośrodek Informatyki MSW. Szacowany koszt przebudowy systemu to 146 mln zł.

Od momentu ogłoszenia rozpoczęcia prac nad CEPiK-em MSW ogłaszało wdrożenia nowych usług – „Historia pojazdu” i „Bezpieczny autobus”. Pozwalają online sprawdzić informacje o pojazdach i autobusach. Są udostępniane Polakom nieodpłatnie na dwóch specjalnych stronach internetowych.

Jednak prawdziwa rewolucja ma dopiero nadejść. Zgodnie z przepisami znowelizowanych ustaw: o kierujących pojazdami i prawa o ruchu drogowym, system zwany umownie CEPiK 2.0 powinien w pełni zacząć działać od 4 stycznia 2016 roku. Mają do niego płynąć zupełnie nowe dane. Chodzi tu m.in. o informacje dotyczące okresów próbnych dla młodych kierowców. Ale nie tylko. MSW chce także wprowadzić usługę „Sprawdź swoją szkołę jazdy”. Ma umożliwić sprawdzenie przez kandydata na kierowcę informacji statystycznych na temat ośrodków znajdujących się np. w jego okolicy. Informacje pozwolą mu na zweryfikowanie, który ośrodek szkolenia kierowców jest najlepszy. Mają zostać opracowane na podstawie takich danych, jak nazwa szkoły jazdy, jej siedziba, numer ewidencyjny, zakres przeprowadzanych przez nią szkoleń, poziom zdawalności egzaminów, liczba osób przeszklonych, ilość szkód spowodowanych przez osoby przeszkolone, statystyki dotyczące liczby wykroczeń popełnianych przez kursantów oraz średni czas, jaki upłynął od rozpoczęcia kursu do zdania egzaminu przez kursanta.

To niejedyna nowa funkcjonalność, o którą MSW planuje wzbogacić CEPiK. Chodzi także o usługi „Sprawdź moje uprawnienia” oraz „Sprawdź informację o punktach karnych”, czyli dostęp online dla kierowców do własnych danych. Umożliwią one bieżące monitorowanie informacji na temat swoich uprawnnień, popełnionych naruszeń i zgromadzonych w związku z nimi punktów karnych. Bez wychodzenia z domu. W przyszłości planowane jest również umożliwienie opłacenia mandatu online.

■ Wątpliwości

Żeby system mógł działać od 4 stycznia jak należy, potrzebna jest współpraca wszystkich podmiotów mających za zadanie zasilić CEPiK danymi z COI. Najprościej mówiąc: systemy, na których pracują m.in. starostwa powiatowe, WORD-y, stacje kontroli pojazdów czy policja, muszą być kompatybilne z Centralną Ewidencją Pojazdów i Kierowców. Tutaj, zaledwie kilka miesięcy przed ustawowym terminem wdrożenia systemu, coraz częściej pojawiają się informacje o problemach mogących uniemożliwić sprawne działanie w zakładanym terminie.

Pierwszy poważny sygnał pojawił się na spotkaniu organizowanym przez Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji, które odbyło się w pierwszej dekadzie października w Kamiennej Górze. Prezentację przedstawiła tam m.in. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych. W jaki sposób PWPW jest związana z tworzoną przez COI modyfikacją systemu CEPiK?

– Naszym zadaniem jest integracja obecnych systemów lokalnych (SI Pojazd, SI Kierowca, SI WORD, Portal OSK) z nową centralną ewidencją – tłumaczy Paweł Prus, rzecznik prasowy Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych.

Wróćmy jednak do prezentacji. Przede wszystkim PWPW przedstawiało zagrożenia i ryzyka wynikające z narzuconego harmonogramu, który ma sprawić, że CEPiK zacznie działać od 4 stycznia. Chodziło m.in. o brak 22 rozporządzeń regulujących jego działanie i potrzebnych do wykonania przez PWPW niezbędnych działań. Dodatkowo Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych argumentowała, że COI przekazała jej niepełną dokumentację techniczną. Konkluzja? Wszystkie swoje obowiązki PWPW może wypełnić dopiero w marcu 2016 roku. Do tego trzeba jeszcze dodać szkolenia dla użytkowników systemu. Miałyby się zakończyć dopiero w maju 2016 roku!

Rzecznik prasowy PWPW nie chce się jednak wypowiadać na temat projektu CEPiK 2.0.

– To projekt realizowany przez Centralny Ośrodek Informatyki na podstawie umowy zawartej pomiędzy MSW a COI we wrześniu 2013 roku. Niezręcznością z naszej strony byłoby wypowiadanie się w imieniu tej instytucji – mówi Paweł Prus.

Dodaje jednak, że PWPW nie otrzymała jeszcze z COI kompletnej dokumentacji technicznej.

– Bez niej PWPW nie może zrealizować wszystkich swoich zadań związanych z dostosowaniem rozwiązań do zmian wynikających z przepisów

prawa. Dodam, że projekty rozporządzeń ukażą się sukcesywnie i są przez nas analizowane – kończy Paweł Prus.

■ Ostatnia prosta?

Rzeczywiście, w ostatniej dekadzie października doszło do dużego przyspieszenia. Zarówno MSW, jak i MliR opublikowały kilkanaście projektów rozporządzeń. W momencie zamykania tego numeru „Szkoły Jazdy” były one na etapie uzgodnień lub konsultacji publicznych. Kiedy możemy się jednak spodziewać wszystkich gotowych już rozporządzeń? Z informacji, które przesłał nam wydział prasowy MSW, wynika, że dopiero w grudniu, czyli miesiącu poprzedzającym start nowego systemu.

– Ze swojej strony MSW dokłada wszelkich starań, aby wdrożenie nowego systemu na początku stycznia przebiegło bez zakłóceń – tłumaczy wydział prasowy resortu.

Jak sprawę komentuje COI?

– Nie wiemy o żadnych czynnikach mogących negatywnie wpłynąć na wdrożenie nowego systemu – komentuje Piotr Mierzwiński, rzecznik prasowy Centralnego Ośrodka Informatyki. – Warto podkreślić, że zarówno COI, jak i większość podmiotów integrujących z powodzeniem przygotowuje integrację na podstawie tej dokumentacji i aktów prawnych bądź projektów aktów prawnych, które zostały im udostępnione.

Mierzwiński twierdzi, że prace mające na celu wdrożenie CEPiK 2.0 są już na ostatniej prostej.

– Dokładamy wszelkich starań, aby uruchomienie nowego jądra systemu u na początku stycznia przebiegło bez zakłóceń. Proszę pamiętać, że część modułów w oparciu o nową architekturę działa już od zeszłego roku (m.in. system SIS, EUCARIS oraz usługi www.historia-pojazdu.gov.pl i www.bezpiecznyautobus.gov.pl). Oczywiście – jak już wspominałem – dużo też zależy od tempa prac realizowanych przez podmioty integrujące się z systemem. Tutaj większość instytucji i dostawców systemów wykazuje duże zaangażowanie w projekt, a ich postępek w dostosowaniu się do wymogów projektu CEPiK 2.0 jest zgodny z naszymi oczekiwaniami.

Rzecznik prasowy COI odnosi się także do kwestii dokumentacji technicznej, o której

wspomina Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych.

– PWPW – tak jak i pozostałe podmioty integrujące się z systemem CEPiK 2.0 – otrzymała niezbędną na tym etapie dokumentację techniczną. Była ona przekazywana od lipca – tłumaczy Mierzwiński. – Należy podkreślić, że dokumentacja jest jednym z produktów projektu i – przed jej przekazaniem – sukcesywnie podlega zatwierdzeniu przez MSW. W ciągu ostatnich kilku miesięcy wszystkie opisy dla elementów, z którymi integruje się PWPW, zostały zamknięte. Wśród nich są m.in.: dokumentacja dla Profilu Kandydata na Kierowcę (5.05.2015), usługi dla starostw (21.07.2015), Słowniki (6.08.2015) czy Niezgodności (28.09.2015). Jednocześnie, głównie na prośbę zespołu technicznego, wprowadzane są zgłaszane przez PWPW nieznaczne zmiany, mogące pozytywnie wpłynąć na tempo ich integracji (na którym wszystkim zaangażowanym w projekt bardzo zależy).

■ Powiaty zaniepokojone

Mimo uspokajających komentarzy COI duże obawy co do wdrożenia systemu w terminie wykazują starostwa powiatowe. Reprezentant tych jednostek, czyli Związek Powiatów Polskich, opublikował 23 października na swoich stronach internetowych stanowisko. Czytamy w nim, że mimo pozytywnej oceny idei stworzenia systemu CEPiK, ZPP z ogromnym niepokojem obserwuje stan przygotowania administracji rządowej do sprawnego uruchomienia systemu we wskazanym terminie.

Dlaczego? Zdaniem Ludwika Węgrzyna, prezesa Związku Powiatów Polskich, powodów jest

co najmniej kilka. Po pierwsze, kilkanaście niezbędnych aktów wykonawczych nie tylko nie zostało wydanych, ale albo nie są jeszcze wstępnie opracowane, albo mają dopiero rozpoczętą procedurę konsultacji społecznych. Dodatkowo nie wiadomo, kto dostarczy w porę katalog marek i typów pojazdów, determinujący możliwość zarejestrowania pojazdu, nie jest rozpoczęta procedura wydawania użytkownikom certyfikatów umożliwiających wprowadzanie danych do systemu. Węgrzyn zwraca ponadto uwagę, że „Państwowa Wytwórnia Papierów Wartościowych, odpowiedzialna za wdrożenie od strony informatycznej, publicznie podaje, iż prace twórcze nowego systemu zostaną zakończone do połowy marca 2016 roku (sic!), a zakończenie pilotażu wdrożenia jest możliwe do połowy maja 2016 roku (sic!)”.

Co w tej sytuacji proponuje ZPP? Dwa alternatywne wyjścia. Pierwsze z nich polegałoby na przesunięciu terminu wejścia w życie nowych przepisów, drugie na uprzednim wprowadzeniu rozwiązań przejściowych, umożliwiających realizację doniosłych społecznie usług administracyjnych.

Co w najbliższym czasie stanie się z nowymi przepisami dotyczącymi młodych kierowców – na razie autorytatywnie nie da się tego stwierdzić.

Jakub Ziębka



Dobra szkoła jazdy. Co to znaczy?

Rozpoczynając starania o prawo jazdy przyszli kierowcy muszą na początek zdecydować, jaką szkołę jazdy wybrać. Ofert jest bardzo dużo, wybór nie jest łatwy. Na co zwrócić uwagę?



Jaką szkołę wybrać? Oczywiście dobrą, a może nawet najlepszą! Co jednak należy uznać za wyznaczniki jakości, szczególnie kiedy jesteśmy zewsząd zasypywani reklamami szkół jazdy, które chwalą się na potęgę zdawalnością, atmosferą i najlepszymi instruktorami w kraju? Oczywiście są wytyczne i standardy, które każda szkoła musi spełnić, żeby działać zgodnie z prawem. Reszta to już kwestia indywidualna.

■ Przepis na dobrą szkołę nie istnieje?

– Dobra szkoła to bardzo subiektywne określenie i chyba nie ma na jej stworzenie jednego przepisu, ponieważ każdy uczeń może mieć inne oczekiwania i odczucia – komentuje Tadeusz Uliński, właściciel i instruktor Szkoły Jazdy Sufler z Konina. – Oczywiście nie mówię o wszystkich wymogach formalnych i organizacyjnych, które muszą być spełnione, czyli uprawnieniach, sprawnych autach czy odpowiednich salach wykładowych, bo to obowiązkowe minimum. Z mojego wieloletniego doświadczenia wynika jednak, że najważniejsze jest po prostu podejście instruktora, który musi mieć chęć przekazania kursantom całej swojej wiedzy w jak najlepszy sposób, musi lubić to, co robi. Jeśli tak jest, to in-

formacje na ten temat najczęściej rozchodzą się pocztą pantoflową. I w ten sposób też największej osób trafia do naszej szkoły – z polecenia, dzięki opiniom naszych kursantów.

■ Na co zwracać uwagę? Specjalista radzi

– Chcąc wystawić ocenę szkołom jazdy, na pewno należy wziąć pod uwagę wiele składowych, takich jak infrastruktura, kadra czy tabor – wylicza Krzysztof Bandos, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. – Obecnie klienci mają do dyspozycji wiele narzędzi do sprawdzania jakości oferty, jednak nie wszystkim należy bezgranicznie ufać. Tak jest na przykład w przypadku rankingów, które oczywiście pozwalają odsiać szkoły najtańsze, natomiast jeśli chodzi o wyniki ośrodków z czołowych miejsc, są one często przekłamane, ponieważ nie ma jednoznacznej interpretacji i wytycznych, na podstawie jakich danych mają one być przygotowywane. A to pozwala na sporą dowolność.

– Żeby dobrze przygotować kursantów do egzaminu praktycznego, szkoła nauki jazdy powinna mieć dobrze wyposażoną salę dydaktyczną – radzi właściciel OSK Roman Urban z Przemyśla. – Druga część egzaminu na prawo jazdy

to jazda praktyczna. Wybierając szkołę należy sprawdzić, czy posiada ona własny plac manewrowy i czy nie jest on zbyt oddalony od siedziby placówki. Najlepiej, gdyby znajdował się jak najbliżej siedziby. Ważne jest ponadto, żeby plac manewrowy spełniał wymogi przewidziane przepisami prawa. Kolejną rzeczą to instruktorzy. Doświadczenie jest jedną z ważniejszych cech, ale nie jedyną. Istotne, aby instruktorzy byli mili, mieli odpowiednie podejście pedagogiczne i cieszyli się dobrą opinią w środowisku. Trzeba zwrócić uwagę, czy w określonej szkole nauki jazdy instruktorzy nie załatwiają własnych spraw w trakcie nauki jazdy.

■ Często decyduje cena. A to błąd

Specjaliści odradzają natomiast, aby to najniższa cena kierowała naszym wyborem.

– Najtańsze oferty należy omijać z daleka! – przekonuje Roman Urban. – Koszt szkolenia nie może być niski, bo na to składają się m.in. koszty paliwa, czas instruktora. Cena kursu może być różna w różnych okresach w zależności od wielu czynników. O cenę zawsze należy pytać bezpośrednio w ośrodku. Ceny podawane na stronach internetowych szkół często są nieaktualne.

Również prezes SFSSK przestrzega przed superofertami i promocjami cenowymi, od których roi się przede wszystkim w internecie.

– Prawda jest taka, że nie jest możliwe, aby zrealizować obowiązujący program, który narzuca nam państwo, za cenę 700 zł za kurs – tłumaczy. – To powinno wzbudzać podejrzania. W naszym stowarzyszeniu staramy się trzymać wysokie standardy, dlatego nowych członków zawsze analizujemy i weryfikujemy.

Krzysztof Bandos potwierdza też, że większość klientów polega przede wszystkim na opinii i poleceniu od znajomych.

– Sam dokładnie przebadalem to zjawisko, wykorzystałem kilka metod reklamy, a ostatecznie na podstawie ankiet dowiedziałem się, że 90 proc. kursantów trafia do mnie właśnie z polecenia – mówi prezes PFSSK.

Anna Łukaszuk

Jak odstresować egzaminowanego?

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Opolu postanowił się zmienić i wdrożył program „Stop stres”. Wszystko po to, żeby ograniczyć stres osób egzaminowanych oraz poprawić jakość obsługi klienta. Zmiany mają się przyczynić do wyższej zdawalności egzaminów.



Konferencja prasowa inauguracyjna projektu „Stop stres”. Od lewej: Edward Kinder, dyrektor WORD Opole, Tomasz Kostuś, członek zarządu województwa opolskiego, Bartłomiej Horaczuk, dyrektor departamentu infrastruktury i gospodarki w opolskim urzędzie marszałkowskim

Fot.: Archiwum Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego

W rankingach zdawalności zawsze jesteśmy bliżej końca niż środka – mówi Edward Kinder, szef opolskiego WORD-u. – Jest to oczywiście związane z dużą liczbą przeprowadzanych przez nas egzaminów. Ale wyniki mogą być lepsze. Postanowiliśmy coś zmienić. Nie mamy wpływu na poziom szkolenia, przepisy prawne, ale na zmniejszenie poziomu stresu osób egzaminowanych już tak!

■ Plac na wynajem, mniejsze grupy i WiFi

Dlatego WORD razem z opolskim Urzędem Marszałkowskim, który sprawuje nad nim pieczę, postanowiły działać. Owocem ich pracy jest program „Stop stres”. Wszedł w życie wraz z początkiem października. Na czym polega?

– Składa się z kilku punktów – wyjaśnia Kinder. – Pierwsza sprawa to możliwość wynajęcia przez szkoły jazdy dla swoich kursantów placu manewrowego. Jesteśmy trochę w innej sytuacji, niż pozostałe WORD-y, bo nasz jest zadaszony. Ale to czasami sprawia, że kandydaci na kierowców czują się nieswojo. Ćwiczą przecież na innych, pod gołym niebem. Teraz mają szansę się z naszym placem oswoić. Można go wynająć popołudniami, dwa razy w tygodniu. Godzina szkolenia kosztuje 60 zł.

Kolejną kwestią, którą zajęł się opolski WORD, jest próba zmniejszenia czasu oczekiwania na egzamin. Do tej pory każdy kandydat na kierowcę

zgłaszający gotowość do przystąpienia do egzaminu był przypisywany do grupy liczącej od dziesięciu do dwunastu osób.

– O kolejności podchodzenia do egzaminu decydowało losowanie – mówi Kinder. – W skrajnym przypadku osoba, która miała najmniej szczęścia, musiała czekać na swoją kolej nawet godzinę. Teraz liczebność grup została zmniejszona. Dzięki temu czas oczekiwania wynosi najwyżej 30 minut. Grupy liczą od pięciu do siedmiu osób. Taka zmiana wpływa na zmniejszenie stresu ludzi, którzy nie mogą poradzić sobie ze zbyt długim oczekiwaniem na egzamin.

Dodatkowo w poczekalni opolskiego WORD-u można teraz korzystać z bezprzewodowego i bezpłatnego internetu.

■ Rezerwacja online i warsztaty

A co WORD w Opolu stara się robić, żeby poprawić jakość obsługi klienta? Otóż wprowadził możliwość rezerwowania terminów egzaminów online. Dzieje się to za pomocą aplikacji przygotowanej przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych. Od maja można to było robić telefonicznie, teraz także przez internet, łącznie z uiszczeniem tą drogą opłaty za egzamin. Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Opolu zapowiada także cykle szkoleń i warsztatów dla swoich pracowników (dotyczące np. etyki zawodowej czy relacji na linii klient – egzaminator) oraz seminariów warsztatowych dla ośrodków szkolenia kierowców.

Egzaminowani w opolskim ośrodku będą także proszeni o wypełnianie ankiet. Jeśli znajdą się tam sugestie i propozycje dalszych zmian, które mogą jeszcze poprawić obsługę klientów, to WORD na pewno będzie je brał pod uwagę.

Tomasz Kosuś, członek Zarządu Województwa Opolskiego, mówi, że propozycje zmian zostały przygotowane w odpowiedzi na zgłaszane do Urzędu Marszałkowskiego i WORD-u oczekiwania kursantów, a także szkół jazdy.

– Wierzę, że nie tylko usprawnią one działalność opolskiego ośrodka egzaminowania kierowców, ale przede wszystkim wpłyną na podniesienie w Opolu poziomu zdawalności egzaminu praktycznego na prawo jazdy, która teraz wynosi zaledwie 28 procent – mówił podczas konferencji prasowej, inauguracyjnej wdrażanie programu „Stop stres”.

Jakub Ziębka

W 2013 roku zdawalność egzaminu teoretycznego w Opolu wyniosła 32,16 proc., rok później – 36,77 proc. Jeszcze gorzej idzie kandydatom na kierowców z egzaminem praktycznym. W 2013 roku zdawalność wyniosła 27,3 proc., w 2014 roku – 26,67 proc. W 2014 roku w opolskim WORD-zie przeprowadzono około 30 tys. egzaminów na prawo jazdy kategorii B.

Kierowcy **pozbywają się punktów**

Tylko do końca roku kierowcy mają szansę zredukować punkty karne na swoich kontach. Jak widać po kolejkach w WORD-ach, chętnie z tej możliwości korzystają.



Wszystko przez zmianę przepisów, która ma wejść w życie 4 stycznia 2016 roku. Obecnie kierowca, który ma uprawnienia do kierowania pojazdem dłużej niż rok, w ciągu dwunastu miesięcy może uzbierać maksymalnie 24 punkty karne. Po przekroczeniu tego limitu policja zatrzymuje mu prawo jazdy i kieruje na powtórny egzamin. Ratunkiem dla osób zbliżających się do limitu są kursy edukacyjne organizowane przez WORD-y. Można w nich brać udział maksymalnie raz na pół roku, zmniejszając stan konta o sześć punktów. Taki kurs trwa sześć godzin i kosztuje 300 zł.

■ Od nowego roku koniec kasowania

Tymczasem od nowego roku kasowanie punktów nie będzie już możliwe. Po przekroczeniu dopuszczalnego progu 24 punktów kierowca automatycznie straci prawo jazdy i zostanie skierowany na kurs reedukacyjny. Uprawnienia do kierowania autem odzyska, jeśli przejdzie go w ciągu miesiąca. Kurs również zmieni nieco charakter. Będzie znacznie bardziej uciążliwy. Wydłuży się do 28 godzin, rozdzielonych na kilka dni i podróżeje do 500 zł. Kierowca musi też pamiętać, żeby zgłosić odbycie kursu w staro-

stwie. Tylko dzięki temu będzie mógł ponownie zasiąść za kierownicą. Jednak będzie musiał jeździć znacznie ostrożniej. Jeśli w ciągu kolejnych pięciu lat znowu przekroczy dopuszczalną granicę punktową, prawo jazdy straci bezpowrotnie. Uprawnienia będzie mógł uzyskać jak każdy inny kandydat na kierowcę, czyli odbywając kurs na prawo jazdy i zdając egzamin państwowy.

■ Kasacja na ostatnią chwilę

Zapowiadane zmiany wywołały spodziewane poruszenie wśród kierowców. Nie dla wszystkich jednak nowe przepisy są zrozumiałe.

– Wielu kierowców kieruje do nas zapytania, na czym mają polegać te zmiany i zastanawia się, w jaki sposób mogą ich dotknąć – mówi Edward Kinder, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Opolu. – Niektórzy mają na przykład nadzieję, że zmiana przepisów oznacza, iż dotychczas zgromadzone przez nich punkty zostaną wyzerowane i wraz z wejściem w życie nowych zasad naliczane od początku. Niestety, musimy ich rozczarować. To, co sobie nagrabili, zostaje na ich koncie.

Zostaje, choć niekoniecznie... Kierowcy mogą bowiem jeszcze do końca roku na starych zasa-

dach zmniejszyć karą pulę. I jak wynika ze statystyk WORD-ów, odczeka z tej możliwości korzystają. Chętnych na sześciogodzinne kursy nie brakuje.

– Prowadzimy takie kursy raz w tygodniu, a zapisujemy na nie na bieżąco, jednak już obserwujemy, że zainteresowanie wzrasta – mówi dyrektor opolskiego WORD-u. – Nasz dział szkoleń ma wszystko pod kontrolą i stara się iść kierowcom na rękę. Jesteśmy elastyczni i nie będziemy sztucznie wydłużać kolejki. Jeśli takie zainteresowanie się utrzyma, będziemy tworzyć dodatkowe grupy, żeby obsłużyć wszystkich chętnych.

Podobnie jest w Gorzowie. Tłumów nie ma, ale zainteresowanie jest coraz większe.

– Mamy trochę więcej pytań, ale nie jest to jakiś natłok – mówi dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gorzowie Zbigniew Józefowski. – Oczywiście robimy wszystko, żeby zaspokoić potrzeby i oczekiwania naszych klientów. Tak samo będzie, jeśli chodzi o kursy reedukacyjne. Obecnie są one organizowane średnio dwa razy w miesiącu, ale jeśli będzie taka potrzeba, zwiększymy ich częstotliwość. Nawet jeśli niektórzy kierowcy obudzą się dopiero około Bożego Narodzenia.

■ Nowe przepisy nie wszystkich przerażają

Co o zapowiadanych zmianach myślą specjaliści?

– Odbieram je pozytywnie, ponieważ uważam, że dość skutecznie mogą wyeliminować skrajne przypadki piratów drogowych, którzy kolekcjonują punkty i są stałymi uczestnikami kursów redukujących – mówi Edward Kinder. – Nowy kurs będzie bardziej uciążliwy i wymagający, a dalsze ignorowanie zasad będzie skutkowało utratą prawa jazdy, co dla osób odpowiedzialnych, szczególnie zawodowo związanych z prowadzeniem samochodu, może być wielkim problemem. Dlatego wydaje mi się, że jest to zmiana na lepsze, a normalni kierowcy, którzy respektują przepisy, na pewno nie mają się czego obawiać.

– Ja jestem zwolennikiem wszystkich zmian, które prowadzą do uspokojenia ruchu i zwiększenia bezpieczeństwa na drogach – dodaje Zbigniew Józefowski. – Kierowcy po prostu mają przestrzegać przepisów.

Anna Łukaszuk

Info-Car.pl

bogatszy o nowe usługi

Info-Car.pl to systemowe rozwiązanie stworzone z myślą o ułatwieniu pracy instytucji zajmujących się wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami (wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego) oraz rejestracji pojazdów (wydziały komunikacji starostw powiatowych). Z wygodnych rozwiązań portalu Info-Car.pl mogą skorzystać także kandydaci na kierowców, którzy szkolą się w OSK, osoby rejestrujące auto oraz firmy zajmujące się leasingiem pojazdów.

Platformę Info-Car.pl wdrożyło już kilkadziesiąt ośrodków egzaminacyjnych. Tylko w ostatnim miesiącu z systemu zaczęły korzystać wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego w Warszawie oraz Siedlcach.

