

nr 2/2016 (122)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

TEORIA NA PLUSIE

W PORÓWNANIU Z 2014 ROKIEM EGZAMIN TEORETYCZNY NA KATEGORIĘ B ZDAŁO W POLSCE O 4 PROC. KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW WIĘCEJ. JEŻELI CHODZI O PRAKTYKĘ, TAKIEGO POZYTYWNEGO TRENDU NIESTETY NIE WIDAC. MAGICZNA BARIERA 35 PROC. NIE ZOSTAŁA PRZEKROCZONA – WYNIKA ZE SPORZĄDZONEGO PRZEZ NAS RAPORTU ZDAWALNOŚCI EGZAMINÓW PAŃSTWOWYCH ZA ROK 2015.

str. 10

POŚLIZG KONTROLOWANY

OŚRODKI DOSKONALENIA TECHNIKI JAZDY JUŻ W TYM ROKU MIAŁY OBSŁUŻYĆ KILKASET TYSIĘCY POZĄTKUJĄCYCH KIEROWCÓW. I SPORO NA TYM ZAROBIĆ. NOWE PRZEPISY ZOSTAŁY JEDNAK ODROTCZONE. CIESZYĆ MOGĄ SIĘ MIESZKAŃCY WOJEWÓDZTW, GDZIE ODTJ JESZCZE NIE MA I NA SZKOLENIA MUSIELIBY DALEKO JECHAĆ.



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

e-kierowca

SZKOLENIE KIEROWCÓW ZAWODOWYCH

- PROSTA DROGA DO ROZWOJU BIZNESU.



Zapraszamy do współpracy podmioty, które szkolą kandydatów na kategorie C i D, ale nie mają uprawnień do prowadzenia szkoleń okresowych i kwalifikacji wstępnej. Szkolenie kierowców zawodowych w systemie współpracy E-kierowca, to sposób na podjęcie nowej, zyskowej działalności. Oferujemy przy tym naszym Partnerom dużo więcej niż sam proces szkolenia. Zapewniamy pomoc w zarejestrowaniu się jako „przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia” i uzyskaniu odpowiednich uprawnień a także wsparcie na każdym etapie prowadzenia tej działalności.

W ramach partnerskiej współpracy z firmą E-kierowca uzyskujecie Państwo:

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

Kilka miesięcy spokoju



Krzysztof Giżycki

Zapewne przyzwyczailiście się już, drodzy Czytelnicy, że zawsze w lutowym numerze „Szkoły Jazdy” jako pierwsi publikujemy szczegółowe statystyki zdawalności egzaminów teoretycznych i praktycznych na kategorię B za poprzedni rok. Tym razem też się nie zawiedziecie! Zebrane przez nas dane to doskonały materiał do analizy. Tym bardziej że statystykę wzbogaciliśmy o jeszcze jedno zestawienie. Chodzi o liczbę przeprowadzonych egzaminów praktycznych. Ubiegły rok był dla ośrodków szkolenia kierowców nieco lepszy niż 2014. Ze statystyk pozyskanych od 49 WORD-ów wynika, że przeprowadziły one o ponad 200 tys. egzaminów praktycznych więcej. Szkoły jazdy miały więc więcej pracy, bo przecież ktoś musiał tych ludzi wyszkolić.

Teraz przed nami kilka miesięcy spokoju. Kolejny boom zacznie się zapewne w drugiej po-

łowie roku. Do ośrodków z pewnością zacznie napływać coraz więcej kandydatów na kierowców, którzy będą chcieli uzyskać prawo jazdy jeszcze przed zmianami wchodzącymi w życie 1 stycznia 2017 roku. Taki scenariusz przewidują też pracownicy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego.

O czym jeszcze będzie można poczytać w najnowszym numerze „Szkoły Jazdy”? Ano na przykład o tym, że w zielonogórskim WORD-zie bardziej opłaca się zdać egzamin pojazdem OSK niż należącym do wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. I nie chodzi wcale o pieniądze, tylko efekty! Okazuje się bowiem, że kandydaci na kierowców korzystający z elki radzą sobie lepiej niż próbujący zdać egzamin samochodem WORD-owskim.

Zajmujemy się także tematem związanym z ośrodkami doskonalenia techniki jazdy, które mają kolejny rok na przygotowanie się do organizacji kursów dla początkujących kierowców. Jednak coraz częściej pojawiają się głosy, że takie zajęcia powinny odbywać się jeszcze przed egzaminem na prawo jazdy...

Zresztą ciekawych tekstów jest dużo, dużo więcej! Zapraszamy więc do lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Teoria na plusie	4	Bezpieczeństwo, nie prędkość!	26
W WORD-ach cisza. Przed burzą	7	Pokolenie Z robi prawo jazdy	28
Elka na egzaminie? To się opłaca!	8	Efektowne i praktyczne	30
PWPW ostrzega przed internetowymi oszustami	9	Magia Dakaru	31
Poślizg kontrolowany	10	Science fiction w praktyce	32
Kursanci ćwiczą jazdę przed ekranem	12	Polisa albo kara	33
Dodatkowe badanie dla kierowców?	13	Patologia – jazda lewym pasem	34
Małe jest piękne...	14	Zima? Nie noś czapki!	35
Przyspieszyć akcję ratowniczą	16	Noworoczne nowości	36
Instruktor – to brzmi dumnie?	18	Układy chłodzenia – utrapienie zimą i latem	38
Młodzi kierowcy przeceniają swoje umiejętności	20	Kim oni są?	40
Czarne złoto	22	Diagnoza na odległość	41
Potrzebne są zmiany!	24	Przegląd legislacyjny	42
		Sprawdzam!	44

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

LISTOPAD
2015

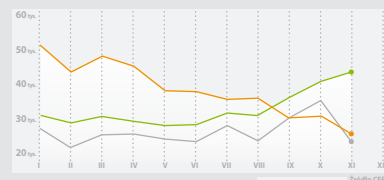
44978

LISTOPAD
2014

24429

LISTOPAD
2013

26804



Kilkaset zarzutów

W latach 2007 – 2008 do korupcji w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Katowicach dochodziło na taką skalę, że specjalnie organizowano egzaminy dla osób, które przekazały korzyść majątkową – poinformowała Prokuratura Okręgowa w Gliwicach, która skierowała niedawno wniosek do sądu o wydanie wyroku skazującego bez przeprowadzenia rozprawy wobec Edwarda Sz., który prowadził ośrodek szkolenia kierowców w Dąbrowie Górniczej.

