

nr 1/2016 (121)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

CEPIK 2.0 PRZESUNIĘTY O ROK!

NOWA WERSJA CENTRALNEJ EWIDENCJI POJAZDÓW I KIEROWCÓW ZOSTANIE URUCHOMIONA DOPIERO 1 STYCZNIA 2017 ROKU. PRZESUNIĘTE W CZASIE ZOSTANIE TAKŻE WEJŚCIE W ŻYCIĘ PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH OKRESÓW PRÓBNYCH DLA MŁODYCH KIEROWCÓW. KONIECZNE DO TEGO ZMIANY W OŚMIU USTAWACH PRZEGŁOSOWALI POSŁOWIE I SENATOROWIE. SWÓJ PODPIS ZŁOŻYŁ PREZYDENT ANDRZEJ DUDA.

str. 7

INSTRUKTORZY NA CENZUROWANYM

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI WZIĘŁA POD LUPE WORD-Y I OŚRODKI SZKOLENIA KIEROWCÓW. W RAPORCIE ZWRACA UWAGĘ M.IN. NA NIEKULTURALNE ZACHOWANIE INSTRUKTORÓW JAZDY, NA KTÓRE SKARŻYLI SIĘ UCZESTNICY NAUKI. SPRAWDZILIŚMY, CZY TO NORMA.



ISSN 1895-4472



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

PRZYGOTUJ WYKŁADY NA SWOJĄ MIARĘ



moje
VADEMECUM
WYKŁADOWCY SPS

*Multimedialny program do prowadzenia
wykładów dla kandydatów na kierowców*

- *Masz możliwość samodzielnego kształtowania przebiegu poszczególnych lekcji.*
- *Możesz odkładać do schowka najczęściej używane slajdy.*
- *Masz możliwość rysowania na slajdach oraz szkicowania własnych sytuacji drogowych.*

Ekspresowe tempo



Krzysztof Giżycki

Dopiero pod koniec listopada pojawiły się pierwsze oficjalne informacje o tym, że planowane wdrożenie modernizowanej za duże pieniądze Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców zostanie przesunięte w czasie. Od tamtego momentu wszystko działo się błyskawicznie. Na początku grudnia pojawił się już poselski projekt ustawy. Czasu na wprowadzenie zmian było mało, dlatego kolejne etapy procesu legislacyjnego następowały w imponującym, ekspresowym tempie. Projekt szybko zaakceptowały kolejno: sejmowa komisja administracji i spraw wewnętrznych, większość posłów, dwie senackie komisje oraz większość senatorów. Jeszcze przed świętami podpisał go prezydent Andrzej Duda.

Przesunięcie terminu wdrożenia CEPIK-u oraz – co najważniejsze dla branżowców – wejścia w ży-

cie przepisów dotyczących okresów próbnych dla młodych kierowców – stało się już faktem. Nową planowaną datą jest 1 stycznia 2017 roku.

Co to oznacza dla ośrodków szkolenia kierowców? Wydaje się, że nic złego. Data jest na tyle nieodległa, że trudno spodziewać się dużo mniejszej liczby kursantów udających się do szkół jazdy. Choćby z tego powodu, że nie wszyscy zdążyli to zrobić jeszcze pod koniec ubiegłego roku. Widząc na niedalekim horyzoncie różnego rodzaju restrykcje, kandydaci na kierowców będą woleli zdobyć upragnione prawo jazdy jeszcze w tym roku.

Ale w najnowszym numerze „Szkoly Jazdy” nie piszemy tylko o Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Zajmujemy się także niedawnym raportem NIK o systemie szkolenia oraz egzaminowania kierowców. Tym razem dowiedzieliśmy się, co o sformułowanych w nim zarzutach myślą osoby, wobec których je podnoszono. Ponadto wróciliśmy do sprawy udzielania pierwszej pomocy w kontekście egzaminu na prawo jazdy oraz... podjęliśmy całą masę innych ciekawych tematów. Ale o tym przekonacie się, drodzy Czytelnicy, zagłębiając się w lekturę najnowszego numeru „Szkoly Jazdy”!

Redaktor naczelny

W numerze

CEPIK 2.0 przesunięty o rok!	4	Żeglarz za kierownicą samochodu	26
Instruktorzy na cenzurowanym	7	Pokolenie z cyfrowym DNA	28
Masaż serca na egzaminie?	8	Nieduże i ekskluzywne	30
Kontrolerzy surowo ocenili Opatów	10	Kolejna porcja felietonów Clarksona	31
Urząd się broni	11	Małe, ale z charakterem	32
Błędne tezy	12	Wycięty przepis	34
CBA w WORD-zie.		Kontrola	35
Dyrektor składa rezygnację	13	Efekt domina	36
Stary, ale jary	14	Nagrody za promowanie bezpieczeństwa	37
Wrocław i Warszawa wypożyczą samochody	16	Opakowanie ma znaczenie	38
Teorie spiskowe	18	Ciężkie czasy. O kulturę trzeba prosić... 39	
Ustawa do poprawy	20	Rozruszaj samochód za pomocą kabli	40
Ślepo za modą	22	Zmiana nacisków pilnie potrzebna!	41
Systemy hamulcowe	24	Przegląd legislacyjny	42
		Nie trwajmy w błędzie!	44

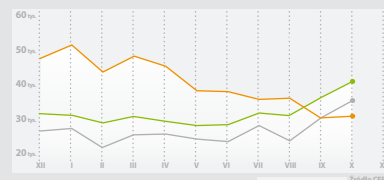
Z ostatniej chwili

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

PAŹDZIERNIK 2015 **40472**

PAŹDZIERNIK 2014 **36930**

PAŹDZIERNIK 2013 **31768**



Bielsk Podlaski z egzaminami

Radni Sejmiku Województwa Podlaskiego zaakceptowali uchwałę, zgodnie z którą kandydaci na kierowców będą mogli zdawać egzaminy na prawo jazdy w Bielsku Podlaskim.

Decyzja nie była jednogłośnie. Jednak mimo wielu wątpliwości co do tego, czy utworzenie filii w tym mieście nie będzie zbyt kosztowne i będzie cieszyło się popularnością wśród kandydatów na kierowców, radni większością 21 głosów zaakceptowali projekt tej uchwały. Na razie filia ma funkcjonować na próbę przez rok. Jeśli pomysł się sprawdzi, ten okres zostanie wydłużony. Kandydaci na kierowców będą mogli w Bielsku Podlaskim przystępować do egzaminów na kategorie AM, A1, A2, A, B1 oraz B. Filia ma funkcjonować dwa razy w tygodniu. Część kosztów związanych z działalnością ośrodka (całość szacuje się na 120 tys. zł) mają pokryć władze Bielska Podlaskiego.

Bielsk Podlaski będzie czwartym miastem, po Białymstoku, Łomży i Suwałkach, gdzie w województwie podlaskim będzie można zdobyć prawo jazdy. Filia ma przyciągnąć chętnych nie tylko z Bielska Podlaskiego, ale też Hajnówki, Siedlec i Białej Podlaskiej.

Przypomnijmy, że krytycznie o powstawaniu kolejnych oddziałów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego wypowiedziała się w swoim raporcie NIK. Izba sygnalizuje, że wiąże się z tym wiele zagrożeń. „Przede wszystkim w małych miejscowościach najczęściej nie ma możliwości przeprowadzenia egzaminów praktycznych w wymaganym zakresie, które sprawdzają umiejętność jazdy w każdym terenie, także np. przejazdy przez skrzyżowanie dwupoziomowe czy torowisko tramwajowe. Organizowanie egzaminów, które ze względu na zabudowę terenu pomijają część manewrów, jest co prawda dopuszczalnym wyjątkiem, jednak nie powinno być zdaniem NIK nadużywane” – czytamy w oświadczeniu Najwyższej Izby Kontroli.

red

CEPiK 2.0 przesunięty o rok!

Nowa wersja Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców zostanie uruchomiona dopiero 1 stycznia 2017 roku. Przesunięte w czasie zostanie także wejście w życie przepisów dotyczących okresów próbnych dla młodych kierowców. Konieczne do tego zmiany w ośmiu ustawach przegłosowali posłowie i senatorowie. Swój podpis złożył też prezydent Andrzej Duda.



Fot. Krzysztof Białoskórski/Kancelaria Sejmu

Pierwsze poważne sygnały o tym, że system CEPIK 2.0 nie zacznie działać, tak jak zapowiadano, czyli 4 stycznia 2016 roku, pojawiły się już w październiku. Doszło wtedy do spotkania, organizowanego przez Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji. Prezentację przedstawiła tam m.in. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych, której zadaniem jest integracja obecnych systemów (SI Pojazd, SI Kierowca, SI WORD, Portal OSK) z nową centralną ewidencją.

Co z niej wynikało? Przede wszystkim PWPW przedstawiła zagrożenia i ryzyko wynikające z narzuconego harmonogramu. Chodziło m.in. o brak 22 rozporządzeń, regulujących działanie CEPIK-u i potrzebnych do wykonania przez PWPW niezbędnych działań. Dodatkowo Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych argu-

mentowała, że Centralny Ośrodek Informatyki MSW (podmiot odpowiadający za wdrożenie CEPIK 2.0) przekazał 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!

■ Powiaty ostrzegają

Ustami swojego rzecznika prasowego COI podkreślał, że nic nie wie o czynnikach mogących negatywnie wpłynąć na wdrożenie systemu. Deklarowano, że CEPIK 2.0 zacznie działać w zakładanym terminie.

Wtedy głos zabrał Związek Powiatów Polskich, który 23 października na swojej stronie interne-

towej opublikował stanowisko. Czytamy w nim, że mimo pozytywnej oceny idei stworzenia systemu CEPIK ZPP z ogromnym niepokojem obserwowało stan przygotowania administracji rządowej do sprawnego uruchomienia systemu we wskazanym terminie. Dlaczego? Zdaniem Ludwika Węgrzyna, prezesa Związku Powiatów Polskich, powodów było co najmniej kilka. Po pierwsze, kilkanaście niezbędnych aktów wykonawczych nie tylko nie zostało na tamtą chwilę wydanych, ale też nie były wstępnie opracowane albo dopiero rozpoczęto konsultacje społeczne w ich sprawie. Dodatkowo nie wiadomo było, kto dostarczy w porę katalog marek i typów pojazdów, determinujący możliwość zarejestrowania pojazdu, nie była rozpoczęta procedura wydawania użytkownikom certyfikatów umożliwiających wprowadzanie

danych do systemu. Węgrzyn zwrócił ponadto uwagę, że „Państwowa Wytwórnia Papierów Wartościowych, odpowiedzialna za wdrożenie od strony informatycznej, publicznie podaje, iż prace wytwórcze 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 proponował ZPP? Dwa alternatywne wyjścia. Pierwsze polegałoby na przesunięciu terminu wejścia w życie nowych przepisów, drugie na uprzednim wprowadzeniu rozwiązań przejściowych, umożliwiających realizację doniosłych społecznie usług administracyjnych.

■ Pierwsze oficjalne zapowiedzi

W takiej sytuacji wszyscy czekali na to, jaką decyzję w kwestii CEPIK-u podejmie nowy rząd. Pierwsza zapowiedź działań pojawiła się w prasie medialnej pod koniec listopada.

„Obecny poziom zaawansowania prac nad wdrożeniem systemu CEPIK 2.0 wskazuje na poważne ryzyko, z którym wiązałyby się uruchomienie nowego systemu z dniem 4 stycznia 2016 roku. Należy mieć przy tym na względzie, iż do uruchomienia zmienionych rozwiązań pozostaje 41 dni, zaś dziś do wydania pozostają w dalszym ciągu kluczowe dla tego procesu akty wykonawcze do ustawy Prawo o ruchu drogowym, pozostające zarówno w gestii ministra właściwego do spraw wewnętrznych, jak i innych resortów. Dlatego MSWiA rekomenduje przesunięcie daty wdrożenia systemu w życie” – poinformował wydział prasowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Oświadczenie wydał także resort infrastruktury i budownictwa.

„Proces przygotowujący wdrożenie systemu CEPIK 2.0 nie został zakończony. Aby uniknąć paraliżu w wydziałach komunikacji i w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, została podjęta decyzja o przesunięciu wyznaczonego na 4 stycznia 2016 roku terminu wejścia w życie przepisów wprowadzających CEPIK 2.0. Decyzja ta oznacza, że konieczna będzie także zmiana terminu wejścia w życie przepisów ustawy o kierujących pojazdami, wprowadzających m.in. okres próbny dla młodych kierowców” – podał wydział prasowy MliB.

■ Projekt już gotowy!

Na konkretne działania nie trzeba było długo czekać. Na początku grudnia ukazał się poselski projekt zmian w kilku aktach prawnych, m.in. w Prawie o ruchu drogowym, ustawie o kierujących pojazdami, dotyczący przesunięcia uruchomienia nowej wersji Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców na 1 stycznia 2017 roku. „Przesunięcie terminu uruchomienia zmodernizowanego Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, budowa-

nego w ramach projektu CEPIK 2.0, związane jest z niedostatecznym przygotowaniem użytkowników systemu do wdrożenia. Uzależnione jest ono nie tylko od stanu prac nad zmianami systemu centralnego, ale również od stopnia dostosowania zewnętrznych systemów teleinformatycznych podmiotów zasilających centralną ewidencję pojazdów i centralną ewidencję kierowców. W sposób szczególny dotyczy to systemów eksploatowanych w starostwach, kluczowych dla procesu obsługi obywateli w zakresie rejestracji pojazdów i wydawania uprawnień do kierowania pojazdami. MSWiA w trakcie trwania projektu monitoruje przebieg testów i stan zaawansowania prac po stronie podmiotów, które dostosowują się do zmodernizowanego SI CEPIK i identyfikuje na bieżąco powstające ryzyko. Złożoność tego procesu jest bardzo duża ze względu na liczbę i zróżnicowanie końcowych odbiorców usług – 380 powiatów, ponad 4 tysiące stacji kontroli pojazdów, ponad 7 tysięcy ośrodków szkolenia kierowców” – czytamy w uzasadnieniu projektu zmian.

■ Pierwsze czytanie

Czasu na wprowadzenie zmian nie było jednak za dużo. Dlatego już 9 grudnia odbyło się pierwsze czytanie poselskiego projektu zmian. Szczegółowe uzasadnienie celowości przesu-

nięcia przepisów o rok przedstawił Arkadiusz Czaratoryski (PiS). Jego zdaniem, modernizowany od 2013 roku system Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców nie był gotowy do tego, żeby działał w pełni sprawnie.

– Szereg zastrzeżeń świadczących o nieprzygotowaniu systemu do wejścia w życie 4 stycznia 2016 roku pojawił się już w październiku, m.in. za sprawą Związku Powiatów Polskich. Jego przedstawiciele argumentowali, że pracownicy starostw powiatowych i urzędów miasta nie zostali odpowiednio przeszkoleni, nie nastąpiły testy nowego systemu.

Czaratoryski zaznaczył, że brak reakcji, czyli nieprzesunięcie wejścia w życie CEPIK-u o rok, spowodowałby chaos informatyczny.

– Nie możemy pozwolić sobie na to, żeby kandydaci na kierowców nie byli na bieżąco egzaminowani, a ludzie nie mogli uzyskać dokumentów swoich pojazdów w starostwach – mówił Czaratoryski. – Niektórzy mówili, że termin wystarczy przesunąć o pół roku, jednak bezpieczną datą jest 1 stycznia 2017 roku.

Argumentację Czaratoryskiego wsparł Edward Siarka, reprezentujący klub poselski PiS.

– W 2013 roku poprzedni rząd podjął decyzję o modernizacji systemu CEPIK. Zakładano, że prace Centralnego Ośrodka Informatyki zakończą się w zakładanym terminie. Niestety, tak się nie stało. Dlatego wnioskujemy o jego przesunięcie.

CEPIK 2.0

Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców działa od 2003 roku. Już od dawna wiele osób wskazywało, że system jest daleki od ideału. 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 zajął się Centralny Ośrodek Informatyki MSW. Szacowany koszt przebudowy systemu to 146 mln zł.

Od momentu ogłoszenia rozpoczęcia prac nad CEPIK-iem 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 dopiero nadejdzie. Mają do niego płynąć zupełnie nowe dane. Chodzi tu m.in. o informacje dotyczące okresów próbnych dla młodych kierowców. Ale nie tylko. Istnieją plany wprowadzenia usługi „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 przeszkolonych i 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 planuje się 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 uprawnień, popełnionych naruszeń i zgromadzonych w związku z nimi punktów karnych. Bez wychodzenia z domu. W przyszłości planowane jest również umożliwienie opłacenia mandatu online.

■ PO? Też za!

Co ciekawe, dalsze prace nad zmianami w ustawach, które miałyby toczyć się w komisji, zarekomendował przedstawiciel PO, Stanisław Lamczyk.

– System musi być spójny i dobrze działać – mówił.

Podobnego zdania był poseł ruchu Kukiz '15, Bartosz Józwiak. Dodał jednak, że przy okazji prac nad zmianami w ustawach powinno się także przemyśleć całą politykę dotyczącą sposobu zdobywania uprawnień przez kandydatów na kierowców. Jego zdaniem, jest ona zbyt restrykcyjna.

Podczas pierwszego czytania projektu ustawy o zmianie ośmiu aktów prawnych, którego celem jest przesunięcie o rok wejścia w życie systemu CEPIK oraz okresów próbnych dla młodych kierowców, wypowiedział się także przedstawiciel Nowoczesnej Ryszarda Petru, Mirosław Suchoń.

– Przesunięcie jest słuszne, ale patrząc na historię projektu CEPIK mam wątpliwości, czy rok wystarczy. Nie mamy przecież jeszcze gotowych wszystkich aktów prawnych i dokumentacji technicznej – mówił były pracownik bielskiego WORD-u.

Pozytywnie o przesunięciu wejścia w życie przepisów wypowiedział się także Kazimierz Kotowski (PSL). Jednak mimo tej jednomyślności co do samej zasady wprowadzenia zmian pojawiły się pytania.

■ WORD-y spokojne

Za aprobatą wszystkich klubów parlamentarnych jeszcze tego samego dnia projekt trafił do sejmowej komisji administracji i spraw wewnętrznych. To właśnie tam wprowadzono do projektu poprawkę, o którą wnosiło dziewiętnaście wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego.

Chodziło o dodanie zapisu uchylającego art. 11 ustawy o kierujących pojazdami. Powstał on w 2014 roku. Brzmi następująco: „Systemy teleinformatyczne wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, stosowane w dniu wejścia w życie ustawy, mogą być wykorzystywane do dnia podpisania przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego umowy z dostawcą, o którym mowa w art. 57b ustawy zmienianej w art. 1, oraz wdrożenia nowego systemu teleinformatycznego, nie dłużej jednak niż do dnia 3 stycznia 2016 roku, pod warunkiem spełnienia przez ten system wszystkich wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy zmienianej w art. 1”.

Znaczyło to tyle, że WORD-y do 3 stycznia musiały mieć gotowy system teleinformatyczny. Ogłosiły przetargi, szukając wykonawcy. Większość ośrodków postanowiła związać się ponownie z Polską Wytwórnią Papierów Wartościowych, jednak dziewiętnaście z nich wybrało firmę IT.expert. Ostatecznie spółka informatycz-



Fot. Krzysztof Białoskórski/Kancelaria Sejmu

na postanowiła rozwiązać z WORD-ami umowy. A one zostały z poważnym problemem. Dlatego na ręce wiceministra infrastruktury i budownictwa Jerzego Szmita został złożony list z prośbą o interwencję w ich sprawie.

■ (Prawie) jednogłośnie głosowanie

Drugie sejmowe czytanie projektu zmiany w ośmiu ustawach odbyło się 16 grudnia. Był także czas na dyskusję.

– Dzięki przesunięciu terminu wdrożenia CEPIK 2.0 mamy czas na głębszą refleksję na temat systemu – mówił Edward Siarka. – Czy jego rozbudowa idzie w dobrym kierunku? Czy w bazie powinny znajdować się dane o badaniach technicznych pojazdu i ubezpieczeniu? Warto także zastanowić się nad systemem egzaminowania. Koszty związane z otrzymaniem prawa jazdy są wysokie. Z drugiej strony, coraz łatwiej je stracić. Czy chodzi nam o to, żebyśmy byli na czele statystyki dotyczącej utraty dokumentu uprawniającego do kierowania pojazdami?

Także Bartosz Józwiak miał wątpliwości co do tego, czy w projektowanym kształcie systemu CEPIK 2.0 ma sens.

– Mam wątpliwości. Chodzi mi m.in. o liczbę instytucji uprawnionych do wglądu w dane osobowe obywateli.

Z kolei Mirosław Suchoń zaproponował, żeby postęp prac nad budową CEPIK-u był stale kontrolowany.

– Myślę, że warto byłoby co miesiąc wysłuchiwać raportów od MSWiA. Dodatkowo chciałbym, żeby do pracy nad projektami aktów prawnych włączyć ważne instytucje – WORD-y, samorządy i Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych.

Pod koniec dyskusji głos zabrał jeszcze Tomasz Zdzikot, podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji.

– Testy integracyjne systemu CEPIK już trwają lub rozpoczną się w najbliższym czasie. Zakładam, że po przesunięciu terminu będzie czas i większa możliwość na poprawienie mogących pojawiać się błędów, niezgodności. Wprowadzenie monitoringu postępu prac nad CEPIK-iem uważam za sensowne. Może tylko trochę rzadziej niż co miesiąc.

Ostatecznie wszystkie kluby poselskie opowiedziały się za przyjęciem projektu zmian w takim kształcie, jaki zaproponowali członkowie sejmowej komisji administracji i spraw wewnętrznych.

■ Szybkie tempo

Trzecie czytanie poselskiego projektu, zakładającego zmiany w ośmiu ustawach, których celem jest przesunięcie wdrożenia systemu CEPIK 2.0 oraz okresów próbnych dla młodych kierowców o rok, odbyło się już 17 grudnia. Zakończyło się głosowaniem.

Posłowie byli prawie jednogłośni. Za wprowadzeniem zmiany ustaw głosowało 441 osób, przeciw – jedna. Prawdopodobnie była to jednak pomyłka posła ruchu Kukiz '15, ponieważ wcześniej przedstawiciele wszystkich klubów parlamentarnych optowali przecież za proponowanymi zmianami.

Projekt zmian musiał jeszcze zatwierdzić Senat. Najpierw trafił on do dwóch komisji: infrastruktury oraz samorządu terytorialnego i administracji państwowej. Okazało się, że w obu przypadkach senatorowie poparli projekt i nie wnieśli żadnych poprawek. Dlatego już 18 grudnia został on poddany pod głosowanie przez wszystkich obecnych przedstawicieli izby wyższej parlamentu. Senatorowie także zdecydowali się poprzeć poselski projekt. Jeszcze przed świętami swój podpis złożył prezydent Andrzej Duda.

Jakub Ziębka

Instruktorzy na cenzurowanym

Najwyższa Izba Kontroli wzięła pod lupę WORD-y i ośrodki szkolenia kierowców. W raporcie zwraca uwagę m.in. na niekulturalne zachowanie instruktorów jazdy, na które skarżyli się uczestnicy nauki.

Sprawdziliśmy, czy to norma.

Kontrola NIK uzupełniona została o internetową ankietę, dotyczącą przygotowania do egzaminu państwowego na prawo jazdy przez ośrodki szkolenia kierowców oraz jego przeprowadzania przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego.

■ Skargi kursantów

Dla zdobycia możliwie najszerszej i najbardziej obiektywnej informacji dotyczącej uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami w IV kwartale 2014 roku przeprowadzone zostało anonimowe badanie ankietowe za pośrednictwem strony internetowej NIK – informuje Najwyższa Izba Kontroli. Odpowiedzi udzieliło 2.936 osób, z czego 49,8 proc. respondentów wskazało okres przystąpienia do egzaminu po wejściu w życie nowych zasad egzaminowania, tj. po 19 stycznia 2013 roku. Większość udzielających odpowiedzi stanowiły osoby w wieku do 24 lat (69,6 proc.)

Niestety, wyniki ankiet nie wypadły pochlebnie dla szkół jazdy. Co piątą ankietowaną wystawiał ocenę średnią (13,4 proc.) lub złą (6,7 proc.) przygotowania ich przez OSK do egzaminu. Z blisko co czwartej odpowiedzi (23,3 proc.) dotyczącej poziomu zadowolenia z wykonanej usługi wynika, że respondent nie poleciłby innej osobie OSK, w którym odbył szkolenie. Ankietowani skarżyli się m.in. na niedostateczne przygotowanie do poruszania się w ruchu miejskim i wykonywania wymaganych zadań na placu manewrowym. Natomiast aż co piąta osoba (18,9 proc.) wspominała, że spotkała się z niekulturalnym zachowaniem instruktora.

■ Telefon przy uchu i dwuznaczne teksty

Potwierdzeniem tych wyników mogą być wpisy i dyskusje na licznych forach internetowych o tematyce nauki jazdy, ale nie tylko.