Kandydaci na kierowców coraz chętniej sami korzystają z platformy Info-Car.pl. Świadczy o tym stale rosnąca liczba rezerwacji terminów egzaminów, wykonywana przez internet. Proces rejestracji jest łatwy i intuicyjny, Info-Car.pl pozwala zapisać się na egzamin z dowolnego miejsca i o dowolnej porze.

■ Jak to działa?

Każdy, kto ukończył szkolenie w OSK z wynikiem pozytywnym, może teraz zapisać się na egzamin na prawo jazdy bez stania w kolejkach i wychodzenia z domu. Do tego potrzebny jest tylko numer PKK i podstawowe dane (imię, nazwisko, PESEL). Z listy ośrodków egzaminacyjnych obecnych w systemie wybieramy ten, w którym chcemy zdawać egzamin. Następnie wybieramy dogodny dla nas termin. Na koniec musimy tylko wykonać płatność internetową – przelewem lub kartą – i czekamy na potwierdzenie zapisu na egzamin, które prześle nam WORD. Cały proces odbywa się przez internet, oszczędzamy w ten sposób czas i pieniądze.

Rozwiązanie dedykowane dla WORD-ów pozwala także na płatności kartą płatniczą bezpośrednio przy stanowisku pracownika. Ścisła integracja systemu SI WORD funkcjonującego w placówce WORD z terminalem płatniczym powoduje, iż nie ma konieczności ręcznego wybierania kwoty transakcji na terminalu, czy długiego oczekiwania na jej potwierdzenie. Cały proces przebiega w pełni automatycznie i nie wymaga żadnej ingerencji ze strony pracownika WORD. Stanowi to znaczne uproszczenie w stosunku do dotychczas funkcjonujących rozwiązań.

Serwis pozwala także użytkownikom na korzystanie ze środków zgromadzonych na saldzie PKK kandydatów. Jeżeli właściciel numeru PKK posiada na saldzie w WORD dostępne środki, a WORD udostępnia salda swoich kandyda-



tów portalowi Info-Car.pl, będzie mógł z nich skorzystać podczas opłaty za egzamin. W przypadku niewystarczającej wysokości środków, serwis pozwoli na dopłacenie brakującej kwoty. Co istotne, to dany WORD decyduje o udostępnieniu salda, przy czym może to zrobić dla indywidualnego kandydata.

■ Już za chwilę...

Jeszcze w tym roku portal Info-Car.pl zostanie rozbudowany o nowe funkcjonalności związane ze zdobywaniem uprawnień do kierowania pojazdami.

W procesie rezerwacji terminu, kandydat na kierowcę będzie mógł zadeklarować, że chce zdawać część praktyczną egzaminu w pojeździe udostępnionym przez OSK, czyli tym, w któ-

rym się szkolił. To z pewnością atrakcyjne rozwiązanie dla kandydatów, dla których możliwość odbycia egzaminu w znanym sobie pojeździe będzie dodatkowym atutem. Z pewnością pozwoli to na zmniejszenie stresu odczuwanego przez osobę zdającą egzamin, a egzaminatorowi ułatwi ocenę rzeczywistych umiejętności kandydata.

Kolejna funkcjonalność, która została już wdrożona w oprogramowaniu WORD, to możliwość dokonywania oraz ewidencjonowania opłat innych niż opłaty za egzamin teoretyczny lub praktyczny. WORD-y korzystające z funkcjonalności Panelu Finansowego w systemie Info-Car.pl, mają możliwość rejestrowania opłat za inne usługi udostępniane przez WORD swoim klientom, a klienci mogą dokonać opłaty kartą płatniczą. ■

Jak zachowywać się w sieci?

– Klientami szkół jazdy są coraz częściej osoby, które w zasadzie od urodzenia funkcjonują w internetowym świecie. Ba, nie wyobrażają sobie nawet życia bez internetu. Trzeba im wyjść naprzeciw – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Aleksandra Biernat, specjalistka ds. marketingu internetowego, trenerka.

Jakub Ziębka: Czy zgadza się pani ze stwierdzeniem, że w dzisiejszych czasach nieobecność firmy w internecie jest pewnego rodzaju samobójstwem?

Aleksandra Biernat: Mocne stwierdzenie, ale się z nim zgadzam. Nawet te firmy, które nie muszą tak mocno funkcjonować w internetowej rzeczywistości, zakładają swoje strony. Po co? Chociażby po to, żeby klienci mogli łatwo znaleźć ich adres. A gdzie się teraz szuka takich rzeczy? Oczywiście w internecie.

Całkiem niedawno chciałam kupić kwiaty. Nie miałam ochoty jechać na drugi koniec miasta, żeby sprawdzić, czy coś mi się spodoba. Chciałam więc wejść na stronę internetową kwiaciarni, zobaczyć ofertę. Niestety, nic nie znalazłam. Efekt był taki, że zrezygnowałam z usług tej kwiaciarni.

Zadałem takie pytanie, bo zdarza się, że ośrodki szkolenia kierowców są w internecie zupełnie nieobecne.

– Duży błąd. Przecież klientami szkół jazdy są coraz częściej osoby, które w zasadzie od urodzenia funkcjonują w internetowym świecie. Ba, nie wyobrażają sobie nawet życia bez internetu.

Zalóżmy, że szef ośrodka szkolenia kierowców, który nie miał swojej strony internetowej, postanowił to zmienić. Na co powinien zwrócić uwagę?

– Strona internetowa to faktyczne minimum. To właśnie od jej budowania powinien bezwzględnie zacząć. Na początek wystarczy założyć tzw. stronę wizytówkową, zawierającą podstawowe dane, np. kontakt, terminy planowanych kursów, kilka słów o samym ośrodku. Trzeba jednak zaznaczyć, że coraz bardziej pożądane przez klientów są inne informacje, dotyczące chociażby dostępności danego kursu. Wtedy klient automatycznie, bez dzwonienia, dowie się, czy jest szansa, że w wybranym przez niego terminie będzie mógł rozpocząć szkolenie. Bardzo



dobrze odbierane są też strony internetowe firm, zawierające informacje na temat branży, w której działają. Dajemy sobie tym samym szansę

na znalezienie swojej strony w wyszukiwarce internetowej. Ktoś przecież nie musi szukać konkretnie naszego ośrodka, tylko takiego, który działa w wybranym przez niego mieście.

Mówi się, że polskie społeczeństwo coraz częściej odchodzi od czytania, zwraca raczej uwagę na filmy i zdjęcia. Warto je zamieszczać na stronie internetowej ośrodka szkolenia kierowców?

– Zdecydowanie tak. Dzisiaj zasobów internetowych już raczej nie czytamy, tylko je przeglądamy. Dlatego na stronie szkoły jazdy powinny bezwzględnie znajdować się zdjęcia, ikony, infografiki, przedstawiające informacje podane w bardzo łatwy i przyjemny sposób. Nawet jeśli zdecydujemy się na naszej stronie na publikację tekstu, warto dołączyć do niego ikonkę i zdjęcia. Fotografie dobrze jest tagować (podpisywać). Dlaczego? Może się zdarzyć, że użytkownicy internetu będą chcieli nas znaleźć poprzez wyszukiwanie obrazów, a nie treści.

Osobną kwestią są krótkie filmy. Mogą mieć wielką wartość dydaktyczną. Za ich pomocą można łatwo pokazać, w jaki sposób należy np. podchodzić do manewru parkowania. Przy-

zwyczajania się zmieniają. Jeśli chcę zmienić toner w drukarce, szukam dokumentu z opisową instrukcją obsługi. Młodzi ludzie już tego nie robią. Przecież na YouTube mogą znaleźć film. Tam obejrzą sobie, jakie czynności trzeba wykonać.

Jestem też zdania, że czasami opisy nie mogą zastąpić filmów. Weźmy na przykład czynności kontrolno-obsługowe na egzaminie. Trudno opisać, w którym miejscu znajduje się wlew oleju, łatwiej to przecież obejrzeć.

Niektórzy powiedzą, że taka aktywność w internecie kosztuje. I to sporo...

– Wcale nie. Filmik można teraz nakręcić za pomocą komórki. Do zrobienia zdjęcia też nie potrzebujemy profesjonalnego sprzętu. Trzeba na to poświęcić tylko trochę czasu. Co ciekawe, najlepiej internauci odbierają filmiki, które nie są robione w sposób profesjonalny. Dlaczego? Bo są po prostu autentyczne, spontaniczne i prawdziwe.

Z tego, co pani mówi, wynika, że najważniejszym zadaniem jest dostosowanie przekazu, który chcemy zamieścić w internecie, do odbiorców, często młodych. Jacy oni są?

– Zaczę od tego, że w zasadzie na początku każdego działania marketingowego, nie tylko internetowego, musimy sobie zadać pytanie: po co i dla kogo chcemy to zrobić? Do czego więc przydaje się firmowa strona internetowa? Do kontaktu z jej odbiorcą, naszym potencjalnym klientem. Ale nie tylko. Także z naszymi obecnymi kursantami. Dlaczego? Przecież za pomocą strony internetowej możemy informować ich o tym, co się w trakcie kursu zmieni, odpowiadać na nurtujące pytania, uzupełnić wiedzę zdobytą podczas szkolenia. Dla odbiorcy ma to dużą wartość.

A kto jest odbiorcą? Jeśli chodzi o najpopularniejszą kategorię prawa jazdy, czyli B, są to przede wszystkim przedstawiciele pokolenia Z. Są to ludzie urodzeni po 1995 roku, niewyobrażający sobie świata bez internetu. Dlaczego? Powód jest prosty. Oni się z internetem po prostu wychowali i mają go ciągle na wyciągnięcie ręki. Wystarczy, że sięgną do kieszeni po telefon komórkowy. A ośrodki szkolenia kierowców, które kierują w stronę pokolenia Z swoją ofertę, muszą po prostu za nimi podążać. Wiąże się to z dostarczaniem im informacji, wiedzy, umożliwianiem łatwego kontaktu. Szczególnie ta ostatnia rzecz jest bardzo ważna. Musimy mieć świadomość, że nie są to ludzie, którzy będą często dzwonić do naszego biura, żeby o coś spytać. Chętniej skorzystają z czatu, formularza kontaktowego czy portalu społecznościowego Facebook.

Wspomniała pani o Facebooku, czyli obecnie najpopularniejszym w Polsce medium społecznościowym. Czy ośrodek szkolenia kierowców powinien założyć tam swój profil? A może warto korzystać z jeszcze innych opcji?

– Facebook to bardzo przydatne narzędzie. Nie dość, że jest najpopularniejsze, to jeszcze

pozwała nam na umieszczanie krótkich filmów. Z mojego doświadczenia zawodowego wynika, że klienci popularnych w Polsce marek nie próbują się kontaktować z obsługą klienta przez telefon, tylko zadają pytania właśnie na Facebooku. Mało tego, oczekują szybkiej odpowiedzi! To właśnie na Facebooku możemy pewnego dnia otrzymać pytania: czy aktualnie prowadzicie nabór na kurs prawa jazdy kategorii B, ile to kosztuje, jak długo trwa. Dlaczego akurat poprzez to medium społecznościowe? Bo młody człowiek ma poczucie, że właśnie w tym miejscu najszybciej otrzyma odpowiedź.

Z moich obserwacji wynika, że część ośrodków szkolenia kierowców nieźle sobie na Facebooku radzi. Widziałam prowadzone przez nich kampanie promocyjne. Jedną z nich polegała na publikowaniu i tagowaniu zdjęć z kursantami, którzy właśnie co zdali państwowy egzamin na prawo jazdy. Byli szczęśliwi, uśmiechnięci i dumni z siebie. A poza tym – co najważniejsze dla szkoły jazdy – pokazują swoim znajomym, że właśnie tutaj warto zapisać się na kurs. Dlaczego? Bo widać efekt, czyli zdobycie uprawnień do kierowania. Chwalenie się jest przecież najlepszą formą rekomendacji.

Jednak Facebook to niejedyny, choć najpopularniejszy w Polsce medium społecznościowe. Do młodego klienta można np. dotrzeć poprzez Instagram (serwis społecznościowy, który umożliwia użytkownikom robienie zdjęć i filmów, stosowanie do nich filtrów cyfrowych oraz udostępnianie ich w innych miejscach, np. na Facebooku – przyp. red.). Trzeba jednak pamiętać o jakości postów i dostosowaniu ich do użytkowników serwisu. Nie może to być nudne przedstawienie oferty szkoły jazdy, tylko coś ciekawego i przyciągającego uwagę. Przykłady? Proszę bardzo. Można np. za pomocą fotografii pokazać jakąś śmieszna lub nietypową sytuację drogową. Spotkałiśmy na swojej drodze jeża? Proszę bardzo, zróbmy zdjęcie, opatrzmy je jakimś ciekawym opisem. Instagram może być dla szkoły jazdy bardzo przydatnym narzędziem z jednego prostego powodu. W zasadzie nie będziemy mieć konkurencji.

A co z coraz popularniejszym wśród młodych ludzi Snapchatem (aplikacja mobilna, pozwalająca wysyłać krótkie filmy, trwające maksymalnie 10 sekund, a także zdjęcia wraz z podpisami – przyp. red.)?

– To bardzo ciekawy twór. Osoby zajmujące się marketingiem dla znanych polskich marek już zastanawiają się, w jaki sposób ze Snapchata korzystać, żeby osiągnąć swoje cele. Użytkują go głównie osoby młode, należące do wspomnianego przeze mnie wcześniej pokolenia Z. Nie słyszałam, żeby ze Snapchata korzystała jakaś szkoła jazdy, ale może warto spróbować? Będzie to dla młodych ludzi, potencjalnych klientów ośrodka szkolenia kierowców, sygnał, że znamy i rozumiemy ich świat.

Wróćmy jeszcze na chwilę do Facebooka. Jak często powinno się aktualizować swój

profil, zamieszczać zdjęcia, ciekawe informacje?

– Nie trzeba być nadgorliwcem, nie muszą to być co najmniej trzy posty tygodniowo. Najważniejsza jest regularność. Może to być np. jeden post tygodniowo. Facebook jest o tyle ciekawy i przydatny, że można zaobserwować, w jakich godzinach nasi fani są najaktywniejsi. Właśnie wtedy warto publikować posty, żeby do nich dotarły. Można też zaplanować je z góry. To dobra opcja w momencie, gdy nie mamy czasu na internetową aktywność.

Niektóre ośrodki szkolenia kierowców uważają, że najlepszym sposobem promowania się jest opublikowanie reklamy w gazecie, ewentualnie umieszczenie powierzchni reklamowej na płocie. Tymczasem coraz częściej firmy wykorzystują w tym celu internet. Przecież tam też można umieścić swój nośnik reklamowy.

– Znowu kluczową kwestią jest zadanie sobie pytania, kto jest moim potencjalnym klientem. Jeśli będą to osoby młode, możemy być niemal pewni, że nie sięgają po gazety. Wtedy taka forma reklamy jest nieskuteczna. Będą to pieniądze wyrzucone w błoto. Z kolei banery rozwieszane na ulicach polskich miast często działają jak antyreklama. Umieszczone często w nielegalnych miejscach mogą działać odstrasząco. Nie wspominając już o tzw. ślepiocie bannerowej – przesył tej formy reklamy w przestrzeni publicznej powoduje, że jej po prostu nie widzimy.

O wiele większe prawdopodobieństwo trafienia na potencjalnego klienta mamy w internecie. Możemy zareklamować się np. na Facebooku. Wystarczy sporządzić swój banner, który wyświetli się wybranej przez nas grupie docelowej. To stosunkowo mało kosztowna i efektywna forma promowania się. Kluczem jest jednak wytypowanie grupy, na której nam szczególnie zależy. Mogą to być np. osoby świeżo po maturze, które mieszkają w miejscowości, gdzie prowadzimy ośrodek szkolenia kierowców.

Można także skorzystać z Google AdWords. To system reklamowy, pozwalający na wyświetlanie linków sponsorowanych w wynikach wyszukiwania wyszukiwarki Google oraz prowadzenie kampanii remarketingowych. W skrócie polegają one na tym, że użytkownikom, którzy już weszli na naszą stronę WWW, kiedy surfują po innych stronach i portalach, wyświetlają się nasze reklamowe banery. To często o wiele bardziej skuteczna reklama niż banner na płocie.

Czym powinna cechować się nowoczesna szkoła jazdy, świetnie radząca sobie w internecie?

– Nowoczesny ośrodek to taki, który korzysta z narzędzi dostosowanych do współczesnego internauty, ma swoją stronę internetową w formie mobilnej czy oferuje internetowe kursy teoretyczne, np. „Teorię w domu”. Z moich obserwacji wynika, że takich szkół jest coraz więcej. I bardzo dobrze! ■



Partnerzy firmy e-kierowca spotkali się w Licheniu

Jak efektywnie pozyskiwać klientów i promować się w sieci? Jak będzie wyglądała rzeczywistość po 4 stycznia 2016 roku? Odpowiedzi m.in. na te pytania poznało ponad 100 partnerów biznesowych firmy e-kierowca podczas konferencji, która odbyła się 16 października w Wielkopolskim Centrum Konferencyjnym w Licheniu Starym.



Spotkanie zostało podzielone na kilka bloków tematycznych. Jako pierwszy prezentację przedstawił Dariusz Piorunkiewicz, specjalista ds. szkoleń i rozwoju firmy e-kierowca. Przedmiotem rozważań prelegenta były nowoczesne metody kształcenia kandydatów na kierowców, których stosowanie daje ośrodkom szkolenia dużą przewagę nad konkurencją.

Jako drugi wystąpił Grzegorz Blaut, doświadczony praktyk zarządzania, menedżer, trener, coach indywidualny, zespołowy i rodzinny. Ekspert starał się przekazać, jak ważne jest indywidualne traktowanie klienta przez szkoły jazdy, mówił, co należy zrobić, żeby sobie ich zjednać. Okazało się, że takie postępowanie może w przyszłości zaowocować tym, że kursant zostanie żywą reklamą ośrodka szkolenia kierowców.

Kolejna prelekcja nosiła tytuł „Jak pozyskiwać kursantów przez internet? Praktyczne sposoby budowania opinii ośrodka w internecie”. Dla czego w dzisiejszym świecie jest to takie ważne?

– Przecież klientami szkół jazdy są coraz częściej osoby, które w zasadzie od urodzenia funkcjonują w internetowym świecie. Ba, nie wyobrażają sobie nawet życia bez internetu – przekonywała Aleksandra Biernat, autorka prezentacji, specjalistka ds. marketingu internetowego oraz trenerka.

Ostatnią prezentację poprowadzili wspólnie Radosław Biernat, specjalista ds. prawnych, autor stałej rubryki „Przegląd legislacyjny” w „Szkole Jazdy”, oraz Paweł Lizurek, menedżer działu handlowego firmy e-kierowca. Tematem, który bardzo szczegółowo omawiali, były zmiany w przepisach, które mają wejść w życie już 4 stycznia przyszłego roku. Uczestnicy konferencji dowiedzieli się, jaki będą miały wpływ na prowadzenie biznesu oraz jak właściciele ośrodków szkolenia kierowców mogą się na nie przygotować.

Na zakończenie konferencji odbyła się uroczysta kolacja.



Nie tylko pojemność

W złożonym 16 września projekcie ustawy posłowie Platformy Obywatelskiej zauważają, że w ubiegłym roku rozszerzono uprawnienia posiadaczy praw jazdy kategorii B, przenosząc do polskiego prawa artykuł dyrektywy unijnej. Jednocześnie pominięto zapis, który informuje, że na własnym terytorium państwa członkowskie mogą uznać, że prawo jazdy kategorii B uprawnia do kierowania motocyklami trójkołowymi o mocy powyżej 15 kW, o ile posiadacz prawa jazdy kategorii B ma co najmniej 21 lat.

Od przeszło roku osoby, które przynajmniej od trzech lat posiadają prawo jazdy kategorii B, mogą legalnie prowadzić lekkie motocykle. Ustawodawcy, wzorując się na przepisach z powodzeniem funkcjonujących w zachodniej części Europy, narzucili limity 125 ccm i 15 KM.

Zmiana w prawie, choć budziła wiele obaw i wątpliwości, wyszła wszystkim na dobre. Kto czuje potrzebę, może dojeżdżać do pracy zwinnym i tanim w eksploatacji jednośladem. Importerzy – zarówno nowych, jak i używanych sto dwudziestek piątek – z trudem realizują zamówienia, a kolejne miesiące są zamykane z rekordowymi liczbami zarejestrowanych motocykli. Wraz ze wzrostem liczby jednośladów obserwujemy wzrost kultury na drogach. Kierujący samochodami częściej i chętniej współpracują z motocyklistami – nieraz wystarczą symboliczny ruch kierownicą czy życzliwość polegająca na wciśnięciu przycisku do składania lusterek, by ułatwić manewrowanie.

■ Pominięty zapis

W złożonym 16 września projekcie ustawy posłowie Platformy Obywatelskiej zauważają, że w ubiegłym roku rozszerzono uprawnienia posiadaczy praw jazdy kategorii B, przenosząc do polskiego prawa artykuł dyrektywy unijnej. Jednocześnie pominięto zapis, który informuje, że na własnym terytorium państwa członkowskie mogą uznać, że prawo jazdy kategorii B uprawnia do kierowania motocyklami trójkołowymi o mocy powyżej 15 kW, o ile posiadacz prawa jazdy kategorii B ma co najmniej 21 lat. Takie przepisy funkcjonują m.in. w Wielkiej Brytanii. W Polsce do prowadzenia trójkołowego motocykla o mocy do 15 kW wymagane były przynajmniej kategorie A1 lub A2. W przypadku mocniejszych niezbędne jest prawo jazdy kategorii A lub B (w zależności od zapisów w dowodzie rejestracyjnym).

Autorzy projektu ustawy podkreślają, że należy dostosować specyfikacje techniczne pojazdów egzaminacyjnych, tak żeby było pewne, że osoby ubiegające się o prawo jazdy poddawane są egzaminowi w pojazdach, które są reprezentatywne dla kategorii, dla której ma zostać wydane prawo jazdy. W ich ocenie żadna ze szkół



nauki jazdy w Polsce, jak i WORD – przeprowadzające ww. egzaminy – nie posiadają pojazdów typu motocykle trójkołowe. Tor egzaminacyjny na prawo jazdy kategorii A jest tak przygotowany, że wykonanie wymaganych elementów sprawdzianu jest niemożliwe z zastosowaniem motocykla trójkołowego.

■ „Pozostałe pojazdy samochodowe”

Posłowie podkreślają, że zmiana nie tylko ułatwiłaby życie obywatelom, ale również wypełni lukę w prawie. Aktualnie motocykle trójkołowe przy sprowadzeniu ich spoza sieci handlowej bywają rejestrowane jako „pozostałe pojazdy samochodowe”. Sprawia to, że ich właściciele są narażeni na odpowiedzialność karną w sytuacji stwierdzenia posiadania przez pojazd opisanego kodem homologacji europejskiej L5E, który – wykorzystując niewiedzę rzeczoznawców techniki samochodowej – został zarejestrowany jako „pozostałe pojazdy samocho-

dowe”. Liderem europejskiego rynku trójkołowców jest piaggio MP3, od 2006 roku sprzedane w liczbie ponad 150 tysięcy egzemplarzy. Silnik flagowego MP3 500 rozwija 40 KM i 45 Nm, a opanowanie jednoślada ułatwiają systemy ABS i kontroli trakcji.

■ Downsizing a podatek

Kierunek prac wydaje się słuszny. Próba zamknięcia świata motoryzacji w sztywne ramy nieradko prowadzi do absurdalnych sytuacji. Jest to widoczne w przypadku samochodów z silnikami o pojemności przekraczającej dwa litry – ustawodawca obłożył je wyższą stawką podatku akcyzowego. Downsizing, czyli trend polegający na zmniejszaniu pojemności przy jednoczesnym podnoszeniu mocy, sprawił, że swoistym podatkiem od luksusu nie zostały objęte m.in. 240-konny jaguar XF 2.0 GTDi oraz 400-konne volvo XC90 T8.

Łukasz Szewczyk

Sushi z papryką

Tego typu zestawienie kulinarne nie wydaje się korzystne. Kuchnia motoryzacyjna rządzi się jednak swoimi prawami i oferuje nam całkiem smakowity posiłek.



Mowa o Suzuki Swift. Owoc japońskiej myśli technicznej od 1996 roku na potrzeby europejskiego rynku produkowany jest w węgierskim mieście Esztergom. Historia samochodu zaczęła się jednak znacznie wcześniej. Pierwsza generacja modelu zadebiutowała na Yokohama Motor Show w 1983 roku. Mimo że był przeznaczony na globalne rynki, to największy sukces odniósł głównie w Japonii i Indiach. Jego następcą zadebiutował w 1989 roku i zrobił międzynarodową karierę.

■ Trwały, niezawodny i niezbyt drogi

Oferowano go na całym świecie pod różnymi nazwami – holden barina, geo metro, chevrolet forsa, pontiac firefly i chevrolet sprint. Klienci docenili szeroki wybór wersji nadwoziowych. Dostępne były trzy- i pięciodrzwiowy hatchback, sedan, a nawet kabriolet. Lifting przeprowadzono w 2002 roku. W lekko zmienionej postaci jako swift III produkowany był do 2004 roku. Przez trzynastcie lat rynkowej kariery małe suzuki zasłużyło sobie na opinię niezbyt wyrafinowanego, ale trwałego, niezawodnego i niedrogiego w obsłudze samochodu. Coraz częściej można je było zobaczyć na polskich drogach. Leciwa konstrukcja nie była jednak w stanie konkurować na wymagającym rynku aut miejskich. Suzuki postanowi-



ło zatem dokonać radykalnych zmian i rozpocząć pracę nad zupełnie nową konstrukcją, przeznaczoną przede wszystkim na europejski rynek i zrywającą z wizerunkiem nudnego auta dla emeryta.