Przyjmował on od kursantów pieniądze w zamian za załatwienie pozytywnego wyniku egzaminu. Potem przekazywał je Ryszardowi K., prowadzącemu bar na terenie ośrodka terenowego katowickiego WORD-u w Dąbrowie Górniczej. Wraz z łapówką szef OSK udostępniał gastronomikowi dane osób, które miały zdać egzamin. Po śmierci Ryszarda K. Edward Sz. zmienił nieco taktykę. Pieniądze trafiały bezpośrednio do pracowników WORD-u. Początkowo był to dyrektor techniczny Piotr W., a następnie wyznaczony przez niego podwładny – Zdzisław B., który przekazywał szefującemu wtedy dyrektorowi katowickiego WORD-u przyjęte łapówki. Często wręczał egzaminatorom karteczki z danymi osób, które winny zostać przeegzaminowane na specjalnych zasadach, czasem robił to sam szef ośrodka egzaminowania.

Na ustawiane egzaminy przyjeżdżały osoby z całej Polski, często w zorganizowanych grupach, specjalnymi autobusami. Dlatego gliwicka prokuratura stwierdziła, że Piotr W. – dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Katowicach – kierował zorganizowaną grupą przestępczą, w skład której wchodzili m.in. właściciele i instruktorzy szkół nauki jazdy oraz egzaminatorzy WORD w Katowicach.

Szefowi OSK w Dąbrowie Górniczej Edwardowi Sz. prokurator przedstawił zarzut udziału w zorganizowanej grupie przestępczej oraz 578 kolejnych, dotyczących popełnienia przestępstw o charakterze korupcyjnym i przeciwko wiarygodności dokumentów. *red*



Teoria na plusie

W porównaniu z 2014 rokiem egzamin teoretyczny na kategorię B zdało w Polsce o 4 proc. kandydatów na kierowców więcej. Jeżeli chodzi o praktykę, takiego pozytywnego trendu niestety nie widać. Magiczna bariera 35 proc. nie została przekroczona – wynika ze sporządzonego przez nas raportu zdawalności egzaminów państwowych za rok 2015.

W ubiegłym roku średnia zdawalność egzaminu teoretycznego na kategorię B w całej Polsce wyniosła prawie 43 proc. To o ponad 4 punkty procentowe więcej niż rok wcześniej. Wytlumaczenie tego wzrostu jest prawdopodobnie bardzo proste. Ludzie powoli zaczęli przyzwyczajać się do nowej formuły egzaminu teoretycznego, która zaczęła obowiązywać w drugiej połowie stycznia 2013 roku.

■ Praktyka na tym samym poziomie

A co się konkretnie zmieniło? Przypomnijmy, że teraz część pytań jest prezentowana w formie krótkich filmów sytuacyjnych, na końcu których kandydat na kierowcę musi podjąć właściwą decyzję co do sposobu zachowania się w konkretnej sytuacji drogowej. Nowością był też pomysł oceniania odpowiedzi w zależności od wagi pytania. Odpowiedzi są punktowane w skali od 1 do 3. Osoba, która udzieli samych poprawnych

odpowiedzi, zgromadzi ich 74. Żeby zdać egzamin, trzeba uzyskać co najmniej 68 punktów. Część teoretyczna trwa 25 minut.

Warto także wspomnieć, że lepsza zdawalność teorii to także efekt coraz lepszej jakości materiałów dydaktycznych, na których pracują kandydaci na kierowców. I jeszcze jedna ważna rzecz. Okazało się, że negatywnego wpływu na statystykę nie miało zwolnienie kursantów z obowiązku odbywania zajęć teoretycznych w ośrodku szkolenia kierowców. Ta zmiana weszła w życie na początku 2015 roku.

Co możemy natomiast napisać o zdawalności egzaminu praktycznego? Pozostał na tym samym poziomie (niecałe 34,5 proc.), co w 2014 roku. Magiczna bariera 35 proc. nie została przekroczona. Choć trudno sobie wyobrazić, że negatywny wpływ na zdawalność miało poszerzenie egzaminu o umiejętność tzw. ekojazdy. Na początku 2015 roku w arkuszu znalazły się dwie nowe pozycje: „właściwa zmiana bie-

gów” oraz „hamowanie silnikiem przy zatrzymaniu i zwalnianiu”.

■ Łódź ponownie na topie

Najlepszym wynikiem zdawalności egzaminu teoretycznego w 2015 roku na kategorię B może po raz kolejny poszczycić się WORD w Łodzi (49,7 proc.) Tuż za nim uplasowały się Bielsko-Biała (49,2 proc.) oraz Lublin (47,6 proc.). Dobre wyniki w skali ogólnopolskiej zanotowały także: Białystok (47,27 proc.), Wrocław (46,82 proc.), Suwałki (46,57 proc.), Krosno (46,4 proc.), Jelenia Góra oraz Gdańsk (po 45,97 proc.) Z kolei najgorzej z egzaminem teoretycznym radzili sobie kandydaci na kierowców zdający w Lesznie (37,1 proc.), Ciechanowie (37,24 proc.), Radomiu (37,25 proc.) oraz Nowym Sączu (37,91).