„Mam problem, nie wiem, czy zmieniać instruktora jazdy, czy nie” – pisze użytkowniczka portalu dotyczącego nauki jazdy. „Z jednej strony, mam ku temu powody, ale z drugiej, może jestem przewrażliwiona. Argumenty za to: najpierw się na mnie drze, a dopiero później coś tłumaczy albo i nie, mówi, że nie ma dla mnie już nadziei, ale od początku jeździmy tylko po mieście, a na plac mnie nie weźmie, bo to dla ciama. Gapi się na moje cycki, mówi, że jak coś



tam będę źle robić, to będzie grył mnie «tam, gdzie dzieci swoje matki, jak są małe», spóźnia się, zmienia czas jazd, np. umawiam się na 15, a on mi pisze, żebym przyszła na 16, a jak czekam i dzwonię z pytaniem, gdzie jest, to mówi, że na 17 się umówiliśmy”.

Aneta na kobiecym forum tak opisuje instruktorów ze stołecznych szkół jazdy: „Pan Jurek całkiem dobrze tłumaczy i można by powiedzieć, że tyle wystarczy, jednak niestety... Pan ten jest niekulturalny: grzebie palcem w buzi, w zębach w trakcie jazdy, dwuznacznie dopytuje się o moje życie seksualne i rzuca co chwila szowinistycznymi tekstami. Każda moja jazda była skrócona o 10 minut, a trzy razy było to 15 minut mniej. Pan Grzegorz – właściciel szkoły – tłumaczy lepiej niż pan Jurek, jest konkretny, nie zagaduje w trakcie jazdy, bo... przez cały czas jest zajęty rozmową przez telefon ze swoją przyjaciółką. Subtelne szeptki do telefonu na temat ostatniego spotkania albo wychwalanie urody tej pani: ja nie chcę tego słuchać! U tego pana jazdy również były skracane o 10 minut”.

■ Fizyczny atak

Na niekulturalne zachowanie instruktorów zdecydowanie częściej skarżą się panie. Niestety,

często chodzi o uwagi, nawet gesty o charakterze seksualnym. Jeśli głos zabierają panowie, to nie chodzi o „subtelności”, jak dłubanie w zębach czy rozmawianie przez telefon, tylko dużo poważniejsze zarzuty.

„Instruktor nauki jazdy na kat. C+E zaatakował mnie fizycznie i wulgarnie znieważał na placu manewrowym” – skarży się w internecie pan Karol i prosi o radę, gdzie sprawę zgłosić. „Wyrzucił mnie z placu i powiedział, żebym już nigdy się nie pojawiał. Powodem ataku było to, że przedzwoniłem do biura z reklamacją na instruktora. Podczas szkolenia instruktor był wobec mnie agresywny, niekulturalnie się do mnie zwracał, był niepunktualny, zostawiał mnie samego na placu manewrowym, umawiał się z dwoma osobami na tę samą godzinę”.

– Instruktor to wizytówka każdej szkoły jazdy i dobrze wiemy, że wielu klientów właśnie opiniami o instruktorach kieruje się wybierając dla siebie kurs – mówi Tadeusz Uliński, właściciel i instruktor Szkoły Jazdy Sufler z Konina. – Dlatego jestem przekonany, że każdy właściciel szkoły chciałby jak najprędzej dowiedzieć się o niewłaściwym zachowaniu swoich pracowników i nie wyobrażam sobie, żeby mógł je tolerować.

Anna Łukaszuk

Masaż serca na egzaminie?

Na polskich drogach każdego roku ginie prawie 3,5 tys. osób. Czy dramatyczną statystykę można poprawić, lepiej przygotowując kierowców do udzielania pierwszej pomocy? Czy kursanci powinni mieć dodatkowe szkolenia i egzaminy ze sztucznego oddychania i innych czynności ratunkowych?



Mój tata zginął, bo nie udzielono mu pierwszej pomocy w możliwie krótkim czasie. Czekał na wyciągnięcie z auta ponad dwie godziny, bo nie było nożyc do cięcia blach – wspomina Beata Bublewicz, córka słynnego rajdowca, była przewodnicząca Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

■ Brak statystyk

Bublewicz, posłanka Platformy Obywatelskiej z Olsztyna, spędziła w Sejmie trzy kadencje. Forsowała przepisy, które poprawią bezpieczeństwo kierowców i pieszych. Proponowała m.in. obowiązkowy egzamin z pierwszej pomocy. Pomysł, popierany przez rząd, przypadł w sejmowej podkomisji.

– Utracił to nasz poseł Andrzej Kania. Bez głębszego uzasadnienia – podkreśla była posłanka PO.

Zauważa, że umiejętność udzielania pomocy poszkodowanym może być ważniejszym elementem systemu drogowego bezpieczeństwa niż kolejne kilometry autostrad, wzmacnianie państwowego ratownictwa, surowsze kary dla łamiących przepisy.

– Co trzeciej osobie można by uratować życie, gdyby wszyscy wiedzieli, jak postępować w razie wypadku – przekonuje Bublewicz.

Twardych danych, które by to potwierdzały, nie ma. Trudno też określić, przy ilu zdarzeniach drogowych interweniowali świadkowie, zanim na miejsce przyjechała karetka.

– Nie sporządza się statystyk dotyczących liczby osób i zdarzeń, w których przed przyjazdem zespołu ratownictwa medycznego udzielono pierwszej pomocy osobie będącej w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego – tłumaczy Milena Kruszevska, rzecznik prasowy ministra zdrowia.

■ Bandos: Poszerzmy program szkolenia!

Jak kierowcy są przygotowani do takich akcji ratunkowych, próbowała „zmierzyć” Najwyższa Izba Kontroli. Raport NIK na temat szkolenia i egzaminowania kierowców wzbogaciła ankietą, którą wypełniło prawie 3 tys. osób. Nabycie umiejętności udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych potwierdziło 71,9 proc. ankietyowanych (2112 młodych kie-

rowców). Reszta (28,1 proc.; 824 osoby) nie nabyła tych umiejętności podczas kursu na prawo. Raport NIK przyniósł też inne niepokojące wnioski – kursanci narzekali na niekompetencję instruktorów, brak umiejętności dydaktycznych, skracanie zajęć.

Czy niekompetencja i pośpiech dotyczy też instruktażu pierwszej pomocy?

– Program szkolenia w tym zakresie trzeba rozszerzyć. Teraz to cztery godziny, głównie w formie pogadanki – komentuje Krzysztof

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013 – 2020

NPBRD zakłada, że za pięć lat liczba zabitych na polskich drogach spadnie do 2 tysięcy rocznie. Teraz jest ich ponad 3,5 tys.

Polska jest w czołówce krajów UE, jeśli chodzi o śmiertelność na drogach (84 osoby na milion mieszkańców). Gorzej jest tylko na Łotwie, w Rumunii, Bułgarii i na Litwie.

Bandos, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. – Mamy problem z pierwszą pomocą. W Niemczech jest cztery razy więcej wypadków, a ofiar śmiertelnych tyle samo – uważa Bandos.

Tłumaczy, że na śmiertelność wpływa jakość dróg, klasa i wyposażenie samochodów, ale też kompetencje kierowców. Niemieccy kursanci, żeby zdobyć prawko, muszą nie tylko wyjeździć godziny i zaliczyć porcję teorii. Mają też cykl zajęć z lekarzami, ratownikami. Bandos postuluje, by kurs pierwszej pomocy wypełniały ćwiczenia w realnych warunkach. Pozorowane wypadki, z udziałem tzw. figurantów.

– To tak jak z nauką jazdy samochodem. Można na symulatorze, można na drodze – porównuje.

■ Opuszczone lekcje z ratownikiem

– Studentom organizujemy takie zajęcia, żeby umieli działać w trudnych warunkach – komentuje Natalia Bobak z Samodzielnej Pracowni Medycyny Katastrof Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego.

Jako ratownik medyczny pani Natalia szkoli m.in. kandydatów na kierowców. Zwraca uwagę, że wielu kursantów prowadzone przez nią zajęcia traktuje jak zło konieczne.

– Mają trzydzieści godzin teorii, ale obowiązkiem jest 85 procent, więc lekcje z ratownikiem mogą opuścić – komentuje z humorem.

Inaczej zachowują się kierowcy, którzy chcą zdobyć dodatkowe uprawnienia, prawo jazdy kat. C, D, E.

– Oni bardzo się przykładają, zadają mnóstwo pytań – opowiada Bobak.

Ale nawet wielkie zaangażowanie podczas kursu nie gwarantuje odwagi i skuteczności w ratowaniu rannych na drodze.

– Prawo jazdy robią osoby o różnej odporności psychicznej. Widząc krew, poważne obrażenia, mogą nie dać rady – stwierdza ratowniczka.

Bandos opowiada historię, kiedy grupa świadków wypadku przyglądała się, zamiast próbować pomóc.

– Płatanina blach i ludzkich ciał to widok, który może sparaliżować – mówi szef PFSSK. – Nawet mając odpowiednią wiedzę nie jest się w stanie działać – przyznaje.

■ Wypadek, czyli „zdarzenie magiczne”

Bublewicz przekonuje, że brak właściwej reakcji na zdarzenia drogowe ma głębsze przyczyny psychologiczne i socjologiczne. Przywołuje badania Eurostatu, które wykazały, że Polacy nie mają cech społeczeństwa obywatelskiego.

– Brak empatii, współodpowiedzialności. Jesteśmy zatamizowanym społeczeństwem. Nie chcemy współdziałać w sprawach naszego osie-

Ustawa z dnia 8 września 2006 roku o Państwowym Ratownictwie Medycznym w art. 3 określa pierwszą pomoc jako zespół czynności podejmowanych w celu ratowania osoby w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego, wykonywanych przez osobę znajdującą się w miejscu zdarzenia, w tym również z wykorzystaniem wyrobów medycznych i wyposażenia wyrobów medycznych.

Art. 4 ustawy o PRM wskazuje, że kto zauważy osobę lub osoby znajdujące się w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego lub jest świadkiem zdarzenia powodującego taki stan, w miarę możliwości i umiejętności ma obowiązek niezwłocznego podjęcia działań zmierzających do powiadomienia o tym zdarzeniu podmiotów ustawowo powołanych do niesienia pomocy osobom w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego.

Natomiast art. 162 § 1 Kodeksu karnego wskazuje, iż: Kto człowiekowi znajdującemu się w położeniu grożącym bezpośrednim niebezpieczeństwem utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu nie udziela pomocy, mogąc jej udzielić bez narażenia siebie lub innej osoby na niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, podlega karze pozbawienia wolności do lat trzech.

Z powyższego wynika, że obowiązek udzielania pomocy, w tym pierwszej pomocy, spoczywa na każdym dorosłym obywatelu, niezależnie od tego, czy jest on kierowcą pojazdu mechanicznego, czy nie.

dla, miasta. Społeczne działania podejmuje zdecydowana mniejszość mieszkańców. Tak samo na drodze – nie chcemy współpracować – ocenia była posłanka, socjolog z wykształcenia. – Świadkowie wypadków, nie tylko kierowcy, uważają, że jedynym ich obowiązkiem jest wykręcić numer alarmowy – stwierdza Bublewicz.

Zauważa, że wypadki traktowane są jak „zdarzenia magiczne”.

– Rządzenie losu. Coś, co się przytrafia, ale nie mnie. Bezpieczeństwo nie zależy ode mnie, tylko od jakichś onych. Racjonalizujemy swoje postawy, zachowania – usprawiedliwiamy się, dlaczego nie pomogliśmy – diagnozuje Bublewicz.

Jednocześnie podkreśla wieloletnie zaniedbania w systemie szkolenia kandydatów na kierowców, jak i powszechnej edukacji dla bezpieczeństwa. Przedmiot o tej nazwie wprowadzono do szkół w 2009 roku. Dziś wszystkie nastolatki powinny wiedzieć, jak zrobić masaż serca i sztuczne oddychanie, jak zatamować krwawienie, jak ułożyć poszkodowanego w tzw. pozycji bezpiecznej. Lekcje z ratownikami odbywają się już w podstawówkach, a nawet przedszkolach.

– Młodzi umieją więcej – potwierdza Natalia Bobak. – Ale osoby urodzone w latach 70. czy 80. w szkole nie miały takich zajęć, szkolenia BHP w pracy wiadomo, jak wyglądają, powszechnej służby wojskowej nie ma, więc kurs na prawo jazdy może być jedyną okazją, by czegoś się dowiedzieć o pierwszej pomocy – stwierdza ratowniczka.

■ Egzamin? Niekoniecznie

Wprowadzenia dodatkowego egzaminu dla kursantów się jednak nie domaga.

– Trzeba podnieść poziom szkoleń, wychować nowe pokolenie instruktorów – komentuje Bobak. – Egzamin? Niekoniecznie.

Sceptyczny jest również Bandos i organizacja, której szefuje.

– Jesteśmy przeciwni egzaminowi państwowemu z pierwszej pomocy, obsługi urządzeń typu defibrylator – mówi prezes PFSSK. – To byłby dodatkowy stres dla zdających. I dodatkowe koszty.

Bublewicz proponuje, by ośrodki szkolenia kierowców i WORD-y nawiązały współpracę z organizacjami pozarządowymi, wspierającymi polski system ratownictwa.

– Krótki kurs praktyczny, ocena ratownika, zaświadczenie... To nie musi być kolejna stresująca część egzaminu na prawo jazdy. Chodzi o to, by przyszły kierowca naprawdę umiał udzielić pierwszej pomocy, a nie tylko napisać w teście, co powinien zrobić – mówi założycielka Fundacji im. Mariana Bublewicza, która od prawie piętnastu lat działa m.in. na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

■ Apteczki w samochodach

Szansą na ustawowe wprowadzenie egzaminów z pierwszej pomocy dla kierowców może być odroczenie znowelizowanego prawa o ruchu drogowym i innych ustaw (z powodu opóźnień we wdrażaniu CEPiK-u). Nowe przepisy wejdą w życie dopiero w styczniu 2017 roku. Parlamentarzyści i rząd mają czas na korekty.

– Wprowadzenie takich egzaminów leży w kompetencji ministra infrastruktury i budownictwa – tłumaczy Kruszewska.

Prezes PFSSK zgłasza inny postulat.

– Apteczki w samochodach! Przywrócić ten obowiązek – mówi Bandos. – Wozimy gaśnice w bagażnikach, a nie mamy apteczek. Jesteśmy ewenementem na skalę światową! Ile razy dochodzi do zapalenia pojazdu? A jak często jest potrzebna apteczka? – pyta retorycznie.

Tomasz Maciejewski

Kontrolerzy surowo ocenili Opatów

W opublikowanym niedawno raporcie Najwyższej Izby Kontroli, dotyczącym systemu egzaminowania, szkolenia oraz kontroli nad nadawaniem uprawnień, sporo uwag skierowano pod adresem starostw powiatowych. Jednym z tych, które otrzymały ocenę negatywną, było Starostwo Powiatowe w Opatowie.



Siedziba NIK

Przypomnijmy, że kontrola NIK była prowadzona w zeszłym roku, zaś badaniami objęto lata 2013 – 2014 (od wejścia w życie ustawy o kierujących pojazdami, tj. 19 stycznia 2013 roku, do zakończenia czynności kontrolnych w jednostce). Kontrolerzy wzięli pod lupę m.in. urzędy miasta i starostwa powiatowe, odpowiadające za nadzór nad ośrodkami szkolenia kierowców. Ich działania zostały ocenione surowo. Aż cztery z dziesięciu urzędów otrzymały od NIK ocenę negatywną. Wśród nich znalazło się Starostwo Powiatowe w Opatowie.

■ Zajęcia bez nadzoru

Co w szczególności zarzuca temu urzędowi Najwyższa Izba Kontroli? Inspektorzy wskazują, że w ramach kontroli OSK nie sprawdzano sposobu prowadzenia przez instruktorów zajęć teoretycznych i praktycznych. Ograniczono się jedynie do skontrolowania wyposażenia sal wykładowych w środki i pomoce dydaktyczne. Postanowiliśmy więc zapytać starostwo, czy coś się w tej kwestii zmieniło. Odpowiedź jest nadzwyczaj lakoniczna – tak.

Kolejną nieprawidłowością wskazaną przez NIK był brak sporządzenia i publikacji analiz statystycznych w zakresie średniej zdawalności osób szkolonych w danym ośrodku oraz liczby

uwzględnionych skarg złożonych na dany ośrodek. Tutaj już odpowiedź starostwa jest dużo bardziej wyczerpująca.

„Analiza statystyczna w zakresie średniej zdawalności osób szkolonych w danym ośrodku z powiatu opatowskiego była sporządzona za rok 2013 i obwieszczona na stronie Starostwa Powiatowego w Opatowie. Za 2014 rok również obwieszczono ją w tym samym miejscu, na tablicy informacyjnej starostwa oraz wzbogaczono o dodatkowe elementy opisowe wraz z zapisem mówiącym, że nie było skarg na ośrodki. Nadmienia się, że co najmniej od 2009 roku nie było żadnej skargi na żaden ośrodek działający na terenie powiatu opatowskiego” – informuje Tadeusz Bieniek, kierownik Wydziału Komunikacji, Transportu i Dróg Starostwa Powiatowego w Opatowie.

■ Wydruki i arkusze

Ale na tym lista zarzutów inspektorów Najwyższej Izby Kontroli się nie kończy. W raporcie znalazło się bardzo ciekawe zdanie. Zacytujmy: „W Starostwie Powiatowym w Opatowie kierownik Wydziału Komunikacji na pytanie, na jakiej podstawie w trakcie kontroli OSK stwierdzano, że sposób, forma i zasady przeprowadzenia egzaminu wewnętrznego były prawidłowe, wy-

jaśnił, że jedynie na podstawie wydruków z egzaminu teoretycznego oraz arkusza przebiegu części praktycznej egzaminu przyznał, że nigdy nie obserwował egzaminu wewnętrznego przeprowadzanego w OSK”.

Czy tak jest nadal?

„Obecnie w trakcie kontroli kontrolujący uczestniczy w egzaminie wewnętrznym” – krótko napisał nam Tadeusz Bieniek.

■ Skrócony obieg

Najwyższa Izba Kontroli zwróciła uwagę na jeszcze jedną rzecz. „W Starostwie Powiatowym w Opatowie dane o zatrzymaniu, utracie dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdami; zastosowaniu środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów wobec osoby posiadającej lub nieposiadającej uprawnienia przekazano do CEK nieterminowo w odpowiednio 100, 33 i 90 proc. badanych przypadków” – czytamy w raporcie.

Z informacji przekazanych nam przez starostwo wynika, że i tutaj sytuacja uległa poprawie.

„W celu uniknięcia przedłużania się terminów w grudniu 2014 roku wprowadzono zmiany w regulaminie organizacyjnym Starostwa Powiatowego w Opatowie w części dotyczącej obiegu dokumentów, co spowodowało jego skrócenie” – wyjaśnia Bieniek.

Co z tego wynika?

„Dane o zatrzymaniu lub utracie dokumentu stwierdzającego uprawnienia do kierowania pojazdami są wprowadzane w ciągu ośmiu godzin od daty wpływu do urzędu. Z kolei zastosowanie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów wobec osób posiadających lub nieposiadających uprawnień do kierowania pojazdami wprowadza się w ciągu 24 godzin” – wylicza Bieniek.

Na koniec zapytaliśmy także, czy Starostwo Powiatowe w Opatowie zgadza się z oceną wystawioną przez Najwyższą Izbę Kontroli. Tutaj odpowiedź była bardzo krótka – nie.

Jakub Ziębka

Urząd się broni

Po prowadzonej w czterech urzędach marszałkowskich kontroli tylko świętokrzyski otrzymał od NIK ogólną ocenę negatywną. Urzędnicy są zdziwieni. – Trudno jest się zgodzić z oceną zawartą w raporcie NIK – uważa Wojciech Siporski, dyrektor Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego.

Przyglądając się szkoleniu i egzaminowaniu kierowców kontrolerzy NIK wzięli pod lupę także urzędy marszałkowskie, którym m.in. podlegają wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Na urzędników spadła fala krytyki, choć tylko jeden z czterech kontrolowanych urzędów otrzymał ocenę negatywną. O jaką instytucję chodziło? Był to Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego.

■ Protokoły. Konieczne czy nie?

Jakie zastrzeżenia do pracy urzędników z województwa świętokrzyskiego miała NIK? Wskazała np., że kontrola WORD-u w Kielcach nie była odpowiednio dokumentowana. Dlaczego? Bo urzędnicy odstąpili od spisania protokołów oględzin obiektów i pojazdów. Co ciekawe, zdaniem Wojciecha Siporskiego, dyrektora Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego, wcale nie musieli tego robić. Dlaczego?

– Zapis w rozporządzeniu w sprawie kontroli wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego (§ 11 ust. 1) wyraźnie wskazuje, że takie oględziny przeprowadza się (i sporządza stosowny protokół oględzin) w sytuacji, „jeżeli konieczne jest ustalenie stanu faktycznego obiektów lub pojazdów”, czyli z konkretnych powodów bądź przyczyn. Nie ma natomiast jednoznacznego poglądu, że powinno to mieć miejsce podczas każdej przeprowadzanej kontroli. Naszym zdaniem, konieczność nie występowała – uważa Siporski.

■ Nie ma zakazu

„Pomimo kontroli przeprowadzonych przez pracowników Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego egzaminatorzy pełnili jednocześnie funkcje egzaminatorów nadzorujących. Nie zapewniono tym samym bezstronności prowadzonych przez nich postępowań, w tym dotyczących składanych przez zdających (i rozpatrywanych przez te osoby) skarg na przebieg egzaminu” – wytyka dalej NIK.

Jednak także w tym przypadku urząd czuje się niewinny. Dlaczego? Bo żadne przepisy nie wprowadzają zakazu pełnienia obu funkcji.

– Połączenie funkcji egzaminatora nadzorującego i egzaminatora przeprowadzającego egzaminy, jako dozwolone przez przepisy prawa,



jest wewnętrzną sprawą dyrektora WORD, który w ramach swoich uprawnień takie rozwiązania przyjął w regulaminie organizacyjnym – tłumaczy Wojciech Siporski. – Brak ustawowego zakazu łączenia tych funkcji w jednej osobie pozwala zapewnić wyższy poziom i wysoki standard pełnienia nadzoru poprzez umożliwienie ciągłego kontaktu osobie nadzorującej z praktyczną formą wykonywania zawodu – czynnego przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy.

■ Kto powinien inicjować współpracę?

Kolejny zarzut NIK dotyczył braku objęcia kontrolą prawidłowości przeprowadzania części praktycznej egzaminów w ruchu miejskim. Zdaniem NIK, urząd marszałkowski nie podjął w tym zakresie współpracy z policją, która ma uprawnienia, żeby to robić.

Urząd także w tej kwestii ma inne zdanie.

– Z zapisu art. 67 ust. 2 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami wynika, że inicjatywa współpracy leży po stronie policji – uważa Siporski. – Ta w ramach prowadzonych rutynowych kontroli ruchu drogowego ma możliwość przekazywania do marszałka województwa informacji o naruszeniu przepisów podczas przeprowadzania egzaminów w ruchu miejskim. Wymiana informacji i doświadczeń w tym zakresie jest prowadzona na forum Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Marszałek z mocy prawa jest przewodniczącym, a zastępcą komendant policji.

■ „Niesprawiedliwa ocena”

Wojciech Siporski twierdzi, że trudno jest się zgodzić z negatywną oceną urzędu zawartą w raporcie, mając na względzie treść wystąpienia kontrolnego oraz wątpliwości wynikające z zapisów ustawy i rozporządzenia, które wskazało w wyjaśnieniach do NIK.

– Poza tym w raporcie można przeczytać: „W trzech z czterech skontrolowanych urzędów marszałkowskich wystąpiły poważne nieprawidłowości w zakresie sprawowania nadzoru nad wykonywaniem badań lekarskich oraz przeprowadzaniem badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu i wydawaniem orzeczeń o braku przeciwwskazań zdrowotnych i odpowiednio psychologicznych”. Jednak ocenę negatywną właśnie z tego powodu otrzymało tylko województwo świętokrzyskie.

Mimo tych wszystkich wątpliwości Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego wprowadził pewne zmiany. Upoważnił m.in. psychologów, uprawnionych do przeprowadzania kontroli przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną, służącą do wykonywania badań z psychologii transportu, oraz lekarza do przeprowadzania kontroli medyków wykonujących badania osobom ubiegającym się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców, a także zawarł z nimi umowy-zlecenia na te czynności.

Planowana jest także kompleksowa kontrola w kieleckim WORD-zie.

Jakub Ziębka



Błędne tezy

– Skoro krytykuje się tworzenie filii WORD-ów, to dlaczego w raporcie nie ma wskazania, że należałoby takich praktyk zaprzestać? Bo my jesteśmy już zdezorientowani. Najpierw rozmontowano istniejący do tej pory system, teraz mówi się, że egzaminowanie w mniejszych miejscowościach jest niewłaściwe – tak raport NIK komentuje Mirosław Szadkowski, dyrektor WORD-u w Radomiu.