■ Inspirowany mini

Czwarta generacja swifta została przedstawiona w 2004 roku na salonie samochodowym w Ge-

newie. Japoński mieszczuch z miejsca zaskarbił sobie sympatię zwłaszcza kierowców płci pięknej. Trzy- lub pięciodrzwiowe nadwozie ujmowało smaczkami stylistycznymi, takimi jak słupki A w czarnym kolorze. Podkreślano również inspirację stylistów kultowym mini. Wysokie, krótkie, nakreślone łagodnymi liniami nadwozie zdecydowanie mogło się podobać. Również wewnątrz auto przeszło rewolucyjne zmiany.

Czarne plastiki użyte do wykończenia wnętrza pozostały wprawdzie dosyć twarde, ale jakości spasowania, ergonomii i formie deski rozdzielczej niewiele można było zarzucić. Również wyposażenie standardowe nie miało nic wspólnego z ascetyzmem poprzednika. W jego skład wchodziły m.in.: sześć poduszek powietrznych, klimatyzacja, elektryczne szyby i lusterka. W 2008 roku model przeszedł niewielki face lifting, a dwa lata później na rynku pojawiła się nowa generacja.

■ Lepsze jest wrogiem dobrego

Suzuki swift V zadebiutował w 2010 roku. Przy jego projektowaniu designerzy japońskiego producenta najwyraźniej kierowali się zasadą, że „lepsze jest wrogiem dobrego”. W związku z tym na próżno poszukiwać radykalnych zmian w bryle nadwozia. W stosunku do poprzednika auto nieznacznie urosło i się zaobliło. Zastosowano nowy pas przedni z innymi reflektorami, atrapą chłodnicy i zderzakiem. Zmiany przeprowadzono również w tylnej części auta. Bryła nadwozia nie pozostawia jednak wątpliwości co do przynależności rodowej pojazdu. Co ważne, samochód dobrze znosi wpływ czasu i mimo pięcioletniego stażu na rynku wygląda świeżo i atrakcyjnie. Od 2013 roku po niewielkim liftingu swift ma nowe LED-owe światła do jazdy dziennej oraz wbudowane w lusterka kierunkowskazy, wewnątrz zaś inną deskę rozdzielczą. Podobnie jak w starszym modelu wykonaną z czarnego, twardego, aczkolwiek dobrze spasowanego tworzywa. Całość robi bardzo pozytywne wrażenie, mimo że niektóre z zastosowanych przełączników przywodzą na myśl samochody z końca lat 90. Trudno również postawić jakieś zarzuty ergonomii. Podróż swiftem można nazwać komfortową jedynie w kontekście pierwszego rzędu foteli. Dzięki regulacji wysokości fotela znalezienie odpowiedniej pozycji za kierownicą nie na-



stręcza większych problemów. Pasażerowie tylnej kanapy pomimo wystarczającej przestrzeni nad głowami narzekać będą na deficyt miejsca na nogi. Nadaje się ona raczej do okazjonalnych przejazdów. Również bagażnik nie rozpieszcza i odstaje nieco od pojazdów konkurencji. Przy standardowym ustawieniu tylnej kanapy dysponujemy zaledwie 211 litrami pojemności bagażnika.

■ Idealny do miasta

Jeżeli chodzi o napęd swifta, to japoński producent nie pozostawił nam dużych możliwości wyboru. Obecnie w ofercie widnieje tylko jedna jednostka napędowa – benzynowy silnik o pojemności 1,2 litra i całkiem satysfakcjonującej mocy 94 KM. Co istotne, jest to jednostka wolnossąca, która oparła się obecnej modzie na stosowanie turbosprężarek. Przekłada się to na jej potencjalnie niższą usterkowość. Oczywiście moc maksymalna jest w niej osiągnięta w górnym zakresie prędkości obrotowych, w związku z czym w celu dynamicznej jazdy silnik trzeba „wysoko

kręcić”. Przyspieszenie na poziomie 12,3 sekundy do setki wystarczy do sprawnego poruszania się w warunkach miejskich. Na trasie drażnią natomiast hałas w kabinie powodowany przez szum wiatru i silnika oraz brak szóstego biegu. Nic nie drażni natomiast w układzie jezdnym. Układ kierowniczy nie sprawia problemów z wyczuciem i jest precyzyjny. Zawieszenie, bazujące na kolumnach MacPhersona i belce skrętnej, jest raczej miękkie, ale zapewnia dobre trzymanie się drogi. Pozytywem eksploatacji małego suzuki jest również jego spalanie. Przy rozsądnej jeździe w mieście nie powinien zużywać więcej niż około 6 l/100 km.

■ Sympatyczny towarzysz podróży

Ekonomiczność, na pierwszy rzut oka, kończy się jednak, gdy zaczynamy analizować ceny zakupu małego suzuki. Aktualnie w cennikach dilerów wersja pięciodrzwiowa w podstawowej wersji wyposażenia (obejmującej m.in.: manualną klimatyzację, elektrycznie sterowane szyby, sześć poduszek powietrznych) wyceniona jest na 46.900 zł. Korzystając z akcji promocyjnych, cenę tę można obniżyć do 40.400 zł, co zaczyna stanowić interesującą ofertę. Poszukiwania prowadzić warto również na rynku wtórnym, gdzie można znaleźć zadbane egzemplarze w cenach zaczynających się od 26.000 zł. Eksploatacja japończyka nie nastęrcza zbyt wielu problemów. Zadbac należy o zużywające się elementy zawieszenia oraz mechanizm sprzęgła, który nie cechuje się najwyższą trwałością. Dużym rozczarowaniem są ceny części w autoryzowanych serwisach. Planując naprawy warto zatem przeanalizować ofertę zamienników.

Summa summarum, nasz japończyk z Węgier okazuje się zaskakująco sympatycznym towarzyszem. Mimo europejskiego rodowodu udanie nawiązuje do swoich azjatyckich korzeni i typowych, legendarnych cech aut z Kraju Kwitnącej Wiśni. A do tego ma nieodparty urok.

Dariusz Piorunkiewicz



Ośrodki egzaminacyjne na pełnych obrotach

Na ulicach miast widać coraz więcej elek oraz pojazdów egzaminacyjnych. Ośrodki wydłużają godziny pracy. Wszystko po to, żeby zdążyć wyszkolić i przeegzaminować kandydatów na kierowców, którzy chcą zdobyć uprawnienia przed planowanym wejściem w życie nowych przepisów.

Przyszli kierowcy boją się zmian, ale tak naprawdę nie bardzo wiedzą, jakie one będą. Cóż, taka jest natura ludzka, że wolimy stabilizację – mówi Łukasz Kucharski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Łodzi, którego pracownicy coraz częściej odbierają telefony z pytaniami, kiedy i co zrobić, żeby zdać po staremu.

■ Od rana do nocy

Czasu jest już niewiele. Żeby zdążyć z częścią teoretyczną i praktyczną, należało rozpocząć kurs nie później niż we wrześniu. Po szkoleniu trzeba jeszcze zdać egzamin wewnętrzny i odczekać swoje w kolejce do egzaminu państwowego. Należy też pamiętać o zapasie czasu, gdyby nie udało się zdać za pierwszym razem.

– Od wakacji mam więcej kursantów – mówi Jacek Domański, właściciel szkoły jazdy na Mazowszu. – Nie odsyłałem nikogo do konkurencji, ale czas szkolenia nieco się wydłużył. Samochody jeżdżą praktycznie od rana do nocy. Zatrudniłem dodatkowo jednego instruktora na umowę-zlecenie do czasu zakończenia trwających szkoleń. Wiem, że w pewnym momencie na rynku pracy zabrakło osób z uprawnieniami instruktora. Ponieważ ten boom na szkolenia będzie trwał ledwie kilka miesięcy, nie inwestowałem w kolejny samochód do nauki jazdy. Na razie nie myślimy, co będzie po Nowym Roku. Przypuszczam, że podobnie jak w 2013 roku. Przez pierwszych kilka miesięcy 2016 roku nie będzie zainteresowania szkoleniami. Później troszkę się ruszy, bo przecież kolejne roczniki młodzieży będą kończyć 18 lat i będą chciały mieć prawo jazdy. To naturalna kolej rzeczy.

■ Ciągły wzrost

Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego już liczą, że listopad i grudzień 2015 roku mogą być pracowite, a do egzaminów będą ustawiały się kolejki. Na przykład w łódzkim WORD-zie zamiast niespełna 100 egzaminów dziennie, może ich być nawet 250.

– Dla ośrodków to nie jest komfortowa sytuacja, bo nie ma możliwości, by od razu zwiększyć



liczbę egzaminatorów. Pojazdy egzaminacyjne zamawia się w drodze przetargu, a budżet jest zaplanowany na cały rok z góry. Ponadto przed 4 stycznia 2016 roku będziemy musieli zmienić system informatyczny w związku z uruchomieniem Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, co oznacza wyłączenie systemu na kilka dni – mówi Bogusław Kulawiak, dyrektor WORD-u w Piotrkowie Trybunalskim.

– W tym roku mamy więcej chętnych do zdawania egzaminu niż w roku ubiegłym – usłyszeliśmy w WORD-zie w Katowicach. Szacunkowy wzrost w Katowicach to ok. 20 proc. W Warszawie na początku roku przeprowadzano codziennie 400 egzaminów. Teraz nawet o 200 więcej.

■ Wydłużone godziny pracy

– Faktycznie odnotowujemy większą liczbę osób, która zapisuje się na egzamin – potwierdza Jerzy Rudziński, egzaminator ds. nadzoru i analiz przebiegu egzaminów w Pomorskim Ośrodku Ruchu Drogowego w Gdańsku. – Średnio dziennie zapisujemy 550 osób w Gdyni i w Gdańsku. Z tego około 120 osób zapisuje się po raz pierwszy. W analogicznym okresie ubiegłego roku było to około 440 osób – dodaje.

– W stosunku do poprzedniego kwartału w trzecim kwartale odnotowaliśmy wzrost liczby egzaminów o 17 procent, a w ostatnim spo-

dziewamy się jeszcze większej liczby tych, którzy chcą uzyskać prawo jazdy po staremu – mówi Marcin Kiwit z WORD w Olsztynie.

Ośrodki starają się pracować dłużej. W Warszawie zamiast pracy od godz. 7 do 21 w tygodniu wprowadzono system 6 – 22. Niewykluczone też, że będą zatrudniani kolejni egzaminatorzy.

■ Czas oczekiwania? Nawet dwa tygodnie!

W Warszawie zamiast trzech czy czterech dni oczekiwania na egzamin teraz trzeba czekać nawet dwa tygodnie. Podobnie jest w Olsztynie, Krakowie i Poznaniu. Większych kolejek spodziewają się też egzaminatorzy w Lublinie i Olsztynie. Jak mówią pracownicy tych ośrodków, tłok zacznie się pod koniec października i w listopadzie.

Bogusław Kulawiak przypomina wszystkim, którzy nie są pełnoletni, a zamierzają rozpocząć jeszcze kurs nauki jazdy, że najwcześniej na kurs można zapisać się trzy miesiące przed ukończeniem 18. roku życia, a egzamin zdać miesiąc przed tą datą.

– Jeśli ktoś zda egzamin 15 grudnia 2015 roku, a 18 lat kończy 15 stycznia 2016 roku, to dopiero wtedy odbierze dokument, a więc obejmą go zmiany – tłumaczy.

Anita Chudzińska

2015-2017

SYSTEM SZKOLENIA **ADR**

System szkolenia profesjonalistów


System szkolenia ADR, to zestaw materiałów wspomagających proces szkolenia kierowców zajmujących się międzynarodowym przewozem towarów niebezpiecznych. System jest oparty na trzech elementach, które w różny sposób przekazują tę samą wiedzę. Taki zintegrowany system nauki daje doskonałe efekty, które są widoczne podczas pomyślnego zdawania egzaminu państwowego.

ADR




Podręcznik ADR

Kursant poznaje treści z podręcznika ADR, przedstawione jasno, czytelnie i zrozumiale.



E-kurs

Kursant w domu, przez internet, powtarza materiał i rozwiązuje testy.



Vademecum Wykładowcy

Na zajęciach w Ośrodku, wykładowca korzystając z Vademecum Wykładowcy ADR prezentuje treści, tłumaczy zawiłości lub rozszerza niektóre zagadnienia.

SYSTEM SZKOLENIA ADR E-KIEROWCA, TO 100% POTRZEBNYCH MATERIAŁÓW:

- regulacje prawne podane w przystępnej formie,
- klasyfikacja towarów niebezpiecznych,
- opisy dostępnych sposobów przewozu,
- tabela z kompletnym wykazem materiałów niebezpiecznych,
- zestaw pytań kontrolnych i obowiązkowe instrukcje dla kierowców.

e-kierowca tel. 91 431 43 95

Boom na prawo jazdy

Strach to najgorszy z możliwych doradców. Strasz nas na przykład w kampanii wyborczej. Ale nie tylko. Obecnie błdy strach padł na osoby, które chcą podjąć duże wyzwanie, czyli zdobyć prawo jazdy. Strach ma tak wielką moc, że 100 proc. ośrodków w Poznaniu do końca listopada nie ma wolnych terminów jazd.

Brakuje mocy przerobowych, żeby uczyć tych, którzy się zgłaszają na kursy oraz jazdy doszkalające. W Poznaniu nie ma instruktorów, a praca jest. Dziwne i straszne zarazem. Zmiany wprowadzone w 2013 roku, z obowiązkowymi warsztatami dla instruktorów, wyczerpały z rynku bardzo dużo szkół jazdy oraz szkoleniowców, dla których praca stała się nieopłacalna. Dziś z kolei mamy do czynienia z boomem. Co z tego, skoro nie ma możliwości, żeby wszystkich chętnych profesjonalnie wyszkolić...

■ Bez przygotowania nie ma sukcesu

Dla kursantów liczy się tylko to, żeby zdążyć przed odbiorem prawa jazdy przed 4 stycznia. Wiele kiepskich ośrodków wykorzystuje ten fakt i aktualizuje profile kandydatów na kierowców przed faktycznym zakończeniem kursu. Kursanci zapisują się na egzaminy, zupełnie nieprzygotowani się na nie udają, a w konsekwencji ponoszą porażkę. Dzwonią do swoich szkół jazdy i proszą o wyjeżdżenie ostatnich godzin, jakie im pozostały. Okazuje się jednak, że brakuje dla nich terminów. Zaczynają szukać w innych szkołach i... także nic z tego. Tam też nie ma już wolnych terminów. Znowu idą więc na egzamin bez skończonego całego praktycznego kursu. Efekt? Kolejny wynik negatywny.

■ Fikcyjne godziny, fikcyjny egzamin wewnętrzny

Szkoły jazdy, które stosują takie praktyki, bardzo często wmawiają kursantom, że mogą odbyć kurs przyspieszony. To dziesięć godzin zajęć praktycznych w cenie normalnego szkolenia. Jak to możliwe? W karcie zajęć wpisuje się fikcyjnych trzydzieści godzin, następnie przeprowadza się fikcyjny egzamin wewnętrzny. Co potem? Aktualizacja profilu kandydata na kierowcę i sugerowanie kursantowi, że wszystko jest robione dla jego dobra. W końcu egzamin państwowy musi się odbyć jeszcze w tym roku. W takim przypadku nie będzie mowy o żadnych okresach próbnych...

Kursanci są tak zdeterminowani, żeby wyrobić się z kursem i egzaminem państwowym w tym roku, że ufają swoim instruktorom, gdy ci postępują nieuczciwie. Myślą sobie: „Im szybciej pójde na egzamin, tym lepiej. Nawet jak nie zdam



za pierwszym razem, to poprawka czeka mnie jeszcze w 2015 roku”.

■ 30? To chyba za mało...

Zastanawiałem się ostatnio, czy szaleństwo będzie miało wpływ na poprawę bezpieczeństwa na drogach w Polsce. Kursanci wyszkoleni byle jak, byle gdzie... Liczy się tylko to, żeby zapłacili. Tyle. Kursanci również nie przywiązują wagi do jakości szkolenia, interesuje ich tylko egzamin. Nic więcej. Szkolenie z ryzyka w ruchu drogowym to bardzo dobry pomysł, ale w polskich warunkach na początek trzeba pomyśleć o zwiększeniu liczby godzin szkolenia praktycznego z trzydziestu do 45, a nawet do 60 godzin. Każdy instruktor zgodzi się, że dla wielu kursantów trzydzieści godzin to naprawdę za mało, żeby się przygotować do samodzielnego poruszania się samochodem po drogach. O egzaminie już nawet nie wspominać. Może właśnie 60-godzinne szkolenia praktyczne, ale prowadzone uczciwie, dałyby więcej niż to godzinne z ryzyka w ruchu drogowym odbywające się w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy.

■ Kto za tym stoi?

Nie wierzę w to, że w takim ośrodku ktoś pozwoliłby młodemu kierowcom pojeździć po płycie poślizgowej. Nie będzie na to czasu ani pieniędzy. Bo utrzymanie ODT-u jest kosztowne, osódo do przeszkolenia będzie dużo, a liczba instruktorów techniki jazdy jest bardzo ograniczona. Zresztą ośrodków doskonalenia techniki jazdy jest kilka. Jak znam polskie realia, szkolenia z ryzyka w ruchu drogowym sprowadzi się do wypisania zaświadczenia o jego ukończeniu. Rzeczywiście, ciężka praca na rzecz bezpieczeństwa na polskich drogach...

W 2012 roku straszono kursantów nowym egzaminem teoretycznym. Obecnie straszy się kursantów zielonym listkiem i szkoleniem, za które będą musieli dodatkowo zapłacić. Czy my naprawdę musimy szkolić w oparciu o absurdalne prawne forsowane przez... no właśnie, przez go?

*Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy*

**Najlepszy e-learning
na prawo jazdy...**

**...na tablety
i smartfony...**



...od zaraz w Twoim OSK!

Pakiet materiałów „Teoria w domu” to nie tylko dostęp do e-kursu. Bazując na naszym wieloletnim doświadczeniu w zakresie szkoleń kierowców zawodowych, opracowaliśmy dla Państwa system, który pozwala związać się z kursantem umową już na etapie nieobowiązkowej teorii. Dzięki temu macie Państwo pewność, że kandydat po zdaniu egzaminu państwowego wróci na jazdy.



Zawodowe dylematy instruktora

Działalność gospodarcza jest trochę jak gra polegająca na układaniu puzzli. Czasami są one bardzo trudne do ułożenia. Czasami denerwują, wyzwalają emocje, nawet i negatywne. Ale pomyślmy o tym, jaką mamy satysfakcję, gdy je poprawnie ułożymy.



Paweł Żuraw

Zarządzanie to zbiór działań (obejmujący planowanie i podejmowanie decyzji, organizowanie, przewodzenie, czyli kierowanie ludźmi i kontrolowanie) skierowanych na zasoby organizacji (ludzkie, finansowe, rzeczowe i informacyjne) wykonywanych z zamiarem osiągnięcia celów organizacji w sposób sprawny i skuteczny.

P. Drucker – guru światowej teorii zarządzania – stwierdził, że zarządzanie dotyczy

przede wszystkim ludzi. Jego celem jest takie współdziałanie wielu osób, które pozwala zneutralizować słabości i maksymalnie wykorzystać talenty i silne strony uczestników.

Analizując proces zarządzania, musimy najpierw odpowiedzieć na pytanie: jak traktujemy zarządzanie, a więc czy uważamy, że zarządzanie jest sztuką czy też tylko nauką. Doświadczenie podpowiada, że jednym i drugim.

■ Zarządzanie personelem. Co to takiego?

Biorąc pod uwagę czynnik ludzki, który w procesie zarządzania jest najważniejszy, można wyodrębnić dziedzinę określoną mianem zarządzania

kadrami (personalem). Pokróćce można ją określić następująco:

- To wszelkie działania umożliwiające ludziom pracującym i zatrudnionym w firmach dobrą organizację, komunikację, koordynację w obszarze spraw pracowniczych.
- Kierowanie ludźmi jest ciągłym rozwiązywaniem problemów, które występują w układzie przełożony – podwładny.
- Ludzkie zachowania, odczucia i postawy są niekiedy bardzo różne. To konsekwencja zróżnicowania samych ludzi, którzy mają różne doświadczenia, poglądy i aspiracje, czasem różnie też widzą swoją rolę w organizacji i rolę kierownika w urzeczywistnieniu ich celów.
- Kierowanie jest więc procesem planowania, organizowania, przewodzenia i kontrolowania

działalności osób pracujących w danej organizacji oraz wykorzystania wszystkich innych jej zasobów do osiągnięcia ustalonych celów.

■ Pytania instruktora

Jak odnieść powyższe stwierdzenia do działalności OSK? Jakie pytania w tej sytuacji mógłby zadać sobie instruktor?

- Jakie są moje relacje ze współpracownikami?
- Jeżeli jestem zatrudnionym instruktorem, jakie są moje kontakty z innymi instruktorami oraz szefostwem?
- Jestem otwarty na współpracę czy raczej nastawiam się na rywalizację?
- Jestem nastawiony na rzetelne szkolenie czy tylko wypracowywanie godzin?
- Czy nawiązując współpracę z nowym współpracownikiem, kursantem, kieruję się stereotypami?
- Czy podświadomie jestem nastawiony na atakowanie i krytykowanie innych?
- Czy wobec powyższego nastawiam się na odczuwającą mnie rzeczywistość pozytywnie czy negatywnie?
- Czy odreagowuję swoje niepowodzenia na innych?
- Czy praca instruktora (już) mnie nudzi?

- Co muszę zmienić, ulepszyć, nad czym pracować, aby ponownie stała się ona dla mnie atrakcyjna?

■ Pytania szefa ośrodka

Jakie pytania mógłby zadać w tej sytuacji właściciel szkoły jazdy?

- Jakie są moje relacje z pracownikami?
- Czy umiem ich motywować?

W tym miejscu warto przytoczyć następującą sentencję: „Większość nauczycieli traci czas na zadawanie pytań, które mają ujawnić to, czego uczeń nie umie, podczas gdy nauczyciel z prawdziwego zdarzenia stara się za pomocą pytań ujawnić to, co uczeń umie lub czego jest zdolny się nauczyć” oraz „najważniejszą motywacją w edukacji i w życiu jest przyjemność płynąca z pracy, przyjemność płynąca z jej owoców oraz świadomość znaczenia, jakie one mają dla całej społeczności”.

Czy można się z tym nie zgodzić? Oto kolejne pytania:

- Czy potrafię dawać dobry przykład?
- Czy jestem dla swoich podwładnych przyjacielem, ojcem, mentorem, nauczycielem, czy raczej kolegą, kumplem, a może wyzyskiwaczem?
- Czy firmę traktuję jako maszynkę do zarabiania pieniędzy, czy raczej obszar do rozwoju siebie i przede wszystkim swoich pracowników?
- Czy faktycznie chcę, aby moi pracownicy byli zadowoleni z pracy w moim OSK?
 - Liczą się tylko moje potrzeby czy też liczą się potrzeby innych, również kursantów?
 - Potrafię rozmawiać czy raczej narzucam swoją wolę innym?
 - Czy potrafię przyznać się do błędów, które przecież jako człowiek popełniam?
 - Czy manipuluję ludźmi?

■ Zarządzanie finansami

Zarządzanie kadrami to tzw. miękkie zarządzanie. W biznesie przecież równie ważne są finanse. Bez nich firma nie może funkcjonować. Czym jest zatem zarządzanie finansami?

To dziedzina zarządzania związana z zasobami finansowymi organizacji. Zadaniem zarządzania finansami jest realizacja następujących zadań szczegółowych:

- planowanie finansowe (budżetowanie)
- realizacja planu finansowego
- kontrola (controlling realizacji planów finansowych).

Odpowiednie zarządzanie zasobami finansowymi jest czynnikiem wspomagającym realizację pozostałych dziedzin zarządzania, w tym zarządzania strategicznego, zarządzania projektami inwestycyjnymi i zarządzania operacyjne-

go. W ostatnich numerach „Szkoły Jazdy” dużo uwagi poświęciłem problemom tzw. zarządzania twardego, czyli poświęconego finansom firmy. Warto przypomnieć, że jednym z celów zarządzania finansami jest kształtowanie optymalnej struktury aktywów, czyli procentowego udziału ich składników w ogólnej wartości całej organizacji. Struktura aktywów wpływa na relację między stopą zwrotu a poziomem ryzyka operacyjnego. Największe znaczenie dla kształtowania tej zależności ma polityka przedsiębiorstwa, odnosząca się do należności, zapasów i środków pieniężnych.

Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa polega na: pozyskiwaniu źródeł finansowania działalności firmy (kapitałów) oraz lokowaniu ich w składnikach majątkowych w sposób pozwalający na realizację strategicznego celu, jakim jest maksymalizowanie korzyści. W świetle powyższych informacji rodzą się kolejne pytania, które doskonale wpisują się w tytuł listopadowego artykułu.

- Czy jestem instruktorem i jednocześnie menedżerem firmy?
- Czy umiem korzystać z informacji finansowych?
- Czy mam rozeznanie w strukturze przychodów i kosztów firmy (miesiąc, kwartał, półrocze, rok) ?
- Generuję zyski czy straty?
- Czy tworzę plany finansowe (to nie są pojęcia zarezerwowane wyłącznie dla korporacji czy instytucji budżetowych) ?
- Czy potrafię zarządzać kosztami?
- Czy tworzę raporty kosztowe i przychodowe (wykresy, tabelki) ?
- Czy potrafię zarządzać finansami OSK i własnymi osobistymi finansami?
- Czy potrafię stosować się do zaleceń zarządzania personelem?
 - Czy potrafię motywować siebie i innych?
 - Czy potrafię tworzyć dobry klimat organizacyjny?
- Czy warto mieć tego rodzaju pytania i dylematy?