Jak wygląda statystyka zdawalności egzaminu teoretycznego w podziale na województwa?

TEMAT NUMERU

Raport zdawalności

Tutaj najlepszy wynik osiągnęło woj. podlaskie (45,28 proc.). Na dalszych miejscach sklasyfikowane zostały województwa: lubelskie (44,79 proc.), łódzkie (44,7 proc.), kujawsko-pomorskie (44,54 proc.) i śląskie (44,41 proc.).

■ Ostrołęka i Łomża znów bezkonkurencyjne!

Który WORD zanotował natomiast największą zdawalność egzaminów praktycznych? Po raz kolejny bezkonkurencyjna okazała się Ostrołęka. Jako jedyna może się poszczycić wynikiem na poziomie ponad 50 proc. (dokładnie 51,36 proc.). Tuż za nią uplasowały się wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego z Łomży (46,6 proc.), Suwałk (43,2 proc.), Rzeszowa (41,9 proc.) oraz Jeleniej Góry (41,75 proc.). Najgorzej egzamin praktyczny na kategorię B

poszedł kandydatom na kierowców zdającym w Koszalinie. Pozytywną ocenę egzaminatora otrzymała trochę więcej niż jedna piąta osób (dokładnie 21,25 proc.). Niewiele lepiej radzili sobie egzaminowani zdający w WORD-ach w Pile (25,1 proc.), Łodzi (26,2 proc.), Częstochowie (27,52 proc.), Opolu (27,58 proc.) i Szczecinie (27,77 proc.).

Warto zauważyć ogromną różnicę pomiędzy zdawalnością w Ostrołęce i Koszalinie. Wyniosła ona ponad 30 proc.! W przypadku teorii nie była ona tak znacząca. Różnica pomiędzy WORD-em w Łodzi i Lesznie wyniosła 12,6 proc.

Jak wygląda zdawalność w poszczególnych województwach? Najgorzej wypadło zachodniopomorskie (24,51 proc.), opolskie (27,58 proc.), pomorskie (29,57 proc.) oraz śląskie (30,76 proc.). A najlepiej? Po raz kolejny podlaskie (42,6 proc.). Tuż za tym województwem

znalazły się mazowieckie (40,21 proc.) i podkarpackie (39,72 proc.).

■ Wzrosła liczba egzaminów

W tym roku, oprócz tradycyjnie publikowanych przez nas statystyk, zdecydowaliśmy się poszerzyć raport o jeszcze jedno zestawienie. Chodzi o liczbę przeprowadzonych egzaminów prak-

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH NA KAT. B W 2015 R. Z PODZIAŁEM NA WOJEWÓDZTWA

podlaskie	42,6
mazowieckie	40,21
podkarpackie	39,72
małopolskie	35,29
kujawsko-pomorskie	34,82
lubuskie	34,49
dolnośląskie	34
lubelskie	33,96
warmińsko-mazurskie	33,31
świętokrzyskie	31,46
łódzkie	31,12
wielkopolskie	30,96
śląskie	30,76
pomorskie	29,57
opolskie	27,58
zachodniopomorskie	24,51

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW TEORETYCZNYCH NA KAT. B W 2015 R. Z PODZIAŁEM NA WOJEWÓDZTWA

podlaskie	45,28
lubelskie	44,79
łódzkie	44,7
kujawsko-pomorskie	44,54
śląskie	44,41
podkarpackie	44,22
warmińsko-mazurskie	43,6
dolnośląskie	43,08
pomorskie	42,85
opolskie	41,93
mazowieckie	41,16
zachodniopomorskie	40,93
małopolskie	40,7
wielkopolskie	40,39
świętokrzyskie	40,38
lubuskie	39,57

LICZBA PRZEPROWADZONYCH EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH NA KAT. B

WORD	2015	2014	2013
Katowice	100940	93127	132218
Warszawa	63018	55600	86278
Kraków	61327	44601	65311
Gdańsk	61011	49466	69285
Poznań	52442	41536	51461
Kielce	38686	25499	35954
Nowy Sącz	36234	31470	38894
Opole	35757	30447	38137
Lublin	35380	28734	36765
Wrocław	34440	29537	39144
Rzeszów	34189	26955	36833
Bydgoszcz	33549	22254	38637
Toruń	33531	29543	41979
Szczecin	33151	25228	40355
Łódź	32451	23789	39905
Piła	32078	26291	35792
Radom	27781	23840	35073
Sieradz	27515	22603	29533
Częstochowa	25371	22158	29880
Konin	25252	27713	31572
Łomża	25235	20200	27539
Olsztyn	23809	20889	25454
Tarnobrzeg	23756	21593	30629
Piotrków Trybunalski	23627	19196	26192
Wałbrzych	22693	18349	26277

WORD	2015	2014	2013
Bielsko-Biała	22534	26516	39395
Zielona Góra	22427	16815	24673
Siedlce	20979	18206	27171
Tarnów	20080	15288	22390
Gorzów Wielkopolski	20027	16700	25441
Koszalin	19997	15555	23913
Krosno	19358	16059	21883
Skierniewice	19023	18206	25997
Leszno	18729	14965	21242
Białystok	17469	14042	24276
Legnica	16878	17427	24962
Ostrołęka	16580	12559	16836
Elbląg	16324	11672	14806
Słupsk	15992	12557	18853
Biała Podlaska	15138	10656	12204
Ciechanów	14739	10156	15702
Płock	13700	10656	15502
Zamość	13389	12881	16483
Włocławek	12791	10564	14517
Chełm	10689	9005	13565
Przemyśl	10170	8477	12455
Kalisz	10121	21706	29548
Jelenia Góra	9175	11468	17413
Suwałki	5513	4593	5028

TEMAT NUMERU

Raport zdawalności

tycznych na kat. B. Co się okazało? W porównaniu z 2014 rokiem egzaminatorzy mieli w zeszłym roku trochę więcej pracy. Przeprowadzili 1.325.045 egzaminów. Rok wcześniej liczba ta wynosiła 1.117.347. Ale i tak zdecydowanie najlepszy był 2013 rok. Wtedy liczba egzaminów praktycznych na kategorię B wyniosła aż 1.573.352.