Niedawno NIK opublikowała raport z wyników kontroli, dotyczącej systemu szkolenia i egzaminowania kierowców. Pisaliśmy o tym na łamach grudniowego numeru „Szkoly Jazdy”. W raporcie dostało się także WORD-om. Zwrócono m.in. uwagę na słabą zdawalność, uzyskiwanie większości przychodów z egzaminów poprawkowych oraz niepotrzebne, zdaniem NIK, tworzenie filii w mniejszych miejscowościach. Wśród skontrolowanych przez Najwyższą Izbę Kontroli placówek był radomski WORD.

Jakub Ziębka: Jedną z podstawowych tez, która znalazła się w raporcie NIK, brzmiała: rygorystyka egzaminów nie przekłada się na poprawę umiejętności kierowców, ale korzystnie wpływa na sytuację finansową WORD-ów, które utrzymują się głównie z opłat egzaminacyjnych. Wychodzi na to, że szefuje pan instytucji, która jest prawdziwą maszynką do zarabiania pieniędzy...

Mirosław Szadkowski, dyrektor WORD-u w Radomiu: Absolutnie się z taką tezą nie zgadzam. Dlaczego? Bo myśmy systemu egzaminowania nie wymyślili. Zajmujemy się tylko wyko-

nywaniem swoich obowiązków, które wynikają z przepisów.

W raporcie można przeczytać o egzaminach poprawkowych. Dziwię się, że instytucja taka jak NIK posługuje się określeniem, które nie istnieje, zarówno w przepisach dotyczących szkolenia, jak i egzaminowania. Dla egzaminatora każdy egzamin jest pierwszy, nie sprawdza przecież, ile razy dany kandydat na kierowcę podchodził do niego wcześniej.

Odnosząc się do zarzutów, chciałbym wiedzieć, jaki poziom zdawalności byłby przez NIK akceptowany. Bo jeśli chcemy równać do państw zachodnioeuropejskich, to trzeba zadać sobie pytanie, jak taki egzamin miałby wyglądać. Oceniłbym od tak szacownej instytucji, żeby jej raport wniósł jakąś wartość prognostyczną. Nic takiego jednak nie widzę... No i jest jeszcze kwestia szkolenia...

Czyli uważa pan, że przyczyną słabych wyników zdawalności egzaminów państwowych jest nieodpowiednie szkolenie kandydatów na kierowców?

– Czasami tak właśnie bywa. Zdarzały się w historii radomskiego WORD-u sytuacje, kiedy na egzamin czekało się ponad dziesięć dni. Niejednokrotnie przychodzili do nas ludzie, którzy wprost mówili, że w tak krótkim czasie nie zdążą odbyć całego szkolenia. Pytam w takim razie: kto podpisał im papiery o ukończeniu kursu? Inna sprawa, że słysząc takie oświadczenie,

Bynajmniej nie chcę tutaj wskazywać winnego zaistniałej sytuacji w szkoleniu i egzaminowaniu. Ale my po prostu wykonujemy swoje obowiązki, nie wstydzimy się swojej pracy.

odmawialiśmy im wyznaczenia terminu egzaminu. Mam tylko nadzieję, że takie nieuczestne praktyki nie mają już miejsca... Popatrzmy także na wyniki egzaminu wewnętrznego w OSK. Dlaczego są one dużo lepsze niż na egzaminie państwowym? Nie można tego tłumaczyć tylko stresem...

Bynajmniej nie chcę tutaj wskazywać winnego zaistniałej sytuacji w szkoleniu i egzaminowaniu. Ale my po prostu wykonujemy swoje obo-

wiązki, nie wstydzimy się swojej pracy. Wszelkie uwagi powinny zostać skierowane do ustawodawcy. Obecne przepisy dotyczące egzaminowania są zbyt szczegółowe, a egzamin przeregulowany. Egzaminator nie ma możliwości dokonania ogólnej oceny predyspozycji kandydata do samodzielnej jazdy.

Czuje się pan trochę jak jeden z kozłów ofiarnych, obwinianych za niesprawnie działający system?

– Przy egzaminowaniu kandydatów na kierowców pracuję ok. dwudziestu lat. Negatywne opinie na temat wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego już mnie nie dziwią. To miejsca, wokół których istnieje duże nagromadzenie negatywnych emocji. Nie znaczy jednak wcale, że przestałem się negatywnymi opiniami przejmować. Trzeba robić wszystko, żeby to zmienić. Bardzo dobrym pomysłem było rejestrowanie egzaminów za pomocą kamer. Dzięki temu można ocenić pracę egzaminatorów, zobaczyć, jakie błędy popełniają, czego powinni się wystrzegać. Myślę, że dzięki temu poziom egzaminowania bardzo się poprawił.

NIK krytycznie odniosła się także do tworzenia filii WORD-ów, argumentując, że w małych miejscowościach jeździ się po prostu łatwiej. Jako przykład podany był Zwoleń. Tam egzaminuje właśnie radomski WORD...

– Napisano, że nie można w takich miejscach sprawdzić umiejętności przejazdu przez skrzyżowanie dwupoziomowe. Proszę jednak pamiętać, że takie wymagania zostało wpisane ponad dwadzieścia lat temu! Od tamtego czasu wiele się zmieniło, powstały zupełnie inne rozwiązania komunikacyjne. To taki mały szczegół.

Poza tym pragnę zauważyć, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego nie wymyśliły koncepcji egzaminowania w mniejszych miejscowościach. My tylko musimy ją realizować. Jest jeszcze jedna rzecz. Patrząc na nasze statystyki, jedna z tez kontrolerów NIK jest fałszywa. Otóż w Zwoleniu i Koźlicach wcale nie jest łatwiej zdać egzaminu niż w Radomiu. Wręcz przeciwnie: statystyki zdawalności, a patrzę tu na październik i listopad tego roku, są gorsze niż w największym z tych trzech wymienionych miast.

Z pana wypowiedzi wynika, że nie za bardzo ceni pan opracowanie Najwyższej Izby Kontroli.

– Nie podoba mi się, że problemu nie ujęto całościowo, skupiając się jedynie na bardzo medialnych tezach. Skoro krytykuje się tworzenie filii WORD-ów, to dlaczego w raporcie nie ma wskazania, że należałoby takich praktyk zaprzestać? Bo my jesteśmy już zdezorientowani. Najpierw rozmontowano istniejący do tej pory system, teraz mówi się, że egzaminowanie w mniejszych miejscowościach jest niewłaściwe.

Moim zdaniem, część tez zawartych w raporcie ma swoje uzasadnienie, ale nie prowadzi to do żadnych wniosków, jak system szkolenia i egzaminowania miałby wyglądać. ■

CBA w WORD-zie.

Dyrektor składa rezygnację

Po kontroli w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Białej Podlaskiej Centralne Biuro Antykorupcyjne uznało, że dyrektor Arkadiusz Maksymiuk złamał ustawę antykorupcyjną, prowadząc własną działalność gospodarczą.

Kontrola rozpoczęła się 16 października ubiegłego roku i trwała dwa tygodnie. Dotyczyła przestrzegania w latach 2014 – 2015 zakazów zawartych w art. 4 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 roku o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne.

– Kontrola wykazała złamanie ustawy antykorupcyjnej – informuje Jacek Dobrzyński, rzecznik prasowy CBA. – Dlatego też biuro skierowało 6 listopada 2015 roku wniosek do Zarządu Województwa Lubelskiego o odwołanie ze stanowiska dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Białej Podlaskiej.

■ Broker, który był dyrektorem

Dyrektora jednak nie odwołano. 9 listopada sam złożył rezygnację.

– Wiedzieliśmy o tym, że Arkadiusz Maksymiuk prowadzi od blisko dwudziestu lat własną działalność gospodarczą, jest brokerem ubezpieczeniowym – wyjaśnia Beata Górka, rzeczniczka Urzędu Marszałkowskiego w Lublinie. – Nigdy tego nie ukrywał, a ta działalność, naszym zdaniem, nie kolidowała w żaden sposób z pracą na stanowisku dyrektora WORD-u, zwłaszcza że przez jakiś czas była zawieszona. Nie dziwiło nikogo, że jeżeli człowiek przez tyle lat wyrobił sobie kontakty i miał stałych klientów, to nie chciał z tego rezygnować. Po kontroli nie musieliśmy podejmować żadnych oficjalnych kroków w związku z odwołaniem dyrektora, ponieważ Maksymiuk sam złożył rezygnację, którą Zarząd Województwa przyjął 10 listopada.

■ Przesunięcie

Dyrektor nie został zwolniony z Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Białej Podlaskiej. Został przeniesiony na stanowisko wicedyrektora.

– Nie ma tu żadnych nieprawidłowości, ponieważ wszystkie decyzje administracyjne wydaje i podpisuje dyrektor – dodaje Górka. – Wicedyrektor nie składa też oświadczenia majątkowego.

Sam zainteresowany o sprawie rozmawiać nie chce.



– Powiedziałem w tej sprawie już wszystko, co miałem do powiedzenia – mówi. – W mediach pojawiły się setki nieprawdziwych informacji, plotek, insynuacji. Nikt nie wspominał o tym, że moje oświadczenia majątkowe zostały w raporcie uznane za absolutnie zgodne z prawdą, że niczego nie zataiłem. Przypisuje mi się złe intencje. A tak nie było. Nie powiem nic więcej, dla mnie sprawa jest zamknięta.

Na łamach „Dziennika Wschodniego” Maksymiuk tłumaczył: „Byłem przekonany że nie ma tu żadnej prawnej kolizji, bo moja działalność nie jest związana z pracą WORD”.

Jak mówi, nie chciał, aby ktoś miał z tego powodu problemy, dlatego zrezygnował.

– Poza tym zbyt mocno cenię swoich klientów, z którymi współpracuję od dwudziestu lat, aby tak po prostu ich zostawić – dodaje.

■ Następca Kota

Arkadiusz Maksymiuk, politycznie związany z Polskim Stronnictwem Ludowym, stanowisko dyrektora WORD piastował od grudnia 2014 roku. Wcześniej był zastępcą dyrektora tej samej placówki. Awans dostał, ponieważ ówczesny dyrektor, Zbigniew Kot, został wybrany na burmistrza Międzyrzecza Podlaskiego i nie mógł łączyć tych dwóch funkcji.

Po rezygnacji Maksymiuka dyrektorem Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Białej Podlaskiej został dotychczasowy wicedyrektor Krzysztof Tymoszek, jeden z głównych inicjatorów powstania oddziału terenowego WORD w Łukowie, radny powiatowy i przewodniczący łukowskiej Platformy Obywatelskiej.

Anna Łukaszuk



Stary, ale jary

W świecie nowoczesnej motoryzacji dziesięć lat to kilka epok. Średnia życia modelu to przecież pięć – sześć lat, pierwszy face lifting następuje przeważnie po trzech. Są jednak przykłady aut, które opierają się tej tendencji.

Fiat grande punto zadebiutował na rynku w 2005 roku na salonie motoryzacyjnym w Turynie. Z miejsca podbił serca miłośników motoryzacji. Po nieciekawym i niecieleszącym się zbyt dobrą opinią poprzednika był powiewem świeżości i nowoczesności w segmencie aut klasy B. Pochlebne opinie zbierało przede wszystkim zaprojektowane przez Giugiaro nadwozie. W porównaniu do ówczesnej konkurencji pokazywało prawdziwą siłę włoskiej szkoły stylistycznej. Włoskiego mieszczucha nazywano nawet małym ferrari. Głównie ze względu na stylizację przedniej części nadwozia z charakterystycznym grillem i reflektorami, nawiązującymi do klasycznych włoskich aut sportowych.

■ Sportowy pazur

Również reszta nadwozia, z dynamicznie wznoszącą się linią boczną, charakterystycznymi lusterkami i typowymi dla punto tylnymi lampami



mi osadzonymi w słupkach, emanowała dynamizmem. O ponadczasowości projektu może świadczyć fakt, że w praktycznie niezmienionej formie dotrwał aż do dzisiaj. Wnętrze stanowiło kolejny przykład dobrze odrobionej lekcji. Ergonomiczne, wystylizowane ze smakiem i wykonane z przyzwoitych materiałów, zdecydowanie mogło się podobać. W palecie silników znalazły się jednostki benzynowe z nieśmiertelnym

8-zaworowym 1,4 l o mocy 77 KM na czele oraz diesle reprezentowane głównie przez 1,3-litrowy silnik Multijet o mocy 75 lub 90 KM. Bardziej zaawansowane jednostki napędowe, jak chociażby benzynowy silnik 1,4 l T-Jet o mocy 120 KM lub 120 konny diesel z serii Multijet o pojemności 1,9 litra, były w naszym kraju zdecydowanie mniej popularne.

■ Rewolucja wewnątrz nadwozia

Pierwszy znaczący lifting modelu nastąpił w 2009 roku. Zaprezentowano wówczas fiata punto evo. Z zewnątrz zmianie uległ przede wszystkim przedni zderzak, na którym pojawiły się kierunkowskazy i atrapa chłodnicy, wyposażona w chromowaną listwę z logotypem producenta. W tylnych lampach wprowadzono kosmetyczne poprawki. Prawdziwa rewolucja zaś zaszła wewnątrz nadwozia. Zastosowano całkowicie nową deskę rozdzielczą, wykonaną ze zde-



cydowanie przyjemniejszych w dotyku materiałów. Wyposażono ją w szereg udogodnień, takich jak opracowany wspólnie z firmą Microsoft system Blue&Me, umożliwiający pełną obsługę telefonu za pośrednictwem Bluetootha lub sygnowany przez TomToma przenośny system na-

Pierwszy znaczący lifting modelu nastąpił w 2009 roku. Zaprezentowano wówczas fiata punto evo.

wigacji. Paleta podstawowych jednostek napędowych nie uległa zasadniczym zmianom. Dostosowano je jedynie do spełniania wymagań normy Euro 5.

We wrześniu 2011 roku na salonie we Frankfurcie zaprezentowano kolejną odmienioną wersję modelu, tym razem nazwaną po prostu punto. Zmiany stylistyczne były czysto kosmetyczne i dotyczyły głównie przedniej części nadwozia. W palecie silników pojawił się nowy turbodoładowany motor benzynowy o pojemności 0,9 litra i mocy 105 KM. Ta generacja miejskiego fiata jest oferowana do dziś.

■ Niedoskonałości

Grande punto i jego kolejne odmiany wykorzystywane są przez OSK i wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego w Słupsku, Olsztynie, Elblągu, Białej Podlaskiej, Łomży, Ostrołęce i Gorzowie Wielkopolskim. Wnioski płynące z eksploatacji pojazdów idą w parze z obiegową opinią na temat włoskich samochodów. Użytkownicy skarżą

się na niską trwałość zawieszenia, częste awarie bazującego na linkach mechanizmu wybierania biegów, problemy z alternatorem, który zwłaszcza w modelach z początkowego okresu produkcji notorycznie zalewany był wodą. Zastrzeżenia budzi również jakość montażu. Często słyszy się o niedokładnie spawowanych elementach nadwozia, stukających ryglach drzwi, hałasującej tylnej klapie.

Problemem przy nauce jazdy mogą być również słupki przednie, w znacznym stopniu ograniczające widoczność, oraz kiepska widoczność do tyłu, spowodowana dosyć małą powierzchnią szyby. Do atutów fiata należy najpopularniejsza 8-zaworowa benzynowa jednostka napędowa o pojemności 1,4 litra. Ze względu na prostotę i swoistą archaiczność konstrukcji całkiem dobrze znosi trudy codziennej eksploatacji i nie sprawia większych problemów. Co istotne, bez problemów współpracuje z instalacją gazową. Do zalet można zaliczyć również rozbudowaną sieć serwisową i dobrą dostępność rozsądnie wycenionych części zamiennych.

■ Plusy i minusy

Planując zakup fiata mamy szerokie pole do popisu. Wśród nowych samochodów najbardziej pożądana wersja z benzynowym silnikiem 1.4 8V kosztuje, w zależności od wersji wyposażenia,

od 38.900 zł do 42.000 zł. Oferta rynku wtórnej jest bogata i w dużej mierze opiera się na samochodach zakupionych w polskich salonach. Ceny zaczynają się już od 10.000 zł za modele z początkowych lat produkcji. Decydując się na zakup używanego pojazdu należy pamiętać o różnicach pomiędzy modelami grande punto a punto evo/punto. Dotyczą one głównie innego wyglądu deski rozdzielczej i zestawu wskaźników. Mimo odmiennej stylistyki kokpitu główne elementy sterowania światłami, wycieraczkami i skrzynią biegów rozmieszczone są w taki sam sposób i działają na takiej samej zasadzie. Również pod maską nie natkniemy się na różnice mogące sprawiać kursantom problem przy czynnościach kontrolno-obsługowych.

Trudno jednoznacznie ocenić punto. Z jednej strony, urzeka stylistyka nadwozia, która opiera się upływowi czasu, z drugiej zaś, eksploatacja fiata wiąże się z wieloma drobnymi, ale na dłuższą metę irytującymi przypadłościami.

Trudno jednoznacznie ocenić punto. Z jednej strony, urzeka stylistyka nadwozia, która opiera się upływowi czasu, z drugiej zaś, eksploatacja fiata wiąże się z wieloma drobnymi, ale na dłuższą metę irytującymi przypadłościami. Wniosek może być tylko jeden. Po dziesięciu latach Włosi powinni solidnie popracować nad jego następcą.

Dariusz Piorunkiewicz

Wrocław i Warszawa wypożyczą samochody

W sierpniu ubiegłego roku Urząd Miejski we Wrocławiu ogłosił pierwszy w Polsce przetarg na uruchomienie miejskiej wypożyczalni 200 samochodów. Blisko takiego kroku jest Warszawa. W obu miastach zapowiadają, że wypożyczalnie zaczną działać jeszcze w tym roku.



rocentów za kilometr. Korzystnie skalkulowane stawki stawiają pod znakiem zapytania zasadność korzystania z taksówki.

■ Wrocław na finiszu

W sierpniu ubiegłego roku Urząd Miejski we Wrocławiu ogłosił pierwszy w Polsce przetarg na uruchomienie miejskiej wypożyczalni 200 samochodów elektrycznych. Wpłynęło pięć wniosków. Wszystko jest więc na dobrej drodze, by już w pierwszym kwartale bieżącego roku projekt doczekał się finalizacji. Plany zakładają, że na terenie Wrocławia zostanie rozlokowanych ok. 60 – 100 stacji wypożyczeń i 400 – 500 bezpłatnych miejsc parkingowych. Dla wypożyczanych samochodów mają zostać również otwarte buspasy oraz wybrane odcinki tramwajowo-autobusowe.

■ Warszawa rozpisuje przetarg

Do uruchomienia miejskiej wypożyczalni samochodów przyczynia się też Warszawa.

– W bieżącym roku chcielibyśmy udostępnić mieszkańcom 300 – 500 samochodów. Będą to głównie miejskie modele z małolitrażowymi silnikami, które spełniają normę emisji Euro 6. Nie wykluczamy też udostępnienia ograniczonej puli większych pojazdów – wyjaśnia Bartosz Milczarczyk, rzecznik prasowy stołecznego magistratu.

Dlaczego pod uwagę są brane auta z konwencjonalnym napędem? Kierowcy są przyzwyczajeni do ich obsługi i nie wymagają one tworzenia sieci stacji ładowania. Nie można też zapominać o kosztach pojazdów. Za cenę jednego auta elektrycznego można kupić nawet cztery samochody segmentu A z silnikami benzynowymi.

– Aktualnie przygotowujemy się do uruchomienia przetargu, a także pracujemy nad formułą projektu. Zależy nam na zapewnieniu jak najwygodniejszego dostępu do pojazdów, więc nie bierzemy pod uwagę możliwości wypożyczania samochodów w bazach. Mają być dostępne w różnych punktach Warszawy – dodaje Bartosz Milczarczyk.

Łukasz Szewczyk

Wielu mieszkańcom dużych aglomeracji samochody są potrzebne okazjonalnie – chociażby do przetransportowania większych zakupów czy szybkiego przemieszczenia się na peryferie. Alternatywą dla taksówek są miejskie wypożyczalnie samochodów. Pierwsze powinny rozpocząć działalność we Wrocławiu i w Warszawie jeszcze w tym roku.

■ Paryż stawia na auta elektryczne

Pomysł na miejskie wypożyczalnie samochodów przywędrował z zachodu Europy. Jest bezpośrednią odpowiedzią na potrzeby mieszkańców dużych miast. Coraz większy odsetek osób z prawem jazdy świadomie rezygnuje z własnego auta, nie chcąc tracić kolejnych godzin na stanie w korkach, krążyć w poszukiwaniu miejsca do parkowania czy ponosić wydatków związanych z utrzymaniem pojazdu.

Ponad 100 tysięcy mieszkańców Paryża korzysta z usług Autolib', które oferuje 2000 samochodów z napędem elektrycznym. Silną pozycję na globalnym rynku wywalczył sobie program car2go – z 13 tysięcy smartów w 29 miastach korzysta łącznie ponad milion osób.

■ Taksówka? To przeżytek!

Sukces projektów w dużej mierze jest zasługą przyjętego modelu biznesowego. Samochód z miejskiej wypożyczalni można wziąć dosłownie na kilka minut. Przykładowo – w Berlinie za minutę jazdy smartem z programu car2go trzeba zapłacić 29 eurocentów. Godzinę wyceniono na 14,90 euro, a dobę na 59 euro. Kto chce w pełni kontrolować koszty, może wykupić pakiet 300 minut za 69 euro. Dojazdy na lotniska objęto preferencyjną stawką 4,90 euro, a przy wyprawach na dystansie przekraczającym 50 kilometrów obowiązuje dopłata 29 eu-

NOWOŚĆ!

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

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



Kompendium i czas pracy kierowcy zawodowego

to dodatkowy atut podnoszący konkurencyjność oferty Państwa ośrodka przez profesjonalne podejście do szkolenia.

Teorie spiskowe

Kto był winny nieudanej próby kursanta na egzaminie? Oczywiście egzaminator. Dlaczego takiego delikwenta oblał? Bo ma za to premię, im więcej osób nie zda, tym lepiej na tym zarobi. Słyszymy, że samochody w poznańskim WORD-zie są wyposażone w niesprawne sprzęgła oraz nie skręcają, bo... mają na kierownicy blokady. W swojej codziennej pracy słyszę takie oto teorie spiskowe...



Siedziba WORD-u w Poznaniu

Foto: Wikimedia Commons/MOs810

Rozmawiałem ostatnio z kolegą, który jest instruktorem. Zastanawialiśmy się, czy jest w ogóle sens szkolić na profesjonalnym poziomie, skoro duża część szkół tego nie robi. Bo taka nauka kosztuje.

Sprawne i czyste samochody, kompetentne prowadzenie wykładów i egzaminów wewnętrznych – wszystko to sprawia, że dyktujemy jedne z najwyższych cen na rynku. Jednak niektórzy, szczególnie trafiający do nas po szkoleniu w słabym ośrodku, mają ciągłe pretensje. W trakcie jazd doszkalających słyszymy, że za dużo wymagamy, czepiamy się, mamy wysokie ceny, jesteśmy surowi i niemili i wybieramy najgłupsze z możliwych skrzyżowania.

■ Winny? Egzaminator!

Mając podobne doświadczenia, doszliśmy z kolegą do wniosku, że szkoda na takich kursantów zdrowia. Bo przecież zarobione na nich pieniądze nie są aż tak duże, żeby z nich nie zrezygnować. Co najciekawsze, taki kursant po szkole, która nie nauczyła go praktycznie niczego, nie ma wcale pretensji do poprzedniego instruktora.

A on miał go przecież nauczyć samodzielnej jazdy po mieście. Kto był więc winny nieudanej próby na egzaminie? Oczywiście egzaminator. Dlaczego takiego delikwenta oblał? Bo ma za to premię, im więcej osób nie zda, tym lepiej na tym zarobi. Słyszymy, że samochody w poznańskim WORD-zie są wyposażone w niesprawne sprzęgła oraz nie skręcają, bo... mają na kierownicy blokady. Słyszymy, że egzaminator kazał ruszać z trzeciego biegu, bo tak jest ekologicznie. Na placu egzaminacyjnym nie było ponoć pachołków i tyczek. Słyszymy, że komputer podczas egzaminu teoretycznego się zawiesił, a egzaminator uznał, że wynik był negatywny.

■ Tajemniczy przycisk

Poprzedni instruktor kursanta opowiadał, jak to w WORD-ach istnieje zмова przeciwko szkołom jazdy. Według tej teorii, egzaminatorami zostali tylko ci, którym nie udało się zostać instruktorem nauki jazdy. Słyszymy także, że instruktorzy gardzą egzaminatorami. Dlatego właśnie nasz kursant był przygo-

towywany na wojnę z WORD-em i jego pracownikami.

Słyszeliście o przycisku włączonym przez egzaminatora, który sprawia, że samochód gaśnie? Słyszeliście o poznańskich skrzyżowaniach, przez które nie da się prawidłowo przejechać? Ja niestety tak. Słyszałem już tak wiele bzdur, że ręce opadają. Po dwóch godzinach jazdy zaczynam się zastanawiać, jak w ogóle funkcjonują szkoły jazdy, których pracownicy opowiadają swoim klientom takie dyrdymały. Jak szkolący się tam ludzie mogą wierzyć w takie teorie spiskowe? Nie wiem, ale tak się dzieje. Czysta prawda.

■ „Za co ci płacę?!”