Dylematy związane z zarządzaniem towarzyszą nam każdego dnia. Zarządzanie, jak zresztą w ogóle tzw. biznes, to rzecz całkiem przyjemna, dająca bardzo dużo satysfakcji, ale pod warunkiem mądrego ustawienia sobie wszystkich spraw, zarówno zawodowych, jak i rodzinnych. Dobry klimat w firmie, poprawne relacje, a także praca nad sobą i swoim zespołem mają bezpośrednie przełożenie na różne rodzaje satysfakcji. Jedną z nich jest satysfakcja finansowa. Działalność gospodarcza jest trochę jak gra polegająca na układaniu puzzli. Czasami są one bardzo trudne do ułożenia. Czasami denerwują, wyzwalały emocje, nawet i negatywne. Ale pomyślimy o tym, jaką mamy satysfakcję, gdy je poprawnie ułożymy. Tego dobrego ułożenia – zwłaszcza w prowadzeniu naszych OSK – życzył wszystkim czytelnikom. Oby wiodło się nam lepiej. ■



Wydechowe ograniczenia

Samochody są coraz mniejszym balastem dla środowiska naturalnego – w takim przekonaniu przez lata utwierdzały nas zarówno koncerny motoryzacyjne, jak i unijni urzędnicy, systematycznie narzucający kolejne normy i obostrzenia. Ekologiczną mrzonkę rozwiła „afera Volkswagena”.

Przez dekady nikt nie przejmował się toksycznością spalin wydostających się z rur wydechowych samochodów osobowych, ciężarówek, autobusów i motocykli. Toksyczność gazów wylotowych podnosiła niedoskonałość procesu spalania. Podczas pracy pod obciążeniem wolnossącym dieslom brakowało powietrza – efektem były tumany sadzy z wydechu. Z kolei gaźnikowe silniki benzynowe często pracowały na przesadnie wzbogaconej mieszance, a czteroetyłek ołowiu – dodawany w celu podniesienia liczby oktanowej oraz ochrony gniazd zaworowych – był toksyczny. Na tyle, że w wielu opracowaniach jest umieszczany w jednym ciągu z bojowymi środkami trującymi.

Problem spalin samochodowych zaczął przątać umysły pod koniec lat 60. ubiegłego wieku. Niewielkie obniżenie emisji szkodliwych substancji uzyskano dzięki zwiększeniu ilości powietrza doprowadzanego do cylindrów oraz jego wstępnemu podgrzewaniu. Efekty pozostawały jednak dalekie od oczekiwań, więc zaczęto prowadzić badania nad pierwszymi katalizatorami.

W 1972 roku, podczas światowej konferencji w Sztokholmie dotyczącej środowiska naturalnego, dyrektor Volvo wskazał motoryzację jako poważny czynnik postępującego wzrostu zanieczyszczenia atmosfery. Nie skończyło się na deklaracjach. Już wtedy inżynierowie Volvo intensywnie pracowali nad systemem neutralizacji toksycznych związków w spalinach. Kluczem do sukcesu była sonda lambda, czyli umieszczony między silnikiem a katalizatorem czujnik zawartości tlenu. Jego wskazania trafiają do sterownika silnika, który odpowiednio koryguje skład mieszanki paliwowo-powietrznej. Celem było utrzymanie go na poziomie 14,7:1. Odpowiada to współczynnikowi nadmiaru powietrza $\lambda = 1$, który zapewnia maksymalną skuteczność reaktora katalizacyjnego. Reakcje, jakim podlegają wówczas gazy spalinowe, zachodzą z na tyle wysoką sprawnością, że zostaje wyeliminowane ponad 90 procent szkodliwych węglowodorów oraz tlenków węgla i azotu.

W 1977 roku w amerykańskim stanie Kalifornia zostały wprowadzone nowe obostrzenia w zakresie dopuszczalnej emisji trzech najbardziej toksycznych składników spalin – węglowodorów (do 0,41 g/milę), tlenku węgla (do 9,0 g/milę) oraz tlenków azotu (do 1,5 g/milę). W tych



czasach były to najostrzejsze na świecie wymogi w zakresie czystości spalin. Volvo z trójfunkcyjnymi katalizatorami oraz sondami lambda emitowały odpowiednio 0,2 g/milę węglowodorów, 3,0 g/milę tlenku węgla oraz 0,2 g/milę tlenków azotu. Spektakularne wyniki oraz rosnąca presja na ochronę środowiska przyczyniły się do szybkiej popularyzacji katalizatorów. Zbiegło się to z odejściem od etyliny, która nie mogła być stosowana w samochodach w reaktorach katalizacyjnych. Benzynę z czteroetylkowym ołowiu najwcześniej wycofano z Japonii (1986), Niemiec (1988), Szwecji (1992) oraz USA (1992 – 1996). Systematycznie ograniczono także zasilanie paliw, które dawało się we znaki katalizatorom, wtryskiwaczom (w szczególności bezpośrednim) oraz nikasilowi, czyli nakładano na gładzie cylindrów silników samochodów z wyższej półki niezwykle odpornej na ścieranie powłoki z niklu i węgliku krzemu.



Kolejny etapem walki o czyste powietrze było wprowadzenie systemu norm Euro. W 1992 roku zaczęło obowiązywać Euro 1. W 1996 i 2000 roku wprowadzano standardy Euro 2

i Euro 3. Toksyczność spalin istotnie spadła po 2005 roku, kiedy zaczęło obowiązywać Euro 4. Silniki benzynowe wymogi spełniały bez trudu. Przed sporym wyzwaniem stanęli natomiast konstruktorzy diesli. W części z nich konieczne stało się zamontowanie filtrów cząstek stałych, które są niezbędne do spełnienia jeszcze bardziej restrykcyjnej normy Euro 5. Dla obowiązującego już standardu Euro 6 diesle muszą posiadać układ redukcji tlenków azotu. Mniejszym wystarcza tzw. pułapka tlenków azotu, większe potrzebują układu selektywnej redukcji katalitycznej (SCR), który podaje do układu wydechowego AdBlue – wodny roztwór mocznika reaguje z tlenkami azotu, tworząc cząsteczkowy azot i parę wodną.

Początkiem afery spalinowej stały się rozbieżności w emisji tlenków azotu wykryte w turbodieslach grupy Volkswagena. Amerykańska Agencja Ochrony Środowiska zakwestionowała wyniki z cykli badawczych. W jej ocenie istotnie różniły się od uzyskiwanych w warunkach ruchu drogowego. Koncern jest podejrzewany



o manipulowanie z oprogramowaniem dla silników. Eksperti mówią wręcz o rozwiązaniach, które ściśle dopasowano do wymogów cyklu pomiarowego. Volkswagen może stanąć przed koniecznością doprowadzenia do porządku 11 milionów samochodów, także sprzedanych w Europie. W grę wchodzi również odszkodowania i kary. Odczuwalnym ciosem dla koncernu był już spadek cen akcji do poziomu z przełomu lat 2010 – 2011.

Natychmiast zaczęto przyglądać się dieslom innych marek. Wiele wskazuje, że „afera Volkswagena” może być wierzchołkiem góry lodowej. Sięgająca 40 procent sprawność współczesnych diesli, rosnące prędkości obrotowe oraz ogromne wartości ciśnienia i temperatury w komorach spalania utrudniają uzyskanie spalin o składzie,

który jest narzucany przepisami. Pojawiają się pierwsze głosy, że spełnienie normy Euro 6 bez balansowania na granicy prawa jest wręcz niemożliwe. Pozostaje poczekać na rozwój wydarzeń. Aktualnie tylko nieliczne firmy badawcze decydują się na wskazanie konkretnych marek bądź modeli w obawie przed roszczeniami za bezpodstawne zarzuty.

Nie zmienia to faktu, że tworzenie algorytmów oszukujących cykle pomiarowe zasługuje na potępienie. W końcu chodzi o czystość powietrza, którym odycha każdy mieszkaniec planety. Jednocześnie dobrze się stało, że świat zaczął mówić o oderwaniu cyklu homologacyjnego od rzeczywistości.

W 2005 roku wszedł w życie protokół z Kioto. Jego istotą jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych – z dwutlenkiem węgla na czele. Na cenzurowanym znalazła się m.in. motoryzacja. Czy słusznie? Oszacowano, że na terenie Unii Europejskiej samochody odpowiadają za 12 procent całkowitej emisji dwutlenku węgla. Aby ją ograniczyć, trzeba zredukować zużycie paliwa. Uznano, że najbardziej sprawiedliwym rozwiązaniem będzie wyliczenie średniej emisji dla całej gamy pojazdów danego koncernu. W przypadku Daimlera oznacza to branie pod uwagę zarówno smarta, jak i maybacha z dwunastocylindrowym silnikiem.

W latach 90. XX wieku producenci samochodów z dobrej woli podejmowali działania mające na celu obniżenie emisji dwutlenku. Od sześciu lat zasady gry narzuca Unia Europejska. Celem na 2015 rok jest uzyskanie średniej emisji CO₂ dla na poziomie 130 gramów na kilometr,

co w przypadku silników benzynowych odpowiada spalaniu 5,6 l/100 km, a w przypadku diesli – 4,9 l/100 km. Koncerny narzekają na obustrzenia, ale robią wszystko, by zrealizować plan. Obliczono, że statystyczny nowo rejestrowany samochód w Europie emituje 123,4 g CO₂. Przekroczenie progu o 1 g CO₂/km jest równoznaczne z koniecznością uiszczenia pięciu euro za każdy zarejestrowany samochód. Kolejne gramy kosztują 15, 25 i 95 euro!

W równie spektakularnym tempie przebiega zaciskanie pasa. Do 2021 roku średnia emisja dwutlenku węgla powinna spaść do poziomu 95 g CO₂/km. To równowartość 4,1 l/100 km dla samochodów z silnikami benzynowymi oraz 3,6 l/100 km dla diesli. Jeżeli plan uda się zrealizować, emisja spadnie o 40 procent względem 2007 roku (158,7 g CO₂/km). Teoretycznie. Nie brakuje opinii, że system bazujący na emisji dwutlenku węgla jest kolosem na glinianych nogach. Podstawą do karania producentów oraz nakładania na kierowców podatków za eksploatację paliwożernych samochodów są wyniki spalania w cyklu homologacyjnym, który jest kompletnie oderwany od drogowej rzeczywistości, gdyż odbywa się w warunkach laboratoryjnych. Badania wykazały, że rzeczywiste zużycie paliwa jest o 10 – 35 procent wyższe od deklarowanego.

Na razie pod lupą jest toksyczność spalin, czyli emisja sadzy, węglowodorów oraz tlenków węgla i azotu. Naturalną kolejną rzeczą powinno być przyjrzenie się katalogowej i rzeczywistej emisji dwutlenku węgla. Jedną ze zmian na lepsze będzie zastąpienie cyklu badawczego NEDC urealnionym WLTP, który powinien zostać wdrożony najpóźniej do września 2017 roku.

Łukasz Szewczyk

Idzie nowe

Ani się obejrzymy, jak nastanie nowy rok. Jest to czas, kiedy stajemy przed nowymi wyzwaniami wynikającymi ze zmian przepisów czy chociażby podwyżek cen. Nie inaczej będzie za dwa miesiące. Szykują się dwie poważne zmiany przepisów.



Marek Rupental

Kandydaci na kierowców przyspieszyli decyzję o zapisaniu się na kurs prawa jazdy kategorii B. Wszystko po to, żeby zdążyć otrzymać dokument uprawniający do kierowania jeszcze w tym roku.

■ Obstrżenia dla młodych kierowców

Dlaczego? Od 4 stycznia 2016 roku zaczną obowiązywać obstrżone przepisy dotyczące kierowców pojazdów z prawem jazdy kategorii B. Już niedługo będą oni zobowiązani do odbycia między czwartym a ósmym miesiącem (licząc od dnia otrzymania prawa jazdy) kursu doształcającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (dwie godziny), obejmującego tematykę związaną z czynnikami mającymi wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, problematyką wypadków drogowych, a także psychologicznych aspektów kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym. Kolejnym obowiązkiem będzie ukończenie praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym (jedna godzina), którego celem będzie uświadomienie niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości oraz kształtowanie postawy defensywnej u osoby szkolonej.

Pojazd, którym będzie kierowała osoba mająca prawo jazdy kat. B, przez pierwszych osiem miesięcy musi być oznakowany z przodu i z tyłu okrągłą białą nalepką z zielonym symbolem liścia klonowego. Dodatkowo taki kierowca nie będzie mógł przekraczać prędkości 50 km/h w obszarze zabudowanym (nawet w sytuacji, kiedy dozwolona prędkość powyżej 50 km/h zostanie podniesiona znakami drogowymi). Ponadto w okresie pierwszych ośmiu miesięcy kierowca nie będzie mógł podejmować pracy zarobkowej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B.

Wszystkie te obstrżenia budzą niepokój osób ubiegających się o uprawnienia prawa jazdy kategorii B. Dlatego już teraz wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego są oblegane przez wszystkich, którzy wolą uzyskać prawo jazdy na starych zasadach.

■ Wykroczenia, punkty karne i kursy

Druga istotna zmiana dotyczy kartoteki kierowców, sposobu przypisywania punktów karnych oraz ich anulowania. Dotychczasowe przepisy regulują zasady przypisywania za niektóre naruszenia przepisów odpowiedniej liczby punktów karnych. Kierowcy, którzy mają prawo jazdy nie dłużej niż rok, mogą bezkarnie zgromadzić w kartotece 20 punktów. Natomiast w przypadku kierowców mających prawo jazdy dłużej, granica bezpieczeństwa jest o cztery punkty wyższa. Liczba punktów karnych jest sumą popełnionych wykroczeń. Kierowca może uczestniczyć w sześciogodzinny szkoleniu (nie dotyczy posiadających prawo jazdy przez mniej niż rok). Jeśli je ukończy, w jego kartotece odpisywane jest sześć punktów karnych. W takim

Zmiana, która wejdzie w życie 4 stycznia, zakłada, że liczba punktów karnych możliwych do zgromadzenia w kartotece nie ulegnie zmianie.

szkoleniu kierowca może uczestniczyć nie częściej niż raz na sześć miesięcy.

Zmiana, która wejdzie w życie 4 stycznia, zakłada, że liczba punktów karnych możliwych do zgromadzenia w kartotece nie ulegnie zmianie. Jeżeli jednak kierowca posiadający prawo jazdy krócej niż rok popełni dwa wykroczenia w ruchu drogowym, starosta wyda decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy. Zmianie ulegnie sposób przyznawania punktów. Kierowca, nawet w sytuacji, kiedy zaistnieje tzw. zbieg przepisów (popełni kilka wykroczeń za jednym zamachem), otrzyma co najwyżej 10 punktów karnych.

To pierwsza korzystna zmiana. W przypadku przekroczenia w kartotece 24 punktów kierowca zostanie skierowany na kurs reedukacyjny,

który będzie trwał 28 godzin. W porównaniu do starych przepisów nowe nie przewidują zatrzymania prawa jazdy kierowcy, który po otrzymaniu skierowania na kurs reedukacyjny odbędzie go przed upływem miesiąca od momentu otrzymania skierowania.

Kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego odbywać się będzie w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego w formie wykładów oraz zajęć warsztatowych. Przedstawione zostaną m.in.:

- skutki wypadków drogowych
- czynniki mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego
- psychologiczne aspekty kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym.

■ Motywujące zapisy

Po ukończeniu kursu reedukacyjnego kierowca zobowiązany będzie dostarczyć zaświadczenie o jego ukończeniu staroście, który na jego podstawie anuluje wszystkie punkty w kartotece. Osoba taka objęta jest jednak specjalnym nadzorem. Potrwa to aż

pięć lat. W przypadku przekroczenia liczby 24 punktów w tym okresie starosta wyda decyzję o ponownym cofnięciu uprawnień. Żeby je odzyskać, kierowca zobowiązany będzie ponownie odbyć kurs na prawo jazdy (właściwej kategorii). Dopiero

po jego ukończeniu może przystąpić do egzaminu. Dotyczy to każdej kategorii prawa jazdy. W okresie karencji pięcioletniej punkty zbierane są tak samo, jak w innym okresie. Oznacza to, że po upływie roku od popełnienia pierwszego wykroczenia anulowaniu ulegną zgromadzone wtedy punkty.

U bram WORD-ów pojawia się więc kolejna grupa uczestników ruchu drogowego, która w nowy rok chce wkroczyć z pomniejszonym albo zerowym kontem punktowym. Czasu zostało niewiele. Po głębszym zastanowieniu się nad porównaniem starych i nowych przepisów dotyczących kartoteki kierowców uważam, że nowe są bardziej tolerancyjne, a jednocześnie motywują do zachowania większej rozwagi i ostrożności na drodze. ■

Ubezpieczalnie mało łaskawe dla młodych kierowców

Kto ma nie więcej niż 24 lata i po raz pierwszy ubezpiecza samochód, za OC zapłaci nawet pięciokrotnie więcej niż doświadczony kierowca. Co powinni zrobić młodzi kierowcy, żeby kupić tańsze ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej? Znaleźć współwłaściciela.

Ubezpieczyciele postrzegają młodych kierowców jako grupę stwarzającą największe zagrożenie na drogach. Ryzyko spowodowania przez nich wypadku albo kolizji oceniają na podstawie statystyk. I to zarówno zbieranych we własnym zakresie, jak i policyjnych. Według danych Komendy Głównej Policji, kierowców z grupy wiekowej 18 – 24 lata faktycznie trudno uznać za bezkolizyjnych. W 2014 roku spowodowali niemal 6 tys. wypadków, czyli przeszło 20 proc. wszystkich zdarzeń powstałych z winy kierujących. A to oznacza, że na każde 10 tys. najmłodszych kierowców przypada aż 17,3 wypadków, czyli zdecydowanie więcej niż w pozostałych grupach. Porównując, dla przedziału wiekowego 25 – 39 lat wskaźnik ten wynosi 10,2 wypadków, a wśród kierowców w wieku 40 – 59 lat zaledwie 7,1. Duże prawdopodobieństwo spowodowania szkody przez niedoświadczonych kierowców nie jest bez znaczenia dla towarzystw ubezpieczeniowych.

■ Zaporowe ceny

– Ubezpieczyciele kalkulują wysokość składki za OC m.in. na podstawie statystyk wypadkowych, a z nich jednoznacznie wynika, że w grupie najmłodszych i niedoświadczonych kierowców ryzyko spowodowania szkody jest najwyższe – tłumaczy Bartłomiej Behnke z internetowej porównywarki ubezpieczeń www.superpolisa.pl. – W efekcie niewiele towarzystw patrzy na nich łaskawym okiem. Jednak żadne nie ma prawa odmówić jakiegokolwiek klientowi sprzedaży obowiązkowego OC. Dlatego do skutecznego zniechęcania młodych kierowców powszechnie stosowane są zaporowe ceny, oparte nawet na kilkudziesięcioprocentowych zwyczajach.

Żeby sprawdzić ceny obowiązkowej polisy OC dla młodego kierowcy, internetowa porównywarka ubezpieczeń www.superpolisa.pl wykonała przykładowe wyliczenia. Z przeprowadzonych kalkulacji wynika, że 21-latek z Warszawy, jeżdżący sześćdziesięcioletnią skodą octavią, za swoje pierwsze OC musiałby zapłacić aż 2136 zł. To i tak niewiele, biorąc pod uwagę,

OC ze współwłaścicielem

Profil kierowcy



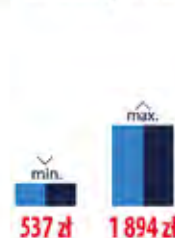
21-letni mężczyzna
prawo jazdy od roku,
OC pierwszy raz



45-letni mężczyzna
prawo jazdy od 18 lat,
OC opłaca od 10 lat,
jeździ bezszkodowo



Ze współwłaścicielem
młody kierowca
+ doświadczony kierowca



Samochód



6-letnia Skoda Octavia
moc 105 KM, silnik 1.9 TDI

Porównanie cen OC 20 ubezpieczycieli dla pojazdu zarejestrowanego w Warszawie

ze w konkurencji takie samo ubezpieczenie (OC zgodnie z ustawą jest identyczne we wszystkich firmach) mógłby kupić za 4735 zł, czyli o ponad 2500 zł drożej! W podobny sposób ceny kształtują się we wszystkich miastach wojewódzkich. A ile za tę samą ochronę na ten sam samochód zapłaciłby doświadczony kierowca, np. 45-latek, który od dziesięciu lat opłaca OC i nie powodował w tym czasie szkód? Wśród kilkunastu różnych ofert jest on w stanie znaleźć OC nawet za 460 zł, czyli prawie pięć razy tańsze w porównaniu z cenami dla młodego kierowcy.

■ Współwłaściciele

Z oczywistych względów kosztująca kilka tysięcy złotych polisa OC bardzo często jest dla młodych kierowców po prostu zbyt droga. W powszechnej opinii panuje przekonanie, że tę przeszkodę da się obejść, rejestrując samochód ze współwłaścicielem i korzystając z jego zniżek. Najczę-

ściej pierwszym właścicielem auta zostaje więc rodzic, a wraz z nim w dokumentach pojawia się dziecko.

– To skuteczna metoda, bo dzięki niej niedoświadczony kierowca zapłaci za OC o wiele mniej, a przy okazji zacznie budować własną historię jazdy. Przed zakupem trzeba tylko zwerifikować, które towarzystwa skłonne są uznać zniżki jednego z kierowców, nie każda firma się na to zgodzi – mówi Bartłomiej Behnke.

Ile da się w ten sposób zaoszczędzić? Przyjmując, że pierwszym właścicielem skody octavii jest 45-letni kierowca z powyższego przykładu, a współwłaścicielem jego 21-letni syn bez historii ubezpieczeniowej, OC mogą kupić nawet za 537 zł. To czterokrotnie mniej niż w przypadku pierwszego ubezpieczenia kupowanego przez młodego kierowcę na własną rękę. W najgorszym razie polisa kosztowałaby ich 1850 zł, a więc i tak o kilkaset złotych mniej niż najtańsze OC dla 21-latka.

Jakub Ziębka

Samochód? To jeden z atrybutów męskości!

– Nie ma co ukrywać, samochód jest bardzo ważnym dla facetów narzędziem codziennego użytku. Zupełnie innym niż chociażby widelec, szczyrek czy śrubokręt. To jeden z atrybutów męskości – uważa Piotr Kędzierski, dziennikarz, radiowiec, telewizyjny showman, prezenter oraz DJ.

Jakub Ziębka: Ostatnio furorę w Polsce robi film promujący odpowiedzialne zachowanie na drodze. W roli głównej – mistrz wschodnich sztuk walki, wpajający młodemu człowiekowi podstawowe zasady bezpieczeństwa. A czy ty postępujesz zgodnie z jedną z nich, brzmiącą „z gazu ta noga”?

Piotr Kędzierski: Ja w ogóle jeżdżę bardzo grzecznie i bezpiecznie. Szczególnie w obszarze zabudowanym. Prawo jazdy mam już kilkanaście lat, od tamtego czasu zdarzyła mi się tylko jedna stłuczka! To chyba niezły wynik, co? Ostatnio mam jednak pecha do fotoradarów.

A propos fotoradarów, słyszałeś pewnie, że od nowego roku nie będą mogły ich używać straże miejskie i gminne. Jednak nie znikną z naszych dróg. Kontrolować prędkość będą dalej policja i Inspekcja Transportu Drogowego...

– Tak, najlepiej ograniczyć prędkość do 20 km/h, wprowadzić bezwzględny zakaz wyprzedzania... Ale na serio. To tak, jak z dopuszczalnym stężeniem alkoholu we krwi. W innych krajach europejskich prawo jest bardziej liberalne, ale też mniej osób z tego alkoholowego przywileju korzysta... W Polsce takie podwyższenie limitu dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi sprawiłoby, że strach byłoby wyjść na ulicę. Jedno piwko, drugie, potem lampka wina, coś jeszcze i wsiadamy do samochodu. Ludziom mogłyby puścić hamulce.

Czytałem ostatnio reportaż o jednym z brytyjskich miast, w którym funkcjonuje duża polska społeczność. Okazało się, że tamtejsi policjanci odnotowali pewną prawidłowość. Od momentu, kiedy liczba Polaków znacząco wzrosła, podniósł się także wskaźnik prowadzenia auta pod wpływem alkoholu...

– Niestety, tak się w Polsce jeździ. A potem przenosi się takie złe wzorce do innych krajów. Może rzeczywiście powinniśmy najpierw mocno zaostriżyć przepisy, przyzwyczaić do nich ludzi, a dopiero kiedyś, może w następnym pokoleniu, je zliberalizować.

A czujesz się na polskich drogach bezpiecznie?

– O wiele bardziej niż kilkanaście lat temu. Wtedy często poruszałem się na trasie Warszawa – Łódź przez Rawę Mazowiecką. Nie było tam zbyt bezpiecznie. Teraz, kiedy chcę gdzieś wyjechać z Warszawy, prawie wszędzie mogę przemieszczać się

autostradami lub drogami autostradopodobnymi. Więc trochę się w tej kwestii zmieniło.

W wywiadzie dla nas Jan Nowicki opowiadał, jak on i jego koledzy potrafili wykorzystać bagażnik auta do imprezowania. Przychodzą ci na myśl jeszcze jakieś nietypowe pomysły?

– Auto zdecydowanie sprzyja konwersacji, poznawaniu się, zacieśnianiu więzów. Fajnie jest z sobą pogadać. Gorzej, jak w trasie trafi się nieciekawego rozmówcę. Wtedy może czekać nas kilka godzin katorgi. Ale pewnie pytałeś o inną rzecz... Nie powiem, żeby było to najlepsze miejsce do tego typu zabaw.

W prasie przeczytałem, że jesteś ambasadorem marki MINI.

– Tak, i bardzo się z tego powodu jaram. W 100 procentach identyfikuję się z mini... Różnymi modelami mini przejechałem już tysiące kilometrów. To czysta przyjemność. Szczególnie cenię sobie mini John Cooper Works, którym poruszam się teraz.

Co cię szczególnie pociąga w mini?