W 2015 roku najbardziej zapracowany był WORD w Katowicach, gdzie przeprowadzono prawie 101 tys. egzaminów. Barię 6 tys. przekroczyły jeszcze ośrodki w Warszawie, Krakowie i Gdańsku. A gdzie liczby były najmniejsze? W Suwałkach i Jeleniej Górze. To właśnie tam przeprowadzono mniej niż 10 tys. egzaminów (odpowiednio 5.513 i 9.175).

Jakub Ziębka

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH NA KAT. B

WORD	2015	2014	2013
Ostrołęka	51,36	52,87	47,6
Łomża	46,6	49,45	46,06
Suwałki	43,2	44,77	42,59
Rzeszów	41,9	44,5	37,9
Jelenia Góra	41,75	36,8	32,17
Płock	41,59	43,91	38,62
Włocławek	40,91	39,49	33,43
Siedlce	40,37	38,43	35,2
Tarnobrzeg	39,9	41,02	33,89
Biała Podlaska	39,64	40,66	31,67
Krosno	38,8	38,6	32,5
Przemysł	38,29	37,76	32,52
Białystok	38	34,68	28,3
Kraków	37,22	34,61	30,7
Radom	36,8	37,34	33,17
Ciechanów	36,4	39,77	31,18
Zielona Góra	35,68	37,64	36,1
Nowy Sącz	34,91	33,07	34,33
Warszawa	34,77	32,46	31,39
Olsztyn	34,63	33,27	36,32
Bielsko-Biała	34,4	33,9	31,2
Leszno	33,9	34,3	29,3
Skieriewice	33,87	30,4	28,33
Tarnów	33,75	35,48	33,42
Legnica	33,75	35,34	32,59
Toruń	33,4	33,3	30,8

WORD	2015	2014	2013
Gorzów Wielkopolski	33,31	33,34	30,03
Sieradz	32,97	35,19	31,64
Konin	32,85	31,18	30,87
Lublin	32,7	31,8	30,65
Kalisz	32,47	31,9	30,2
Elbląg	32	35,5	35,2
Chełm	31,91	32,64	29,52
Zamość	31,6	30,9	28,7
Kielce	31,46	31,64	29,1
Piotrków Trybunalski	31,44	33,5	31,75
Wałbrzych	31,05	28,09	25,73
Poznań	30,5	30,54	30,37
Katowice	30,36	28,5	27,74
Bydgoszcz	30,16	28,96	25,28
Gdańsk	29,72	27,57	26,77
Wrocław	29,46	30,51	29,96
Słupsk	29,42	32,7	27,28
Szczecin	27,77	25,39	25,06
Opole	27,58	26,67	27,3
Częstochowa	27,52	30	27,94
Łódź	26,2	28,2	22,1
Piła	25,1	26,7	25,3
Koszalin	21,25	23,57	21,83

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW TEORETYCZNYCH NA KAT. B

WORD	2015	2014	2013
Łódź	49,7	44,6	46,9
Bielsko-Biała	49,2	42,6	40,3
Lublin	47,6	42,3	44,65
Białystok	47,27	43,87	48,9
Wrocław	46,82	42,48	42,25
Suwałki	46,57	42,73	49,57
Krosno	46,4	41,4	54,9
Jelenia Góra	45,97	41,08	48,35
Gdańsk	45,97	41,04	42,95
Ostrołęka	45,77	40,29	44,5
Zamość	45,7	40,1	46,9
Piotrków Trybunalski	45,37	40,86	48,21

WORD	2015	2014	2013
Bydgoszcz	45,34	40,09	41,17
Tarnobrzeg	45,22	38,63	44,13
Włocławek	45,08	38,53	38,99
Warszawa	44,46	39,85	40,51
Rzeszów	44,1	39,6	40,6
Poznań	43,93	39,16	35,14
Biała Podlaska	43,85	41,08	42,03
Elbląg	43,8	37,7	42,6
Olsztyn	43,41	39,88	45,25
Sieradz	43,28	38,85	42,29
Kraków	43,27	40,32	41,75
Toruń	43,2	40,1	39,5
Katowice	42,94	37,77	37,56
Szczecin	42,8	38,98	41,08
Chełm	42,02	37,28	37,29
Łomża	42	40,6	52,9
Opole	41,93	36,77	32,16
Siedlce	41,84	37,67	37,7
Przemysł	41,15	39,98	44,99
Kalisz	41,1	40,92	50,2
Częstochowa	41,08	37,95	39,24
Tarnów	40,91	37,5	37,72
Piła	40,9	34,4	37,4
Wałbrzych	40,79	37,1	45,1
Gorzów Wielkopolski	40,61	34,97	38,89
Skieriewice	40,47	38,67	40,62
Płock	40,4	36,12	38,83
Kielce	40,38	36,54	37,63
Słupsk	39,73	35,57	35,75
Koszalin	39,06	33,35	39,95
Konin	38,91	35,18	44,9
Legnica	38,73	34,91	38,37
Zielona Góra	38,54	36,66	40,9
Nowy Sącz	37,91	34,34	36,24
Radom	37,25	34,42	36,46
Ciechanów	37,24	34,79	53,1
Leszno	37,1	33,7	37,2

W WORD-ach cisza. Przed burzą

Widmo okresu próbnego dla świeżo upieczonych kierowców i brak możliwości redukcji punktów karnych spowodował, że jesień była bardzo gorącym okresem w WORD-ach w całym kraju. Teraz zapanował spokój. Jednak nie na długo. Jesienią znów zacznie się boom.