Jeśli mówię takiemu kursantowi, który przyszedł do mojej szkoły jazdy, żeby przeciwzyć przed egzaminem, że go nie zda, na jego twarzy maluje się agresja. Słyszę jeszcze teksty typu: „A po co ci płacę? Proszę mnie wszystkiego nauczyć!”. Trudno im uwierzyć, że nie da się tego zrobić podczas dwóch godzin szkolenia.

Co się dzieje w takiej sytuacji? Większość takich klientów uważa, że próbują ich naciągnąć. Wierzą przecież, że powodem oblania egzaminu była postawa egzaminatora, który się na nich uwziął. Takich osób w ostatnim roku było co niemiara. Wpływ na to miała zapowiadana zmiana przepisów i pośpiech instruktorów w wypisywaniu zaświadczeń i aktualizacji profili PKK.

■ Fortuna kołem się toczy...

W 2015 roku straciłem wielu kursantów. Dlaczego? Bo w listopadzie uczciwie mówiłem, że kursanci nie zdążą zdać egzaminu w ciągu dwóch miesięcy. Co słyszałem w odpowiedzi? „Dziękuję za informację, poszukam zatem innej szkoły jazdy”. Straciłem mnóstwo pieniędzy, ale myślę, że zyskałem opinię uczciwego przedsiębiorcy, osoby rzetelnie prowadzącej biznes.

Mój rozmówca postąpił podobnie. Jaki z tego moral? Będziemy mieli teraz mnóstwo kursantów i jazd doszkalających. Bo przyjdą do nas ci, którym wystawiało się jedynie zaświadczenia. Swoje zarobimy, ale ile się od nich nasłuchamy...

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy

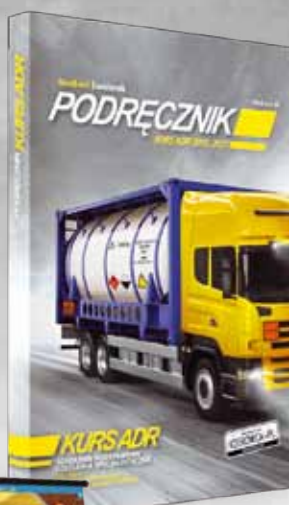
2015-2017

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 zawłości 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

Ustawa do poprawy

Eugeniusz Kubiś, organizator protestów zielonogórskich przeciwko ustawie o kierujących pojazdami z 2012 i 2013 roku, zabrał głos w sprawie ustawy o kierujących pojazdami, której część zapisów jest znów przesunięta o rok. Jego zdaniem, należy zostawić z dotychczasowych rozwiązań co konieczne i napisać ten akt prawny od nowa.



Swoje stanowisko Kubiś przedstawił w liście otwartym, który wysłał m.in. do Kancelarii Prezydenta, premiera, marszałków Sejmu i Senatu, szefów klubów parlamentarnych oraz ministrów spraw wewnętrznych i administracji oraz infrastruktury i budownictwa.

■ Zburzono system, nie dano nic w zamian

List zaczyna się od krytyki aktu prawnego. „Co społeczeństwo zyskało na tej ustawie? Zburzono dotychczasowy, w miarę sprawny i efektywnie działający system szkolenia, egzaminowania oraz wydawania praw jazdy. W zamian otrzymaliśmy regulację, z którą obywatele i państwo nie mogą dojść do ładu mimo kilkunastu nowelizacji. 4 stycznia 2016 roku minie kolejny termin wejścia w życie, najistotniejszej, z punktu widzenia bezpieczeństwa w ru-

chu drogowym, części ustawy. Termin minie, przepisy znowu nie wejdą w życie, pozostanie bałagan i niepewność. Mija pięć lat, rządowa instytucja wydała kilkaset milionów na prace nad Centralną Ewidencją Pojazdów i Kierowców, ustawy nadal nie można wprowadzić w życie, bo CEPIK jest w proszku”.

■ Prawo dla obywateli

Kubiś chciałby, żeby kolejna nieunikniona nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami przerwała kłopoty milionów Polek i Polaków z uzyskaniem prawa jazdy. Postuluje napisanie tego aktu prawnego w zasadzie od nowa, zostawiając tylko to, co konieczne. Co ważne, „nowe rozwiązania nie mogą być wprowadzane w interesie szkół jazdy, ośrodków egzaminowania czy innych podmiotów żyjących z kierowców. Muszą służyć ogółowi obywateli, uczestniczących

w ruchu drogowym. Obecnie mamy system egzaminowania oparty o przedsiębiorstwa, które utrzymują się w blisko 90 proc. z egzaminowania, w tym głównie z egzaminów poprawkowych. System z WORD miał przeciwdziałać korupcji. Od kilkunastu lat okazuje się, że wybitnie tej korupcji sprzyja. Nie ma w tym nic dziwnego. Najniższa zdawalność w Europie i korupcja wprost wynikają z systemu egzaminowania realizowanego przez przedsiębiorstwa nazywane WORD”.

■ E-administracja, czyli kilkusetkilometrowa podróż

Jako przykład fiaska wprowadzanych od jakiegoś czasu zmian podaje elektroniczny obieg dokumentów w procesie uzyskiwania i wydawania praw jazdy. „Kluczowy element tego systemu, tzw. PKK (profil kandydata na kierowcę), obywa-

tel musi załatwić, udając się osobiście do starostwa właściwego ze względu na miejsce stałego zameldowania. Wiąże się to niekiedy z kilkusetkilometrową podróżą. Tak działa e-administracja w przypadku obywateli zamierzających uzyskać prawo jazdy” – pisze Kubiś. Autor listu otwartego krytykuje także podział ośrodków szkolenia

System z WORD miał przeciwdziałać korupcji. Od kilkunastu lat okazuje się, że wybitnie tej korupcji sprzyja.

– pisze Eugeniusz Kubiś

na Super OSK oraz inne. Jego zdaniem, pierwsze mają uprzywilejowaną sytuację na rynku. „Jedną z różnic uzasadniającą ten podział jest to, że plac w ośrodku zwykłym ma być wyłączony z ruchu drogowego, a w Super OSK dodatkowo ma być opłotowany”.

■ Prosta i łuki

Kubiś wspomina w liście także o instruktorach. „Żeby utrzymać uprawnienia, muszą co roku przechodzić kilkudziesięciogodzinne płatne warsztaty, realizując w kółko ten sam program”. Wspomina także o obowiązku posiadania przez szkoły jazdy utwardzanego placu manewrowego. „Na tych placach kursanci ćwiczą w specyficzny sposób rozumianą jazdę po prostej i po łuku. Element ten jest podstawową częścią sprawdzianu podczas egzaminu państwowego. Służy rzekomo sprawdzeniu, czy kursant panuje nad pojazdem. Kilkadziesiąt procent spośród osób ubiegających się o prawo jazdy obleva egzamin państwowy na tym elemencie, po kilku minutach – płacąc za to pełną stawkę, czyli 140 zł. Logicznie rozumując, sprawdza się, czy uprawniony instruktor, który przejeździł z kursantem minimum 31 godzin zegarowych, nie poświadczył nieprawdy w zaświadczeniu o ukończeniu kursu. Przecież wszystkie drogi to proste i łuki. Człowiek, który bez problemu panuje nad pojazdem w ruchu drogowym, może nie przejechać 40 metrów tyłem po prostej i łuku bez prawa do zatrzymania się i korekty toru jazdy. Z pewnością nie świadczy to o niepanowaniu nad pojazdem. Kiedyś trzeba było na placu manewrowym parkować na raz równolegle, prostopadłe przodem i tyłem oraz po skosie. Wycuczenie tych elementów pochłaniało wiele godzin z kursu”. Kubiś dodaje także, że takich placów jak w Polsce nie ma w Niemczech, Wielkiej Brytanii, Szwecji czy Francji.

■ Na śliskim jest ślisko

Autor listu otwartego kwestionuje także przepisy, które mają dotyczyć młodych kierowców.

„Podzielałam pogląd, że wskazane jest szczególne dyscyplinowanie początkujących kierowców, żeby nie zrobili krzywdy sobie lub innym w okresie, kiedy nabywają doświadczenia. Mam nadzieję, że przyczyni się to do wzrostu bezpieczeństwa na drogach. Ale czy warto budować, kosztem wielu milionów, infrastrukturę, żeby w ciągu godzinnych zajęć początkujący kierowca przekonał się, że na śliskim jest ślisko? Warto, żeby płacił za tę godzinę 200 zł, poświęcał dzień pracy lub nauki i odbywał niekiedy kilkusetkilometrową podróż do ośrodka doskonalenia techniki jazdy? Rozumiem, że ta-

kie szkolenie może być ciekawym i pożytecznym doświadczeniem, ale czy na tyle istotnym dla poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, żeby obciążać nim wszystkich obywateli, chcących uzyskać i zachować prawo jazdy?” – pyta Eugeniusz Kubiś.

■ Uczciwość i nieuchronność kary to podstawa

„Punktem kluczowym w systemie szkolenia i uzyskiwania prawa jazdy powinien być egzamin państwowy, przeprowadzany przez egzaminatora reprezentującego państwo, a nie przez pracownika przedsiębiorstwa, utrzymującego się z opłat za egzaminy, w tym głównie poprawkowe. Drugim punktem kluczowym powinien być skutecznie i niezawodnie działający system nadzoru nad ruchem drogowym. System nastawiony nie na zarabianie na paupkach zastawianych na kierowców, lecz upewniają-

Autor listu otwartego krytykuje także podział ośrodków szkolenia na Super OSK oraz inne. Jego zdaniem, pierwsze mają uprzywilejowaną sytuację na rynku.

cy ich, że kiedykolwiek złamią przepisy, szybko i niezawodnie spotkają się ze swoim umundurowanym aniołem stróżem, wyposażonym w nowoczesną technikę i bloczek mandatowy. Żadne superszkolenie, wykształcenie, nieposzlakowana opinia nie zastąpi nieuchronności kary za niebezpieczne zachowania na drodze. Świadczy o tym dobitnie skłonność do wykroczeń, odnotowywana u parlamentarzystów, sędziów czy prokuratorów. Polacy nie dlatego giną na drogach, że nie znają przepisów lub są w inny sposób źle wyszkoleni. Jeżdżą, jak im podpowiada fantazja i pozwala niedoinwestowana policja” – kończy swój list Kubiś. I dodaje, że 4 stycznia 2016 roku powinien stać się przełomem, po którym uzyskanie prawa jazdy w Polsce będzie czymś normalnym i satysfakcjonującym.

Jakub Ziębka

BMW, VW i JAPŃCZYKI bez tajemnic!



nowości



testy



historia



porady

trends

Magazyny prawdziwych miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

REKLAMA



Ślepo za modą

Marki premium, crossovery i SUV-y są na topie. Polacy wymagają od samochodów coraz więcej. W wielu przypadkach jest to jednak ślepe podążanie za modą.

S koro sąsiedzi i koledzy z pracy mają SUV-a, a przynajmniej crossovera bądź uterenowione kombi, trudno pogodzić się z koniecznością jazdy klasycznym samochodem. Niezwykle dużą wagę przykładamy również do marek. Wolimy samochody z prestiżowymi logotypami na masce. Nawet gdyby wiązało się to z koniecznością kupienia używanego auta z białymi plamami w książce serwisowej i wątpliwym przebiegiem. Samochody z górnej półki mają się dobrze także na rynku pierwotnym. Kryzys i spowolnienie gospodarcze nie ograniczyły ich sprzedaży. Wręcz przeciwnie. Z raportu KPMG wynika, że segmenty premium i luksusowy to najlepiej rozwijająca się i najbardziej stabilna część polskiego rynku nowych samochodów osobowych – w 2014 roku co dziesiąte zarejestrowane w Polsce auto należało do tych segmentów. Odnotowano rekordową liczbę rejestracji samochodów najwyższej klasy – 31,5 tys. pojazdów premium (wzrost o 28 proc. w ujęciu rok do roku) oraz 94 auta luksusowe (wzrost o 52 proc.).

Skąd tak dobre wyniki? Bogatym zawirowania gospodarcze niestraszne. Koniunkturę napędzają też coraz bardziej różnorodne i przyjazne modele finansowania czy łatwiejszy dostęp do aut po kilkumiesięcznej eksploatacji z niewielkim przebiegiem. Wszystko to stanowi odpowiedź na rosnące aspiracje Polaków. Wiele z nich, mówiąc o markach premium, wspomina o prestiżu, najwyższej jakości wykonania, boga-



tym wyposażeniu i bezpieczeństwie. Czy rzeczywiście tak jest? W Niemczech pożądane u nas marki – czyli Audi, BMW i Mercedes – mają łącznie 25 proc. udziału w rynku. W pierwszym kwartale bieżącego roku za Odrą samochody luksusowego trio były częściej wybierane od opeli, fordów, skód czy renault. Czy przy takiej popular-

ności zasługują na miano produktów luksusowych? To temat na długą i burzliwą dyskusję. Nie ulega jednak wątpliwości, że wraz ze wzrostem zamożności społeczeństw zmianie ulega definicja prestiżu oraz spojrzenie na samochody. Przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej wielu obywateli postrzegało auta jako dobro luksu-

sowe. Otwarcie granic, połączone z liberalizacją przepisów dotyczących importu pojazdów używanych, szybko zmieniło stan rzeczy. Aktualnie na zakup samochodu może pozwolić sobie nawet przeciętnie zarabiająca osoba – kilka tysięcy złotych zapewnia duże pole manewru.

Taki budżet nie pozwoli jednak na zakup dobrze utrzymanego SUV-a bądź crossovera. Na używaną pseudoterenówkę z końca lat 90. trzeba przeznaczyć przynajmniej kilkanaście tysięcy złotych. Sporo, jednak zainteresowanych nie brakuje. Samochody tego segmentu uchodzą za prestiżowe, komfortowe i bezpieczne. Czy rzeczywiście tak jest?

Nawet najstarsze modele – toyota RAV4 (od 1994), honda CR-V (1995), land rover frelander (1996) i subaru forester (1997) – wciąż wyglądają atrakcyjnie i trzymają cenę. Wszystkie powstały w okresie, w którym zakładano, że uterenowiony samochód od czasu do czasu będzie zjeżdżał z utwardzonych dróg. Znacznie prześwity i napędy na cztery koła korzystnie wpływają na ich wszechstronność. Podczas rozmów o SUV-ach często poruszany jest aspekt bezpieczeństwa, które mają zapewniać duże i ciężkie samochody. Obiegowe opinie znajdują pokrycie w rzeczywistości. Eksperti szacują, że podczas kolizji pojazdów różniących się masami o 250 kilogramów prawdopodobieństwo odniesienia śmiertelnych obrażeń przez pasażerów lżejszego z nich jest pięciokrotnie wyższe. Bezpieczeństwo bierne jest ważne, ale nie można zapominać też o bezpieczeństwie czynnym – rozwiązaniach i właściwościach pojazdu, które pozwalają na uniknięcie wypadku. Jednym z nich jest dobre prowadzenie. Bywa definiowane na wiele sposobów. Dla jednych najbardziej istotne będzie tempo i precyzja reakcji na polecenia wydawane kierowcą. Doświadczeni kierowcy docenią neutralność zachowań i możliwość płynnego przechodzenia z pod- w nadsterowność. Najbardziej obiektywnym sprawdzianem wydaje się test łosia, czyli próba omińnięcia przeszkody z natychmiastowym powrotem na właściwy pas ruchu. Nie jest to typowo laboratoryjny scenariusz. Do wykonania podobnego manewru mogą zmusić nas wbiegające na drogę zwierzęta, kierowca wyjeżdżający z podporządkowanej ulicy czy pędzące za piłką dziecko. W przeprowadzonym przez szwedzki tygodnik „Teknikens Värld” teście najgorzej wypadają pikapy – z trudem utrzymują się w torze jazdy przy 54 – 61 km/h. Słabo wypadają też SUV-y. W wielu problemach z prowadzeniem pojawiły się przy 60 – 65 km/h, a nieliczne wytrzymały 67 – 70 km/h. Największy rozstrzał wyników obserwowano podczas badań klasycznych samochodów osobowych. W najgorzej prowadzących się omińnięcie łosia było wyzwaniem przy 60 km/h, większość stawki zmieściła się między 64 a 75 km/h, choć nie brakowało modeli, które zdały egzamin przy 77 km/h bądź przy jeszcze wyższej prędkości.



Różnice, choć z pozoru niewielkie, mają kolosalny wpływ na bezpieczeństwo. W niektórych przypadkach nawet 1 – 2 km/h więcej powodowały drastyczny przyrost pod- czy nadsterowności, a poślizg stawał się niemożliwy do opanowania nawet dla doświadczonego kierowcy testowego.

Zwiększonego prześwitu i większych kół nie należy utożsamiać z wyższym komfortem jazdy. Wręcz przeciwnie. Dodatkowe centymetry między nawierzchnią podnoszą położenie środka ciężkości. By zapewnić przewidywalne i stabilne prowadzenie nawet w ekstremalnych sytuacjach, inżynierowie muszą usztywniać sprężyny, amortyzatory i stabilizatory. Z kolei większe koła i bardziej masywne wahacze oznaczają dodatkowe kilogramy masy nieresorowanej. W efekcie wiele crossoverów i SUV-ów wybiera niewielkie mankamenty nawierzchni z mniejszą gracją od kompaktów czy samochodów klasy średniej. Oczywiście nie jest to regułą. W pseudoterenówkach z najwyższej półki klasyczne sprężyny śrubowe można zastąpić pneumatycznymi miechami bądź wybrać amortyzatory z elektronicznie regulowaną siłą tłumienia. To jednak drogie dodatki, które po kilku latach eksploatacji istotnie wpływają na koszty obsługi serwisowej. Za markowy zamiennik miecha pneumatycznego trzeba zapłacić ponad 1.200 – 1.500 złotych.

Pudełkowane nadwozia crossoverów i SUV-ów nie są zawsze przekładają się na przestrzęń w kabinie. Jest to szczególnie odczuwalne w najstarszych, budowanych jeszcze na ramie SUV-ach. Solidna, ale archaiczna konstrukcja zabierała pasażerom sporo przestrzeni. W niektórych modelach poświęcano ją też na rzecz elementów układu przeniesienia napędu – wzdłużnie osadzona skrzynia biegów czy montowana obok skrzynka redukcyjna wymuszała mocniej-

szę wyprofilowanie podłogi na wysokości nóg kierowcy i pasażera pierwszego rzędu. Nowoczesne SUV-y coraz częściej mają kompaktowy, poprzecznie montowany silnik i dołączany napęd tylnej osi za pomocą sprzęgła wielopłytkowego. Konstruktorzy niektórych crossoverów w ogóle nie przewidzieli możliwości wyposażenia ich w napęd na obie osie, co otworzyło drogę do stworzenia płyt podłogowych z symbolicznym tunelem środkowym i nisko położoną podłogą bagażnika. O pozornie drobnych różnicach, które stają się istotne podczas codziennej eksploatacji, warto pamiętać podczas poszukiwań wymarzonej pseudoterenówki.

Kilka miesięcy temu znajomy poprosił mnie o pomoc w wyborze SUV-a, na którego zakup nalegała jego żona. Znając warunki, w jakich eksploatowany będzie samochód – przede wszystkim jazda po mieście i sporadyczne wypady na trasę – zasugerowałem dobrze wyposażone kombi klasy średniej. Być może interlokutor poczuł się dotknięty, bo przez kilka tygodni nie dawał znaku życia. W końcu zadzwonił. – Kupiłem samochód. Japońskie kombi klasy średniej z mocnym silnikiem – obwieścił z dumą. – Dlaczego nie SUV-a? – zapytałem z lekką dozą ironii w głosie. – Zapisalem się na jazdy próbne. Kombi jeździło mi się znacznie lepiej, a do tego było lepiej wyposażone i tańsze – odparł.

To wręcz modelowy przykład, jak marketingowo wykreowane potrzeby rozmijają się z faktycznymi oczekiwaniami klienta. Podczas wybierania samochodu nie należy kierować się modą czy bezkrytycznie podchodzić do zdania innych. Kluczem do zadowolenia płynącego z eksploatacji auta jest jego świadomy wybór przy jednoczesnym dopasowaniu modelu do potrzeb czy temperamentu kierowcy.

Lukasz Szewczyk

Systemy hamulcowe

W zeszłym roku napisałem kilkanaście artykułów dotyczących głównie spraw związanych z obowiązującymi przepisami oraz zasadami ruchu drogowego. Teraz inauguruję cykl tekstów o tematyce technicznej, związanej z funkcjonowaniem w pojazdach różnych podzespołów.



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

Postaram się, żeby każdorazowo dotyczyły samochodów osobowych, ciężarowych i motocykli. Mam nadzieję, że powstanie z tego poradnik dla instruktorów nauki jazdy, przydatny w codziennym szkoleniu.

■ Rodzaje układów

Zacznijmy od tematu, który wywołuje wiele wątpliwości, a wydaje się prosty. Chodzi o układy hamulcowe i systemy, które im towarzyszą.

Układy hamulcowe dzielimy na trzy zasadnicze grupy: uruchamiane mechanicznie, hydraulicznie lub pneumatycznie. Układy pneumatyczne występują w samochodach ciężar-

wych i autobusach, gdyż przepisy nakładają obowiązek ich stosowania w pojazdach o DMC przekraczającym 7,5 tony. Układy uruchamiane mechanicznie oraz hydraulicznie stosowane są w pozostałych pojazdach. W szczególności chodzi o motocykle oraz samochody osobowe.

Najważniejsze cechy poszczególnych układów hamulcowych znajdziecie w tabeli.

■ ABS

Nowoczesne układy hamulcowe wyposażone są również w szereg systemów elektrycznych lub elektronicznych, wspomagających proces hamowania. Należy jednak pamiętać, że zgodnie z obowiązującymi przepisami hamulce robocze w pojazdach nie mogą być uruchamiane inaczej niż mechanicznie, hydraulicznie lub pneumatycznie.

Warto wiedzieć, co oznaczają podstawowe systemy wspomagające i jak funkcjonu-

ją. Zacznijmy od ABS-u, znanego wszystkim układowi zapobiegającego blokowaniu kół w

Zadaniem systemu ABS jest głównie pomoc kierowcy przy jednoczesnym hamowaniu awaryjnym i kierowaniu pojazdem.

czasie awaryjnego hamowania. Jego zadaniem jest utrzymywanie kół na granicy poślizgu. Tylko wtedy możliwe jest jednoczesne mocne hamowanie (wykorzystuje się jeszcze współczynnik tarcia tocznego) i kierowanie pojazdem.

Zadaniem systemu ABS jest głównie pomoc kierowcy przy jednoczesnym hamowaniu awaryjnym i kierowaniu pojazdem. Ze względu na to, że do takich sytuacji dochodzi rzadko, ważne jest, żeby takie hamowanie regularnie ćwiczyć. Trzeba też wyraźnie podkreślić: głównym zadaniem systemu ABS nie jest skracanie drogi hamowania. Może się czasem oka-

UKŁADY MECHANICZNE	<ul style="list-style-type: none"> • stosowane jako hamulec awaryjny/ pomocniczy w samochodach osobowych • czasem stosowane jako hamulec tylny w motocyklach lub motorowerach • pozbawione urządzeń wspomagających, więc mało skuteczne (wymagające użycia sporej siły w celu uruchomienia hamowania)
UKŁADY HYDRAULICZNE	<ul style="list-style-type: none"> • prawdopodobnie najbardziej popularne rozwiązanie stosowane w samochodach osobowych, dostawczych, motocyklach, motorowerach, coraz częściej nawet w rowerach • dają dużą skuteczność hamowania i są precyzyjnie sterowalne (dobre wycucie hamulca) • medium przekazującym siłę hamowania z pedału hamulca do elementów wykonawczych jest płyn hamulcowy • warto wiedzieć, że płyny hamulcowe są higroskopijne (wchłaniają wodę z otoczenia), dlatego należy je wymieniać • zawartość wody w płynie hamulcowym obniża jego temperaturę wrzenia, co niekorzystnie wpływa na skuteczność układu hamulcowego • w przypadku uszkodzenia obwodu hamulca niestety przestają działać (najczęściej na skutek ubytku płynu hamulcowego)
UKŁADY PNEUMATYCZNE	<p>Sterowane i uruchamiane sprężonym powietrzem</p> <ul style="list-style-type: none"> • nie występuje w nich możliwość „zagotowania” płynu hamulcowego (bo go nie ma), mimo to może dojść do zatarcia i zapalenia okładzin ciernych hamulca (w przypadku awarii elementów układu hamulcowego przy kole pojazdu) • wrażliwe na obecność wody w sprężonym powietrzu, która w warunkach zimowych zamarzając tworzy kryształki lodu – z tego powodu należy dbać o sprawność układu wytwarzającego i filtrującego powietrze zasilające układ hamulcowy • w razie uszkodzenia obwodu sprężonego powietrza (ubytek ciśnienia) dochodzi do zablokowania hamulców w pojeździe i jazda nie jest możliwa

zać, że nawet jest ona krótsza, gdy samochód go nie ma.

System ABS jest obowiązkowy w samochodach osobowych (od 1 lipca 2006 roku dotyczy wszystkich po raz pierwszy rejestrowanych pojazdów po tej dacie) i ciężarowych, wkrótce pewnie także w motocyklach.