– To, że w tak małym aucie pod maską mamy aż 230 koni mechanicznych! Poza tym za MINI stoi tradycja, odpowiada także mojemu stylowi i trybowi życia. Jarały mnie te samochody jeszcze zanim wsiałem do pierwszego z nich.

Niektórzy mówią, że jest to auto tylko i wyłącznie miejskie.

– Nie jest to SUV. Wielodzietnej rodziny nim nie przewieziesz. Ja na drodze poruszam się raczej w konfiguracji jeden plus jeden, nie dwa plus dwa. Moim zdaniem, mini jest samochodem dobrym zarówno do jazdy miejskiej, jak i pozamiejskiej. Jest bardzo stabilny, nic nie jest w stanie wytrącić go z rytmu. Polecam każdemu!

A pamiętasz swój pierwszy samochód?

– Jasna sprawa. Był to citroen 2CV, ponad 40 sekund do setki. Sprezentował mi go ojciec. Ale za długo nim nie jeździłem. Zepsuła się maglownica i... ojciec mi go odebrał. Byłem także szczęśliwym posiadaczem bmw 2002 z 1974 roku. Z fachową pomocą go odrestaurowałem, doprowadziłem do stanu używalności. Potem jednak stanąłem przed dramatycznym wyborem: samochód albo wyposażenie nowego mieszkania. Wybrałem to drugie. Samochód sprzedałem, pieniądze wydałem na kuchnię.

Miałem też przygodę z marką Saab. I stanowczo sprzeciwiam się jej reaktywacji! Miałem dwa. Za każdym razem to samo. Wszystko było super, ale do czasu. Jak się popsuł, to na amen. Na drugiego wydałem ponad 20 tys., w niespełna dwa lata wydałem kolejne tyle na naprawy, a ostatecznie sprzedałem go za niecałe 8 tys. Na siedmioletnie auto.

Sięgnijmy jeszcze głębiej w przeszłość. Powiedz coś o swoim egzaminie na prawo jazdy.

– Egzaminie? Chyba mówisz o egzaminach. Wiesza, do czegoś się teraz przyznam. Do egzaminu podchodziłem jedenaście razy! Ale w końcu się udało! To w ogóle były jakieś dziwne czasy, normalnie Dzikie Zachód. Egzaminator był panem i właścicielem. Szczególnie pamiętam plac manewrowy i drobiazgowe sprawdzanie, czy auto, które prowadzę, znajduje się w dobrej odległości od pachotka. Brakowało mu tylko linijki w ręce. Zresztą system szkolenia też wydał mi się archaiczny. Jakies kropki narysowane na lusterkach, żeby odpowiednio manewrować po łuku.

W niektórych szkołach jazdy to się nie zmieniło. To uczenie jazdy tylko i wyłącznie pod egzaminem.

– Młody kierowca znajduje się mniej więcej w takiej sytuacji, jak absolwent jakiegoś uniwersytetu medycznego. Dopóki nie ma pacjentów, nie jest lekarzem. Ma wiedzę tylko i wyłącznie teoretyczną. To za mało!

A teraz szybka zabawa w skojarzenia. Mówię „samochód”, odpowiadasz...?

– Przyjemność, nawet męskość. Nie ma co ukrywać, samochód jest bardzo ważnym dla facetów narzędziem codziennego użytku. Zupełnie innym niż chociażby widelec, za pomocą którego codziennie jemy posiłek. Dlaczego tak jest, nie wiem. Trzeba chyba zapytać o zdanie jakiegoś antropologa.

Mam jeszcze jedno pytanie. Pracujesz w radiu, czego zatem słuchasz podczas dłuższych wypraw samochodowych?

– Nie będę ukrywał, lubię Radio Maryja. Szczególnie wieczorami. Moją ulubioną audycją są słynne już „Rozmowy niedokończone”. Potrafią mocno pobudzić. Często włączam także małe, lokalne stacje radiowe. Wtedy człowiek uświadamia sobie, że Polska to nie tylko Kraków czy Warszawa. ■

PIOTR KĘDZIERSKI

to dziennikarz, radiowiec, telewizyjny showman, prezenter, DJ i członek duetu Exboyfriends.

Do tej pory związany z mediami wszelkiej maści. W telewizji występuje od początków zawodowej kariery, czyli od blisko dziesięciu lat. Pracował w TVP1, TVP2, TVP Kultura, 4fun.tv, Polsacie, Polsacie Play i TVN Lingua. W TVP1 był gospodarzem talk-show „Lubię to!”, w którym rozmawiał z ludźmi kultury. Prowadził zabawne kulisy show Dwójki „Bitwa na głosy” oraz kabaretowy show „Tylko dla dorosłych” w TVP2. Umiejętności radiowca doskonalił w Radiu Bis i Roxy FM.

Obecnie w pracuje Rock Radio w duetach z Tymonem Tymańskim i Kubą Wojewódzkim. Z Tymonem prowadzi poranny show „Ranne kakao”. Jest też współprowadzącym satyrycznej audycji „Książę i żebrak”.





MOs810/Wikimedia Commons

Piesi (jednak) bez pierwszeństwa

Na ostatnim posiedzeniu Sejmu przed wyborami parlamentarnymi, które odbyło się 25 października, posłowie zdecydowali się odrzucić propozycję nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym, która miała nadać pieszym nowy przywilej. Tym samym trafiła ona do kosza.

O jakim przywileju była mowa? Piesi mieli otrzymać pierwszeństwo, jeśli pojawiłby się przed przejściem dla pieszych. Z jednym wyjątkiem. Chodziło o tramwaje. Kierujący tym pojazdem miałby obowiązek ustąpić pierwszeństwo pieszemu tylko w wypadku, gdy ten będzie już na przejściu. W porównaniu z obowiązującym w Polsce prawem byłaby to znacząca zmiana. Dlaczego? Ponieważ teraz pieszy ma pierwszeństwo przed nadjeżdżającym pojazdem w sytuacji, gdy znajduje się już na zebrze.

■ Przejścia i pierwsza pomoc

Projekt nowelizacji znalazł się w Sejmie za sprawą posłanki Beaty Bublewicz (PO), córki tragicznie zmarłego Mariana Bublewicza, znanego polskiego kierowcy rajdowego i wyścigowego. Stało się to we wrześniu 2013 roku. Co ciekawe, początkowo nowelizacja nie dotyczyła tylko relacji na linii kierujący – piesi. Zakładała również

zmianę ustawy o kierujących pojazdami. Chodziło o wprowadzenie do części praktycznej państwowego egzaminu na prawo jazdy umiejętności udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, prowadzonej przy użyciu defibrylatora na fantomie.

Wróćmy jednak do kwestii pierwszeństwa w obrębie przejść dla pieszych. W uzasadnieniu do nowelizacji możemy przeczytać m.in.: „Projekt wprowadza w ustawie przepis nadający pierwszeństwo pieszemu nie tylko, gdy już jest na przejściu (tak jak jest dziś), ale również gdy ma zamiar wejść na przejście i sygnalizuje to oczekiwaniem bezpośrednio przed przejściem. Wprowadzenie do ustawy *expressis verbis* elementu oczekiwania pieszemu przed przejściem jest jednocześnie gwarancją, że kierujący będzie miał czas na reakcję – na zatrzymanie pojazdu”.

Co ważne, w początkowej wersji projektu piesi mieli mieć pierwszeństwo także przed tramwajami.

■ Przychylni rząd i prokurator

Pod koniec 2013 roku projekt zyskał uznanie prokuratora generalnego. Jego zdaniem, obowiązuje rozwiązanie, które z jednej strony nadaje pieszemu uprzywilejowaną pozycję wówczas, gdy znajduje się on na przejściu dla pieszych, a jednocześnie zakazuje wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżającym pojazdem, w tym także na przejściu, nie wydając się optymalne. „Wydaje się, że wprowadzenie uregulowania przyznającego pieszemu pierwszeństwo na przejściu dla pieszych przed pojazdem także w sytuacji, kiedy oczekuje on bezpośrednio przed przejściem, eliminuje istotny mankament obowiązującego unormowania, a także spowoduje ograniczenie liczby wypadków na przejściach dla pieszych, w szczególności z udziałem osób starszych, w tym z dysfunkcjami wzroku i słuchu oraz małych dzieci” – można przeczytać w opinii wydanej przez Andrzeja Seremeta.

Podobnego zdania był rząd. W wydanym już w marcu 2014 roku stanowisku możemy przeczytać, że: „Uwzględniając fakt bardzo wysokiego ryzyka utraty życia pieszych w Polsce zaproponowana zmiana, mająca na celu podniesienie bezpieczeństwa pieszych przed przejściem, jest silnie uzasadniona. Powyższą tezę potwierdza również analiza dotycząca ochrony prawnej pieszego w Polsce w porównaniu z piętnastoma krajami europejskimi, wykonana przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”.

Co z niej wynika? Przeanalizowane zostały przepisy dotyczące ochrony pieszych na przejściu i w jego pobliżu w piętnastu europejskich krajach. We wszystkich państwach pieszy, który już znajduje się na przejściu, ma bezwzględne pierwszeństwo. Z kolei aż w dziesięciu ochrona rozpoczyna się także w momencie zbliżania się do przejścia, jeżeli sygnalizuje on zamiar przekroczenia jezdni. Najdalej poszły Francja i Norwegia. W obu tych państwach, jeżeli pieszy zbliża się do przejścia, nie sygnalizując nawet zamiaru jego pokonania, kierujący pojazdem i tak ma obowiązek zatrzymania się przed wyznaczonym przejściem. W Polsce, Rumunii, Słowacji, Słowenii i na Węgrzech pieszy ma pierwszeństwo dopiero w momencie wejścia na przejście.

■ Posłowie chętni...

Początkowo projekt zaproponowany przez Beate Bublewicz dość wolno przechodził kolejne etapy ścieżki legislacyjnej. Został także okrojony

o zapisy dotyczące obowiązkowego egzaminu z udzielania pierwszej pomocy. Przełom nastąpił w tym roku. W lipcu i wrześniu odbyły się dwa czytania projektu na posiedzeniach Sejmu. Znalazł się już tam zapis dotyczący tramwajów: „Pieszy oczekujący na możliwość wejścia na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyjątkiem tramwaju”. Nowelizacja ustawy, z akceptacją posłów, została skierowana do Senatu.

Stało się tak mimo że przeciwników wprowadzenia nowych przepisów nie brakowało. Jeszcze w sierpniu Rada Porozumienia Organizacji Pozarządowych na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wystosowała komunikat, w którym krytycznie oceniała nadanie pieszym przywileju.

■ ...eksperti mniej

„Poza możliwością bezpośredniego pogorszenia bezpieczeństwa osób wkraczających na przejście dla pieszych jest bardzo prawdopodobne, że ustawa, w kształcie zaprezentowanym w projekcie poselskim, pogorszy również pozycję pieszych w ewentualnych postępowaniach karnych wszczynanych w sytuacjach, gdy zostaną oni potrąceni przez wjeżdżający na przejście dla pieszych pojazd. Natomiast z całą pewnością ustawa zostanie wykorzystana przez ubezpieczycieli, obowiązanych do naprawienia szkody związanej ze skutkami takiego wypadku. W każdym przypadku będą oni mogli przypisać potrąconym pieszym co najmniej przyczynienia się do wy-

padku, a tym samym ograniczyć wysokość należnego z ubezpieczenia OC p.p.m. (rekompensata kosztów pojazdu zastępczego aż do zakupu nowego auta) zadośćuczynienia i odszkodowania. Będzie to możliwe w związku z nałożeniem na pieszego nie tylko obowiązku zachowania szczególnej ostrożności, ale dodatkowo również obowiązków zatrzymania się przed wejściem na przejście i upewnienia się, czy kierujący ustępuje mu pierwszeństwa. Praktycznie w każdym przypadku dojścia do wypadku będzie istniała możliwość przerzucenia przynajmniej części odpowiedzialności na pieszego, który podjął niewłaściwą decyzję, czyli nie upewnił się” – czytamy w stanowisku Rady Porozumienia Organizacji Pozarządowych na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Zdaniem ekspertów, w projekcie ustawy brakowało jakiegokolwiek próby zwiększenia ochrony pieszych przechodzących na skrzyżowaniach, na których nie ma sygnalizacji świetlnej i namalowanych pasów przejścia dla pieszych. Nie zawiera on także żadnych rozwiązań dotyczących rowerzystów korzystających z przejść dla pieszych, które są równocześnie przejazdami dla rowerów. W związku z tym dwie różne grupy uczestników ruchu drogowego, które w tym samym miejscu przekraczają jezdnię, miałyby różne prawa i obowiązki.

■ Fiasco

Kiedy wydawało się, że nic już nie zdoła powstrzymać zmiany przepisów, dość nieoczekiwaną decyzję podjęli senatorowie. Otóż podczas październikowego posiedzenia wyższej izby parlamentu zdecydowali się odrzucić projekt nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym, dotyczącej nowego przywileju, który miałby zostać nadany pieszym. Taki wniosek skierował Aleksander Pociąg (PO). Zgodziło się z nim 38 senatorów, 37 było przeciw, dwóch wstrzymało się od głosu.

Rozgoryczona takim obrotem sprawy była posłanka Beata Bublewicz. Na Twitterze napisała: „Piesi przegrali w Senacie o włos. Cóż, senatorowie nie są pieszymi? Nie są seniorami? Wyniki głosowania w Senacie pokazują, jak dużo pracy czeka jeszcze nas wszystkich – świadomie dbających o bezpieczeństwo pieszych”.

To jeszcze jednak nie był koniec historii po-naddwuletniej debaty o prawach i obowiązkach pieszych.

Nowelizacja znowu trafiła do Sejmu. Ale żeby weszła w życie, stanowisko Senatu musiało zostać odrzucone bezwzględną większością głosów. Nic takiego się nie stało. Zarówno posłowie, jak i członkowie komisji infrastruktury nie zdecydowali się w końcu nadać propozycji Bublewicz dalszego biegu. Prezydent nie musiał nowelizacji opiniować. Trafiła ona do kosza...

Jakub Ziębka





Czas oszczędzania

Lekkie samochody użytkowe są idealną propozycją dla drobnych przedsiębiorców. Łączą dużą kubaturę przedziału ładunkowego z gabarytami, które ułatwiają manewrowanie w mieście. Wisienką na torcie są oszczędne diesle o małych pojemnościach, takie jak Mercedes Citan 111 CDI.

Pod maską citana pracuje 1,5-litrowy turbodiesel. Został opracowany przez specjalistów z Renault. Francuski rodowód ma także cały samochód. Citan jest owocem „inżynierii znaczkowej”. Powstał na bazie Renault Kangoo, od którego różni się pasem przednim, deską rozdzielczą oraz detalami wnętrza. Styliści Mercedesa zaprojektowali panel wskaźników, zmienili zakończenie lewarka skrzyni biegów oraz dodali – charakterystyczną dla marki – zintegrowaną dźwignikę do włączania kierunkowskazów i wycieraczek. Nowe są także fotele, twardsze i inaczej wyprofilowane niż w Kangoo. Citan różni się od francuskiego bliźniaka również zawieszeniem. Zostało usztywnione, co korzystnie wpłynęło na precyzję prowadzenia oraz stabilność przy wysokich prędkościach.

Najmniejszy z dostawczych Mercedesów występuje w trzech wersjach. Pozbawiony tylnych siedzeń i okien furgon jest najbardziej pakowny. Przeszklony i lepiej wykończony tourer jest niezłym substytutem minivana czy rodzinnego kombi. Wariantem pośrednim jest mixto – z drugim rzędem siedzeń i bagażnikiem, wykończonym łatwymi w czyszczeniu, a zarazem odpornymi na uszkodzenia materiałami. Aby ułatwić bezpieczny transport dużych przedmiotów, Mercedes montuje za tylnymi fotelami solidną kratkę. Kiedy zachodzi ko-



nieczność powiększenia przedziału bagażowego, przegrody nie trzeba demontować. Do podsufitki jest przytwierdzona druga część siatki, która zmienia położenie wraz z oparciem tylnej kanapy.

Citan jest łatwy w prowadzeniu – praktycznie nie odstaje od samochodów osobowych. Duże lusterka boczne oraz regularny obrys nadwozia nie utrudniają manewrowania. Wersja mixto ma zwiększony rozstaw osi (z 2,7 do 3,1 m), co jest odczuwalne przy zawracaniu. 12,4-metrowa średnica zawracania nie zawsze pozwala na wykonanie ma-

newru „na raz”. Przedział ładunkowy, w zależności od położenia tylnej kanapy, mieści 2,4 – 3,7 m sześć. Ładowność na poziomie 700 kilogramów ułatwia wykorzystanie tej kubatury.

Koszt zakupu wersji mixto (od 83.394 zł z podatkiem), kompensują rozsądne koszty utrzymania. Na przeglądy trzeba stawiać się co 40 tysięcy kilometrów, a przy spokojnej jeździe zużycie paliwa nie przekracza 6,5 l/100 km. Piszząc o citanie w kontekście zużycia paliwa, nie sposób nie wspomnieć o Mercedes-Benz Van Economy. To ogólnie-

Podróż warta Guinnessa!

Świat należy do ludzi pozytywnie zakręconych. Za takiego można na pewno uważać Emilio Scotto, który wyruszył na dziesięcioletnią wyprawę motocyklem. Odwiedził 279 krajów. Opis jego niezwyklej eskapady znajdziecie w książce „Najdłuższa podróż. Pół miliona mil: o mojej dziesięcioletniej podróży motocyklem”.

polski konkurs, który promuje ideę oszczędnej jazdy samochodami użytkowymi. Na kilkudziesięciokilometrowym odcinku uczestnicy muszą uzyskać jak najniższe spalanie. Jest ono odczytywane z wpiętego w gniazdo diagnostyczne samochodu urządzenia, a nie z komputera pokładowego. Kierowcy są oczywiście zobligowani do zmieszczenia się w narzuconych limitach czasowych oraz przestrzegania przepisów ruchu drogowego.

Citan był gwiazdą Mercedes-Benz Van Economy w 2013 roku. Na trasie wytyczonej wokół Warki zwycięzca uzyskał imponujące 2,6 l/100 km. Kierowcy, którzy stanęli na drugim i trzecim stopniu podium osiągnęli 2,8 l/100 km. Podczas codziennej jazdy trudno walczyć o każdą kroplę paliwa, analizując nachylenie drogi, zmianę biegu czy siłę wywieraną na pedał gazu. Wprowadzając w życie podstawowe aspekty ekof jazdy można zmniejszyć średnie zużycie paliwa nawet o 2 l/100 km. Przy obecnych cenach oleju napędowego oznacza to oszczędność 8,52 zł na każdych stu kilometrach. Po 40 tysiącach kilometrów, które samochody użytkowe nierzadko pokonują w ciągu roku, oszczędności rosną do 3408 zł. Przemnożmy je przez liczbę 50 pojazdów we flocie, a uzyskamy niebagatelne 170.400 zł! Podkreślimy, że nie jest to wciąż pełna kwota oszczędności, które zapewnia inteligentny sposób prowadzenia samochodu. Zwiększenie płynności jazdy korzystnie wpływa na trwałość opon, tarcz i klocków hamulcowych, sprężę czy dwumasowe koła zamachowe.

Pozostaje zadać sobie pytanie, dlaczego nie wszyscy użytkownicy samochodów flotowych są delegowani na kursy doskonalenia techniki jazdy. Regułą nie jest także premiowanie optymalnego sposobu prowadzenia pojazdu, które powinno być zarówno w interesie pracownika, jak i pracodawcy.

Łukasz Szewczyk

Wszystko zaczęło się w 1985 roku. Emilio Scotto, który pracował jako przedstawiciel handlowy w argentyńskiej firmie farmaceutycznej, postanowił zmienić swoje życie. Złożył wypowiedzenie, kupił motocykl honda gold wing GL1100, nazwany przez niego czarną księżniczką. „To będzie mój bilet, aby zobaczyć świat” – powiedział do siebie. Niedługo potem postanowił wyruszyć w podróż. Do dyspozycji miał tylko 300 dolarów. Brakowało mu doświadczenia, nigdy wcześniej nie był poza rodzinną Argentyną.

Scotto postanowił się tym zupełnie nie przejmować, tylko zacząć swoją podróż. Trwała aż dziesięć lat! W tym czasie jego motocykl przetrwał 47 tys. litrów benzyny oraz 1,3 tys. oleju. Wymiany wymagały także opony – aż 86 razy – oraz siedzenie – dziewięć. Dodatkowo trzynastokrotnie musiał wymienić 64-stronicowy paszport. Powód był prozaiczny. Po pewnym czasie zaczęła w nich brakować miejsca na kolejne pieczątki. Ale było warto. W 2009 roku jego wyprawa została wpisana do Księgi rekordów Guinnessa. Uznano ją za najdłuższą motocyklową podróż. W ciągu dekady Scotto przejechał aż 735 tys. km!

Mroźnych krew w żyłach przygód nie brakowało. Scott znalazł się m.in. w ogarniętej przez wojnę domową Nikaragui oraz w Iraku podczas pierwszej amerykańskiej inwazji na ten kraj. Kilka razy został aresztowany za do-

mniemane szpiegostwo. Działo się to już w Afryce: Burundi, Czadzie i Kamerunie.

Z kolei w Zimbabwie zarzucono mu posługiwanie się fałszywym paszportem. Nie mniej ciekawie było w Chinach. Tamtejsi pogranicznicy nie chcieli go wpuścić do kraju. Żądali wypłacenia im równowartości 70 tys. dolarów! Pomogła dopiero interwencja pekińskiego klubu motocyklowego. Z jego pomocą Scotto wjechał na teren Chin za darmo.

Chcecie dowiedzieć się więcej o fascynującej podróży Scotto? Przeczytajcie jego książkę. Polecamy!

red



Używane bez sprzęgła

Samochód z automatyczną skrzynią biegów jest idealną propozycją dla początkującego kierowcy. Nieobecność sprzęgła i lewarka skrzyni biegów ułatwia skupienie całej uwagi na drodze. Na rynku wtórnym nie brakuje propozycji za rozsądną cenę, więc każdy z zainteresowanych będzie w stanie wybrać coś dla siebie.

Polacy długo unikali samochodów z automatycznymi skrzyniami biegów. W powszechnym mniemaniu uchodziły za awaryjne i drogie w naprawach. Ich przeciwnicy podkreślali także, że cena za wyższy komfort jazdy jest słona – nie dość, że automat podnosi koszt zakupu pojazdu, to pogarsza osiągi i winduje zużycie paliwa. Gwoli ścisłości dodajmy, że w wielu przypadkach faktycznie tak było.

Od kilku lat jesteśmy świadkami prawdziwego boomu na automatyczne skrzynie biegów. W przypadku samochodów z półki premium mają one już większościowy udział w strukturze sprzedaży. Niestety, nie każdy może pozwolić sobie na zakupy w salonie. Rynek wtórny pozwala jednak na znalezienie propozycji na każdą kieszeń. Spore pole manewru mają nawet zainteresowani zakupem samochodu segmentu B z automatyczną skrzynią.

Można wybierać nie tylko między modelami. Dostępne są także różne typy przykładni – zarówno automatyczne z przetwornikiem momentu obrotowego, bezstopniowe oraz zautomatyzowane; z pojedynczym bądź podwójnym sprzęgłem. Mało tego, czasami dwa typy skrzyń były oferowane w jednym modelu. Przykładem jest Opel Corsa, który od momentu wprowadzenia na rynek jego trzeciej generacji jest dostępny z automatyczną i zautomatyzowaną przekładnią.

Co jeszcze można znaleźć na rynku wtórnym? Prezentujemy cztery przykładowe modele z różnymi typami przekładni.

■ Honda jazz (2002 – 2008; od 10 tys. zł)

Silnik spalinowy pracuje najbardziej wydajnie jedynie w wąskim zakresie obrotów. Sposobem na ich pełne wykorzystanie są bezstopniowe skrzynie. Ich sercem jest wariator, czyli spięta pasem transmisyjnym para dwóch kół stożkowych. Przybliżanie i oddalanie połówek obu kół powoduje zmianę przełożenia. Ich liczba teoretycznie jest nieograniczona. Skrzynie CVT imponują także płynnością działania – jakiegokolwiek szarpnięcia podczas rozpędzania są wykluczone. Podczas spokojnej jazdy sterownik CVT dąży do utrzymania możliwie niskich obrotów. Przy dynamicznej jeździe obroty silnika są podbijane do poziomu, w którym użykuje on pełną moc. Zostają utrzymane do chwili osiągnięcia pożądanej prędkości. Specyfika działania skrzyni (podczas przyspieszania obroty są stałe, a rośnie prędkość) nie każdemu odpowiada – w słabo wyciszonych samochodach miejskich irytuje jednostajny odgłos pracy silnika. Podkreślimy również, że bezstopniowym przekładniom szkodzi długotrwała, forsowna jazda. Rozgrzewany do wysokiej temperatury olej traci pierwotne właściwości, co pogarsza smarowanie skrzyni. Efektem są usterki, których usunięcie może pochłonąć kilka tysięcy złotych.

Bezstopniowe skrzynie są konikiem japońskich koncernów. Tego typu przekładnię oferowano m.in. do Hondy Jazz z 83-konnym silnikiem 1.4.



Niepozorne, ale bardzo przestronne, pakowne i trwałe auto najlepiej sprawdza się w cyklu miejskim. Poza obszarem zabudowanym dokucza hałas, jak również wysokie zużycie paliwa; na autostradzie sięga 10 l/100 km. Decydując się na zakup jazza ze skrzynią CVT należy bezwzględnie sprawdzić jej stan. Przekładnia może wymagać remontu bądź wymiany już po 100 – 150 tys. km.

■ Citroën C3 (2002 – 2010; cena od 8 tys. zł)

Klasyczne skrzynie automatyczne z konwerterem momentu obrotowego przeciętnie sprawdzają się w miejskich samochodach. Generują straty mocy, które przy słabych silnikach zaczynają irytować. Z drugiej jednak strony, hydrokinetyczny przetwornik jest gwarantem płynności działania – szarpnięcia nie towarzyszą ani ruszaniu, ani przepinaniu biegów, co podczas jazdy w korkach jest na wagę złota.