Zmodernizowany system Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców miał zacząć działać 4 stycznia. Jednak rząd zdecydował o przesunięciu uruchomienia systemu o rok. Dlaczego? Politycy nowego rządu tłumaczą, że proces wdrożenia CEPiK-u nie został odpowiednio przygotowany i dopracowany przez poprzednią władzę. Wskazywano, że nie ma jednej instytucji odpowiedzialnej za koordynację systemu. Dodatkowo w projekcie nie zostały zawarte zapisy o szkoleniach osób mających go obsługiwać. Protestowali też przedstawiciele samorządów lokalnych, którzy bali się, że wydziały komunikacji będą zajmowały się jedynie tym.

■ Co miał zmienić CEPiK?

Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców 2.0 ma ułatwiać życie zarówno urzędnikom, jak i kierowcom. System umożliwi za darmo sprawdzanie informacji dotyczących pojazdów i kierowców przez internet. Kierowcy będą mogli dzięki niemu m.in. samodzielnie sprawdzać, ile mają punktów karnych i za jakie przewinienia, płacić mandaty przez internet, a nie w urzędzie wojewódzkim lub na poczcie. Opcja „Mój pojazd” umożliwi każdemu sprawdzenie danych dotyczących swojego samochodu, a nawet ustawienie przypomnienia o tym, że zbliża się koniec ważności ubezpieczenia.

Ale CEPiK to nie tylko ułatwienia. Nowy system ma zmodernizować przepisy dotyczące świeżo upieczonych kierowców oraz tych, którzy co i rusz zbierają punkty karne. Kierowcy, którzy dopiero odebrali prawo jazdy, mają być objęci okresem próbnym, a szkolenia redukujące punkty karne będą zlikwidowane.

■ WORD-y: jesienny boom, zimowy spadek

Zbliżające się zmiany spowodowały zeszłej jesieni prawdziwy boom w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego w całej Polsce.

– Wszyscy chcieli zdać przed nowym rokiem, kiedy miały wejść nowe przepisy – mówi Wioletta Myszkowska, egzaminator nadzorujący w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Szczecinie. – Jesienią i zimą zainteresowanie było ogromne. Teraz widać widoczny spadek.



Ponieważ już wiadomo, że nowe przepisy nie weszły, kandydatom na kierowców przestało się spieszyć i czekają na lepsze warunki pogodowe. Myślę, że wiosną zacznie się większy ruch. No i oczywiście spodziewamy się znowu ogromnego tłoku jesienią, analogicznie jak w zeszłym roku, bo wszystko wskazuje na to, że za rok CEPiK jednak wejdzie.

Spadek zainteresowania egzaminami odnotują też inne WORD-y.

– Gdy nad kierowcami wisiało widmo okresu próbnego, to była ogromna mobilizacja – mówi Mariusz Sztal, kierownik Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w warszawskim WORD-zie. – Wszyscy chcieli zdążyć przed nowym rokiem, by nie załapać się na nowe przepisy. Dlatego jesień była bardzo gorącym okresem. Ale tak jest zawsze, gdy zmieniają się przepisy. Jednak kiedy okazało się, że CEPiK będzie przesunięty, widzimy wyraźny spadek. Ale to tendencja chwilowa, jesienią znów zacznie się boom.

■ Redukcja punktów rzutem na taśmę

Teraz we wszystkich WORD-ach w Polsce kierowcy, którzy nazbierali dużo punktów karnych, mogą, odpłatnie, odbyć szkolenie re-

dukujące liczbę zdobytych punktów o sześć. CEPiK to zmieni – kierowcy będą musieli bardziej uważać, bo szkoleń umożliwiających redukcję nie będzie.

– W zeszłym roku, zwłaszcza w drugiej połowie, zainteresowanie tymi szkoleniami mieliśmy ogromne – wspomina Artur Banaszek, zastępca dyrektora Centrum Szkolenia i Doskonalenia Techniki Jazdy w Lublinie. – Możliwość pozbycia się sześciu najstarszych punktów przed wejściem w życie nowych przepisów dla wielu okazała się kusząca. I oczywiście jak tylko okazało się, że CEPiK wejdzie za rok – liczba chętnych spadła. Zaplanowane szkolenia oczywiście się odbywają, ale nie ma na nich tłumów. Będą w ostatnim kwartale tego roku.

– Rozpoczęcie działania CEPiK-u miało spowodować zarówno to, że szkoleń nie będzie, jak i zmieni sposób naliczania punktów i konsekwencje – mówi Mariusz Sztal. – Ci, którzy mieli dużo punktów, byli tego świadomi i chcieli je jak najszybciej wyzerować, stąd jesienią szkoleń było dużo, a chętnych jeszcze więcej. No i jesienią tego roku zgłoszą się kolejni kierowcy, którzy przez ten rok nazbierają nowe punkty. Chociaż ja wciąż liczę, że ludzie przestaną kolekcjonować punkty i zaczną jeździć bezpieczniej.

Anna Łukaszuk

Elka na egzaminie? To się opłaca!