Warto również wiedzieć, że samochód z uszkodzonym systemem ABS (wyświetla się kontrolka ostrzegawcza) nie hamuje tak jak auto bez niego. Różnica tkwi w rozdziale siły hamowania między osie pojazdu.

■ EBD i asystent hamowania

EBD to system elektronicznego rozdziału siły hamowania. W klasycznych układach hamulcowych (bez systemów elektronicznych) stosowano korektory siły hamowania, urządzenia mechaniczne sprawujące, że większa siła hamowania jest przekazywana na przednią oś, zaś mniejsza na tylną. W nowoczesnych systemach hamulcowych stosuje się system EBD (występujący również pod innymi nazwami), którego zadaniem jest dystrybucja siły hamowania na poszczególne osie lub koła pojazdu w taki sposób, żeby uzyskać jak największą całkowitą siłę hamowania.

Uszkodzenie systemów ABS i EBD sprawia, że pojazd pozbawiony jest rozdziału siły hamowania, zależnego od obciążenia osi i przyczepności. Powoduje to blokowanie wszystkich kół pojazdu jednocześnie (przy awaryjnym hamowaniu). To przekłada się na bardzo niebezpieczne zachowanie samochodu przy hamowaniu. Nie wolno zatem ignorować kontrolki ABS!

Wypada jeszcze napisać kilka słów o asystencie hamowania. Wiele osób uważa, że to urządzenie, które przy awaryjnym hamowaniu włącza światła awaryjne pojazdu. Istotnie często tak jest, ale to tylko uboczne działanie systemu. Najważniejszą rolą asystenta hamowania jest rozpoznanie hamowania awaryjnego i zwiększanie

Uszkodzenie systemów ABS i EBD sprawia, że pojazd pozbawiony jest rozdziału siły hamowania, zależnego od obciążenia osi i przyczepności.

siły hamowania w taki sposób, żeby droga zatrzymania się skróciła się do minimum. Oczywiście gdy odpuścimy hamulec, system nie będzie kontynuował hamowania, bo musi ono być zależne od kierującego, nie systemu. ■

Kolejne zatrzymania

Podlascy policjanci zatrzymali kolejne dwie osoby podejrzane o przyjmowanie korzyści majątkowych w zamian za pośredniczenie w załatwianiu egzaminów na prawo jazdy. Mężczyźni usłyszeli już liczne zarzuty płatnej protekcji, a policjanci nie wykluczają kolejnych zatrzymań. Wcześniej funkcjonariusze Wydziału do Walki z Korupcją Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku, w ramach śledztwa nadzorowanego przez Prokuraturę Okręgową w Białymstoku, zatrzymali sześć osób (czterech mężczyzn i dwie kobiety). Wszyscy byli podejrzani o przestępstwa płatnej protekcji przy załatwianiu egzaminów na prawo jazdy w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego na Podlasiu i Mazowszu. Do pracy nad tą sprawą komendant wojewódzkiej policji w Białymstoku powołał specjalną grupę śledczą. Ustalenia badających sprawę funkcjonariuszy naprowadziły ich na trop kolejnych podejrzanych o udział w korupcyjnym procederze. W drugiej dekadzie grudnia funkcjonariusze Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku zatrzymali dwóch mieszkańców powiatu zambrowskiego w wieku 55 i 64 lat. Mężczyźni usłyszeli już liczne zarzuty przyjmowania korzyści majątkowych w zamian za pośredniczenie w załatwianiu egzaminów na prawo jazdy oraz uczynienia sobie z tego stałego źródła dochodów. Młodszy z mężczyzn usłyszał osiemnaście takich zarzutów, starszy piętnaście. Drugiemu z wymienionych został też dodatkowo przedstawiony zarzut udzielania osobie pełniącej funkcję publiczną korzyści majątkowej. Zatrzymani mieszkańcy okolic Zambrowa zostali doprowadzeni do Prokuratury Okręgowej w Białymstoku, która zadecydowała o zastosowaniu wobec nich środka zapobiegawczego w postaci poręczenia majątkowego. Sprawa w dalszym ciągu ma charakter rozwojowy, a pracujący nad nią śledczy nie wykluczają kolejnych zatrzymań. *red*

Żeglarz za kierownicą samochodu

– Staliśmy kiedyś naszym jachtem w marinie pod Lizboną. Miejsce okazało się dosyć popularne. Zauważyliśmy, że w weekendy pod pobliskie kluby nocne podjeżdżały wypasione fury, często bugatti, maserati i lamborghini. Wtedy ktoś z naszej załogi, przyglądając się tym pięknym autom, powiedział: „nam nie zaimponują, nasz jacht jest wart kilka razy więcej, a na pewno wygląda ładniej...”. Żeglarze chyba jednak najbardziej kochają swoje jachty... – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” kapitan Roman Paszke.

Jakub Ziębka: Większość Polaków kojarzy pana nazwisko z organizacją wielkich przedsięwzięć, choćby rejsów dookoła świata. Mało kto jednak wie, że kilka lat temu doszło do nietypowego pojedynku na trasie Świnoujście – Gdynia. Pana katamaran nie zdołał jednak pokonać tej trasy szybciej niż jadące po lądzie renault.

Roman Paszke: Rzeczywiście, taki wyścig się odbył. Auto tym razem wygrało, ale tylko dlatego, że nam w pewnym momencie zabrakło wiatru...

Sam pomysł miał trzy aspekty. Po pierwsze, zwrócić uwagę na to, że ruch na naszych drogach jest już taki, iż pokonanie samochodu przez szybki jacht regatowy jest możliwe. W zasięgu katamaranu „Gemini 3” jest dopłynięcie ze Świnoujścia do Gdyni w czasie nieco powyżej szesnastu godzin (ciągle aktualny żeglarski rekord Polski na trasie Świnoujście – Gdynia wynosi 8 godzin i 55 minut, został ustanowiony w 2009 roku przez maxi katamaran „Gemini 3” pod komendą kpt. Romana Paszkego. Katamaran „Gemini 3” ma 28 metrów długości, 14 metrów szerokości i pod żaglami podnoszonymi na wysokim na 33 metry maszcie osiąga prędkość ponad 38 węzłów, czyli ponad 70 km/h – przyp. red.). Samochód, jeśli jedzie w zgodzie ze wszystkimi przepisami ruchu drogowego i respektuje wszystkie ograniczenia prędkości na tej trasie, dystansu Świnoujście – Gdynia szybciej nie pokona.

Po drugie, technologia i technika pozwalają na zbudowanie takich rakiety na wodzie, które mogą rywalizować z pojazdami na lądzie. Są oczywiście granice, ponieważ środowisko wody to poważna przeszkoda, jeśli chodzi o tarcie, ale prędkości pod żaglami na wodzie dzisiaj wynoszą około 90 km/h.

No i najważniejsze – chodziło o pokazanie marki Renault, która chociażby we Francji, Hiszpanii i Anglii kojarzona jest także z dbałością o środowisko i z żeglarstwem. Pomyśleliśmy więc, że może pora, aby to zauważyć także i u nas.

Pana największą pasją jest żeglowanie. Czy motoryzacja zajmuje chociaż jedno z dalszych miejsc na liście zainteresowań?

– Samochód traktuję jako narzędzie do przemieszczania się. Jest oczywiście ważne, w jakich warunkach to przemieszczanie się następuje. Teraz jeżdżę bardzo komfortowym renault espace initiale i doceniam przyjemność jazdy. Mam

w tym samochodzie przestrzeń, komfort komunikacji, a nawet czasami używam możliwości masażu, który pomaga przetrwać długą jazdę. System zainstalowany w samochodzie jest bardzo przyjazny.

Oprócz żeglowania, szczególnie o tej porze roku, ważne dla mnie są też narty. W spełnianiu tej pasji mój samochód też będzie uczestniczył. Na stoki trzeba przecież dotrzeć. I mieć przestrzeń na sprzęt. Tutaj espace jest idealny.

Czy jest jakaś marka auta, którą darzy pan szczególnym sentymentem?

– Kiedyś jeździłem kilka lat volkswagenem borą i touranem. Szczególnie ten drugi samochód dobrze wspominam.

Przyznam, że oprócz malucha i poloneza w dawnych latach innych marek nie próbowałem...

A jak wspomina pan swój pierwszy kontakt z samochodem, motoryzacją?

– To było tak dawno, że prawie nie pamiętam. Z pewnością był to maluch. Pamiętam, że długo się rozpędzał i że zmiotka służyła do dwóch czynności: sprzątania i do zastępowania linki rozrusznika.

Czy pamięta pan swój egzamin na prawo jazdy?

– Pamiętam... Zdałem za pierwszym razem.

Prowadzenia samochodu może się nauczyć każdy?

– Z pewnością wśród kierowców są i bardziej uzdolnieni czy wręcz talenty... Mamy przecież Kubicę, „Hołka”... Ale – jak to w życiu – trafiają się też antytalenty. Mnie osobiście nauka prowadzenia auta szła dość dobrze... Ale mówiąc szczerze, nie za bardzo lubiłem testy i zajęcia z teorii...

Niektórzy mówią, że samochód jest jednym z atrybutów męskości. Zgadza się pan z tym stwierdzeniem?

– Taaak? Może jednak nie do końca... Bo co w takim razie mam powiedzieć na przykład swojemu sportowemu rowerowi z węglową ramą?

A tak na marginesie, staliśmy kiedyś naszym jachtem w marinie pod Lizboną. Miejsce okazało się dosyć popularne. Zauważyliśmy, że w weekendy pod pobliskie kluby nocne podjeżdżały wypasione fury, często bugatti, maserati i lamborghini. Wtedy ktoś z naszej załogi, przyglądając się tym pięknym autom, powiedział: „nam nie za-

imponują, nasz jacht jest wart kilka razy więcej, a na pewno wygląda ładniej...”. Żeglarze chyba jednak najbardziej kochają swoje jachty...

Czy czuje się pan na polskich drogach bezpiecznie? Jakie błędy najczęściej popełniają polscy kierowcy?

– Poczuć bezpieczeństwa na polskich drogach? Nie do końca. Mówię to z pozycji kierowcy, który rocznie pokonuje ok. 40 – 50 tys. km. Obserwując naszych kierowców widzę, że najchętniej jeździmy lewym pasem, zapominamy o lusterku wstecznym, zasłaniaamy sami sobie widoczność różnymi towarami oraz najważniejsze – przeceniamy swoje umiejętności.

Inne zjawiska – jeżdżąc w nocy spotykam często, choć ostatnio może rzadziej, samochody „jednookie”. Bywa, że to ostatniej chwili nie wiadomo, że to auto. Moim zdaniem, jest to szczególnie niebezpieczne. Za dnia widać też, że sporo samochodów kopci, niszczą środowisko, nie dbając o zdrowie swoje i innych, i o własne auta...

A z czego bierze się skłonność niektórych Polaków do wsiadania do samochodu po spożyciu alkoholu?

– To niechlubna tradycja... Jestem absolutnie przeciwko. Sam zresztą od wielu lat w ogóle nie piję alkoholu. Ale sporo osób kiedyś przemykało na to oczy, za komuny picie było na porządku dziennym. Teraz spotyka się z powszechnym potępieniem, i słusznie. Spożyty alkohol utrudnia prowadzenie. Warto i trzeba o tym pamiętać, zanim zdarzy się tragedia.

Ostatnio dużo mówi się o relacji na linii kierowcy – piesi. Czy piesi są, pana zdaniem, dobrze traktowani przez użytkowników pojazdów?

– Wszyscy kierowcy są przecież pieszymi. Ale często o tym zapominają. Trudno mi o tym mówić, bo nieostrożny kierowca był sprawcą tragedii w mojej rodzinie. Trzy miesiące temu moja mama została przejechana na parkingu osiedlowym przed domem przez cofające auto. Kierowca nie zauważył powoli idącej starszej kobiety. Cofał, nie upewniwszy się, czy ma wolną drogę. Nie pomyślał, że oprócz samochodów wokół mogą być piesi. Spieszył się. Czy można, trzeba coś tu zmienić? Poprawić uwagę, nauczyć rozsądku, szacunku dla innych użytkowników drogi, nawyku patrzenia w lusterko wsteczne? Nie wiem. Może pan albo pana czytelniczko wiedzą lepiej? ■

ROMAN PASZKE

to kapitan jachtowy, regatowiec, żeglarz, budowniczy jachtów. Twórca zespołów ludzkich podejmujących się wyjątkowych wyzwań. Pomysłodawca i organizator wielkich projektów sportowych. Wykładowca i instruktor.

Wielokrotny mistrz Polski oraz zwycięzca wielu regat europejskich i światowych, m.in. prestiżowego Admirals Cup. Roman Paszke przepłynął łącznie ok. 200 tys. mil morskich (ok. 370 tys. km, dystans Ziemia – Księżyc).





Pokolenie z cyfrowym DNA

Dla ośrodków szkolenia kierowców najlichnějšíą grupę wiekową klientów stanowią osoby od osiemnastego do dwudziestego roku życia. Dlatego dziś ogromnym wyzwaniem dla branży jest zrozumienie tej grupy wiekowej i dopasowanie oferty oraz strategii prowadzenia biznesu do sposobu myślenia nowego pokolenia kursantów.

Kim jest mój klient? To pierwsze pytanie, które zadają sobie specjaliści od marketingu. Z odpowiedzi na to z pozoru banalne pytanie powinny wynikać działania promocyjne, sposób prowadzenia biznesu, rodzaj oferowanych usług i produktów. To, kim jest klient, powinno wpływać również na wartości i korzyści, które biznes im oferuje.

■ Nastolatki i decyzje zakupowe

Dla ośrodków szkolenia kierowców najlichnějšíą grupę wiekową klientów stanowią osoby od osiemnastego do dwudziestego roku życia (dane dotyczą kat. B prawa jazdy). Dlatego dziś ogromnym wyzwaniem dla branży jest zrozumienie tej grupy wiekowej i dopasowanie oferty oraz strategii prowadzenia biznesu do sposobu myślenia nowego pokolenia kursantów. Pojawiają się często wątpliwości, kto faktycznie podejmuje decyzje zakupowe – nastolatek czy rodzic – oraz do kogo kierować komunikację i działania promocyjne. Tymczasem aż 93 proc. dzisiejszych rodziców przyznaje, że dzieci i na-

NAZWA GENERACJI	ROK URODZENIA
Pokolenie Z	1996 – do teraz
Pokolenie Y (milenialsi)	1980 – 1995
Pokolenie X	1965 – 1979
Pokolenie Baby Boomers	1946 – 1964

stolatki wpływają na podejmowane w rodzinie decyzje zakupowe. Tym bardziej to właśnie grupa nastolatków i młodych dorosłych zasługuje na głębsze poznanie i uwagę.

■ Generacja Z

Pokolenie dzisiejszych osiemnasto- i dwudziestoparolatków nazywane jest generacją Z, która obejmuje osoby urodzone po 1995 roku. To następcy tzw. generacji milenialsów (inaczej zwanej pokoleniem Y), czyli osób urodzonych w latach 1980 – 1995.



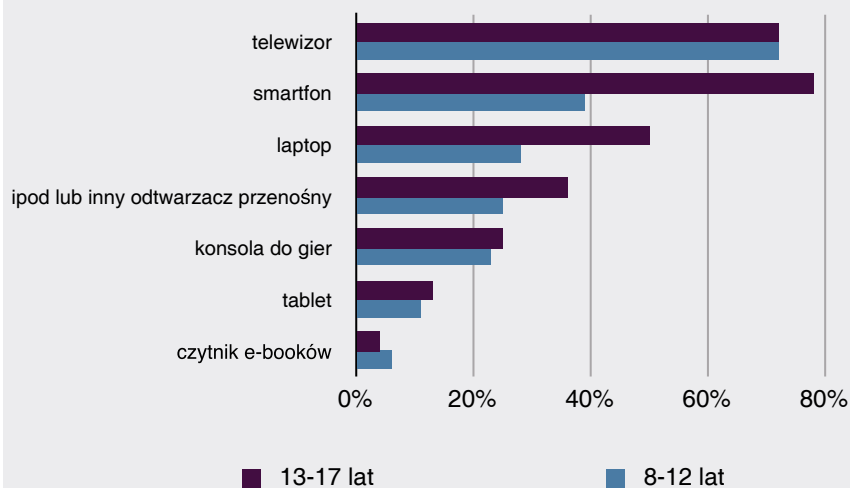
Pokolenie Z nazywamy często generacją online lub ludźmi z cyfrowym DNA. Technologia i nielimitowany dostęp do internetu determinuje sposób funkcjonowania, zachowania, przyzwyczajenia i proces komunikowania się tej grupy wiekowej. Od wczesnego dzieciństwa posługują się urządzeniami dotykowymi – iPadami, iPodami, smartfonami, a stały dostęp do internetu w mobilnym urządzeniu to dla nich standard.

Dla pokolenia, które nie zna świata bez internetu, największą obawą jest zostać odcięty od sieci (badania Natalii Hatałskiej – styczeń 2015, www.hatalaska.com), co oznaczałoby dla nich prawdziwą izolację i uniemożliwiłoby realizację wielu podstawowych czynności. Nie rozumieją potrzeby wychodzenia z domu na pocztę, do banku, supermarketu. Większość tych czynności wykonują zdalnie, najczęściej za pomocą smartfona.

■ Pokolenie obrazu i pięciu ekranów

Pokolenie Z jest wychowane na ekranach i obrazach. Milenialsi korzystali średnio z trzech urządzeń z ekranem. Generacja Z na co dzień przełącza się pomiędzy pięcioma ekranami: telewizorem, smartfonem, laptopem, tabletem i komputerem stacjonarnym.

PROCENT NASTOLATKÓW UŻYWAJĄCYCH RÓŻNYCH URZĄDZEŃ KILKA RAZY DZIENNIE



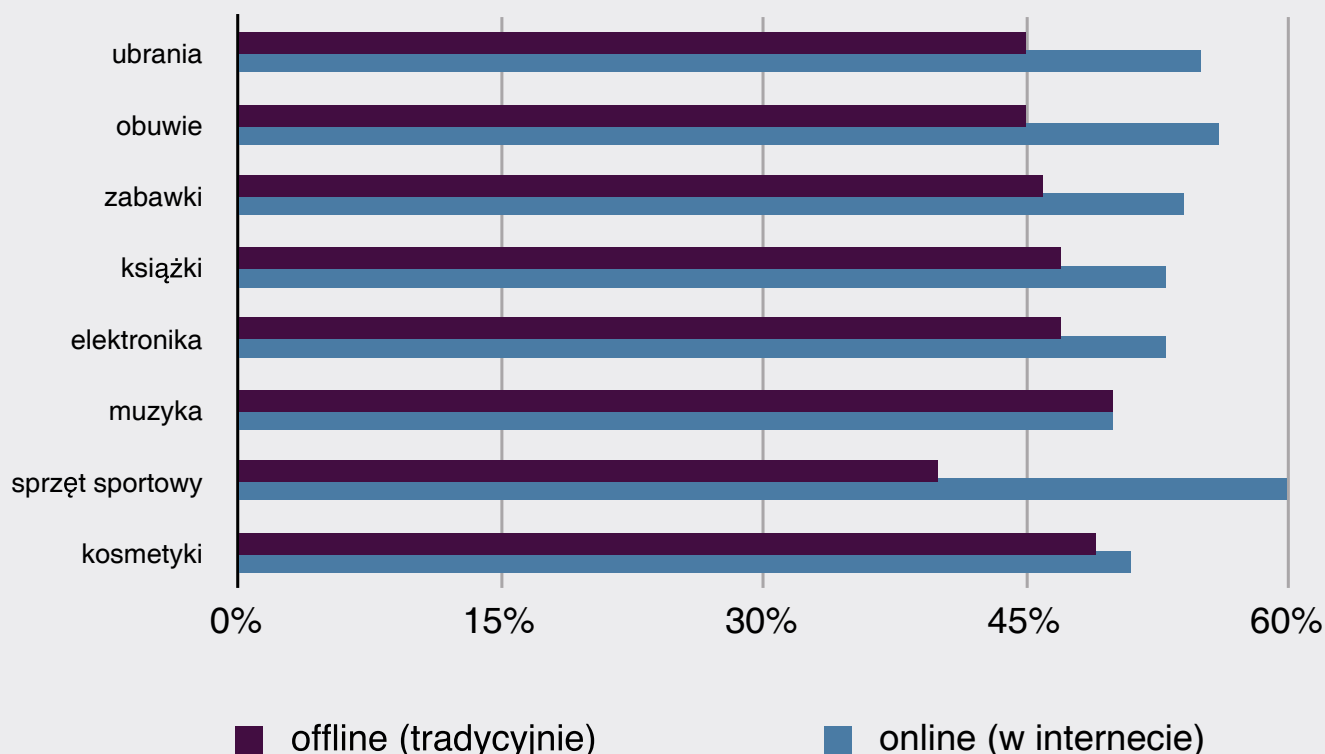
źródło: raport JTW Intelligence 2012 (dot. rynku USA)

Do tego zestawu ostatnio dołączyły jeszcze smartwatche, czyli inteligentne zegarki, dzięki którym bez potrzeby sięgania do kieszeni można kontrolować swojego smartfona. Tradycyjna telewizja już ich nie interesuje w takiej mie-

rze, jak wcześniejsze pokolenia. Telewizor służy najczęściej jako ekran do gier i oglądania zdjęć.

Aleksandra Biernat,
specjalistka ds. marketingu
internetowego, trenerka

POKOLENIE Z: SPOSÓB ROBIENIA ZAKUPÓW



źródło: raport JTW Intelligence 2012 (dot. rynku USA)



Nieduże i ekskluzywne

Choć niewielkie, jest świetnie wykonane, pewne w prowadzeniu i szybkie. Szkoda tylko, że za malucha z brytyjskim rodowodem i niemiecką mechaniką trzeba płacić krocie.

Kultowe mini trafiło na rynek w 1959 roku. Było bezpośrednią odpowiedzią na potrzeby klientów, zainteresowanych zakupem funkcjonalnego, taniego i oszczędnego auta. Alec Issigonis, twórca modelu, widział mini również w roli samochodu dającego radość z jazdy. Dostyc mocne silniki, twarde zawieszenia z kołami umieszczonymi w narożnikach nadwozia i nisko osadzone fotele zamieniały każdą podróż w przygodę. Potencjał mini potwierdziły sukcesy sportowe. Auta podrasowane przez Johna Coopera triumfowały m.in. w prestiżowym rajdzie Monte Carlo (1964, 1965, 1967). Nic dziwnego, że kierowcy pokochali mini. Kilkakrotnie modernizowany samochód utrzymał się w produkcji aż do 2000 roku.

Sześć lat wcześniej MG Rover Group i należąca do niego marka Mini zostały przejęte przez BMW. Kiedy zapadła decyzja o stworzeniu mini na miarę XXI wieku, brano pod uwagę dwie koncepcje modelu – stosunkowo prostego, bezpośredniego następcy kultowego mini lub stylowego produktu premium. Wygrała idea ekskluzywnego samochodu. R50, czyli pierwsze mini opracowane pod egidą BMW, trafiła do salonów w 2001 roku. Inżynierowie zadbali, by mini imponowało prowadzeniem. Slogan reklamowy o gokartowej radości z jazdy doskonale oddawał stan faktyczny. Flagowy cooper S z mechanicznie doładowanym 1.6 o mocy 163 KM zachwycał również osiąganymi. W 2006 roku ruszyła produkcja udoskonalonego mini R56.

W 2014 roku przyszedł czas na mini F56. Model miał zachować wszystkie atuty poprzedni-

ków, czyli świetne właściwości jezdne, dobrze wykonane wnętrze i atrakcyjnie stylizowane nadwozie, a jednocześnie być lepszy pod względem przestronności, funkcjonalności i wydajności energetycznej. Od homologowanej emisji dwutlenku węgla rządy wielu krajów uzależniły wysokość podatków za eksploatację pojazdu. Aby ograniczyć zapotrzebowanie na paliwo, dla najpopularniejszych wersji przygotowano trzycylindrowe silniki z systemem wyłączania na czas postoju, wąskie opony z mieszanką redukującą opory toczenia oraz selektor trybów jazdy – program Sport poprawia reakcję na gaz, a Green tłumi ją.

Sercem testowanego coopera był trzycylindrowy motor 1.5 TwinPower Turbo o mocy 136 KM – znany również z najnowszych modeli BMW. Podczas codziennej eksploatacji najbardziej istotny jest korzystnie rozłożony moment obrotowy. Maksymalne 220 Nm jest do dyspozycji w zakresie 1250 – 4000 obr./min, więc każde zdecydowane naciśnięcie na gaz kończy się przyjemnym wgniataniem w fotele. Subiektywne wrażenia znajdują pokrycie w liczbach. Sprint od 0 do 100 km/h trwa tylko 7,8 sekundy.