Automatyczną skrzynię – niestety 4-biegową, co negatywnie wpływa na osiągi i spalanie – montowano do m.in. Citroëna C3. Przekładnia stanowiła opcję dla silników 1.4i (75 KM) oraz 1.6i (110 KM). Kto jest w stanie pogodzić się z przeciętną dynamiką, szczególnie słabszej wersji, jak również zużyciem paliwa, które w cyklu miejskim potrafi przekroczyć 10 l/100 km, będzie zadowolony.

Automatyczną skrzynię AL4 francuscy inżynierowie zaprojektowali z myślą o lekkich i relatywnie słabych autach. W C3 sprawdza się dobrze, chociaż możliwe są problemy z elektroniką i elektrozaworami. Wszystkie potencjalne awarie są dobrze znane wyspecjalizowanym serwisom.



Czterobiegowa przekładnia była przez lata stosowana przez Citroëna, Peugeota i Renault.

Citroën C3 jest ciekawie wyglądającym, przestronnym i komfortowym samochodem. Wątpliwości nie budzi solidność montażu, zabezpieczenie antykorozyjne czy trwałość kluczowych podzespołów. Części zamienne są tanie i łatwo dostępne. Francuskie auto przekonuje też korzystnym stosunkiem ceny do jakości i rocznika. Wszystko to ułatwia przymknięcie oka na możliwe problemy z elektroniką czy drobne usterki mechaniczne, które uprzykrzają życie, jednak nie zatrzymują auta na trasie. Ceny używanych citroënow C3 z automatycznymi skrzyniami nie są wygórowane. Podaż tak skonfigurowanych aut jest jednak ograniczona.

■ Fiat Punto III (2005 – ; od 12 tys. zł)

Pomostem między ręcznie sterowanymi i automatycznymi skrzyniami są przekładnie zautomatyzowane, nazywane też zrobotyzowanymi, zmechanizowanymi, półautomatycznymi czy sekwencyjnymi. To nic innego, jak manualna skrzynia, w której za proces przełączania biegów oraz obsługę sprzęgła odpowiadają elektronicznie sterowane siłowniki.

Atutem przekładni tego typu są niskie koszty produkcji – inżynierowie muszą zaprojektować jedynie osprzęt, a nie całą przekładnię. Mankamentem jest natomiast tempo i sposób przełączania biegów. Przy bardziej dynamicznej jeździe prowadzi wręcz do „odklejania” głów od zagłówek. Skalę zjawiska można zminimalizować, zmniejszając nacisk na pedał gazu w momencie zmiany biegu. Podczas jazdy samochodem ze zautomatyzowaną skrzynią biegów wskazane jest zdecydowane operowanie pedałem gazu. Przy ruszaniu z minimalnie uchyloną przepustnicą elektronika uznaje, że kierowcy zależy na symbolicznym zwiększeniu prędkości i wymusza jazdę na półsprzęgle, co przyspiesza jego zużycie.



Zautomatyzowane skrzynie Dualogic przewidziano m.in. dla punto trzeciej generacji z benzynowym silnikiem 1.4 (77 KM) oraz turbodieslem 1.3 (85 KM). Najmniej trwałym elementem skrzyni Dualogic są siłowniki wybierające biegi i operujące sprzęgłem. Reszta samochodu jest trwała. Ewentualne usterki nie będą powodem do zmartwień. Ceny części zamiennych, nawet oryginalnych, są niskie, a prosta konstrukcja ułatwia przeprowadzanie napraw.

Zautomatyzowane skrzynie Dualogic przewidziano m.in. dla punto trzeciej generacji z benzynowym silnikiem 1.4 (77 KM) oraz turbodieslem 1.3 (85 KM). Najmniej trwałym elementem skrzyni Dualogic są siłowniki wybierające biegi i operujące sprzęgłem. Reszta samochodu jest trwała. Ewentualne usterki nie będą powodem do zmartwień. Ceny części zamiennych, nawet oryginalnych, są niskie, a prosta konstrukcja ułatwia przeprowadzanie napraw.

■ Volkswagen polo (2009 – ; od 28 tys. zł)

Duży wkład w popularyzację automatycznych skrzyń biegów miały zautomatyzowane dwusprzęgłowe przekładnie. Zostały wprowadzone przez Volkswagena. Początkowo oferowano je w samochodach ze sportowym charakterem. Po świetnym przyjęciu przez rynek przygotowano DSG dla słabszych silników. Kluczem do sukcesu okazały się błyskawiczne



zmiany biegów, które zagwarantowała innowacyjna konstrukcja skrzyni. Najbliżej jej do dwóch połączonych z sobą przekładni manualnych z trzema biegami. Kiedy jedna z nich jest zaszprzęglona, druga z wybranym biegiem czeka na sygnał do zwolnienia sprzęgła.

Pierwsze DSG miało sześć biegów i dwa pracujące w kąpielii olejowej sprzęgła. Było w stanie przenieść do 350 Nm. Z myślą o słabszych samochodach przygotowano 7-stopniowe DSG z suchymi sprzęgłami, które wytrzymują do 250 Nm. Skrzynię od 2009 roku montowano m.in. do Polo piątej generacji. Na przestrzeni lat Volkswagen proponował DSG dla polo z silnikami 1.4 16V (86 KM), 1.2 TSI (90 KM), 1.4 TSI (140 i 180 KM) oraz 1.6 TDI (90 KM). Przekładni nie zabrakło też na liście opcji dla zmodernizowanej wersji auta, którą wprowadzono w 2014 roku. Dwusprzęgłową skrzynię można zamówić do 1.0 TSI (95 i 110 KM), 1.2 TSI (90 i 110 KM), 1.4 TSI (150 KM) oraz 1.8 TSI (192 KM).

Nowe DSG działają świetnie. Nie są jednak wieczne. Serwisy specjalizujące się w skrzyniach biegów przypominają o konieczności wymiany oleju co 60 tys. km, by przedłużyć żywotność elektrozaworów. Przy przebiegach przekraczających 150 tys. km konieczna może okazać się wymiana sprzęgła. O Polo nie sposób powiedzieć złego słowa. To jeden z najlepiej wykonanych i jeżdżących samochodów segmentu B. Niestety, stan rzeczy znajduje odzwierciedlenie w cenach. Polo wolno traci na wartości i jest znacznie droższe od konkurentów.

Łukasz Szewczyk

Egzamin wewnętrzny

Bohaterowie naszego cyklu są na ostatniej prostej do otrzymania upragnionego prawa jazdy. Kurs już prawie skończyli. Przed nimi jeszcze jedno wyzwanie. To egzamin wewnętrzny – sprawdzenie wiedzy teoretycznej i praktycznej.



wiać, czy wybrał właściwą szkołę jazdy. A może powinien zrobić inaczej?

■ Bez nerwów!

Z kolei studentka politechniki już od dawna czyta podręcznik oraz rozwiązuje testy z płyty. Dodatkowo uczy się za pomocą e-learningu. Do części teoretycznej egzaminu wewnętrznego jest bardzo dobrze przygotowana. Widać to po liczbie punktów, jaką zdobywa podczas prób. Podczas egzaminu jest równie dobrze. Część teoretyczna zaliczona! Została jeszcze praktyka. To duży stres. Instruktor wyłączył radio, prawie nic nie mówi, wydaje tylko polecenia, tak jak robią to egzaminatorzy. Dziewczyna nie sądziła, że cisza w samochodzie tak ją wystraszy i zestresuje. Na szczęście egzamin wewnętrzny zakończył się sukcesem. Wie jednak, że musi się skupić wyłącznie na jeździe, nie na otocze egzaminu. Instruktor omówił przebieg egzaminu. Na koniec powiedział jej, że jeśli opanuje nerwy, egzamin państwowy powinna zaliczyć bez problemu.

■ Udany sprawdzian

Nasza ostatnia bohaterka, licealistka, dla której kurs prawa jazdy był sporym wyzwaniem, jest bardzo zestresowana przed częścią teoretyczną egzaminu wewnętrznego. Praktyki się nie boi. Czuje, że jazda samochodem nie sprawi jej problemów. Gdy zaczynała kurs, panicznie bała się samochodu, a teraz tylko testów.

Instruktor uruchamia aplikację. Zaczyna się egzamin teoretyczny. Trwa około 20 minut. Wyświetla się wynik. Pozytywny! Część praktyczna też idzie dziewczynie bardzo dobrze. Jedzie płynnie i – co najważniejsze – zgodnie z przepisami. Instruktor wydaje polecenia, ona stara się je wykonywać bezbłędnie, tak jak była uczona. Po godzinie jazdy część praktyczna egzaminu wewnętrznego dobiegła końca. Instruktor podziękował za wspólnie spędzony czas, naukę oraz zaangażowanie. Znowu wynik pozytywny! Nasza bohaterka, szczęśliwa i dumna z siebie, będzie teraz czekała na egzamin państwowy na prawo jazdy.

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy

Pierwszemu z nich, chłopakowi z dobrego domu, wszystko przychodzi łatwo i bez większego wysiłku. Spokojnie uruchamia więc płytę z przykładowymi pytaniami egzaminacyjnymi. Do egzaminu wewnętrznego zostało mu sześć godzin. Uznał, że w tym czasie zdąży się trochę pouczyć. Nic go przecież nie zaskoczy. W końcu ma za sobą trzydzieści godzin nauki praktycznej, w zasadzie wszystko o ruchu drogowym już wie. Ale postanowił się sprawdzić. A co mu tam...

■ Jak poszło? Prawie jak z płatka...

Wyszło jednak nie tak, jak chciał. Wynik? Negatywny. Zdobył 52 punkty, mógł aż 74. Zdziwił się. Spróbował jeszcze raz. To samo. Kolejna próba? Wynik negatywny. Chłopak nieco się zdenewował. Uznał jednak, że testy są głupie. Liczył na to, że instruktor na egzaminie wewnętrznym mu pomoże. Przecież oblewanie kursantów nie leży w jego interesie. W końcu rodzice chłopaka zapłacili za kurs i w planach mają dokupienie kilku dodatkowych lekcji tuż przed egzaminem państwowym.

Nasz bohater miał rację. Zaliczył zarówno część teoretyczną, jak i praktyczną. Jego instruktor nie szczędził mu jednak gorzkich słów. Ale co tam, najważniejsze, że ma zaświadczenie o zakończeniu kursu. Chłopak obiecał sobie, że do państwowego egzaminu solidnie się przygotowuje...

■ Pytania

Drugi bohater naszego cyklu dokumenty o ukończeniu kursu otrzymał już na pierwszych jazdach. Egzamin wewnętrzny jest więc fikcją. O niczym nie zdecyduje. Mężczyzna nie miał czasu na naukę, więc egzamin z teorii sobie odpuścił. Część praktyczna idzie mu tak kiepsko, że właściwie nie ma sensu się ośmieszać przed instruktorem. Egzamin wewnętrzny traktują po prostu jak kolejną jazdę.

Pojawia się strach. Egzamin państwowy już za trzy dni. Mężczyzna wie, że wiele się już do tego czasu nie nauczy. A szef ciągle pyta, jak idzie kurs. Daje mu także do zrozumienia, że jeśli nie zda egzaminu, to straci pracę. Bohater naszego cyklu zaczął się w końcu zastana-

Za szybcy ich wściekli. Zgazu Tanoga w akcji!

Dawno już żaden spot promujący bezpieczne zachowanie na drodze nie zdobył takiej popularności, jak opublikowany na początku października, w którym głównym bohaterem jest mistrz Zgazu Tanoga. Niezwykle popularny wśród internautów film powstał na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jest fragmentem kampanii „Włącz myślenie”.

Spot trwa niewiele ponad dwie minuty. Drogą położoną w środku lasu spaceruje Azjata. W jednej ręce trzyma fajkę, w drugiej – kij, na którym zawieszono tobołek. Starszy mężczyzna jest ubrany na czarno. Ma na sobie spodnie, kaftan oraz czapkę. Wygląda jak duchowny jednego z tradycyjnych chińskich systemów filozoficznych i religijnych – taoizmu.

■ Tanoga obserwuje, Tanoga nie wytrzymuje!

W pewnym momencie słychać nadjeżdżające auto. Kierowca (jest nim chłopak w okularach przeciwsłonecznych) z piskiem opon zatrzymuje się i zabiera cudzoziemca. Ten zapina pasy, następnie z lękiem oraz zdziwieniem spogląda w stronę kierującego. Dlaczego? Z kilku powodów. Chłopak nie ma zapiętych pasów bezpieczeństwa, prowadzi w japonkach, dodaje gazu, jedzie zdecydowanie za szybko. Jakby tego było mało, kierowca decyduje się wyprzedzić jadący przed nim samochód w złym momencie. Niewiele brakuje, żeby doszło do zderzenia czołowego z nadjeżdżającym z przeciwną stroną pojazdem.

To jednak nie wyczerpuje katalogu błędów, które popełnia młody kierowca. Sięga po dzwoniący telefon (musi po niego sięgnąć na tylne siedzenie, więc przez moment nie kontroluje toru jazdy), rozmawia, po czym bez zatrzymania gna przez przejazd kolejowy. W końcu z piskiem opon zatrzymuje się na przejściu dla pieszych. Mało brakowało, żeby przejechał znajdującą się na zebrze dziewczynę.

W końcu egzotyczny pasażer nie wytrzymuje i zwraca się do kierowcy: „Gdy uczeń jest gotowy, pojawia się mistrz. Mów mi mistrzu Tanoga. Zgazu Tanoga” – wrzeszczy Azjata.

■ Ciężki trening

Po tych słowach następuje przełom. Dwóch bohaterów filmu widzimy tym razem na ogródkach działkowych. Rozpoczyna się trening. Młody kierowca trzyma w ręku bambusową kierownicę,



do której przywiązany jest sznurek podtrzymujący wiadro z wodą. Mistrz Tanoga daje sygnał do rozpoczęcia ćwiczenia, podchodzi do mężczyzny, mówi mu: „Bądź zawsze skupiony, nigdy zdekoncentrowany”, po czym podrażnia gałązką jego ucho. W końcu uczeń nie wytrzymuje i wypuszcza z rąk kierownicę, a w konsekwencji wiadro z wodą.

Tanoga daje chłopakowi kolejne wskazówki. „Powściągnij temperament. Zbyt wielkie ego może cię wykończyć” – mówi, zawieszając się uczniowi na plecach. Właśnie z takim balastem chłopak musi na sucho ćwiczyć wrzucanie biegów.

Kolejne ćwiczenie. Młody kierowca biegnie z bambusową kierownicą, do której przywiązane jest wiadro z wodą. Mistrz siedzi na taborecie po jego prawej ręce. Gdy chłopak znajduje się na jego wysokości, Tanoga podstawia mu... nogę. Wiadro spada na trawnik, woda się wylała, uczeń leży i się nie podnosi. Mistrz podchodzi do niego i mówi: „Prawo sprzyja temu po prawej. Pogódź się z tym. Szanuj innych na drodze. Możesz stracić sekundę, kto inny zyska życie”.

W końcu ćwiczenia dobiegają końca. Tanoga znowu się odzywa, stojąc na wyciągniętej przez ucznia stopie: „Okiełznałeś swoją stopę. Pamiętaj: Wolniej to nowe szybciej. Dobrze cię wytrenowałem. Możesz jechać dalej!”.

Po tych słowach uczeń zadowolony odjeżdża samochodem. Na głowie ma czerwoną bandanę. Mistrz Tanoga go żegna. Dosłownie chwilę później podjeżdża kolejny samochód. Mistrz Tanoga uśmiecha się, daje znak, żeby się zatrzymał i... film się kończy. Prawie. Zostały jeszcze napisy końcowe. Co możemy przeczytać na ekranie? „Wszystkie sceny zostały nagrane pod czujnym okiem profesjonalistów. Nie próbujcie ich odtwarzać. W trakcie realizacji filmu nie ucierpiał żaden ślimak”.

■ Dobry spot. W końcu!

Internauci są filmikiem zachwyceni. Na facebookowym profilu kampanii „Włącz myślenie” pojawiło się mnóstwo komentarzy: „Fajny pomysł, a realizacja jeszcze lepsza”, „Brawo”, „Wreszcie znakomity spot. Żeby tylko ludzie wzięli sobie rady do serca” – to tylko kilka z nich.

Dlaczego film, który powstał na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, tak dobrze się przyjęła? Powodów jest co najmniej kilka. Dynamiczna akcja, wyrazista postać mistrza Zgazu Tanogi, nawiązanie do popkultury (a dokładniej słynnego filmu „Karate Kid”) oraz pouczające rady mistrza być może sprawiają, że chociaż część kierowców zastосуje się do jego wskazania...

Jakub Ziębka



Ekojazda, czyli za co egzaminator oblał kandydatkę na kierowcę...

Pewnego dnia jedna z moich kursantek poinformowała o negatywnym wyniku egzaminu. Powód? Nieumiejętna, zdaniem egzaminatora, jazda energooszczędna. Tylko że moim zdaniem żaden błąd nie został popełniony – pisze Jerzy Smagała, instruktor nauki i techniki jazdy oraz II wicemistrz w klasie PPC w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Śląska.

Od stycznia tego roku kandydaci na kierowców, m.in. na kat. B, muszą się zmagać z nowymi zadaniami egzaminacyjnymi. Chodzi np. o jazdę energooszczędną, polegającą na dostosowaniu właściwej liczby obrotów, odpowiednim przełożeniu i hamowaniu silnikiem. Nie chcę w tym miejscu dyskutować nad sensem dokładnego zapisu ustawy, określającego zakres obrotów (według ustawy, powinien on wynosić między 1800 rpm a 2600 rpm), w jakim kursant powinien utrzymać pracę silnika – choć i to wymaga, moim zdaniem, doprecyzowania (w zależności od tego, czy wykorzystujemy silnik benzynowy, czy diesla). Problem, jaki chciałbym poruszyć, dotyczy hamowania silnikiem.

■ Energooszczędna jazda i wynik egzaminu

Gdy ustawa była jeszcze w fazie projektu, wzbudziła w środowisku instruktorów doskonalenia techniki jazdy, które też reprezentuję, pewne obawy. Zastrzeżenia dotyczyły głównie kwestii kompetencji egzaminatorów i określenia dokładnych wytycznych, na podstawie których ma być oceniana osoba egzaminowana. Jeśli chodzi o kompetencje egzaminatorów, zdawaliśmy sobie sprawę, że ktoś, kto nigdy dotąd nie miał styczności z doskonaleniem techniki jazdy metodą eco-drivingu i doświadczenia w tej materii, nie będzie w stanie jednoznacznie określić (bez konkretnych kryteriów), czy egzami-

nowana osoba jeździ energooszczędnie. Pracując od 2011 roku przy realizacji różnych szkoleń z doskonalenia techniki jazdy (m.in. z techniki eco-drivingu), z dużą obawą oczekiwałem stycznia 2015 roku, kiedy to wymóg związany z nowym zadaniem miał wejść w życie. Doświadczenie pozwala mi sądzić, że nie zawsze można jednoznacznie określić metodę, która w każdych warunkach dawałaby gwarancję jazdy ekologicznej. Tym samym często nie da się jednoznacznie ocenić, czy ktoś jeździ ekologicznie. Nieoficjalnie środowisko instruktorów doskonalenia techniki jazdy złożyło zapytanie, w jaki sposób egzaminatorzy będą przeszkoleni i jakie mają kompetencje w ocenianiu techniki eco-drivingu. W związku z naszym zapytaniem zostali-

śmy zapewnieni, że zadanie będzie realizowane jako uzupełnienie oceny i nie będzie sytuacją, w której kursant dostałby ocenę negatywną, jeśli zrealizował inne zadania poprawnie. Innymi słowy, gdy osoba zdająca będzie poruszała się w sposób bezpieczny i niezagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz zrealizuje wszystkie zadania egzaminacyjne w określonym czasie, wówczas otrzyma uprawnienia. Reasumując: nieprawidłowe wykonanie zadań związanych z jazdą energooszczędną miało nie mieć wpływu na wynik egzaminu.

■ Nagranie wideo

Niestety, moje obawy sprawdziły się w marcu. Będąc instruktorem doskonalenia techniki jazdy nadal pracuję w ośrodku szkolenia kierowców. Pewnego dnia jedna z moich kursantek poinformowała o negatywnym wyniku egzaminu. Powód? Nieumiejętna, zdaniem egzaminatora, jazda energooszczędna. Jak się okazało, chodziło o hamowanie silnikiem, które – jak zawsze sądziłem – jest najbardziej jednoznacznym zadaniem, będącym częścią takiej jazdy. Techniki hamowania silnikiem uczyłem swoich kursantów już od 2004 roku (zaczynałem wówczas pracę jako instruktor nauki jazdy), czyli na długo przed wprowadzeniem obecnych zadań egzaminacyjnych. Jest to bardzo ważny element jazdy. Ma wpływ nie tylko na jej energooszczędność, ale także na bezpieczeństwo. Nie zastanawiając się długo, złożyliśmy odwołanie do Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego.

Na wstępie spotkania zostaliśmy poinformowani, że sprawa jest niezwykła, bo „pierwsza taka i wszyscy się uczyliśmy” (egzaminatorzy również). Polegało ono na rozmowie, która miała mnie zbicz z tropu. Egzaminatorzy skupili się nie na temacie, który mnie interesował (jazda energooszczędna), tylko fakcie, że kursantka po in-

formacji, iż egzamin już jest niezdany z powodu niezaliczonej jazdy energooszczędnej, nie zatrzymała się we właściwym miejscu na skrzyżowaniu, nie stosując się do znaku „stop”. Niestety, panowie nie byli w stanie jednoznacznie odpowiedzieć na moje wątpliwości dotyczące zasadności oceny negatywnej.

Wreszcie mogliśmy przejść do analizy nagrania z egzaminu. Moje zdziwienie było bardzo duże, gdy zobaczyłem, jak kursantka, przygotowując się do zakrętu, redukuje bieg z trzeciego na drugi i – uwaga! – puszcza sprzęgło. Silnik został połączony ze skrzynią biegów i samochód efektywnie hamował.

■ Błąd? Jaki błąd?

Tak właśnie ją uczyłem, to jedyna słuszna technika. Przypomnę tylko, że redukując bieg, zmieniamy przełożenie na krótsze. W związku z tym moment ujemny silnika (hamujący) jest efektywniej przekazywany na koła, czyli samochód lepiej przystosowuje się do hamowania silnikiem. Na biegu krótszym możemy dłużej hamować silnikiem, a co za tym idzie – dłuższy czas nie jest wtryskiwane paliwo. Jaki z tego wniosek? Jeździć bardziej energooszczędnie. I co najważniejsze (choć ten aspekt był w tej rozmowie pominięty i chyba niepotrzebny dla egzaminatorów): redukując bieg, zdecydowanie mocniej dociążamy przód samochodu, tym samym niwelujemy ryzyko poślizgu podsterownego. Na nagraniu bardzo dobrze widać obrotomierz, dzięki czemu można doskonale ocenić, że kursantka puściła sprzęgło przed zakrętem. Miałem obawy, czy aby właśnie takiego błędu nie popełniła (to jedna z najczęstszych omyłek: zbyt wczesne wysprzęglanie i jazda na wciśniętym sprzęgle w zakręcie). Tutaj wszystko było poprawnie, choć mogło szarpać. Ale nie wymagajmy od kursantki, która ma trzydziestogodzinne doświadczenie, zna-

komitej płynności jazdy. Zapytałem zatem egzaminatora, gdzie jest błąd. Dostałem odpowiedź: „no, nie hamuje silnikiem, bo wcisnęła sprzęgło”. Co zripostowałem: „no tak, po to, żeby zredukować bieg, móc efektywniej hamować silnikiem, co też zrobiła”. Próbowałem przekonać, że zajmuję się też doskonaleniem techniki jazdy, jestem licencjonowanym kierowcą rajdowym i nie wyobrażam sobie wykonania w tej sytuacji tego manewru inaczej, w sposób bardziej bezpieczny i energooszczędny. Powiedziano mi, że jestem niemiły, nie mamy o czym rozmawiać. Sprawa trafiła do Urzędu Marszałkowskiego.

■ Co było nie tak?

Z niecierpliwością czekaliśmy na odpowiedź. Treść jest następująca: „Zawiadamiam, iż ze względu na skomplikowany charakter sprawy oraz konieczność szczegółowych wyjaśnień stanu faktycznego nie jest możliwe załatwienie skargi w ustawowym 30-dniowym terminie”. Pomyślałem, że czekają na opinię kogoś kompetentnego (wreszcie) i dlatego potrzebują czasu. Niestety, rzeczywistość pokazuje coś zupełnie innego. Dostaliśmy kolejną odpowiedź: „Analiza nagrania wykazała, że wykonała Pani dwukrotnie nieprawidłowo zadanie hamowania silnikiem przy zatrzymywaniu i zwalnianiu – jazda energooszczędna. Na nagraniu widać, jak przygotowując się do wykonywania manewru skręcania redukuje Pani bieg z wysokiego na niski przy dużej prędkości (jazda na niewłaściwym biegu do prędkości) ”.

Teraz zadaję pytanie skierowane do środowiska instruktorów oraz egzaminatorów. Proszę o konkretne wskazanie, gdzie jest napisane, jaka ma być prędkość przy redukcji do drugiego biegu, co jest niewłaściwe przy tego rodzaju manewrze, czy to, co zrobiła moja kursantka, było na tyle niezgodne z nową ustawą, że należało wystawić negatywny wynik egzaminu? W tym bowiem momencie moja wiedza się wyczerpała. Nie umiem wytłumaczyć mojej podopiecznej, dlaczego oblała pierwszy egzamin! Jako ciekawostkę dodam, że dokładnie po tygodniu (czas na tyle krótki, że nie sposób zmienić nawyków i przyzwyczajzeń jazdy) nasza bohaterka zdała egzamin z wynikiem pozytywnym i kolejny egzaminator nie miał żadnych uwag. A stylu jazdy kursantka nie zmieniała...

mgr inż. Jerzy Smagała

mgr inż. Jerzy Smagała

absolwent Politechniki Krakowskiej (Wydział Mechaniczny), od 2004 roku instruktor nauki jazdy w szkole Autofart, od 2011 roku instruktor doskonalenia techniki jazdy w SJMK, SafeDrive Polska. Rajdowy II wicemistrz w klasie PPC w RSMŚI.