Ze statystyk sporządzonych w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Zielonej Górze wynika, że kandydaci na kierowców, którzy przystępują do egzaminu praktycznego pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, uzyskują ocenę pozytywną częściej niż zdający samochodem WORD-u.

W 2015 roku w zielonogórskim ośrodku zaplanowano 22.427 egzaminów praktycznych. Mniejsza część z nich zakończyła się wynikiem pozytywnym (7.866), większa negatywnym (14.180). Były też przypadki, kiedy kandydaci na kierowców w ogóle do egzaminu nie przystąpili (381).

■ Znaczna różnica

Co ciekawe, WORD w Zielonej Górze postanowił także sporządzić statystykę w rozbiciu na egzaminy prowadzone pojazdami szkół jazdy oraz własnymi samochodami. Co z niej wynika? Częściej wynikiem pozytywnym mogą pochwalić się kandydaci na kierowców, którzy korzystają z aut autoszkół. W Zielonej Górze zdawalność wyniosła u nich 39,9 proc. A jaki był wynik osób zdających na pojazdach WORD-u? O 5,2 proc. gorszy (34,7 proc.).

Jeszcze większą różnicę w wynikach można zaobserwować w żagańskiej filii zielonogórskiego ośrodka. Zdawalność osób korzystających z pojazdów WORD-u wyniosła w 2015 roku 37 proc. Wynik tych, którzy przystąpili do egzaminu z wykorzystaniem samochodu OSK, był zdecydowanie lepszy. Zdawalność wyniosła aż 54,6 proc.!

■ Różne próby

Wyniki na pewno ucieszą tych, którzy byli zdecydowanymi zwolennikami umożliwienia zdawania egzaminów praktycznych na kategorię B samochodami szkół jazdy. Wychodzi na to, że gra była warta świeczki. Trzeba jednak zwrócić uwagę na jedną rzecz. Egzaminów prowadzonych pojazdami WORD-u było zdecydowanie więcej (5.963 w Zielonej Górze i 1.409 w Żaganiu) niż samochodami ośrodków (odpowiednio 189 i 305).

Z danych zgromadzonych przez zielonogórski WORD wynika, że swoje pojazdy na egzamin podstawia osiem szkół jazdy. Razem jest to 14 samochodów, w tym pięć różnych modeli. Chodzi o toyotę yaris, fiata grande punto, renault clio, opla corsę oraz suzuki jimny. Zainteresowanie przekazywaniem kursantom samochodów na egzamin wyraziły kolejne dwie autoszkoły. Z kolei dwa ośrodki, które już korzystają z takiej możliwości, chcą podstawić kolejne auta.



■ Jak to się zaczęło?

Walka o możliwość korzystania z pojazdów szkoleniowych na egzaminach rozpoczęła się kilka lat temu, ale tak naprawdę nabrała tempa w 2012 roku. Wtedy to właściciele ośrodków z coraz większym niepokojem przyglądali się, jak WORD-y, rezygnując z dotychczasowej praktyki zakupu samochodów egzaminacyjnych, zaczęły korzystać z ofert najmu. Doszło nawet do tego, że w wielu miastach Polski pojawiły się propozycje najmu aut za grosz miesięcznie. Szkoleniowcy oburzyli się, że dzieje się to kosztem ośrodków, które ze względów rynkowych od dawna kupują takie same samochody, jakimi egzaminuje się w danym WORD-zie. Opinię na ten temat lubuscy szkoleniowcy zmanifestowali podczas zorganizowanego przez Eugeniusza Kubisia protestu, który odbył się 13 września 2012 roku przed Urzędem Marszałkowskim w Zielonej Górze, gdzie trwał właśnie Konwent Marszałków.

■ Zielona Góra przetrzała szlak

Zanim jednak odbył się pierwszy egzamin pojazdem szkoleniowym, minął rok. Złożyło się

na to kilka czynników. Najważniejszym były, zdaniem wielu, nieprecyzyjne przepisy. Większość dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego twierdziła, że ówczesne zapisy ustawy o kierujących pojazdami nie pozwalały na zdawanie praktycznego egzaminu państwowego samochodem szkoleniowym. Innego zdania był szef zielonogórskiego WORD-u Rafał Gajewski. We współpracy z chętnymi ośrodkami opracowano umowę, która dokładnie regulowała kwestię elek na egzaminie.

Historyczny egzamin odbył się 9 września 2013 roku pojazdem należącym do OSK „Motorex”, którego właścicielem jest Eugeniusz Kubis. Za jego przykładem poszło kilku innych szefów OSK z Zielonej Góry i okolic.

Z kolei rok później weszły w życie przepisy, które nie pozostawiają wątpliwości co do możliwości przeprowadzania egzaminów państwowych pojazdami ośrodków szkoleniowych. Zostały one włączone do nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami po naciskach przedstawicieli środowisk związanych ze szkoleniem kierowców.

Z możliwości podstawienia swoich elek na egzaminy praktyczne korzysta już coraz więcej ośrodków szkolenia kierowców z całego kraju.

Jakub Ziębka

PWPW ostrzega przed internetowymi oszustami

Fałszywi pośrednicy, oferujący załatwienie prawa jazdy bez egzaminu, szukają swoich ofiar w internecie. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych zlokalizowała i doprowadziła do zablokowania jednej ze stron, na której oszuści za pieniądze oferowali tego typu usługi.