Opcjonalna, automatyczna skrzynia z sześcioma przełożeniami ma funkcję żeglowania. W trybie Green zdjęcie nogi z gazu powoduje wysprzężenie w celu maksymalnego wykorzystania pędu pojazdu, np. podczas zjeżdżania ze wznieścień. Kiedy konieczne jest hamowanie silnikiem, wystarczy dotknąć pedału hamulca – nastąpi błyskawiczne zasprzężenie. Oszczędna jazda cooperem jest moż-

liwa, choć wymaga żelaznej samodyscypliny. Samochód jest zrywny, zwinnie i precyzyjny w prowadzeniu, dzięki czemu zachęca do mocniejszego naciśnięcia na gaz. Wtedy o oszczędnościach nie ma mowy. W mieście waha się w przedziale 7 – 10 l/100 km. Spory rozrzut (5 – 8 l/100 km) obserwowaliśmy też na trasie. Wynikom daleko do obiecywanych przez producenta 4,7 l/100 km w cyklu mieszanym.

Prezentowane mini jest pierwszym w historii z pięciodrzwiowym nadwoziem. Dodatkowych dwoje drzwi nie poprawia urody samochodu. Tym bardziej że w celu zwiększenia ilości miejsca w drugim rzędzie rozstaw osi wydłużono o 72 mm, gubiąc legendarne proporcje mini. Auto zyskało jednak na funkcjonalności. Krótsze przednie drzwi ułatwiają wysiadanie na zatłoczonych parkingach. Prostsze stało się wsiadanie na tylną kanapę czy wkładanie na nią podręcznego bagażu.

Przyjemność posiadania mini jest kosztowna. Trzydrzwiowe mini one first z 75-konnym 1.2 wyceniono na 69.900 zł. Na pięciodrzwiowego coopera trzeba przygotować już 89.000 zł. Marka dopasowała się do reguł gry w segmencie premium. Niezbędne minimum – klimatyzacja, alufegi i system audio – jest standardem. Za najciekawsze dodatki trzeba jednak słono dopłacać.

lukasz Szewczyk

Kolejna porcja felietonów Clarksona

„Co może pójść nie tak?” to najnowsza książka Jeremy’ego Clarksona, najslawniejszego dziennikarza motoryzacyjnego i autora bestsellerowego cyklu „Świat według Clarksona”. Pozycja absolutnie obowiązkowa dla każdego fana motoryzacji!

Tym razem Clarkson pisze o samochodach, a tego chyba nikt nie potrafi robić lepiej. Podczas gdy większość kolegów z branży koncentruje się na osiągnięciach, komforcie i cenie opisywanych aut, Jeremy skupia się na ważniejszych kwestiach.

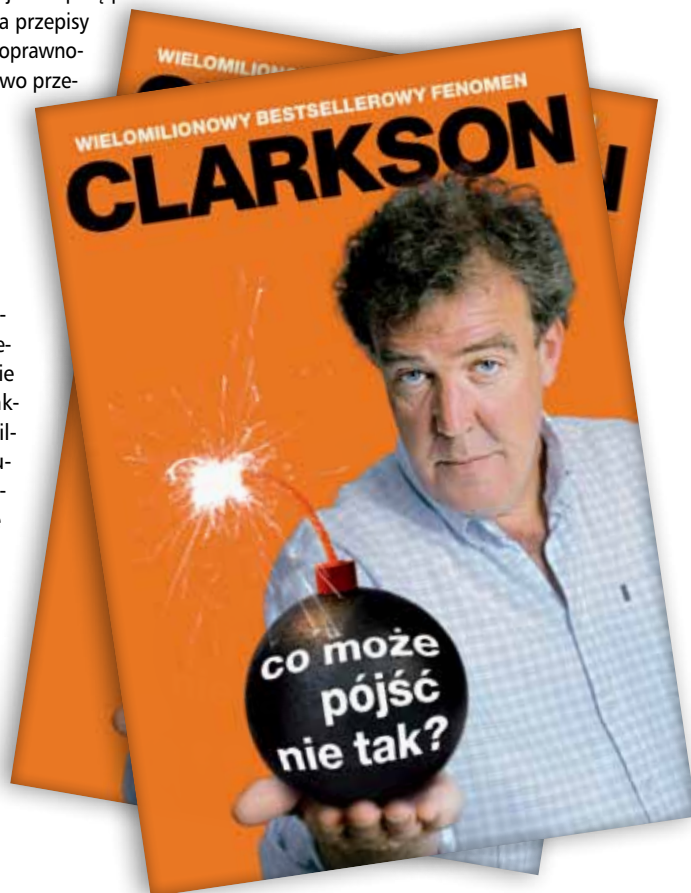
Czego dowiemy się z książki? Clarkson dobitnie wyjaśnia, dlaczego Dania to najlepsze miejsce na świecie oraz co zaślepki na desce rozdzielczej mówią o naszym statusie społecznym. Uzbrojony jedynie w ciekawość, entuzjazm i parę porządnych džinsów, nie bacząc na przepisy BHP i nie troszcząc się o normy poprawności politycznej, Jeremy brawurowo przemierza świat w poszukiwaniu rozwiązań codziennych problemów i zagwozdek. Z Jeremym Clarksonem za przewodnika wypada nam zadać tylko jedno pytanie: co może pójść nie tak?

W Polsce, nakładem krakowskiego wydawnictwa Insignis Media, pojawiło się już kilkanaście książek Clarksona. Jest on także autorem wielu filmów motoryzacyjnych. Ukazują się one od 1996 r., produkowane przez wytwórnię On the Box. W każdym filmie niszczone jest przynajmniej jeden, okropny według narratora, samochód. Każdy film ma puentę (np. wszystkie amerykańskie samochody są kiepskie). Jeden z nich dotyczy poloneza. Kończy się puentą,

że jeszcze gorszą przyczepność mają samochody z kraju wolności – USA.

Jednak najbardziej rozpoznawalną działalnością Clarksona było prowadzenie kultowego programu „Top Gear”, poświęconemu samochodom oraz sportom motorowym. Teraz, wraz z Richardem Hammondem i Jamesem Mayem, pracuje nad zupełnie nowym projektem motoryzacyjnym dla platformy Amazon. Jednak szczegóły oraz koncepcja programu nie są jeszcze znane.

red



Małe, ale z charakterem

Wielu początkujących kierowców szuka niewielkiego, oszczędnego, a zarazem oryginalnego samochodu, który będzie tani w zakupie i niezbyt kosztowny w późniejszej eksploatacji. Na dobrze nasyconym rynku wtórnym każdy będzie w stanie znaleźć coś dla siebie.



oderwanie belki tylnego zawieszenia od nadwozia! Z tego powodu priorytetem podczas oględzin powinno być bardzo dokładne sprawdzenie kondycji podwozia. Poważniejsze ogniska korozji dyskwalifikują auto. Koszt solidnie wykonanej naprawy będzie niewspółmiernie wysoki do wartości samochodu. SportKa wszedł na rynek w 2003 roku, czyli siedem lat po wprowadzeniu ka na rynek. Zwiększa to prawdopodobieństwo znalezienia egzemplarza w dobrym stanie.

■ Suzuki jimny (2008- ; od 10 tys. zł)

Niepozorne suzuki jimny jest terenowym samochodem z prawdziwego zdarzenia. Zostało zbudowane na ramie, do której przytwierdzono dwa sztywne mosty. Za przenoszenie mo-



Przedstawiamy trzy skrajnie różne propozycje – rozsądnego sportowca, roadstera, za którym każdy się obejrzy, oraz niewielką terenówkę o wielkich możliwościach.

■ Ford sportKa (2003 – 2008; od 8 tys. zł)

Od kilkunastu lat znakiem rozpoznawczym Forda są dobrze zestrojone zawieszenia, które gwarantują precyzyjne prowadzenie i dużą ilość informacji zwrotnych o stanie nawierzchni oraz rezerwach przyczepności. Wprowadzenie dopracowanych układów jezdnych zbiegło się z prezentacją nowej koncepcji stylistycznej New Edge, która bazowała na ostrych liniach i łagodnych, ale wyraźnie zaznaczonych krzywiznach. Ka było pierwszym modelem z rodziny utrzymanej w konwencji New Edge.

Pod nietuzinkowym nadwoziem kryła się bardzo konwencjonalna mechanika i leciwy silnik 1.3 Endura-E o mocy 60 KM. Ford ka został wprowadzony na rynek w 1996 roku. Jedyną poważniejszą modernizację przeszedł w 2002 roku, kiedy pod maską zamontowano nowocześniejszy silnik 1.3 Duratec.

Marketingowcy uznali, że potrzebna jest wersja, która sprawi, że o ka znów zrobi się gło-

śno. Trafiała do salonów w 2003 roku. SportKa z 95-konnym 1.6, utwardzonym zawieszeniem, zmienionymi zderzakami oraz poprawionym wnętrzem cieszył oko i dawał radość z jazdy – większą, niż mogłoby wynikać z ceny samochodu czy parametrów silnika. Niewielkie rozmiary nadwozia czy lubiący obroty silnik potęgowały wrażenia. Żywiołem forda sportKa są kręte drogi. Sprawdza się od nich lepiej od wielu – teoretycznie szybszych – samochodów. Z punktu widzenia osoby zainteresowanej zakupem używanego egzemplarza istotne jest też bogate wyposażenie standardowe – klimatyzacja, elektrycznie sterowane i podgrzewane lusterka czy fabryczny system audio są udogodnieniami, których brakuje w wielu ka ze słabszymi silnikami.

Mechanika usportowionej wersji ka jest prosta, a z naprawami auta poradzi sobie każdy serwis. Problemu nie będzie stanowił również zakup części zamiennych. Nieco zachodu może wymagać jedynie znalezienie zderzaków czy felg dla wersji sportKa. Największym mankamentem jest słabe zabezpieczenie antykorozyjne. Rdzewienie nie jest problemem natury estetycznej, który dotyka krawędzi drzwi, błotników czy progów. Równoległe postępuje niszczenie elementów konstrukcyjnych – dachu, podszybia i podłuznic. W skrajnych przypadkach możliwe jest

mentu obrotowego odpowiada skrzynia z reduktorem. Jimny nie ma centralnego mechanizmu różnicowego. Oznacza to, że na przyczepnych nawierzchniach można korzystać jedynie z napędu na tył. Napęd na przednią oś można dołączać tylko na luźnych i śliskich nawierzchniach. Nie jest to wskazane nawet na mokrym asfalcie – brak możliwości skompensowania różnic w prędkościach obrotowych kół prowadzi do powstania niszczących naprężeń w układzie napędowym.

Na tym nie kończą się mankamenty jimny. Kabina jest ciasna i źle wyciszona, zawieszenie mizernie tłumi mniejsze nierówności, a krótko zestopniowana skrzynia podnosi poziom hałasu i spalanie podczas jazdy poza obszarem zabudowanym. Na dłuższą metę trudno utrzymywać więcej niż 100 km/h. Zakup suzuki jimny jako samochodu wyłącznie do jazdy po mieście czy na trasie mija się z celem. Za podobne pieniądze znajdziemy znacznie wygodniejsze i bardziej oszczędne modele. Kto planuje jednak regularne opuszczanie utwardzonych dróg, na pewno doceni małe suzuki. Niewielka masa własna ogranicza tendencję do grzęźnięcia w błocie i piasku. Poza utwardzonymi drogami procentują także ograniczone gabaryty nadwozia i niewielki rozstaw kół – jimnym można jechać grzbietami kolein oraz przejeżdżać między drzewami, które zatrzymują większe samochody.

Najczęściej spotykamy silnikiem jest benzynowe 1.3 o mocy 86 KM. Alternatywą jest 1,5-litrowy turbodiesel Renault o mocy 68 KM. Z racji mniejszej trwałości, kosztów obsługi serwisowej oraz wyższej masy nie jest polecany. Podczas oględzin warto szukać śladów świadczących o regularnych wypadach w trudny teren. Jimny się do nich nadaje, jednak musi być traktowany z umiarem. Niską masę własną uzyskano m.in. poprzez zrezygnowanie z pancernych elementów zawieszenia. W efekcie przeszkody, które pikapem czy pełnowymiarowym samochodem terenowym można atakować z gazem w podłodze, mogą dać się we znaki mechanice jim-

ny'ego. Lepiej ograniczyć prędkość lub poszukać niewielkiego objazdu.

Ramowa konstrukcja oznacza, że nie trzeba przejmować się drobnymi ogniskami korozji na nadwoziu. Gorzej, gdy rama jest trawiona przez rdzę lub nosi ślady napraw powypadkowych – dla własnego dobra taki egzemplarz warto skreślić z listy zakupowej. Utrzymanie jimny'ego w stanie pełnej sprawności nie nastęrcza trudności. Części są łatwo dostępne – zarówno oryginalne, jak i markowe zamienniki. Kosztują sporo, ale są trwałe, więc ogólny bilans kosztów utrzymania samochodu wypada korzystnie.

■ Daihatsu copen (2002 – 2010; od 20 tys. zł)

Downsizing, czyli pomysł na miniaturyzowanie silników przy zachowaniu wysokich mocy i momentów obrotowych, nie zrodził się w Europie w odpowiedzi na systematycznie obniżany próg dozwolonej emisji dwutlenku węgla do atmosfery. Już w 1949 roku rząd Japonii wprowadził w życie przepisy dotyczące Kei-car, czyli lekkich samochodów o precyzyjnie określonych maksymalnych rozmiarach, parametrach silników i masie własnej. W 1990 roku weszły regulacje, które z niewielkimi poprawkami przetrwały do dzisiaj. Kei-car może mieć 3,4 metra długości, 1,48 metra szerokości oraz silnik o pojemności do 660 ccm i mocy nieprzekraczającej 64 KM. Na lokalnym rynku miniaturowe samochody cieszą się zainteresowaniem. Nie tylko z powodu atrakcyjnych cen. Ich właściciel wyda mniej na podatki i ubezpieczenie, a także jest zwolniony z obowiązku posiadania miejsca parkingowego – obligatoryjnego w przypadku kupowania większego pojazdu. Nieliczne modele Kei-carów dotarły do Europy. Jednym z najbardziej popularnych jest suzuki wagon R+, sprzedawany także jako opel agila I. Na potrzeby europejskiego rynku samochody zostały lekko zmodyfikowane – m.in. mają silniki o pojemności 1,0 i 1,2 litra.

Jednym z najciekawszych i również dostępnych w Europie Kei-carów był daihatsu copen – miniaturowy roadster z aluminiowym dachem. Został dostosowany do specyfiki europejskiego rynku – miejsce turbodoładowanego silnika 0.66 o mocy 64 KM zajęła wolnossąca jednostka 1.3, która zapewnia 87 KM. Turbodoładowany silnik montowano w copenach importowanych z Wielkiej Brytanii i Japonii.

W Polsce podaż copenów jest ograniczona, jednak używany egzemplarz bez trudu znajdziemy w Niemczech. Samochód, choć niewielki, do tanich nie należy i bardzo wolno traci na wartości. Na zakup dobrze utrzymanego daihatsu trzeba przygotować 20 tysięcy złotych. Lepiej jednak wydać więcej, niż wybrać gorzej utrzymany egzemplarz, a później usprawniać elektrohydrauliczny mechanizm składania dachu. Podstawowe części eksploatacyjne, np. tarcze i klocki, bez trudu kupimy przez internet, nie tracąc przy tym fortuny – są identyczne ze stosowanymi w daihatsu cuore. Z kolei osprzęt silnika czy sprzęgło są zamienne z częściami dla toyoty yaris 1.3. W przypadku poważniejszych usterek najrozsądniejszy będzie zakup używanych podzespołów. Ich źródłem są głównie powypadkowe copeny z Wielkiej Brytanii. Z racji egzotyczności modelu nie mają niskich cen.

Lukasz Szewczyk





Wycięty przepis

Z ustawy o ochronie przyrody zniknął zapis, z którego wynikało, że właściciel ma prawo usunąć ze swojego terenu (w tym pasa drogowego) drzewa lub krzewy pod warunkiem, że nasadzi co najmniej tyle samo nowych. W zeszłym roku zwracała na to uwagę Najwyższa Izba Kontroli.

Wcześniej ustawa mówiła m.in. o tym, że właściciel terenu, również takiego, na którym znajduje się pas drogowy, ma prawo usunąć z tego pasa drzewa i krzewy pod warunkiem uzyskania zgody organu samorządu terytorialnego. W momencie, gdy nieruchomości jest wpisana do rejestru zabytków, pozytywną opinię musiał wydać wojewódzki konserwator zabytków. Wydanie takiego zezwolenia było uzależnione od tego, czy właściciel przesadzi usuwane drzewa lub krzewy bądź nasadzi przynajmniej tyle samo nowych.

■ Niebezpieczne drzewa

Opisując przepis bardziej obrazowo: jeśli właściciel uznał, że należy usunąć 44 przydrożne drzewa, mógł spotkać się z oczekiwaniem ze strony lokalnej administracji, żeby je przesadzić gdzie indziej lub nasadzić co najmniej tyle samo nowych, np. w tym samym miejscu lub innym wskazanym. Nie musiało tak być, ale mogło. I bywało. Zdarzało się nawet, że samorząd terytorialny formułował wymóg, żeby nowo nasadzanych drzew było trzykrotnie więcej niż wyciętych. I to w tym samym pasie drogowym!

Nie trzeba chyba podkreślać, jak duże zagrożenie stwarza gęste zadrzewienie przy drogach wąskich i niższej kategorii. Potwierdza to kontrola NIK, przeprowadzona w 2014 roku. Wykazała ona, że ogromny procent groźnych wy-

padków drogowych polega na zderzeniu pojazdów z przydrożnymi drzewami. A dzieje się tak wcale nie wyłącznie wówczas, gdy kierowca jest nietrzeźwy lub prowadzi pojazd z nadmierną prędkością. Wystarczy zły stan nawierzchni (o co w Polsce wciąż nietrudno) bądź po prostu widoczność ograniczona przez pnie i gałęzie, które nierzadko zakrywają też pionowe znaki drogowe.

■ Trzy zasady

Zdaniem prezesa NIK, przepisy ustawy o ochronie przyrody należało zatem sformułować tak, żeby pozwalały na zharmonizowanie potrzeb dbałości o środowisko naturalne z wymogami bezpieczeństwa użytkowników dróg. Uznał nawet, że przywołany wcześniej przepis jest niezgodny z konstytucją. Dlaczego? Bo naruszono trzy zasady. Chodzi m.in. o zasadę określoności, która wymaga, żeby przepisy prawa nie pozostawiały zbyt dużo miejsca na dowolność interpretacyjną. Przepis nie konkretyzował m.in. kryteriów, jakie miałyby mieć wpływ na wybór takiego czy innego postanowienia organu samorządu terytorialnego. Nie wskazywał też gatunków nowych drzew do nasadzenia, choć ten aspekt bywa bardzo istotny dla lokalnego ekosystemu.

Ale nie tylko. Zdaniem prezesa NIK, naruszono także zasadę zrównoważonego rozwoju, po-

stulującą rozwiązania optymalne zarówno dla ochrony przyrody, jak i rozwoju cywilizacyjnego i ekonomicznego. A nasadzanie nowych drzew w miejsce starych jej przeczyło.

Według prezesa NIK, naruszono także zasadę proporcjonalności. Jeżeli dla bezpieczeństwa ruchu drogowego właściwe jest, żeby nowo nasadzonych drzew było mniej, to ustawa nie pozwala na wybór takiej drogi. Ma być ich co najmniej tyle samo lub więcej. A to nie tylko nie jest konieczne, nie chroni interesu publicznego, ale może go wręcz naruszać.

■ Sukces

Dlatego też NIK złożyła wniosek w tej sprawie do Trybunału Konstytucyjnego, on z kolei wszczął postępowanie. W końcu jednak nie musiał zajmować wobec przedstawionych przez Najwyższą Izbę Kontroli kwestii. Dlaczego? Bo na wskutek zmian w prawie, czyli nowelizacji ustawy o ochronie przyrody, zniknął kwestionowany zapis. Teraz nie ma mowy o tym, żeby właściciel terenu musiał posadzić co najmniej tyle drzew, ile pozwolono mu wyciąć.

– Nowe brzmienie przepisu znacznie ogranicza dotychczasową dowolność interpretacyjną, co w konsekwencji nakłada znacznie większe rygory na decyzje organów wydających zezwolenia – informuje NIK.

Jakub Ziębka

Kontrola

Może nie powinniśmy bać się urzędników, tylko z nimi współpracować i współdziałać na rzecz poprawy jakości szkolenia? Jeżeli rzetelnie prowadzimy firmę, to nie mamy się czego obawiać. Taki zewnętrzny audyt może nam tylko pomóc wychwycić niedociągnięcia.

Koniec roku w mojej firmie zawsze stoi pod znakiem kontroli. Przeprowadzają ją urzędnicy ze Starostwa Powiatowego w Poznaniu oraz z Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta Poznania. Jak co roku towarzyszy jej pewne uczucie niepewności. Czy wszystko zakończy się pomyślnie? A może przeoczyłem coś istotnego, na co kontrolerzy zwrócą uwagę?

■ Błędy i wypaczenia

Urzędnicy ze starostwa kontrolują dokumenty związane z instruktorami oraz kursantami. Kontrola zawsze prowadzona jest bardzo skrupulatnie oraz, co niezwykle istotne, przebiega w przyjaznej atmosferze. Muszę przyznać, że robią to bardzo kompetentni urzędnicy. Kontrole są szczegółowe i wnikliwe. Wszystko jest sprawdzane i uczciwie odnotowywane.

Przyznam, nie ustrzegłem się błędów. Trzeba więc posypać głowę popiołem. Jednak dobre jest to, że urzędnicy nie próbują na siłę wyszukiwać błędów i uchybień. Nie przychodzą do mnie z nastawieniem, że muszą coś znaleźć. Moje błędy to typowo ludzkie pomyłki, które zostały wychwycone oraz opisane w protokole pokontrolnym.

■ Kontrola na medal

Kontrola trwała kilka godzin. Spokojnie sobie wszystko wyjaśnialiśmy. Zadałem również kilka pytań, na które otrzymałem wyczerpujące i merytoryczne odpowiedzi. Widać, że osoby, które mnie kontrolowały, mają doświadczenie, wiedzę i kompetencje do prowadzenia takich działań. W rozmowie ze mną przyznały jednak, że są właściciele, kierownicy szkół jazdy wrogo do nich nastawieni i bardzo im niechętni. Obwiniają urzędników o swoje błędy i zaniechania. Ba, są oburzeni, że oni te błędy wychwycili, wpisali do protokołu, a teraz należy sobie wszystko wyjaśnić.

■ Profesjonalizm godny uznania

Drugą kontrolę prowadzili urzędnicy z magistratu. W moim przypadku dotyczyła sprawdzenia placu manewrowego oraz sali wykładowej. Mimo że posiadam infrastrukturę w tym samym miejscu, kontrola była bardzo rzeczowa



wa i dokładna. Urzędnicy wprowadzili swoimi działaniami bardzo przyjemną atmosferę. Deklarowali chęć pomocy w razie jakichś pytań czy wątpliwości. Na szczęście plac i sala wzorowo przeszły kontrolę. Pozwolę sobie jednak wyrazić moje uznanie dla urzędnika, który mimo że co roku przyjeżdża w to samo miejsce, zawsze wszystko wnikliwie sprawdza. Jego profesjonalizm jest godny uznania.

■ Stres jest, ale...

Nie ma co ukrywać, kontrola wpływa na człowieka stresująco. Jeżeli jednak jesteśmy nastawieni na to, że urzędnik ma nam pomóc, wskazać drogę oraz zwrócić uwagę na popełniane przez nas błędy, to powinniśmy się cieszyć, że jesteśmy sprawdzani.

Staram się działać profesjonalnie. Takie kontrole powinny uświadamiać mi oraz moim pracownikom, że szkoła, która jest im poddana i przejdzie ją bez większych zastrzeżeń, jest godna zaufania.

Może nie powinniśmy bać się urzędników, tylko z nimi współpracować i współdziałać na rzecz poprawy jakości szkolenia? Jeżeli rzetelnie prowadzimy firmę, to nie mamy się czego obawiać. Taki zewnętrzny audyt może nam tylko pomóc wychwycić niedociągnięcia.

Jestem zdania, że słabe szkoły jazdy, które psują rynek, powinny być jawnie piętnowane, np. na stronach urzędów. A dobre – chwalone.

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy



Efekt domina

Wspólne badanie firmy Goodyear i London School of Economics and Political Science przeprowadzone na grupie blisko 9 tys. kierowców z piętnastu europejskich krajów pokazało, że zachowania kierujących na drodze wywołują efekt domina. Jest to szczególnie niebezpieczne w przypadku agresywnych uczestników ruchu drogowego, których działanie może być powtarzane przez innych.

Aż 55 proc. ankieterów przyznało, że gdy zostaną sprowokowani lub poirytowani na drodze przez innego kierowcę, są bardziej skłonni odbić to sobie na napotkanym później użytkowniku drogi. Z kolei 87 proc. respondentów zgodziło się ze stwierdzeniem, że życzliwa jazda innych osób może ich skłonić do równie uprzejmego traktowania pozostałych uczestników ruchu drogowego. Jaki z tego wniosek? Zarówno życzliwe, jak i agresywne zachowania mogą uruchamiać łańcuch zdarzeń, tworząc środowisko, które w zależności od sytuacji może być komfortowe i bezpieczne lub stresujące i groźne dla kierowców.