Nagły atak spawacza

Mam nadzieję, że spawacz was nigdy nie dorwie. Mimo to strzeżcie się! Nigdy nie wiadomo, co może się przydarzyć...



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Kto to jest spawacz? – spytacie. Najprościej – kierowca słaby psychicznie, który myślenie podczas jazdy samochodem wyłącza zaraz po odebraniu prawa jazdy. Zdarza się również, że dopiero co przerwał grę komputerową. Czyżby zapomniał o powrocie do rzeczywistości?

Mamy do czynienia z dwoma rodzajami spawaczy. Pierwszy to furia, któremu wiecznie mało. Lubi także wylewać gorzkie żale. Ma pretensje o wszystko i do wszystkich. Oczywiście oprócz samego siebie. Drugiemu typowi spawacza wydaje się, że czas to pieniąż, a zarabiać potrafi tylko on. Dodatkowo uwielbia też adrenalinę. Chodzi o styl „uda się albo i nie”. Gdzie i w jakich okolicznościach można ich spotkać?

■ Klaksonem w elkę

Spawacza numer jeden sprowokować może dosłownie wszystko. Zły jego zdaniem odcień zielonego na światłach, brzydka pogoda czy mucha brzęcząca w jego aucie. Dodatkowo pewnie miał zły dzień pracy, więc jest jeżdżącą tykającą bombą. Gdy tylko zapali się zielone światło, jego ręka jest jak przyspawana do klaksonu. Każdy oddech powoduje jego kolejne wciśnięcie. Dlaczego? Bo znajdująca się przed nim elka nie ruszyła z piskiem opon. Trąbi na nią pomimo że nie powinien. Spawacz nie odpuszcza i w końcu wyprzedza pojazd szkoleniowy na linii ciągłej. Chciałby dać kursantowi prawdziwą lekcję życia. Jakby miała wyglądać? Wystarczy wjechać tuż przed elkę i „dać po heblach”. Wszystko po to, żeby sprawdzić reakcję kursanta.

Używanie z byle powodu klaksonu w mieście jest dosyć popularne. Mimo że zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym za taką muzykę przewidziany jest mandat w wysokości 100 zł. Niestety, przepis jest i raczej pozostanie martwy. Powód jest prosty. Trudno określić, w którym aucie siedzi dobrze kamuflujący się spawacz. Nasz niedoświadczony kursant



miał jednak szczęście. Akurat dziś spawaczowi się spieszy. Zamierza być minutę wcześniej w domu. Lekcji nie będzie...

■ Przyspawany spawacz

Ale jego auto znowu stoi (czas to pieniąż), a spawacz już chciałby wyjechać z tej cho-

lonej podporządkowanej drogi. Problem w tym, że blokuje go pani w aucie z naklejonym na szybie zielonym listkiem. Trzeba więc zatrzeć. Po 10 sekundach w końcu się ruszyła (mogła bezpiecznie, nie wymuszając niczego na nikim wjechać na drogę z pierwszeństwem). Całe szczęście, że miała auto z automatyczną skrzynią biegów. W innym przypadku pod wpływem takiego natężenia stresu jedynki raczej nie udałooby się jej wbić.

Spawacz już wyjeżdża za miasto, jedzie szybko. Nagle 300 m dalej dostrzegł komara, który siedzi na zderzaku auta znajdującego się przed nim. Postanawia się mu przyjrzeć. Podjeżdża bliżej – 250, 50, 10, 3, 2, wreszcie ma tylko 0,5 m do zderzaka auta jadącego przed nim. Falszywy alarm! Komar albo odleciał, albo spadł i się zabił. Nagle na jezdnię wkroczył duży pies... Spawacz został przyspawany...

Miał być happy end... No dobrze, czasem spawaczowi się udaje i spawanie jest niepożądane. Chociaż w sumie to udaje się jego ofierze, która ma więcej rozumu i nauczona doświadczeniem, spotykając kilku spawaczy dziennie wie, że trzeba zachować szczególną czujność i ostrożność.

Mam nadzieję, że nigdy nie zostaniecie spawaczami... ■

Bezpieczna Opolszczyzna

Opolszczyzna to region o najwyższym stopniu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Na przeciwległym krańcu skali znajdują się województwa: mazowieckie, łódzkie, śląskie i małopolskie. W pozostałych regionach ryzyko zdarzeń drogowych oceniane jest jako średnie lub małe. To wnioski z raportu „Ryzyko zagrożeń wypadkami drogowymi na obszarach województw i powiatów”, przygotowanego na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce systematycznie się poprawia. Jednak jego poziom różni się w poszczególnych regionach kraju. Przygotowany na zlecenie Sekretariatu KRBRD raport wskazuje najbardziej i najmniej bezpieczne jednostki terytorialne, w podziale na poszczególne rodzaje wypadków, okoliczności i grupy ryzyka. W niechlubnych statystykach przoduje Mazowsze. Tutaj w wypadkach drogowych ginie i odnosi ciężkie obrażenia najwięcej osób. Najbezpieczniej jest za to na drogach województwa opolskiego.

■ Ocena ryzyka

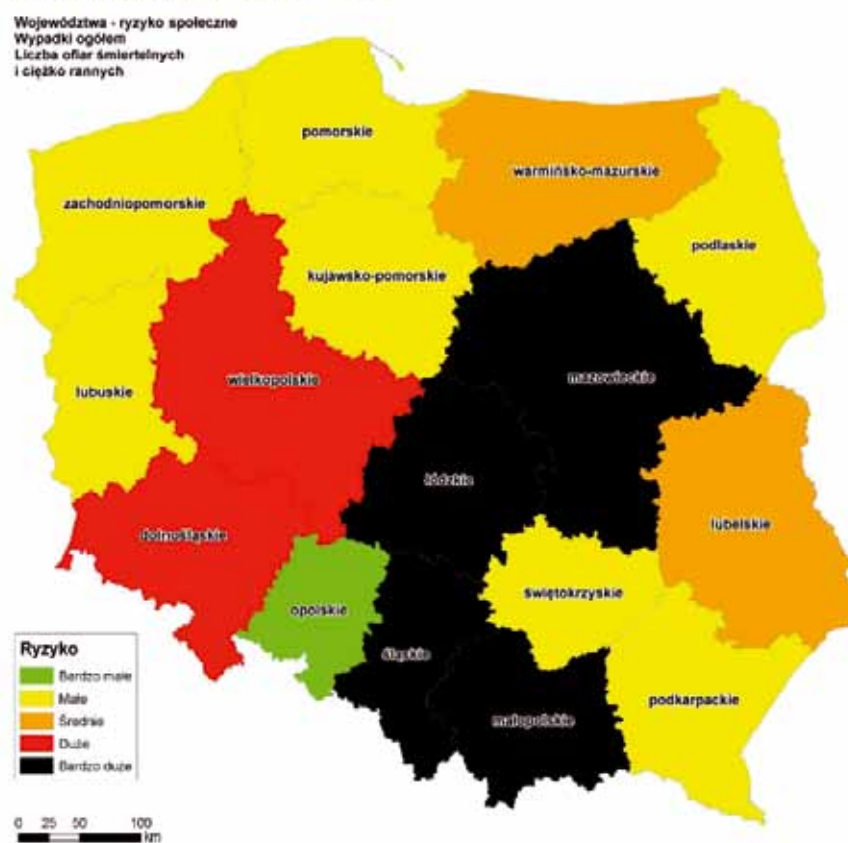
W raporcie wyszczególniono kategorie zdarzeń drogowych: zderzenia czołowe, boczne, wypadnięcia z drogi, prędkość i wypadki w porze nocnej, oraz grupy ryzyka uwzględniające pieszych, rowerzystów, motocyklistów i motorowerzystów, dzieci, osoby starsze, młodych kierowców i uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu.

Ryzyko społeczne, które było oceniane dla wszystkich województw i powiatów, to możliwość wystąpienia określonej kategorii strat (osobowych lub ekonomicznych) na analizowanym obszarze w przyjętej jednostce czasu. Odnosi się ono do całych grup społecznych na wybranym terytorium. Zatem ryzykiem jest strata (liczba wypadków, ofiar wypadków, a także wielkość kosztów poniesionych w wypadkach drogowych) w przyjętym okresie (najczęściej w przeliczeniu na rok), na wybranym obszarze (kraj, region, powiat, miasto) i odcinku drogi lub obiekcie drogowym. Do oceny ryzyka przyjęty został okres trzech lat 2012 – 2014, co umożliwiło wyeliminowanie wpływu wahań okresowych lub zmiany liczby zdarzeń spowodowanych np. czynnikami atmosferycznymi (długa i śnieżna zima), które mogłyby mieć wpływ na wyżej wymienione miary.

■ Wyniki i wnioski

Informacja o ryzyku społecznym jest za pomocą raportu przekazywana zarządom drogowym oraz innym instytucjom zarządzającym bezpieczeństwem ruchu drogowego, jak policja, służby ratownicze czy służba zdrowia. Poprzez wskazanie najbardziej zagrożonych elementów sys-

Rys. 3.3 Mapa ogólnego ryzyka społecznego, wszystkie wypadki, liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych, województwa w latach 2012-2014



temu bezpieczeństwa ruchu drogowego daje podstawy do podejmowania decyzji odnośnie kierunków planowanych interwencji, a tym samym efektywnego wydatkowania budżetu przewidzianego na bezpieczeństwo zarządzanej infrastruktury drogowej. Wnioski z badania pozwalają bowiem na ukierunkowanie działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (z zakresu nadzoru, inżynierii, edukacji czy ratownictwa) w miejscach o największym ryzyku utraty życia i zdrowia w ruchu drogowym oraz o najwyższych kosztach społecznych powodowanych przez zdarzenia drogowe i ich następstwa.

■ Koszt wypadków? 83 mld zł!

A teraz suche dane. W latach 2012 – 2014 w szesnastu województwach odnotowano

108.073 wypadki, w których 132.660 osób odniosło obrażenia, w tym 35.505 ciężkie, a 10.133 poniosło śmierć. Koszt wypadków wyniósł prawie 83 mld zł. Największą liczbę wypadków odnotowano w województwach śląskim i mazowieckim (odpowiednio 13.594, 13.496), a najmniej w województwie podlaskim, lubuskim i opolskim (2203, 2269, 2328). W związku z dużą korelacją wypadków i ofiar rannych te same województwa mają odpowiednio najwięcej i najmniej rannych. Zdecydowanie najwięcej osób poniosło śmierć w wypadkach na terenie województwa mazowieckiego (1664). W drugim pod tym względem województwie wielkopolskim liczba ofiar jest prawie dwa mniejsza (872). Najmniej ofiar śmiertelnych odnotowano w województwach lubuskim i opolskim (odpowiednio 274 i 282).

Jakub Ziębka

Zimowa przerwa

Wkrótce skończy się sezon motocyklowy. Gdy przyglądam się padającemu za oknem deszczowi, wyczekuję już kolejnego wyjazdu w okolice jeziora Garda. Właśnie tam mam okazję dłużej pojeździć motocyklem i cieszyć się ładną pogodą. Mimo że moja maszyna nie zaznaje czegoś takiego, jak zimowa przerwa, chciałbym podzielić się z wami refleksjami na temat przygotowania motocykla do kilkumiesięcznego postoju.



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

Jakie zatem najważniejsze czynności należy wykonać, żeby nasz pojazd w dobrym stanie przetrwał zimową przerwę?

■ Myj z głową

Przed wszystkim warto zadbać o to, żeby pojazd był dokładnie umyty. Możemy do tego użyć wielu produktów chemicznych, pozwalających na usunięcie m.in. smarów i innych tłustych zanieczyszczeń. Nie zapominajcie o dokładnym przeczytaniu instrukcji! Większość tych chemikaliów jest agresywna, zatem do spłukiwania najczęściej zaleca się używać zimnej wody pod ciśnieniem. Większość producentów podaje też maksymalny czas, jaki preparat może działać na powierzchni części motocykla, żeby nie zniszczył ich wierzchniej powłoki. Uważajcie, bo bardzo wrażliwe są elementy ze stopów lekkich.

W przypadku trudnych do usunięcia zabrudzeń warto też zainteresować się chemią do określonych zanieczyszczeń. W ofercie firm produkujących kosmetyki dla motocykli znajdziemy preparaty do usuwania owadów, czyszczenia felg, elementów skórzanych, silnika, łańcucha i zacisków hamulcowych. Warto pamiętać, że nie można np. stosować zmywacza do hamulców, żeby wyczyścić łańcuch, bo może to doprowadzić do jego uszkodzenia.

Po dokładnym umyciu motocykla warto go zabezpieczyć, stosując preparaty nakładane na czyste powierzchnie i zabezpieczające je w czasie zimowego postoju.

■ Zabezpiecz silnik

Wszyscy wiemy, że w silniku jest olej. Warto wymienić go po zakończeniu sezonu na świeży. Dlaczego? W procesie spalania powstają m.in. tlenki siarki, które później razem z wodą tworzą związki chemiczne (m.in. kwas siarkowy i siarkawy), przyspieszające korozję wewnątrz



silnika. Z tego powodu bardzo ważne jest regularne wymienianie oleju silnikowego, także przed zimowym postojem. Zabezpieczy to jednostkę napędową przed negatywnym działaniem od wewnątrz produktów spalania, zgromadzonych w oleju silnikowym, tym, który pracował przez ostatnie kilometry jazdy. Świeży olej nie straci swoich właściwości przez kilka miesięcy postoju. Zatem na wiosnę będzie można wsiąść i pojechać dobrze przygotowanym motocyklem.

■ Dobierz olej

Warto także poświęcić trochę czasu na nasmarowanie wszelkich połączeń kinematycznych, cięgien i linek. To procedura, o której wiele osób zapomina w czasie eksploatacji motocykla. Efektem może być np. zerwanie linki sprężęła. Praca, którą trzeba wykonać, nie jest czasochłonna. Wystarczy poświęcić na to kilka godzin.

Podobna sytuacja dotyczy elementów uszczelniających w zawieszaniu motocykla. Z moich obserwacji wynika, że w maszynach, które mają już za sobą kilka sezonów, po pierwszych przejechanych kilometrach po okresie zimowym zdarzają się wycieki z elementów zawieszania. Winę za to ponoszą stare i zużyte już uszczelniacze. Warto zwrócić na nie uwagę podczas zimowe-

go postoju, wymienić na nowe, przy okazji włączyć do zawieszenia świeży olej o właściwych parametrach. Konieczne jest dokładne jego odmierzenie. Nie wiesz, ile oleju należy nalać? Odpowiedź znajdziesz m.in. na stronie www.dobierz-olej.pl

■ Zadbaj o akumulator, odzież i kask

Każdy motocykl ma akumulator. To wie chyba każdy. Wiadomo też, że akumulator w stojącym motocyklu ulega naturalnemu rozładowaniu. Może to prowadzić do jego uszkodzenia. Dobrym rozwiązaniem tego problemu jest zakup ładowarki do akumulatorów motocyklowych. Podłącza się ją na stałe do sieci i akumulatora. Taka ładowarka sterowana mikroprocesorem naładowuje i rozładowuje akumulator, symulując jego normalną pracę. Koszt to jedynie 100 – 200 zł.

Plus jest taki, że na wiosnę nie musimy kupować nowego akumulatora. Jeżeli jednak ma on już kilka lat (trzy i więcej), mimo używania takiej ładowarki trzeba będzie go wymienić na nowy.

Poza motocyklem warto pomyśleć też o odzieży i kasku. Rzeczy należy wyprać, wykorzystując do tego środki chemiczne. Są także urządzenia pozwalające na dokładne wyczyszczenie kasku. Można wykorzystać np. myjnie parowe. ■

Młodzi: Ważne są technologie i bezpieczeństwo

Goodyear zapytał przedstawicieli pokolenia milenium, czyli obecnych 18 – 30-latków, o ich wizję motoryzacji za dziesięć lat. Młodzi Europejczycy twardo stąpają po ziemi. 55,7 proc. z nich uważa, że kluczowym wyzwaniem stojącym przed motoryzacją w najbliższej dekadzie będzie wprowadzenie na rynek przystępnego cenowo samochodu, wyposażonego w najnowsze technologie.

Blisko połowa (47,4 proc.) młodych respondentów uważa, że najbardziej pożądaną zmianą w motoryzacji jest wyposażenie aut w inteligentne systemy bezpieczeństwa, czyli np. czujniki i kamery błyskawicznie wykrywające różnego rodzaju zagrożenia. Aspekt ten jest jeszcze ważniejszy dla młodych Polaków – aż 54 proc. z nich uznało tę zmianę za kluczową dla branży.

■ Szybka reakcja dzięki innowacjom

Technologia, która ma przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa w najbliższej przyszłości, to – zdaniem 39 proc. badanych – systemy łączności. Dzięki nim auta będą mogły komunikować się z innymi samochodami, a także systemami nadzoru ruchu drogowego lub urządzeniami mobilnymi. Innowacje te pozwolą na przewidywanie sytuacji na drodze i umożliwią szybką reakcję na nagłe zmiany. Istotność tego rozwiązania szczególnie mocno podkreślają polscy studenci – 48,7 proc. badanych w naszym kraju wskazało na znaczenie systemów łączności.

Natomiast młodzi Polacy kładą mniejszy niż pozostali Europejczycy nacisk na kwestie dotyczące środowiska. Automatyczne dostosowywanie przez samochody poziomu emisji dwutlenku

węgla do otoczenia zostało wskazane przez 25 proc. Polaków (średnia europejska to 33,5 proc.).

W odpowiedzi na pytanie o opony przyszłości jako integralny element systemu bezpieczeństwa w aucie badani najczęściej wskazywali na potrzebę wyposażenia opon w czujnik informujący o konieczności ich wymiany oraz ostrzegający o innych problemach (41,2 proc. odpowiedzi). Zdaniem ankietowanych, zmiany, nad którymi powinni pracować inżynierowie i projektanci ogumienia, to także: zwiększenie efektywności paliwowej (32,9 proc. wskazań) oraz zastosowanie czujników umożliwiających opnie dostosowanie się do zmiennych warunków drogowych (30,9 proc. wskazań).

■ Inteligentne auta

– Pokolenie milenium niezwykle sprawnie posługuje się techniką, dlatego nie dziwi, że życzyłoby sobie inteligentnych i skomunikowanych samochodów w ciągu najbliższych dziesięciu lat – mówi Carlos Cipollitti, dyrektor generalny Centrum Innowacji Goodyeara w Luksemburgu. – Bardzo nas cieszy, że równie istotne dla młodych jest bezpieczeństwo.

Goodyear Dunlop Tires Europe wspólnie z ośrodkiem badawczym ThinkYoung przepro-

wadziły badania wśród ponad 2,5 tys. studentów nauk ścisłych, technicznych, sztuk pięknych, wzornictwa oraz matematyki. W badaniu wzięli udział przedstawiciele uczelni z dwudziestu europejskich krajów, w tym z Polski. To właśnie ta grupa – przyszli naukowcy, inżynierowie i projektanci – za dziesięć lat może kształtować rozwój branży motoryzacyjnej. Wyniki badań pokazują, że młode pokolenie nie tylko interesuje się nowymi technologiami, ale przede wszystkim oczekuje, że zapewnią one większe bezpieczeństwo na drodze.

Jakub Ziębka

ThinkYoung to pierwszy think tank, który skupia się na młodych ludziach. Założony w 2007 roku, obecnie posiada biura w Brukseli, Genewie i Hongkongu. ThinkYoung realizuje badania, ankiety, filmy dokumentalne i opracowuje propozycje ustawodawcze w pięciu obszarach: przedsiębiorczości, edukacji, stosunków euroazjatyckich, powiększenia Unii Europejskiej i środowiska naturalnego.

Z kolei 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, która jest największym tego typu zakładem w Europie, zatrudniającym prawie 3 tys. osób.





Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

W tym miesiącu moją uwagę zwróciły dwa tematy. Jeden dotyczy rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, drugi – ośrodków doskonalenia techniki jazdy. 8 października weszło w życie rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. poz. 1313). Co w nim nowego? Wprowadzone zostały nowe znaki i sygnały drogowe, zmieniono przepisy dotyczące już stosowanych. Nowości dotyczą przede wszystkim ruchu rowerowego. Ale nie tylko.

■ B-33 i postoje taksówek bagażowych

Zmiany w zakresie znaków drogowych stanowią uzupełnienie tych, które możemy znaleźć w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Nie chodzi jednak tylko o najnowsze. Zmiana dotycząca znaku B-33 stanowi spóźnioną reakcję na wprowadzone już 2004 roku ograniczenie prędkości do 50 km/h na obszarze zabudowanym w godzinach 5 – 23 (wcześniej przez całą dobę obowiązywało ograniczenie prędkości do 60 km/h). Polega ona na tym, że teraz znak B-33, określający dopuszczalną prędkość większą niż 50 km/h (a nie jak dotąd 60 km/h), umieszczony na obszarze zabudowanym, dotyczy samochodu osobowego, motocykla i samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t.

Wcześniej mieliśmy sytuację wskazywaną w uzasadnieniu do rozporządzenia, w której kierujący np. autobusem albo samochodem ciężarowym o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, na odcinku drogi w obszarze zabudowanym, gdzie prędkość została podniesiona znakiem do 70 bądź 80 km/h, mógł poruszać się z prędkością maksymalnie 50 km/h (w godzinach 5 – 23). Natomiast w przypadku podniesienia prędkości znakiem do 60 km/h (a więc przy parametrach drogi i ruchu z reguły gorszych niż na odcinku o prędkości podniesionej do 70 czy 80 km/h), kierujący tym pojazdem mógł poruszać się z większą prędkością – 60 km/h.

Pojęcie „taksówki bagażowej” zniknęło z Prawa o ruchu drogowym już w 2011 roku, a omawiane rozporządzenie dopiero teraz wyeliminowało oznakowanie postojów dla taksówek bagażowych.



S-1a



S-3a



E-15f



E-15g



P-26



P-27

■ Sygnalizatory pomogą rowerzystom

Wśród nowości można wskazać zróżnicowanie oznakowania dróg krajowych o różnym dopuszczalnym nacisku osi. Krajowe, o dopuszczalnym nacisku do 11,5 t, będą oznaczane znakiem pionowym E-15a „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t”, krajowe o dopuszczalnym nacisku osi do 10 t – nowym znakiem E-15f „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t”. W przypadku dróg krajowych o dopuszczalnym nacisku osi do 8 t stosowany będzie nowy znak E-15g „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t”.

Dodany § 93a wprowadzi nowy znak poziomy P-26 „piesi”, oznaczający drogę dla pieszych. Znak ten zastosowany łącznie ze znakiem P-23 „rower” oznacza, że droga jest przeznaczona dla pieszych i rowerzystów.

Wprowadzony do przepisów rozporządzenia § 93b umożliwi stosowanie w organizacji ruchu na drogach nowego znaku poziomego P-27 „kierunek i tor ruchu rowerowi”. Zgodnie z uzasadnieniem zmian, znak ten ma być stosowany w sytuacjach, gdy zasadne jest wskazanie kierującemu rowerem toru ruchu rowerowi na jezdni oraz określenie kierunku jego ruchu (np. lokalizując znak P-27 w osi torowiska tramwajowego czy na odcinku jezdni, na którym zlokalizowane są stanowiska postojowe – odsuwając tor ruchu rowerzysty od prawej krawędzi jezdni, a bezpieczną odległość).

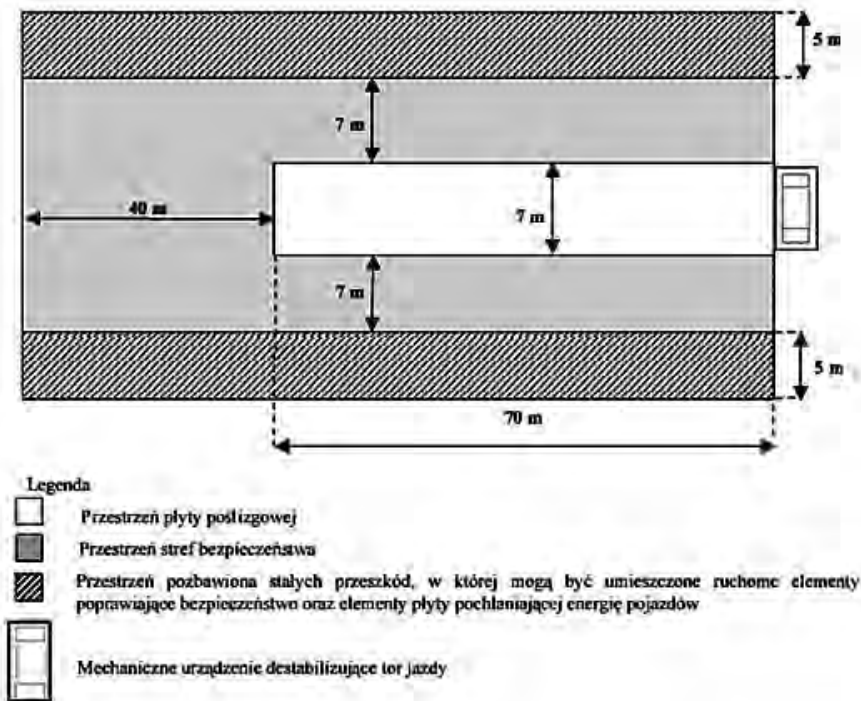
Dodane do rozporządzenia nowe przepisy: § 95a i § 97a, wprowadzają sygnalizatory świetlne S-1a (ogólny) oraz S-3a (kierunkowy), nadające sygnały świetlne dotyczące kierujących rowerem znajdujących się na części drogi przeznaczonej tylko do ruchu rowerów lub wjeżdżających na tę część drogi. Potrzeba wprowadzenia nowych sygnalizatorów jest konsekwencją wprowadzenia do ustawy Prawo o ruchu dro-

gowym definicji śluzu dla rowerów i pasa ruchu dla rowerów. Nowe sygnalizatory mają umożliwić efektywne wykorzystanie śluzu dla rowerów, pozwalając rowerzystom na odpowiednio wcześniejsze wykonanie manewrów (wyjazd ze śluzu w danym kierunku). Ma to zapewnić płynność ruchu i większe bezpieczeństwo rowerzystów.

■ „Nie wiem”, „to nie mój pomysł”...

Na marginesie muszę zwrócić uwagę na z pozoru banalny problem. Otóż Rządowe Centrum Legislacji w poprzek każdej strony Dziennika Ustaw umieszcza duży znak wodny z adresem strony internetowej RCL. Biorąc pod uwagę fakt, że elektroniczny Dziennik Ustaw jest oficjalnym źródłem prawa, a przepisy nie przewidują dodawania tego rodzaju elementów, należałoby uznać, że fragmenty znaku wodnego zachodzące na wzór graficzny tego znaku stanowią element tego znaku! Czy zatem zobaczymy znaki poziome z wymalowanym znakiem wodnym RCL? Pewnie nie. Niepokoi jednak, że dzwoniąc w tej sprawie czterokrotnie do RCL słyszałem tylko stwierdzenia „nie wiem”, „to nie mój pomysł”, „taka jest praktyka”... Szczególnie że problem nie dotyczy tylko znaków drogowych, ale również np. wszelkich wzorów formularzy ogłaszanych wraz z aktami prawnymi w Dzienniku Ustaw. Brakuje jeszcze tylko przyścisnąć do „lajkowania” RCL, umieszczonych na aktach prawnych.

Ponadto warto wspomnieć, że trwają prace nad kolejnym projektem rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Projekt ten m.in. uzupełnia katalog znaków z numerem drogi, dodając nowy znak E-15h „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t”. Będzie miał zastosowanie do dróg wojewódzkich, mających odpowiednie parametry techniczne, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t.



■ Co powinien posiadać ośrodek?

W związku z kolejnym terminem wejścia w życie przepisów o okresie próbnym jak bumerang wraca kwestia ośrodków doskonalenia techniki jazdy stopnia podstawowego, które będą uprawnione do prowadzenia praktycznych szkoleń w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym dla kierowców między czwartym a ósmym miesiącem okresu próbnego, ale również doszkalania kierowców posiadających już prawo jazdy kategorii, A1, A2, A, B1, B lub B+E. W związku z tym warto przypomnieć pokrótce obowiązujące wymagania dla ośrodków doskonalenia techniki jazdy stopnia podstawowego.

Zgodnie z rozporządzeniem, ośrodek doskonalenia techniki jazdy stopnia podstawowego powinien składać się z:

- 1) co najmniej jednej sali wykładowej:
 - o powierzchni nie mniejszej niż 20 mkw.
 - wyposażonej w stoliki i miejsca siedzące dla każdej uczestniczącej w szkoleniu osoby
 - przystosowanej do szkolenia minimum dziesięciu osób
 - oświetlonej, ogrzewanej i przewietrzanej
 - odizolowanej od innych pomieszczeń
 - oznaczonej nazwą ośrodka doskonalenia techniki jazdy oraz napisem „Sala wykładowa”
- 2) miejsca do prowadzenia zajęć praktycznych, w tym:
 - co najmniej jednej płyty poślizgowej prostokątnej
 - mechanicznego urządzenia destabilizującego tor jazdy, umieszczonego bezpośrednio

przed płytą, lub pojazdu właściwego dla prawa jazdy kategorii B, wyposażonego w niebędące trolejami urządzenie, pozwalające na zmianę przyczepności do podłoża przednich lub tylnych kół pojazdu

- co najmniej jednej płyty poślizgowej, stanowiącej wycinek pierścienia o kącie rozwarcia nie mniejszym niż 120 stopni
- toru szkoleniowego
- toru ziemnego, jeżeli podmiot prowadzący szkolenie prowadzi szkolenie w zakresie doskonalenia techniki jazdy kierowców posiadających prawo jazdy kategorii A1, A2 i A
- przeszkód stałych, w szczególności: pachółków, tyczek, makiet przeszkód, umożliwiających zaaranżowanie sytuacji drogowych niezbędnych do realizacji zadań programowych.

■ Parametry płyty

Nawierzchnia płyt poślizgowych powinna być:

- równa, wykonana z asfaltu, kostki brukowej lub betonu
- pokryta farbami lub przygotowana w inny sposób oraz nawadniana za pomocą instalacji i urządzeń do nawadniania, tak aby nawierzchnia asfaltowa była bardziej śliska niż mokra, przy czym tafla lodowa nie jest właściwą nawierzchnią.

Tor ziemny powinien składać się z przeszkód terenowych – podjazdów, zjazdów, terenu grząskiego, ciasnych zakrętów. Przestrzeń pły-

ty poślizgowej, asfaltowej drogi dojazdowej, toru szkoleniowego oraz stref bezpieczeństwa muszą być równe i wolne od przeszkód drogowych, mogących doprowadzić do wywrócenia się pojazdu.

Droga dojazdowa do płyty poślizgowej powinna być wykonana z asfaltu, betonu lub kostki brukowej, powinna mieć długość co najmniej 100 m, może występować w formie łuku pod warunkiem, że jej ostatnie 50 m będzie w linii prostej. Szerokość drogi dojazdowej powinna wynosić co najmniej 3,5 m.

Teren ośrodka powinien być zabezpieczony przed dostępem osób postronnych, w szczególności ogrodzony.

Na terenie ośrodka powinien znajdować się punkt ratownictwa wyposażony co najmniej w:

- apteczkę pierwszej pomocy
- gaśnice przenośne i koce gaśnicze
- tablicę informacyjną z adresami i numerami telefonów służb ratowniczych
- środki łączności pozwalające na zawiadomienie służb ratowniczych.

Płyta poślizgowa prostokątna oraz przestrzeń dookoła płyty powinny odpowiadać minimalnym wymiarom wskazanym na rysunku.

■ Co z torem?

Z kolei tor szkoleniowy powinien:

- stanowić odcinek drogi wytyczony w sposób naturalny lub sztuczny o długości co najmniej 400 m
- mieć równą nawierzchnię wykonaną z asfaltu, betonu lub kostki brukowej
- mieć co najmniej dwa zakręty w prawo i dwa zakręty w lewo o różnej charakterystyce, w tym co najmniej jeden zakręt o kącie rozwarcia nie większym niż 90 stopni oraz jeden zakręt w lewo i jeden zakręt w prawo następujące tuż po sobie
- mieć właściwe strefy bezpieczeństwa, pozwalające na bezpieczne wykonanie ćwiczeń
- strefy jednego zakrętu w prawo i jednego zakrętu w lewo powinny być nawadniane za pomocą instalacji i urządzeń do nawadniania w stopniu powodującym znaczną zmianę przyczepności podłoża
- konfiguracja toru powinna umożliwić wykonanie ćwiczeń z użyciem co najmniej trzech przełożeń skrzyni biegów pojazdu do przodu. ■

Wyższa płaca, lepsza praca!

Przeglądając publikacje analizujące konkretne systemowe rozwiązania związane ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców, zauważyłem typową dla minionego okresu rozbieżność pomiędzy działaniami wyraźnie wzmacniającymi pozycję przedsiębiorców i statusem osób, które zatrudniają, czyli instruktorów...



Wojciech Szemetyła

Chodzi o liczną grupę zawodową, bo aż trzydziestotysięczną. Niestety, instruktorzy niewiele zyskali na wprowadzanych reformach. Raczej stracili. Chodzi mi zarówno o ich sytuację ekonomiczną, jak i status społeczny. Ponadto grupa ta wciąż nie ma swojego autentycznego przedstawicielstwa. Członkami Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców są regionalne stowarzyszenia. A one głównie zrzeszają przedsiębiorców. Minęło dopiero pół roku, od kiedy zawód instruktora został wpisany na oficjalną listę...

■ Zła filozofia zatrudniania

Pamiętamy także deregulację ministra Gowina, która wyraźnie deprecjonowała środowisko i – co gorsza – pozbawiła go z takim trudem wypracowanego cenzusu zawodowego. Jest jeszcze, bardzo kontrowersyjna z punktu widzenia prawa i konstytucji, definicja zatrudnienia umożliwiająca pracę na podstawie umów cywilnoprawnych, czyli śmieciówek. Filozofia takich działań, polegająca na rozwoju gospodarki całego kraju, opartej na nisko opłacanej sile roboczej, poniosła zdecydowaną porażkę. Przedwyborcze deklaracje musimy wszyscy traktować z rezerwą i przymrużeniem oka. Jednak pomijany z wielu powodów aspekt dotyczący nie tylko dochodów przedsiębiorców, ale również zarobków osób u nich zatrudnionych (w naszym przypadku – instruktorów i wykładowców nauki jazdy), zaczyna przebić się do świadomości wielu obywateli. Jest coś na rzeczy. Warto się nad tym przynajmniej zastanowić.

■ Zlecenia coraz bardziej popularne

Instruktorów nauki jazdy można podzielić na trzy podstawowe grupy. W pierwszym przypadku są to ludzie pracujący na podstawie tradycyjnej umowy o pracę. Niestety, jest to mało liczna grupa zawodowa. Dlaczego? Zatrudnianie na podstawie umowy o pracę generuje wysokie koszty i – co gorsza – kłopoty organizacyjne, zwi-

zane z kodeksem pracy. Jednak tacy instruktorzy zawsze stanowili podstawową i stabilną kadę, mocno związaną z miejscem zatrudnienia.

Są jeszcze instruktorzy pracujący na podstawie umowy-zlecenia. Przedsiębiorcy bardzo ich lubią! Dlaczego? Brakuje jakichkolwiek wzajemnych zobowiązań, kontroli czasu pracy. Są dyspozycyjni aż do przesady. Stawkę wynagrodzenia kształtuje rynek, czyli właściciel. Jest ona przez nikogo innego niekontrolowana. Oczywiście o urlopie czy zwolnieniach lekarskich można tylko pomarzyć. Taka forma zatrudnienia ma jednak wielu zwolenników. I to nie tylko wśród pracodawców. Wielu młodych, w pełni sprawnych i zdolnych emerytów, rencistów, urlopowanych, ubezpieczonych analogicznie jak rolnicy oraz innych amatorów takiej pracy, mających już nabyte podstawowe świadczenia socjalne, chętnie korzysta z takiego sposobu zarobkowania. Znamy również często pracujących w ten sposób przedstawicieli innych branż, zatrudnianych dorywczo jako instruktorzy dochodzący. Oni wcale nie marzą o ujawnianiu swoich dodatkowych dochodów. W obecnym systemie finansowym są przez pracodawców mocno preferowani. Mało tego, z powodzeniem wypierają z rynku pracujących na etatach kolegów. Dziwne, ale nikogo dzisiaj nie szokują zawarte w umowach „bajonki” sumy, wynoszące 200 – 300 zł. Za miesiąc pracy!

■ Dzieło też się zdarza

Jest jeszcze jedna grupa instruktorów. Ci z kolei pracują na własny rachunek. Są przedsiębiorcami, funkcjonującymi samodzielnie na podstawie ustawy o działalności gospodarczej. Mogą, na podstawie umów cywilnoprawnych, wykonywać szkolenia na rzecz dużych OSK. Dodajmy do tego jeszcze dosyć pokaźną grupę instruktorów posiadających własne samochody szkoleniowe i pracujących na podobnych warunkach. Jest to wygodne dla właścicieli OSK. Nie muszą utrzymywać stałej bazy. W zależności od bieżących potrzeb mogą elastycznie i bezkosztowo uzupełniać swój park samochodowy. Znanym minusem takiego rozwiązania jest większa troska właściciela o niskie zużycie paliwa i pojazdu. Odbywa się to oczywiście kosztem jazd szkoleniowych powierzonych im kursantom.

Przypomnieć też trzeba o zatrudnianiu wbrew wszelkim przepisom prawa instruktorów nauki jazdy na podstawie umowy całkowicie nieade-

kwatnej do tego rodzaju działalności. Chodzi o dzieło. Wyroki sądowe i zasądzone wysokie grzywny jeszcze długo będą się śniły wielu polskim przedsiębiorcom.

■ Prawo i praca

Chcę koniecznie podkreślić, że absolutnie nie jestem wrogiem, przeciwnikiem swobody i bardzo liberalnej polityki państwa w zakresie kształtowania naszego rynku pracy oraz zawieranych umów! Piszę i zwracam uwagę na ten nie do końca doceniany element naszej działalności. Jest oczywiste, że tylko dobrze przygotowany, wykształcony, inteligentny oraz wysoko wynagradzany instruktor jest w stanie wyszkolić i przygotować kandydata do samodzielnej, nikomu niezagrażającej egzystencji przyszłego kierowcy w ruchu drogowym. To właśnie tutaj znajdziemy potencjał do podniesienia poziomu szkolenia. A to musi przynieść w przyszłości zmianę naszych zachowań na drogach. Niby proste, ale musieliśmy czekać ponad dwadzieścia lat na przypomnienie już dawno zapomnianego sloganu, że byt określa świadomość!

Niestety, wielu pracowników pamięta też doskonale slogan: jaka płaca, taka praca! Oczywiście to nie tylko instruktorzy nauki jazdy są podmiotem powodującym zmiany społeczne. Problem pracowników angażowanych powszechnie na takich śmieciowych umowach (dotyczy to, lekko licząc, około miliona zatrudnionych) stwarza uprzywilejowaną pozycję przedsiębiorców i jednocześnie powoduje degradację zatrudnionych. Wprowadza nikomu niepotrzebny i niczym nieuzasadniony podział na lepszych i gorszych. Co przyniesie najbliższa przyszłość i w jakim kierunku pójdą prace rządu? Już wkrótce przekonamy się sami. Jedno jest pewne. Problemu zatrudniania w skali całego kraju już nikomu nie uda się zatrzymać i, co o wiele ważniejsze, schować pod dywan! Sposób zatrudniania, przy zachowaniu wszystkich swobód prowadzenia działalności gospodarczej, wolności obywatelskiej i oczywiście gospodarczej, nie może doprowadzać do tak absurdałnej sytuacji, w której w jednym przedsiębiorstwie pracują na całkowicie odmiennych zasadach różne grupy ludzi wykonujących taką samą pracę. Standard, relacje właściciel – pracownik i odpowiedzialność za jakość wykonywanej pracy nigdy nie powinny zależeć od rodzaju podpisanej umowy. Właśnie takiego prawa pracy powinniśmy w dobrze poję-

tym wspólnym interesie kursantów i OSK ocenić od ministerstwa.

■ Rośnie nowe pokolenie

Jest jeszcze sprawa szkolenia i doboru kandydatów na instruktorów oraz wykładowców nauki jazdy. Otóż na portalu internetowym „Szkoly Jazdy” przeczytałem interesujące dane na temat szkolenia instruktorów. Zaskoczeniem była informacja, że przez prawie dwa lata do egzaminów końcowych dla kategorii B przystąpiło na terenie całego kraju 1510 osób. W ocenie wielu koleżanek i kolegów były to lata największego kryzysu ekonomicznego. Nałożył się na to niż demograficzny i emigracja około dwóch milionów młodych – potencjalnych kandydatów na klientów OSK. Z przedstawionych zestawień wynika, że większość kandydatów pochodzi z aglomeracji miejskich, skupionych w województwach: mazowieckim, małopolskim i śląskim (w sumie 659). Jest to ponad jedna trzecia wszystkich osób!

Jeśli tak pokaźna liczba osób szuka dla siebie nowego miejsca pracy, znaczy to, że nie wszystkie negatywne opinie o naszym zawodzie są uzasadnione. I bardzo dobrze! Rośnie nam nowe pokolenie, które powinno stanowić bazę i zaplecze dla stabilizującego się mimo wszystko rynku szkoleń.

■ Co z jakością?

Chciałbym podzielić się jeszcze jednym wnioskiem wyciągniętym z przytoczonych danych, dotyczących jakości i poziomu kursów dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy. Jest to istotne, ponieważ od stycznia 2014 roku wyłącznymi podmiotami upoważnionymi do organizacji tego rodzaju szkoleń są Super OSK i WORD-y, a więc w opinii ustawodawcy najlepsi z najlepszych. W założeniu musi to doprowadzić do sytuacji, w której szkoleni tam kursanci powinni reprezentować wysoki poziom i stopień wyszkolenia. Jak mam więc ocenić informację zawartą w opracowaniu dotyczącym jakości i sprawności prowadzonych kursów, że egzamin końcowy w województwie mazowieckim zdało za pierwszym razem w 2015 roku 8,8 proc., małopolskim – 4,3 proc. i śląskim – 17,8 proc.? Przeczytam te wyniki, bo są one związane z największą liczbą szkolonych. Zdecydowanie odbiegają od średniej, która wynosi 17,1 proc. dla całej Polski. W jaki sposób wytłumaczyć tę wielką rozbieżność pomiędzy województwem pomorskim (66,6 proc. – brawo!), łódzkim (58,8 proc.) a kujawsko-pomorskim (6 proc.)? Czy można na podstawie takich wyników, analogicznie jak w przypadku szkoleń w OSK, wyciągać wnioski na temat jakości ich pracy? Chyba nie unikniemy narzucającego się i omijanego również przez autora tematu jakości nie tylko szkolenia, ale również egzaminowania. Ciekawe, ale te wyniki nie odbiegają od uzyskiwanych przez OSK w WORD-ach...

■ Błędny system?

O czym to świadczy? Czy można te dwa odległe od siebie szkolenia w ogóle porównywać? Tak, bo mają one wspólną cechę. Są prowadzone na podstawie programów zatwierdzonych przez to samo ministerstwo, dodatkowo kończą się obowiązkowym egzaminem wewnętrznym. Kierownicy ośrodków podpisują odpowiednie świadectwa, które potwierdzają odbycie szkolenia i nabycie wiadomości niezbędnych do przystąpienia do egzaminu końcowego. Skąd więc te porażki, świadczące o wielkiej rozbieżności pomiędzy jakością szkoleń a porażającymi wynikami egzaminacyjnymi? A może warto się zastanowić, czy błędy tkwią również w systemie egzaminowania? Czy nawet najlepiej przygotowani wykładowcy, posiadający często uprawnienia egzaminatorów państwowych, nie są w stanie w ramach prowadzonych zajęć przygotować swoich uczniów do wymagań egzaminacyjnych?

Zdaję sobie sprawę, że bez specjalnie przeprowadzonych badań tego zjawiska nie sposób wyciągnąć wniosków i znaleźć prostego sposobu na rozwiązanie tego problemu. Chciałbym, żebyśmy wspólnie wyciągnęli wnioski z marnowania czasu oraz pieniędzy uczestników szkoleń, których sprawność nie przekracza 20 proc. i jest ewenementem w krajach UE. Kończąc ten wątek, chcę zwrócić uwagę na jeszcze jeden istotny element naszej szkoleniowej drogi. Są nim egzaminatorzy. Myślę, że trzeba w przyszłości prześledzić przebieg i wyniki szkoleń także tej grupy. Dyskusja nad sprawnością i wynikami powinna prowadzić do wyciągnięcia wniosków dotyczących nie tylko kadry zaangażowanej w szkolenie instruktorów, wykładowców oraz egzaminatorów, ale również służyć do podniesienia rangi i poziomu wszystkich bez wyjątku OSK.

■ Kto odbiega od normy?

Jest jeszcze jedna sprawa, dobrze wpisująca się w ten cykl informacji. Dotyczy liczby i skutków odwołań od negatywnych decyzji egzaminatorów. Uwzględniając dość skomplikowaną procedurę i w większości młody wiek ubiegających się o prawo jazdy, dla których egzamin państwowy najczęściej jest pierwszym kontaktem z administracją państwową, możemy dojść do ciekawych wniosków. Otóż bez względu na niewielką, praktycznie marginalną liczbę zgłoszonych do urzędów wojewódzkich spraw, można tylko zauważyć, że są WORD-y, w których na przestrzeni ostatnich dwóch lat praktycznie nie ma skarg. Chcę wierzyć, że jest to skutek dobrej pracy egzaminatorów, sumiennie wykonujących swoje obowiązki. Ale są też niestety ośrodki odbiegające od normy, w których procent skutecznych i dobrze uzasadnionych odwołań powinien zwrócić uwagę. Zastanawiam się tylko, czyją?

PS Przypomnę jeszcze klasyka z innej epoki. „Kadry decydują o wszystkim”. ■

BMW, VW i JAPŃCZYKI bez tajemnic!



nowości



testy



historia



porady

trends

Magazyny prawdziwych miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

REKLAMA

Uśmiechnij się

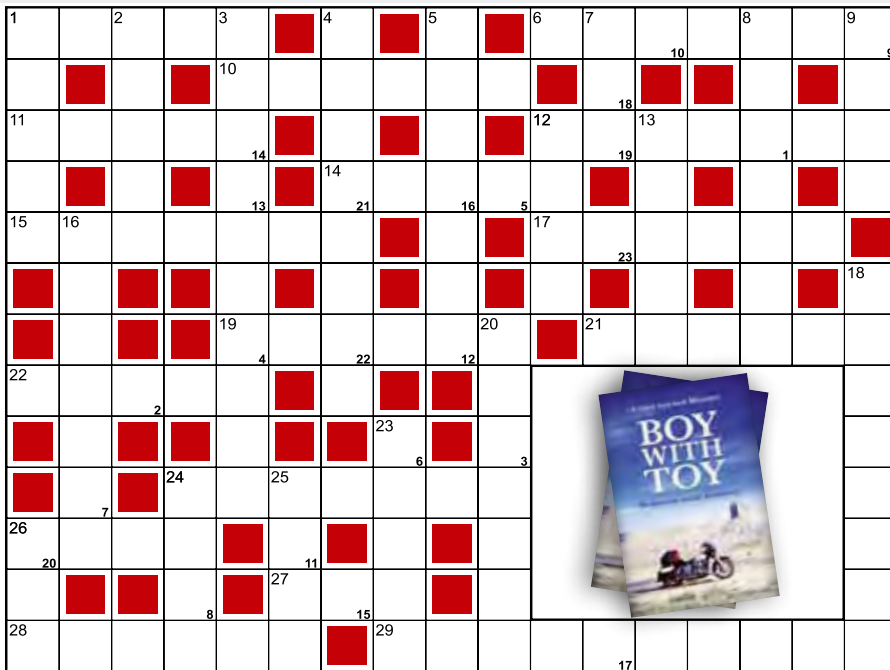


Elki na świecie



Ze względu na niesamowicie duży ruch i wąskie uliczki szkolenie praktyczne w stolicy Portugalii, Lizbonie, nie należy do najłatwiejszych.

Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 23 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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Na jesieni świat się mieni”. Nagrodę wyślemy pocztą.

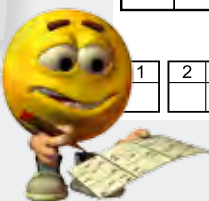
Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Boy with toy. Harleyem przez Amerykę”.

POZIOMO:

1) z góry na dół. 6) mechanizm sterujący pracą silnika spalinowego. 10) kieruje uczelnią. 11) włoska ciężarówka. 12) część łożyska ślizgowego. 14) cenny kruszec. 15) mniej niż kolega. 17) centralny komputer w sieci. 19) sprzyśnięcie, zmowa. 21) ..., Santi, włoski malarz i architekt. 22) oznakowana trasa. 24) zaporą drogową. 26) fakty, informacje. 27) dalszy plan obrazu. 28) pojazd jednośladowy. 29) prowadzi pojazd szynowy.

PIONOWO:

1) coroczna akcja organizowana przez policję w okresie Wszystkich Świętych. 2) ulica wysadzana po obu stronach drzewami. 3) tablica na słupie wskazująca kierunek jazdy. 4) ... biegów. 5) między rowem a jezdnią. 7) żądliwy owad. 8) zadymka. 9) łobuz, nicpoń. 12) forma ascezy. 13) zawiązana przez przodownika. 16) bezsilnikowy pojazd drogowy. 18) naprawia karoserię. 20) szpital szkolący lekarzy. 23) test samolotu. 24) auto z Hiszpanii. 25) kropla w morzu. 26) grymas, kaprys.



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 Łukaszuk, Anita Chudzińska, Marek Rupałta, Paweł Żuraw, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyłto, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Łukasz Szewczyk, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorunkiewicz.

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
Warunki prenumeraty: tel. 91 441 89 62, www.sklep.e-kierowca.pl
Foto: archiwum Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego/, MSW, Jakub Ziębka, NewsPress, Dariusz Piorunkiewicz, archiwum Suzuki, www.superpolisa.pl, PAP/Stach Leszczyński, MOs810/Wikimedia Commons, materiały KRBRD, Albin Sieczkowski, archiwum Marcina Kukawki, materiały Goodyear.

Korekta: Dorota Piechna
Skład: e-kierowca – studio DTP
Druk: KaDruk, 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
i pod numerem telefonu 91 441 89 62

OFICJALNE TESTY EGZAMINACYJNE NA PRAWO JAZDY

OFICJALNIE NA EGZAMINACH PAŃSTWOWYCH.

Baza zawierająca pytania pochodzące od oficjalnych dostawców pytań na egzaminy państwowe: PWPW, E-KIEROWCA.

Nowa pula pytań od PWPW!

Po aktualizacji w bazie Oficjalnych Testów Egzaminacyjnych Na Prawo Jazdy znajduje się:

- 1954 pytania wspólne,
- 187 pytania na kat. A,
- 563 pytania na kat. B,
- 340 pytania na kat. C,
- 258 pytania na kat. D,
- 74 pytania na kat. T.