■ Zasada wzajemności

– Pomijając czynniki, takie jak warunki pogodowe czy zmęczenie, istotnym czynnikiem, na który reagujemy podczas podróży, są otaczający nas kierowcy – mówi dr Chris Tennant z London School of Economics, który kierował badaniem. – Dzieląc przestrzeń drogową z innymi, kierujący często stosują zasadę wzajemności. Biorąc jednak pod uwagę, że wiele interakcji jest przelotnych, najczęściej wzajemność jest niebezpośrednia, czyli odpowiadamy innemu kierowcy, spotkanemu na późniejszym etapie podróży. W ten sposób na drodze powstaje efekt domina.

Dotychczasowe badania w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego wskazywały przede wszystkim na potrzebę identyfikowania określonych, problematycznych kierowców, wykazujących skłonność do niebezpiecznych zachowań. Natomiast najnowsze badanie Goodyear i LSE zwraca uwagę na konieczność zrozumienia, w jaki sposób zachowanie innych kierujących może skłaniać nas do bardziej

niebezpiecznej jazdy, nawet jeżeli sami nie jesteśmy typem agresywnego kierowcy.

■ Gdzie są dobre maniere?

– Okazuje się, że normy zachowania na drodze są ważne dla kierowców, co potwierdzają analizy nagrań interakcji występujących podczas jazdy – podkreśla Chris Tennant. – Wynika z nich, że większość badanych docenia znaczenie gestów podziękowania. Zaledwie 10 proc. uznało je za nieistotne. Rozmówcy przyznają też, iż kiedy inny kierowca im nie podziękuje, sami są bardziej skłonni jechać ostrzej przy najbliższym spotkaniu. Badanie ujawniło również szereg zachowań: od zmiany pasa na zatłoczonych skrzyżowaniach przez tzw. siedzenie na ogonie i brak sygnalizacji skrętu po niedyscyplinowanie w zajmowaniu pasów na drogach szybkiego ruchu i autostradach, które w dużym stopniu mogą frustrować innych uczestników ruchu drogowego. W wywiadach kierowcy przyznają, że sami dopuszczają się podobnych zachowań, przeważnie nieumyślnie, uruchamiając tym samym efekt domina, czyli negatywnych interakcji.

– Nasze badanie bezpieczeństwa drogowego dowodzi, że w rzeczywistości wielu kierowców ostrzega inne samochody na drodze jako anonimowe maszyny, nie zaś pojazdy, w których znajdują się ludzie. Dlatego też rzadko widzą potrzebę wykazywania się dobrymi manierami – dodaje Olivier Rousseau, wiceprezes Goodyear ds. opon osobowych w Europie, na Bliskim Wschodzie i w Afryce. – Za pomocą prezentowanych analiz chcemy uzmysłowić kierowcom, że ich zachowania mogą w bardzo istotny sposób oddziaływać na innych, zwłaszcza w nerwowych sytuacjach. Agresywna i bojowa jazda jednej osoby może zainicjować re-

akcję łańcuchową pomiędzy innymi kierującymi, a w konsekwencji doprowadzić nawet do wypadku, którego realny sprawca i inicjator będzie już daleko. To od nas zależy powstrzymanie efektu domina na drodze.

■ Budujmy kulturę uprzejmej jazdy!

Jak mówi Chris Tennant, nieżyczliwość może przejawiać się na różne sposoby: od pouczenia przez konkurowanie, krzyki, gestykulację aż po zastraszanie.

– Niezależnie od tego, jaka będzie forma nieuprzejmości, może przyczynić się do eskalacji i nasilania mniej bezpiecznej kultury jazdy – ostrzega naukowiec. – Gama uprzejmych zachowań na drodze jest natomiast niewielka, ale za to każde ma dużą siłę sprawczą. Należą do nich: przepuszczanie innych przy intensywnym ruchu, nawiązywanie kontaktu wzrokowego, dziękowanie w sposób widoczny, gdy ktoś nas przepuści oraz przeproszenie, gdy przeszkodzimy innym. Każdy z takich gestów promuje kulturę uprzejmej jazdy i pomaga budować zasadę wzajemności, na której skorzystamy wszyscy.

Celem badania Goodyeara i LSE była analiza interakcji kierowców i ich stosunku do innych uczestników ruchu drogowego, a także oddziaływania ich zachowań na ryzykowną jazdę. Projekt badawczy składał się z dwóch części: ankiety jakościowej z wykorzystaniem grup fokusowych i wywiadów z kierowcami w Wielkiej Brytanii i Włoszech oraz z części ilościowej – ankiety internetowej, w której wzięło udział prawie 9 tys. kierowców z piętnastu krajów (Belgii, Czech, Niemiec, Francji, Włoch, Holandii, Polski, Rumunii, Rosji, Szwecji, Turcji, Słowenii, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii i Austrii).

Jakub Ziębka

Nagrody za promowanie bezpieczeństwa

Pod koniec listopada w Warszawie odbył się uroczysty finał konkursu „Partner Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”. W gronie laureatów znaleźli się m.in. Fundacja Anikar, Grupa Lotos oraz Kajetan Kajetanowicz.

Konkurs organizowany jest przez Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego we współpracy z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jego założeniem jest uhonorowanie i promowanie inicjatyw, które zarówno na szczeblu lokalnym, jak i krajowym aktywnie przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. W tym roku organizowano go po raz szósty.

■ Promowanie pierwszej pomocy

Zgodnie z kilkuletnią tradycją, nagrody zostały rozdane w kilku kategoriach. Jedną z nich jest „organizacja pozarządowa roku”. Tym razem laureatem została Fundacja Anikar. Za co? Chodzi o „profesjonalne, konsekwentne i pełne osobistego zaangażowania działania członków fundacji w projekty, których celem jest propagowanie idei bezpieczeństwa ruchu drogowego, promowanie zasad pierwszej pomocy zarówno wśród przedszkolaków, jak i osób dorosłych”. Dokonania Anikara nie ograniczają się do kilku imprez w roku. Bezpieczne zachowania oraz prawidłowe reakcje są przez członków fundacji promowane na spotkaniach z młodzieżą oraz podczas szkoleń.

■ Ratownictwo w locie

Kolejną kategorią, w które przyznano nagrodę, jest firma roku. Tym razem miało to przypaść Grupie Lotos, która przez wiele lat prowadziła kampanię „Akademia Bezpieczeństwa LOTOS”, a od zeszłego roku – „LOTOS – Mistrzowie w pasach”. Członkowie kapituły nagrody wyróżnili koncern za wspieranie licznych wydarzeń i inicjatyw, których celem jest zwracanie uwagi społeczeństwa na problem odpowiedzialnego zachowania na drodze.

Z kolei instytucją publiczną roku zostało Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Nagroda została przyznana za „wyjątkowe podejście do niesienia pomocy medycznej wszystkim, którzy tej pomocy potrzebują podczas akcji ratowniczych, z zachowaniem najwyższego szacunku dla pacjentów oraz wyjątkowe zaangażowanie, wie-



dzę i doświadczenie, którym wspierają partnerów działających na rzecz promocji bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym”.

■ Uznanie dla Kajetanowicza

Kapituła nagrody uhonorowała także Kajetana Kajetanowicza. Znany rajdowiec został uznany za osobę roku. W tym przypadku wyróżniono „ogromne zaangażowanie w propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie tylko w ramach projektów prowadzonych przez podmioty komercyjne, ale także przez organizacje pozarządowe i instytucje publiczne oraz poświęcanie swojego prywatnego czasu i otwartość na działania, których celem jest edukacja dorosłych i dzieci w zakresie odpowiedzialnych zachowań na drodze”.

W kategorii media roku wybrano program „Na osi”. Kapituła nagrody nagrodziła jego twórców za ponadprzeciętne zaangażowanie w propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie tylko podczas emisji programu „Na osi”, ale także poprzez udział w licznych projektach związanych z tą tematyką oraz aktywne docieranie

ze swoim przekazem do różnych grup użytkowników dróg: od uczniów szkół podstawowych po kierowców samochodów ciężarowych.

Jakub Ziębka

Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego (Partnerstwo) jest inicjatywą non-profit, działającą na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, której członkami są przedstawiciele wszystkich trzech sektorów: biznesu, organizacji pozarządowych oraz administracji rządowej. Partnerstwo powstało z inicjatywy i jest afiliowane przy Global Road Safety Partnership w Genewie, międzynarodowej organizacji pracującej na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zrzeszającej biznes, organizacje pozarządowe i rząd. GRSP działa na rzecz trwałego ograniczenia liczby wypadków drogowych w krajach przechodzących proces transformacji.

Opakowanie ma znaczenie

Oryginalne produkty oświetleniowe zawsze są sprzedawane w odpowiednio oznaczonych opakowaniach. Trzeba o tym pamiętać, jeśli natkniemy się na „wyjątkowo korzystną” ofertę źródeł światła. Produkty bez opakowania lub w białym pudełku powinny wzbudzić wątpliwości, gdyż mogą być podrobione, używane lub pochodzić z kradzieży.

Na opakowaniu samochodowych źródeł światła jest szereg istotnych informacji, których właściwe odczytanie powie nam wiele o produkcie znajdującym się w środku – wyjaśnia Magdalena Bogusz, marketing manager specjalisty lighting w OSRAM. – Dlatego nie ignorujemy pudełek, dowiemy się z nich, jakie właściwości ma zakupiony produkt i kto jest jego producentem.

■ Mała wiedza

Znaki, które pojawiają się na opakowaniach produktów oświetleniowych, informują, jakiego rodzaju jest to żarówka lub lampa i czy na pewno pasuje do naszego pojazdu. Ponadto powinna tam znaleźć się także informacja o normach, jakie spełnia dane źródło światła. W Polsce powinniśmy używać żarówek i lamp spełniających normy ECE. Jazda z niehomologowanymi lampami grozi mandatem lub nawet utratą dowodu rejestracyjnego. Sama homologacja jest wygrawerowana na trzonku żarówki lub lampy. Na opakowaniu powinna znaleźć się też informacja, jakie normy spełnia dane źródło światła. I tak na przykład halogenowe żarówki reflektorowe objęte są normą ECE R37, a lampy ksenonowe ECE R99.

– Z badań przeprowadzonych na nasze zlecenie przez firmę ARC wynika, że jedynie połowa kierowców zwraca uwagę na to, czy kupowany przez nich produkt jest dopuszczony do użytku, czyli czy ma homologację – mówi Magdalena Bogusz. – Aż 92 proc. badanych niestety nie wie nawet, jakim symbolem oznacza się homologację. Tymczasem to właśnie homologacja jest wyznacznikiem tego, czy dany produkt spełnia wszystkie wymagania i czy w ogóle możemy go używać.

■ Halogeny, ksenony i LED-y

Produkty oświetleniowe do reflektorów głównych dzielimy na trzy zasadnicze typy: halogenowe, ksenonowe i diodowe. Halogenowe są nadal najbardziej popularne i oznacza się je symbolem H. Coraz większą popularność zyskują także lampy ksenonowe. Tu z kolei używa się symbolu D, oznaczającego palnik ksenonowy. Ksenony, czyli lampy wyładowcze, nazywane także palnikami, to nowocześniejszy typ źródeł światła. Są zdecydowanie trwal-



sze od halogenów i emitują światło o bardziej białej barwie.

Jeszcze nowocześniejszym rozwiązaniem są diody, czyli oświetlenie LED. Ten rodzaj światła pojawia się w reflektorach nowych samochodów wysokiej klasy. Stanowią one integralną część reflektora, dlatego na rynku wtórnym nie występują jako pojedyncze źródła światła na wymianę.

Pozostałe lampy w samochodzie wyposażamy w tak zwane żarówki pomocnicze lub sygnalizacyjne. Popularne typy to np.: P21W, PY21W, W5W czy R5W.

■ Ważne informacje

Opakowanie to także źródło innych przydatnych informacji. Solidny producent rzetelnie informuje konsumentów o właściwościach produktu oraz o zasadach jego stosowania. Jednym z takich elementów jest umieszczenie symbolu, świadczącego o zastosowaniu fil-

tra UV na żarówkach halogenowych. To bardzo ważna cecha, a niestety nie widać tego gołym okiem, więc informacja na opakowaniu jest niezbędna. Żarówki, które tego filtra nie mają, powodują matowienie odbłyśnika i żółknięcie klosza reflektora – z czasem przestaje on w pełni spełniać swoją rolę i nie emituje tyle światła, ile powinien. W wielu niemarkowych produktach brak filtra UV jest jednym ze źródeł obniżenia kosztów produkcji, a w efekcie niższej ceny.

Na opakowaniu można znaleźć także wskazówki, jak należy postępować ze źródłem światła – m.in. ostrzeżenie o wysokiej temperaturze pracy, o szkodliwości dotykania bańki palcami oraz o zakazie wyrzucania zużytych lamp. Na opakowaniach produktów oświetleniowych pojawiają się litery i cyfry. Oznaczają one typ i moc żarówek. Dzięki temu wiemy, jakiego rodzaju jest to żarówka lub lampa i możemy upewnić się, czy pasuje do naszego pojazdu.

Jakub Ziębka

Ciężkie czasy.

0 kulturę trzeba prosić...

Nagle moim oczom ukazała się tabliczka. Co na niej napisano? „Kierowco, jedź bardzo wolno! Nie rób huku na bruku! Dziękujemy – Mieszkańcy”.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Jakiś czas temu przyjechałem do Warszawy na małą wycieczkę po mieście. Jako że chciałem zostawić auto na jakimś parkingu i zwiedzać wyłącznie pieszo – znalazłem miejsce, które widać na załączony do tekstu fotografii. Piękna uliczka, no i ten fajny jesienny klimat!

■ Huk na bruku

Nagle moim oczom ukazała się tabliczka. Co na niej napisano? „Kierowco, jedź bardzo wolno! Nie rób huku na bruku! Dziękujemy – Mieszkańcy”. Apel ma sens. Jezdni nie wyłożono asfaltem, tylko kostką. Sami wiecie, że jak dodamy gazu, to rozlegnie się taki hałas, że mojego scenica można będzie pomylić z V8. Widzę też jeden próg zwalniający, dosłownie za pięć metrów kolejny, a potem już tylko wspomnianą na przeze mnie tabliczką.

■ Testowanie pand

Pomyślałem: pewnie najpierw został zamontowany jeden próg, potem drugi, dopiero gdy nie osiągnięto zamierzonego efektu, ludzie rzucili się na tabliczkę. Widać groźba rozwalenia zawieszania samochodu nie podziałała. Trzeba było postawić na apel w kilku prostych, ale jakże trafnych słowach. Znam takie tematy choćby z rodzinnych Kielc, gdzie blisko rynku, w samym centrum, jest sporo brukowanych uliczek, na których dość często kierowcy testują pandy, seicento i inne wozy.auta przy prędkości 50 km/h wydają dźwięk nad wyraz intensywny. Wokół zawsze kręci się sporo osób, choćby dzieci, więc publika też dopisuje. Młodzi pewnie nie widzą w tym nic złego. I nie zobaczą, dopóki nie osiągną pewnego poziomu intelektualnego. Żeby to zrozumieć, trzeba przestać być burakiem, prostakiem i chamem, który myśli tylko



o sobie, i zacząć zastanawiać się, czy to komuś może przeszkadzać.

■ Ból głowy

Być może mieszkańcy tych ulic, gdzie odbywają się wspomniane testy, chcieliby sobie odpocząć, bo położyli dzieci spać i mają ochotę na spędzenie wolnego czasu we dwoje. W spokoju. A jeśli kogoś cały dzień boli głowa, nie chce przestać, a proszki nie działają? Musi się niestety przemęczyć, bo palenie kapci pod oknami musi się przecież odbyć...

Ktoś mógłby powiedzieć: „to przecież centrum, tam zawsze jest głośno, działają restauracje i puby, więc narzekający powinni wybrać sobie inne miejsce do zamieszkania”. Ale ten argument do mnie nie trafia. Ilu z nas mogło zdecydować o tym, gdzie mieszka?

Ale nie możemy się skupić tylko i wyłącznie na wieczorze i nocy. Czy idące lub wracające do szkoły dzieci nie mogą już maszerować spokojnie, bez asysty opiekuna, który musi czuwać nad ich bezpieczeństwem? Bo, nie oszukujmy się, ci, co hałasują, próbują się popisać, mogą okazać się sprawcami tragicznego w skutkach wypadku.

■ Ja kontra inni

Czemu ludzie tak rzadko myślą o innych? Ostatnio sporo mówiło się w mediach o przepisach odnoszących się do kierowców, pieszych i przejeżdżających dla nich.

Wyobraźmy sobie starszą kobietę. Stoi przy przejściu dla pieszych z siatkami wypchanymi wszystkim, co było promowane w pobliskim dyskoncie. Widzicie to? Dodajmy jeszcze trochę pikanterii. Jezdnia jest dwupasowa, więc starszka ma do pokonania jeden pas ekstra. Teraz wyobraźmy sobie sznur aut na dwóch pasach. Za kierownicami pojazdów ludzie, którym się wiecznie spieszy. Kto się zatrzyma, jeżeli będzie mógł jechać dalej? No właśnie – niestety niewiele osób. Niewiele, nawet gdyby było tam pięćdziesiąt tabliczek z napisem „No, zwolnij!”.

Wystarczy jednak zmiana przepisów, policja stojąca od czasu do czasu przy pasach i już jest pełna kultura. Starsza kobieta przejdzie bez żadnego problemu. Chodzi o naszą mentalność. Nie muszą się zatrzymywać, to po co mam myśleć o innych. Przepisy są po mojej stronie. ■

Rozruszaj samochód za pomocą kabli

Akumulatorem nie zawracamy sobie zazwyczaj głowy. Do momentu, kiedy pewnego mroźnego poranka okazuje się za słaby do zakręcenia rozrusznikiem. Wtedy już za późno na ratunek. Trzeba skorzystać z uprzejmości innego kierowcy i dobrodziejstw kabli rozruchowych.



Niezależnie od tego, jak nowoczesny jest samochód, nadal dużo zależy od akumulatora. Tymczasem bateria samochodu, jak każda inna, z czasem traci wydajność. Może to być szczególnie odczuwalne w niskiej temperaturze. Warto zaznaczyć, że akumulator przy -18 stopniach Celsjusza generuje zaledwie połowę mocy rozruchowej, natomiast silnik stawia znacznie większe opory. Po mroź-

nej nocy starszy akumulator czasami po prostu odmawia współpracy. Wtedy najszybszy ratunek to „pożyczenie” prądu od innego kierowcy. Wystarczą kabie rozruchowe i odrobina wiedzy.

■ Optymalny parametr? 600 A

Od parametrów i konstrukcji kabli zależy powodzenie operacji. Grubsze mogą przewodzić

prąd o wyższym natężeniu, będą więc bardziej niezawodne. To szczególnie istotne przy niższej temperaturze, kiedy cieńsze egzemplarze z supermarketu mogą się okazać wadliwe. Nie dajmy się również zwieść kablom, które mają jedynie gruby oplot. Przed zakupem sprawdźmy, co się pod nim kryje. Wszelkie wątpliwości rozwieje parametr kabla, mówiący o maksymalnym natężeniu prądu, jaki może przewodzić. Optymalny będzie kabel, dla którego ten parametr wynosi 600 A.

Samo podłączanie kabli rozruchowych to stosunkowo prosta czynność. Jednak jeżeli wykonujemy ją po raz pierwszy, musimy pamiętać o kilku istotnych kwestiach.

Po pierwsze, plusy obu akumulatorów (oznaczone kolorem czerwonym) łączymy z sobą za pomocą czerwonego kabla. W drugiej kolejności za pomocą kabla w kolorze czarnym łączymy ujemny biegun rozładowanego akumulatora z tzw. masą samochodu dawcy, a więc niemalowanym elementem metalowym. Należy pamiętać, aby żabki kabli podłączać najpierw do sprawnego akumulatora. W trakcie podłączania kabli silnik samochodu, od którego „pożyczamy” prąd, powinien być wyłączony. Po utworzeniu takiego elektrycznego pomostu między samochodami możemy podjąć próbę uruchomienia naszego pojazdu. Jeżeli kilkukrotna próba odpalenia nie przyniesie efektów, może to oznaczać poważniejszy problem i konieczność wezwania lawety.

■ Udany rozruch to połowa sukcesu

Do pomocy w uruchomieniu nie powinniśmy wybierać dowolnego samochodu. Różnice w pojemności akumulatorów w samochodzie dawcy i biorcy nie mogą być znaczące. Pojemność akumulatora zależy natomiast od pojemności jednostki napędowej. Ponadto silniki wysokoprężne mają akumulatory o większej pojemności. Jako dawca nada się więc samochód, który przynajmniej gabarytowo jest zbliżony do naszego.

Nie możemy zapomnieć, że udany rozruch to dopiero połowa sukcesu. Akumulator i tak trzeba będzie doładować i raczej nie uda się to podczas krótkich przejażdżek po mieście. Niezbędne okaże się wyjęcie akumulatora i doładowanie go prostownikiem lub dłuższa podróż na dystansie kilkuset kilometrów.

Po odpaleniu samochodu należy kabie odpiąć w kolejności odwrotnej niż je przypinał. Najpierw odłączamy kabel czarny, a następnie czerwony. Trzeba mieć również na uwadze, że nasze prawo nie zezwala na opuszczanie kabiny pojazdu, którego silnik pracuje.

Najlepiej jednak nie musieć wykorzystywać tej wiedzy w praktyce. Jeszcze przed nadejściem silnych mrozów warto wykonać profesjonalny test akumulatora.

Jakub Ziębka

Zmiana nacisków pilnie potrzebna!

Resort infrastruktury i budownictwa ma przygotowany projekt zmian w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych, w którym zakłada się wprowadzenie nowego znaku E-15h. Ma on zezwalać na poruszanie się po drogach wojewódzkich pojazdom, których nacisk pojedynczej osi nie przekroczy 11,5 tony.



icznych przepisów. Nawet w traktacie akcesyjnym jest mowa o tym, żeby po drogach mogły poruszać się pojazdy, których nacisk na oś nie przekroczy 11,5 tony!

■ Gotowy projekt

Resort infrastruktury i budownictwa ma przygotowany projekt zmian w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych, w którym zakłada się wprowadzenie nowego znaku E-15h. Ma on zezwalać na poruszanie się po drogach wojewódzkich pojazdom, których nacisk pojedynczej osi nie przekroczy 11,5 tony. Zmiana ta co prawda powstała z zupełnie innych powodów niż ułatwienie wykonywania transportu, ale najważniejsze, że transport na niej skorzysta.

Geneza zmiany wynika również z archaicznego przepisu, który w sytuacji wybudowania nowej drogi, zastępującej dotychczasową drogę krajową, obniża jej status do gminnej. A tam dozwolony nacisk to nie 11,5 tony, ale jedynie 8 ton. W parametrach drogi nie doszło do żadnych zmian. Często wytrzymuje ona bez żadnych skutków ubocznych naciski dużo większe niż 11,5 tony. Dlatego degradowanie jej statusu jest kompletnie niezrozumiałe dla przewoźników. No bo jak wytłumaczyć przedsiębiorcy, że wczoraj mógł jechać tą drogą (bo była krajowa i miała dopuszczalny nacisk do 11,5 tony), a dziś nie wolno, bo jest gminna?

■ Doskonała okazja

Ustawodawca, dokonując zmian w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych, ma doskonałą okazję do korekty ustawy o drogach publicznych. Zachowując hierarchię przepisów obowiązujących w naszym kraju rozporządzenie jako akt niższego rzędu nie będzie mogło obowiązywać w sprzeczności z ustawą.

Przewoźnicy drogowi, spedytorzy, nadawcy i mnóstwo innych osób, dla których transport jest ważną gałęzią gospodarki narodowej, na pewno odczują pozytywną zmianę.

Marek Rupental

Wybudowanie drogi wiąże się z ogromnymi nakładami finansowymi. Oddanie jej do użytku to jedno, ważną jest też ochrona przed zniszczeniami. Obecnie istniejące przepisy obowiązują od 1985 roku. Można więc powiedzieć, że się zdezaktualizowały. Nie chodzi tylko o upływ czasu, ale także rozwój infrastruktury drogowej, motoryzacji, a także postęp gospodarczy.

■ Zamysł szlachetny, ale...

Wspomniane przepisy regulują do dziś dopuszczalne naciski na osie pojazdów. Największe dopuszczone są na autostradach i drogach krajowych. Po nich mogą poruszać się pojazdy, których nacisk na pojedynczą oś nie przekracza 11,5 tony. Na niższych kategoriach dróg – chodzi o niektóre krajowe i wojewódzkie – jest to już tylko maksymalnie 10 ton. Ale to nie koniec wylizanki. Mamy bowiem jeszcze drogi wojewódzkie, wszystkie powiatowe i gminne, gdzie nacisk na pojedynczą oś nie może przekroczyć 8 ton.

Zamysł szlachetny, ale nie przystaje do dzisiejszych czasów. Przede wszystkim większość

przedsiębiorstw ma swoje siedziby blisko dróg najniższych kategorii. Wiąże się to z ogromnymi komplikacjami przy organizowaniu transportu do i z przedsiębiorstw. Może być tak, że pojazd znaczną większość swojej trasy będzie pokonywał po drogach, gdzie dopuszczone są najwyższe naciski, a tylko fragment po powiatowych i gminnych.

■ Wożenie powietrza

Przewoźnik, który nie chce naruszać przepisów, powinien załadować na pojazd znacznie mniejszą ilość ładunku. Za wożenie powietrza nikt mu jednak nie zapłaci. Dlatego przewoźnicy niejednokrotnie podejmują ryzyko i poruszają się po drogach, gdzie dopuszczalne jest 8 ton, ze znacznie wyższymi naciskami. Ustawodawca przewidział oczywiście kary za poruszanie się po drogach pojazdami nienormatywnymi. Wysokość grzywny wynosi 500 – 1500 zł.

Ale nie ma co na to zjawisko spoglądać przez pryzmat kar. Jak wspomniałem na wstępie, rozwój gospodarczy wymusza zmianę tych archa-

Przegląd legislacyjny

Znowu się nie udało – można by rzec. Parlamentarzyści niemal jednogłośnie uznali, że zaległych przepisów ustawy o kierujących pojazdami, dotyczących przede wszystkim okresu próbnego dla kategorii B, ale również przepisów innych ustaw, w tym odnoszących się do rozbudowy CEPIK-u, nie uda się wprowadzić w życie 4 stycznia.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

To dobra wiadomość dla tych, którzy tracili już nadzieję, że zdążą uzyskać prawo jazdy na dotychczasowych zasadach. Ośrodki szkolenia kierowców na kolejny taki gorący okres będą musiały trochę poczekać, bowiem nowy termin wejścia w życie przepisów wyznaczono na 1 stycznia 2017 roku. Taka prawna huśtawka nastrojów po raz kolejny może odbić się na całej branży, ponownie nadwerężając zaufanie do państwa i prawodawców. Można się tylko zastanawiać, w jakim humorze byłaby

osoba, która w związku z zapowiadanymi zmianami poczyniła jakieś inwestycje, np. w rozszerzenie swojej działalności o ośrodek doskonalenie techniki jazdy.

■ Samochody bez zielonych listków

Co konkretnie zawiera nowelizacja? Zadałabym swego rodzaju efekt domina, bowiem ustawa zmienia wiele wzajemnie powiązanych aktów prawnych.

Co do ustawy o kierujących pojazdami, konieczne wydaje się rozwianie wszelkich wątpliwości: na 2017 rok przesunięto wszystkie przepisy, które miały wejść w życie 4 stycznia tego roku, w tym okresy próbne i wszystko, co z nimi związane, a także nowe zasady gromadzenia punktów kar-

nych i kursy reedukacyjne dla kierowców naruszających przepisy. Nie ma więc mowy o wejściu w życie pojedynczych elementów, np. zielonych listków, jak o tym mylnie informowały niektóre media.

■ Zapis dla WORD-ów

Ostatecznie w ustawie uwzględniono również uchylenie art. 11 ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami z 26 czerwca 2014 roku. Brzmi to zapewne nieco zawile, ale sprowadza się do wyeliminowania z jednej z wcześniejszych nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami przepisu, który mógł doprowadzić w styczniu do paraliżu w WORD-ach. Przepis ten stanowił bowiem,

że obecnie stosowane systemy teleinformatyczne wojewódzkich ośrodków ruchu mogłyby być wykorzystywane nie dłużej niż do 3 stycznia 2016 roku. Jednak już jesienią wydawało się, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego nie wdrożą nowych lub zaktualizowanych systemów do stycznia.

■ Zaskakująca zgoda

Największą uwagę, zgodnie z tytułem ustawy, poświęcono zmianom ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz jej nowelizacji z 24 lipca 2015 roku. Wynika to z faktu, że to właśnie Prawo o ruchu reguluje kwestie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, a wspomniana nowelizacja stanowi podstawę do wdrożenia CEPiK 2.0. Wobec tego, że niezbędne rozwiązania informatyczne okazały się dalekie od gotowości, konieczne było przesunięcie określonych w ustawie terminów i umożliwienie stosowania dotychczasowych lub tymczasowych np. w zakresie wprowadzania danych do ewidencji przez zobowiązane instytucje.

Poza tym konieczne zmiany związane z opóźnieniem wdrożenia CEPiK-u wprowadzono również do kodeksu karnego oraz ordynacji podatkowej. Na każdym etapie prac legislacyjnych nad omawianą ustawą głosowano zaskakująco zgodnie, jak na tę kadencję...

■ Prawo jazdy a miejsce zamieszkania

Parlamentarzyści musieli też pilnie zabrać się za prace nad nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami, dotyczącą ustalania miejsca zamieszkania osoby ubiegającej się o prawo jazdy, a także likwidacji możliwości uzyskania prawa jazdy kategorii A w wieku osiemnastu lat przez funkcjonariuszy straży pożarnej, korzystających z motocykla podczas wykonywania czynności służbowych. Jest to spóźniona inicjatywa, mająca na celu dostosowanie do regulacji unijnych i wyeliminowanie rozwiązań zakwestionowanych przez Komisję Europejską.

■ Obcokrajowcy a polskie szkolenie

Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoly Jazdy” projekt przeszedł już bez zmian przez pierwsze czytanie w sejmowej komisji infrastruktury. Jednak w toku



prac komisji dyskutowano o zagrożeniach związanych z utrudnieniem obcokrajowcom podejmowania szkolenia i zdawania egzaminów w Polsce. Nowelizacja przewiduje bowiem konieczność składania oświadczenia pod groźbą odpowiedzialności karnej, że ubiegająca się o prawo jazdy osoba:

- a) przebywa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej co najmniej przez 185 dni w każdym roku kalendarzowym:
 - ze względu na swoje więzi osobiste i zawodowe albo
 - z zamiarem stałego pobytu wyłącznie ze względu na swoje więzi osobiste, albo
- b) przebywa regularnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ze względu na swoje więzi osobiste, a jednocześnie, że ze względu na swoje więzi zawodowe kolejno przebywa w co najmniej dwóch

państwach członkowskich Unii Europejskiej, albo

- c) przebywa nieregularnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ze względu na swoje więzi osobiste, ponieważ przebywa w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej w celu wypełniania zadania o określonym czasie trwania, albo
- d) przebywa na terytorium innego państwa ze względu na podjęte w tym państwie studia lub naukę w szkole.

Pojawiły się głosy, że taki wymóg może prowadzić do likwidacji nawet tysięcy miejsc pracy związanych ze szkoleniem obcokrajowców. Poglądu takiego nie poparli jednak nawet obecni na posiedzeniu komisji przedstawiciele strony społecznej. ■

Nie trwajmy w błędzie!

Po lekturze raportu NIK odczuwam gorzką satysfakcję. Dlaczego? Ponieważ większość negatywnych i trafnie opisanych zjawisk udało mi się przewidzieć. Zastanawiam się jednak, co można zrobić więcej? Co można zrobić lepiej?



Wojciech Szemetyła

Za sobą mamy dziesięć lat poświęconych na reformy, niespełnione obietnice polityków i naszych działaczy, oczekiwanie na zwrot w polityce rządu. Przeżyliśmy kryzysy ekonomiczne, walkę o ceny, wzrosty i upadki wielu OSK, powstawanie Super OSK i ODTJ-ów. Teraz czas na chwilę refleksji i zadumy. Jest jed-

Przeżyliśmy kryzysy ekonomiczne, walkę o ceny, wzrosty i upadki wielu OSK, powstawanie Super OSK i ODTJ-ów. Teraz czas na chwilę refleksji i zadumy.

nak jedno ale. Dostyc niespodziewanie w listopadzie ukazał się raport Najwyższej Izby Kontroli, dotyczący systemu szkolenia i egzaminowania, budowanego z takim mozolem, także z naszym udziałem.

Czy zbyt powolny spadek liczby tragicznych w skutkach wypadków skłonił NIK do rozpoczęcia pracy? A może dodatkowy impuls dało zakończenie procedowania ustawy o kierujących pojazdami? Dzisiaj jest to naprawdę mało istotne. W każdym razie otrzymaliśmy obszerny sześćdziesięciostronicowy dokument, opisujący w sześciu rozdziałach wszystkie nam bardzo dobrze znane elementy, związane bezpośrednio ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców.

■ Raport? Dobry pomysł!

Warto zwrócić uwagę na opisane we wprowadzeniu do raportu intencje, którymi kierowali się jego autorzy. Pozwolę sobie je zacytować: „Wprowadzane w ostatnich latach zmiany w szkoleniu i egzaminowaniu kandydatów na kierowców nie wpłynęły na razie znacząco na poprawę bezpieczeństwa na drogach. Egzamin na prawo jazdy zdaje zaledwie co trzeci kursant, a polscy młodzi kierowcy są w czołówce państw Unii Europejskiej jako sprawcy wypadków. Rygorystyczny egzaminów nie przekłada się na poprawę bezpieczeństwa na drogach”.

Mamy prostą odpowiedź na postawione wcześniej pytanie. To fatalny i ciągle zbyt wolno zmieniający się na lepsze, nikogo niezadowolający stan bezpieczeństwa na polskich drogach, pomimo wieloletniej przebudowy prawa, jest bezpośrednią przyczyną kontroli i analizy działalności wszystkich biorących udział w szkoleniu oraz egzaminowaniu. Takiej inicjatywie trzeba tylko przyklasnąć i z wielkim zainteresowaniem kibicować!

Opracowanie podzielono na następujące rozdziały: nadzór starostów w zakresie prowadzenia szkoleń przez OSK, nadzór marszałków województw nad przeprowadzaniem egzaminów państwowych przez WORD, badaniami lekarskimi i psychologicznymi oraz wydawaniem orzeczeń, rejestry i ewidencje przedsiębiorców i osób związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców, spełnianie wymagań oraz przeprowadzanie egzaminów państwowych przez WORD, wydawanie uprawnień do kierowania pojazdami oraz nadzór nad kierującym w zakresie spełniania wymagań określonych dla posiadania prawa jazdy.

■ Długa lista zarzutów

Jak łatwo się domyślić, lekturę dokumentu rozpocząłem od dokładnego przeczytania rozdziału poświęconego ocenie naszej pracy, a więc działalności OSK. Już pierwsze zdania wskazują, że raport bardzo krytycznie ocenia jakość działań ośrodków szkolenia kierowców. Wielokrotnie powtarza się teza o istnieniu bezpośredniego związku między liczbą wypadków drogowych a skandalicznie niską jakością świadczonych przez OSK usług. Przyjrzyjmy się zatem zastrzeżeniom wysuwanych podstawie licznych kontroli przeprowadzanych przez inspektorów NIK na terenie całego kraju.

- Szkolenie kursantów przebiega niezgodnie z programem nauczania.
- Co szósty samochód przeznaczony do nauki jazdy nie spełnia wymagań przewidzianych w rozporządzeniu.
- Instruktorzy nie mają uprawnień lub mają je niewłaściwe lub nieważne (przeterminowane).
- Kursanci nie mają dokumentów szkoleniowych, czyli książeczek jazd.

- Szkolenia z zakresu przedlekarskiej pomocy są prowadzone w niepełnym wymiarze godzin i bez odpowiednich pomocy naukowych.
- Kursanci są źle przygotowani do jazdy poza terenem zabudowanym na drogach o podniesionej prędkości.
To tylko tyle czy aż tyle?

■ Brak wyobraźni i lekceważenie

Wielu instruktorom i przedsiębiorcom wydaje się, że te drobne i pozornie mało istotne z punktu widzenia szkolenia odstępstwa od wymagań nie stanowią większego problemu. Są tylko szykanami wymyślonymi przez administrację mającą im utrudnić pracę i zatruć spokojne życie. W ich mniemaniu mają tylko ograniczać swobodę w prowadzonej przez nich działalności gospodarczej!

Nic bardziej błędnego! Większość z nas uważa jednak, że jest głęboki sens w przestrzeganiu kilku prostych i nikomu nieprzynoszących szkody przepisów dotyczących np. apteczki, koła zapasowego, właściwej elki na dachu, ważnego dowodu rejestracyjnego, ubezpieczenia, nieużytych opon, czystych szyb, lusterek. Chyba tylko brakiem wyobraźni i odpowiedzialności oraz zwykłym lekceważeniem znanych norm wytłumaczyć można poważne naruszenie nie tylko prawa, ale także bezpieczeństwa kursantów. Zaniedbania dotyczące dokumentów ubezpieczenia pojazdu i ważnego dowodu rejestracyj-

Wielu instruktorom i przedsiębiorcom wydaje się, że drobne i pozornie mało istotne z punktu widzenia szkolenia odstępstwa od wymagań nie stanowią większego problemu.

nego nie są niestety tylko naszą sprawą. Może to przecież skutkować problemami przy wypłacie odszkodowania w razie nieszczęśliwego wypadku. Brudne szyby, lusterka, kiepskie i zużyte opony to również zagrożenie życia uczestników szkoleń. Świadczą o niechlujstwie i braku szacunku do wykonywanego zawodu. Nic też dziwnego, że oczywiste i proste do usunięcia przewinienia zwróciły uwagę kontrolerów NIK.

■ Statuty a praktyka

Warto chyba zapytać, czy szkolący, którzy w tak lekceważący i nierzetelny sposób prowadzą szko-

lenie, dają rękomię należytego wykonywania zawodu. Czy przewidziane w ustawie o kierujących pojazdami oraz rozporządzeniach sankcje są wystarczające?

Odpowiedź jest prosta, choć nieoczywista. Czy znamy sposób na zapobieganie dalszemu upadkowi naszej branży i wyjście z impasu, w jakim się znalazła? Proste i logiczne wydaje się kształtowanie właściwych postaw niezbędnych

W dalszym ciągu niewidzialna ręka rynku nie wspiera dobrych. Wręcz przeciwnie, często ich eliminuje.

do uczciwego prowadzenia szkoleń przez regionalne stowarzyszenia. To właśnie one, poprzez promowanie i podnoszenie obowiązujących standardów, powinny stwarzać wzorce do naśladowania przez innych.

We wszystkich znanych mi statutach związków i stowarzyszeń należących do naszej branży na pierwszym miejscu wymienia się podnoszenie standardów i jakości szkolenia. Mamy również kodeks etyki instruktora nauki jazdy! Czy są to nikomu niepotrzebne slogany? Dlaczego więc nikomu jeszcze się to nie udało? Być może odpowiedź jest banalna. W dalszym ciągu niewidzialna ręka rynku nie wspiera dobrych. Wręcz przeciwnie, często ich eliminuje.

Z drugiej strony, to klienci za swoje ciężko zarobione pieniądze muszą domagać się świadczenia usług na wysokim poziomie. Mechanizm znany i już działający w wielu innych dziedzinach, np. w handlu. No i oczywiście kontrola!

■ Bezpownownie stracona energia

A jak to wygląda w świetle ustaleń raportu? „Nowe procedury szkolenia nadal nie przysprowadają do bezpiecznego i sprawnego uczestnictwa w ruchu drogowym, a zwłaszcza do radzenia sobie w trudnych sytuacjach na drogach”.

Żeby w pełni zrozumieć mechanizmy i znaleźć odpowiedź na pytanie, jak działa system szkolenia, trzeba koniecznie przeanalizować zapisy i wnioski pokontrolne dotyczące starostw.

Czy można się z tym nie zgodzić? Wiele ostatnich zmian spotykało się z naszą krytyką. Zwracaliśmy uwagę, że istnieją poważne braki w szkoleniu praktycznym. Jednak wprowadzona w iście ekspresowym tempie, przy aplauzie mediów, nowelizacja dotyczyła nikomu niepotrzebnego z punktu widzenia BRD eco-drivingu. Prawdą jest również i to, że nie słycać było protestu naszych przedstawicieli. Jednak czas i energia potrzebne do lepszego przygotowania kursantów zostały bezpownownie stracone.

Żeby w pełni zrozumieć mechanizmy i znaleźć odpowiedź na pytanie, jak działa system szkolenia, trzeba koniecznie przeanalizować zapisy i wnioski pokontrolne dotyczące starostw. Zaczniemy od Najwyższej Izby Kontroli, która jednoznacznie oceniła, że: „Nałożone na starostów ustawowe obowiązki w zakresie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz wydawania im uprawnień do kierowania pojazdami wykonywane były nierzetelnie i z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa”.

Ocena ta dotyczy wykonywania przez starostów nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia kierowców, zatrudnionymi w OSK instruktorami oraz kierującym w zakresie spełniania wymagań określonych dla posiadania prawa jazdy.

■ Winny? Starostwa

Spójrzmy teraz na to, co skłoniło do tak drastycznej oceny inspektorów NIK:

- 80 proc. starostw nie podjęło współpracy z policją
 - ponad 90 proc. nie kontrolowało przebiegu egzaminów wewnętrznych w OSK
 - kontrolowano wyłącznie biurową dokumentację szkoleniową
 - nie skontrolowano praktycznie ani jednego pojazdu szkoleniowego, ponieważ urzędnicy nie mają takich uprawnień!
 - ponad 70 proc. starostw nie ma odpowiedniego systemu teleinformatycznego – pracują w trybie awaryjnym
 - większość starostw opieszale wydaje decyzje i w uzasadnionych przypadkach kieruje kierowców na ponowne badania lekarskie
 - starostwa nie zapobiegają dalszej jeździe kierowców tracących uprawnienia z powodu zatrzymania dokumentu za jazdę pod wpływem alkoholu lub innego środka
 - powszechne są opóźnienia w instalowaniu oprogramowania CE-PiK
 - okresowe kontrole w OSK przeprowadzane nieprawidłowo, a dane i decyzje podejmowane i przesyłane do centralnej ewidencji opieszale
 - nadzór nad przeprowadzaniem egzaminów państwowych, a także wykonywaniem badań lekarskich i psychologicznych oraz wydawaniem stosownych orzeczeń sprawowany był nierzetelnie
 - w co trzeciej kontrolowanej jednostce kontrolerzy starostw z naruszeniem prawa realizowali czynności pokontrolne.
- Wnioski nasuwają się same! Starostwa praktycznie nie sprawowały funkcji kontrolnych nad OSK. Nic też dziwnego, że w ośrodkach doszło do tak typowych i masowych niedociągnięć. Nie

mam zamiaru kogokolwiek rozgrzeszać i zmieniać swojego stanowiska wobec zaistniałych faktów. Jednak zapoznawszy się dokładniej z raportem można stwierdzić, że wprowadzane nowelizacje nie skutkowały zmianami w sposobie funkcjonowania administracji. Obiektywnie trzeba zauważyć, że od kilku lat w trakcie spotkań z przedstawicielami starostw mówiono o obawach i zagrożeniach związanych z liczbą i zakresem wprowadzanych zmian.

■ Wyciągnijmy wnioski!

Stanu zapaści, w jakim jest system, nie wolno tolerować i pozostawać neutralnym wobec ujawnionych zjawisk. Zauważyłem jednak braki dotyczące istotnych dla oceny naszej pracy analiz związanych z zatrudnieniem instruktorów nauki jazdy oraz czasu ich pracy. Brak również jest ocen działalności Super OSK. Szkoda, bo ułatwiłyby i pomogły we właściwej ocenie nowych zjawisk.

Zacytujmy jeszcze raz autorów raportu, którzy tym razem wypowiedzieli się o WORD-ach: „Wady przeprowadzanych egzaminów polegały

Stanu zapaści, w jakim jest system, nie wolno tolerować i pozostawać neutralnym wobec ujawnionych zjawisk.

przede wszystkim na niezapewnieniu bezstronności w procesie egzaminowania”. Wniosek szkujący, ale w większości opinii docierających za pośrednictwem mediów chyba dla czytelników niezbyt zaskakujący.

Nie jest moim celem recenzja tak obszernego raportu, którego następne rozdziały dotyczą również działalności urzędów marszałkowskich i wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Wszyscy zainteresowani niezwłocznie przystąpią przecież do analizy zawartych w nim zarzutów i wyciągną odpowiednie wnioski. Mogę jednak obiecać, że będę z uwagą obserwował zachowania i działania najbliższych mi organizacji szkolących kierowców. Dzisiaj, po lekturze dokumentu, odczuwam gorzką satysfakcję. Dlaczego? Ponieważ większość negatywnych i trafnie opisanych zjawisk udało mi się przewidzieć. Zastanawiam się jednak, co można zrobić więcej? Co można zrobić lepiej? Krok pierwszy, należący do strony rządowej, został chyba już zrobiony.

Nieoczekiwanie znaleźliśmy się w całkiem nowej sytuacji. Mamy wspaniały fundament – dokument Najwyższej Izby Kontroli, którego ustaleń i konkluzji nikt poważny nie może zakwestionować! Trzeba tylko wyciągnąć właściwe wnioski i za wszelką cenę starać się je wprowadzić w życie. Na zakończenie przypomnę jeszcze stare powiedzenie: „Błądzenie jest rzeczą ludzką, ale dobrowolne trwanie w błędzie jest rzeczą diabelską!”. ■



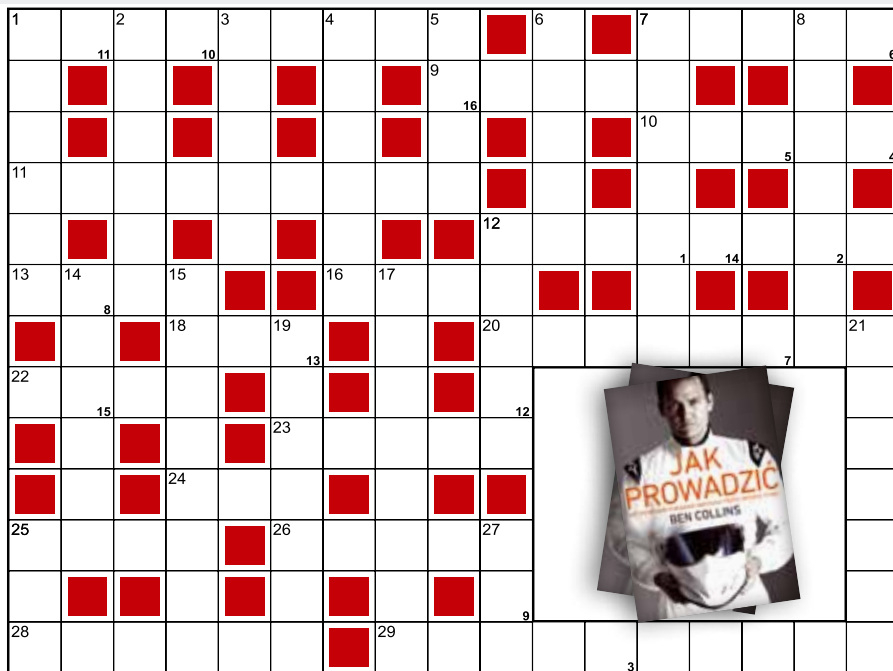
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 16 tworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----

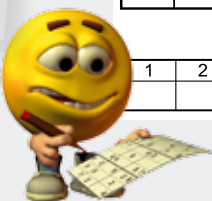
Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Wesołych i spokojnych świąt”. Nagrody wysyłamy pocztą.

Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę Bena Collinsa „Jak prowadzić. Niezrównany poradnik napisany przez byłego Stiga”.

- 1) świętuje ostatniego dnia roku. 7) rodzima waluta. 9) kierowniczy lub hamulcowy. 10) taniec towarzyski wywodzący się z Kuby. 11) odciąża ruch w mieście. 12) sedan, kombi lub kabriolet. 13) Karenina u Tołstoja 16) model Renault. 18) smukłe warzywo. 20) obszar objęty ochroną. 22) śląska gra w karty. 23) lalka z piosenki dla dzieci. 24) Iwan Groźny. 25) mur w rozsypce. 26) imię Laskowika, satyryka. 28) przydrożna karczma dla podróżnych. 29) płyn w akumulatorze.

PIONOWO:

- 1) „... Jazdy”, miesięcznik ogólnopolski. 2) sąsiad Łotysza. 3) tarcza Zeusa. 4) walc lub oberek. 5) ... wydechowa. 6) element sań. 7) dobrze, gdy dopisuje. 8) rejestracyjna lub informacyjna. 12) zawyżana przez przodownika pracy. 14) napój bogów greckich. 15) niezbędne wyposażenie samochodu. 17) rachowanie. 19) układ sterujący pracą silnika. 21) ustawiany na drodze za zepsutym autem. 25) metan lub propan. 27) zbudował arkę.



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, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Marek Rupałtal, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyłło, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorkiewicz.

Adres redakcji: al. Wojska Polskiego 184, 71-256 Szczecin, tel. 91 441 89 37, faks 91 489 97 53, e-mail: redakcja@szkola-jazdy.pl
Warunki prenumeraty: tel. 91 441 89 62, www.sklep.e-kierowca.pl
Foto: Krzysztof Białoskórski/Kancelaria Sejmu, archiwum Fiat, materiały Car2Go, Wikimedia Commons/MOs810, NewsPress, Archiwum – Paszke360.com, materiały Goodyear, materiały Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, Albin Sieczkowski, materiały Osram.

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 adustacji 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

**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 nieobowiązującej teorii. Dzięki temu macie Państwo pewność, że kandydat po zdaniu egzaminu państwowego wróci na jazdy.