Portfolio produktów i usług Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych jest ofertą nie tylko dla sektora rządowego, ale też prywatnego. Przykładem takiego rozwiązania jest szereg usług oferowanych przez platformę Info-Car.pl., która posiada moduły zarówno dla publicznej administracji terenowej, jak też dla firm prywatnych (np. szkół jazdy, firm leasingowych) i detalicznych użytkowników prywatnych – np. osób zainteresowanych uzyskaniem prawa jazdy. Korzystając z rozwiązań platformy Info-Car.pl oraz innych oferowanych przez firmę produktów czy usług, użytkownicy zyskują pewność, że nie padną ofiarą instytucji działających poza granicami prawa, czyli krótko mówiąc... oszustów.

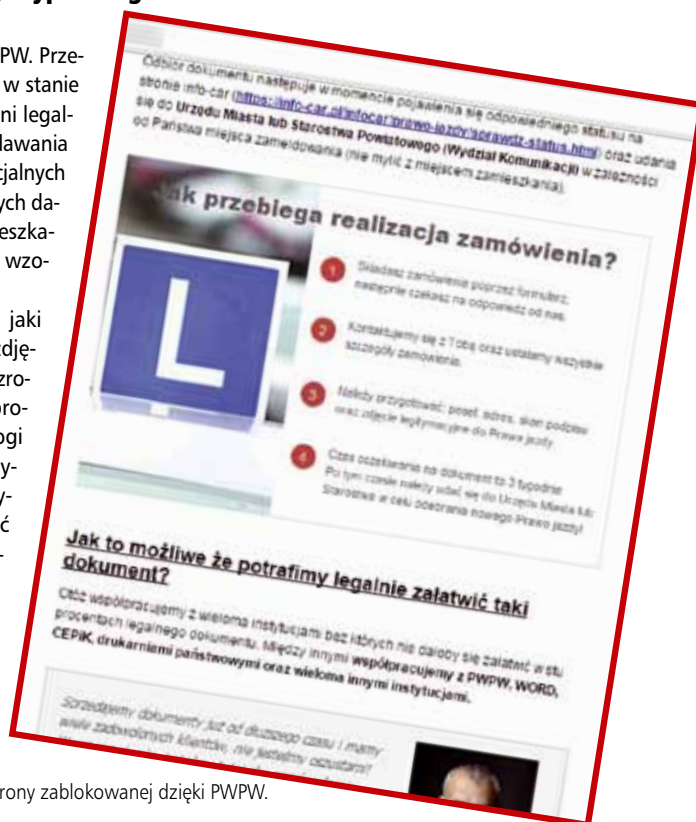
Info-Car.pl to portal stworzony z myślą o ułatwieniu pracy instytucjom zajmującym się wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami (Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego) oraz rejestracji pojazdów (Wydziały Komunikacji Starostw Powiatowych). Z wygodnych rozwiązań systemu Info-Car.pl korzystają także kandydaci na kierowców, którzy szkolą się w OSK, osoby rejestrujące auto oraz firmy zajmujące się leasingiem pojazdów. Kandydaci na kierowców coraz chętniej sami korzystają z platformy Info-Car.pl, o czym świadczy stale rosnąca liczba rezerwacji terminów egzaminów wykonywana przez internet. Proces rejestracji jest łatwy i intuicyjny. Info-Car.pl pozwala zapisać się na egzamin z dowolnego miejsca i o dowolnej porze. Umożliwia dokonywanie płatności kartami i on-line.

Wszelkie dokumenty i procedury, które mogą przynieść korzyść majątkową znajdują się w kręgu zainteresowania fałszerzy i oszustów. Uprawnienia do kierowania pojazdami, czyli prawo jazdy nie jest tu wyjątkiem. Fałszywi pośrednicy, oferujący załatwienie prawa jazdy bez egzaminu, szukają swoich ofiar w internecie. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych zlokalizowała i doprowadziła do zablokowania jednej ze stron, na której oszuści za pieniądze oferowali tego typu usługi. Oszust stworzył stronę internetową, na której oferował „załatwienie legalnego prawa jazdy bez egzaminu”. Okłamywał swoje ofiary, powołując się przy tym na współpracę z różnymi instytucjami m.in. z Wojewódzkimi Ośrodkami

Ruchu Drogowego oraz PWPW. Przekonywał, że za 500 złotych jest w stanie dostarczyć autentyczne i w pełni legalne prawo jazdy bez potrzeby zdawania egzaminu. Co więcej, od potencjalnych ofiar domagał się podania pełnych danych osobowych, adresu zamieszkania, numeru pesel oraz zdjęcia i wzoru podpisu.

– Łatwo sobie wyobrazić, jaki użytek z danych osobowych, zdjęcia i wzoru podpisu może dalej zrobić przestępca. Ostrzegamy i prosimy o ostrożność. Nie ma drogi na skróty, która pozwala otrzymać prawo jazdy, każdy kandydat na kierowcę musi przejść kurs i zdać egzamin w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego. A jeżeli ktoś twierdzi, że jest w stanie załatwić taki dokument za pieniądze to oznacza po prostu, że jest oszustem – mówi Paweł Prus, rzecznik prasowy PWPW.

Screen ze strony zablokowanej dzięki PWPW.



Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych to jednoosobowa spółka Skarbu Państwa. Jest przedsiębiorstwem wpisanym na listę spółek o strategicznym znaczeniu dla bezpieczeństwa państwa i obywateli. PWPW jest producentem banknotów dla Narodowego Banku Polskiego, dokumentów identyfikacyjnych (dowodów osobistych, paszportów biometrycznych, kart Polaka, dokumentów dla cudzoziemców); dokumentów komunikacyjnych (praw jazdy, dowodów rejestracyjnych, kart pojazdu, nalepek legalizacyjnych na tablice rejestracyjne i na szyby, kart do tachografów cyfrowych, zaświadczeń ADR) oraz dokumentów podróży (paszporty zawierające dwie cechy biometryczne, wizy). Ofertę PWPW w zakresie dokumentów dopełniają systemy informatyczne wspomagające procesy wydawania, personalizacji i zarządzania cyklem życia dokumentów np. systemy Pojazdu i Kierowca oraz Paszportowy System Informatyczny. Firma oferuje również rozwiązania IT w zakresie elektronicznej identyfikacji, autoryzacji, uwierzytelniania i przetwarzania danych, a także oferuje ich wdrażanie, integrację oraz utrzymanie (to m.in. zarządzanie tożsamością cyfrową, kwalifikowane centrum certyfikacji, bezpieczne archiwum, aplikacje kartowe oraz systemy identyfikacji). PWPW oferuje również usługi podpisu elektronicznego, system Tachografów Cyfrowych. PWPW jest też akcjonariuszem firmy Polskie ePłatności – centrum obsługi kart płatniczych.



Poślizg kontrolowany

Ośrodki doskonalenia techniki jazdy już w tym roku miały obsłużyć kilkaset tysięcy początkujących kierowców. I sporo na tym zarobić. Nowe przepisy zostały jednak odroczone. Cieszyć mogą się mieszkańcy województw, gdzie ODTJ jeszcze nie ma, bo na szkolenia musieliby daleko jechać.

Kurs doszkalający – dwie godziny teorii i jedna godzina na specjalnym torze – to obowiązek zapisany w znowelizowanej ustawie o kierujących pojazdami. Początkujący kierowca musiałby takie krótkie szkolenie zaliczyć między czwartym a ósmym miesiącem po otrzymaniu prawa jazdy. Czego uczyłby się w ODTJ? Między innymi bezpiecznego pokonywania zakrętów na śliskiej nawierzchni, efektywnego hamowania z systemem ABS, wychodzenia z poślizgu.

Na razie jednak w poślizg wpadły nowe przepisy. Powód? Nieprzygotowana Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. A bez CEPIK-u zreformowany system szkolenia i kontrolowania kierujących nie zadziała. Pod koniec ubiegłego roku w ministerialnych gabinetach zapadła więc decyzja, że nowa ustawa wejdzie w życie dopiero w styczniu 2017 roku.

■ Niepotrzebne kolejki po prawko

To oznacza, że ci, którzy w tym roku planują uzyskać uprawnienia do kierowania pojazdami, nie muszą się martwić dodatkowym szkoleniem i wydatkiem (ustawodawca określił go na 300 zł). Ci, którzy stali w długich kolejkach (np. w Bydgoszczy było 40 proc. więcej zdających), by zrobić prawko do końca 2015 roku, plują sobie w brodę. Pośpiech i nerwy okazały się niepotrzebne.

– Prawo potrzebuje czasu. Nie powinno być tworzone przed kamerami, w pośpiechu – komentuje mł. insp. Marek Konkolewski z Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. – Nie ma co wprowadzać prowizorki. Fachowcy dostrzegali niedociągnięcia w ustawie. Nic się nie stanie, jeśli nowe przepisy wejdą w życie rok później – ocenia Konkolewski.

Jeden z najbardziej znanych polskich policjantów nie ma jednak wątpliwości, że konieczne jest



doszkalanie młodych kierowców. Dzięki temu liczba wypadków z ich udziałem może się zmniejszyć nawet o połowę. Takie wnioski płyną z raportów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie.

– Żeby osiąść umiejętność wyprowadzania auta z poślizgu, trzeba ćwiczyć, ćwiczyć, ćwiczyć! To tak jak z grą na pianinie – stwierdza obrazowo Konkolewski.

Podkreśla, że kursanci przygotowujący się do egzaminu na prawo jazdy powinni spędzać jak najwięcej czasu za kółkiem. Wymagane przepisami trzydzieści godzin to zwykle za mało.

■ Doskonalenie przydałoby się przed egzaminem

Dlatego wielu ekspertów uważa, że zajęcia w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy mogłyby odbywać się już przed egzaminem na prawko.

– W ramach kursu podstawowego – precyzuje Stanisław Szatkowski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Olsztynie. – Mówiąc o egzaminach na prawo jazdy często przywołuje się statystyki tzw. zdawalności. W Europie Zachodniej jest wyższa niż w Polsce, ale proces szkolenia jest bardziej wymagający – zauważa Szatkowski.



Dyrektorzy innych WORD-ów wyrażają podobne opinie.

– Mała liczba godzin szkolenia praktycznego w OSK sprawia, że osoba na etapie szkolenia nie jest w stanie w pełni nabyć podstawowych umiejętności związanych z poruszaniem się w ruchu drogowym oraz podstawową techniką kierowania pojazdem – diagnozuje Zbigniew Nikitorowicz, zastępca dyrektora WORD w Białymstoku.

Podkreśla, że większość wypadków wynika z braku umiejętności właściwej oceny sytuacji na drodze oraz przewidywania możliwości powstania zagrożeń w ruchu drogowym, dlatego konieczne jest wprowadzenie szkoleń z doskonalenia techniki i taktyki jazdy (tzw. jazda pasywna). Obowiązkowych. Ale to oznacza koszty i zmiany organizacyjne. Nikitorowicz zwraca uwagę, że kurs trwałby dłużej, a ośrodki szkolenia kierowców musiałyby zatrudnić instruktorów ze specjalnymi uprawnieniami.

– Wszystko rozbija się o pieniądze – komentuje insp. Konkolewski. – Jeśli przed egzaminem kursant słyszy, że powinien wykupić dodatkowy pakiet godzin, to się obrusza i myśli: „chcę na mnie zarobić”.

■ Pięć województw bez ODTJ

Jeszcze bardziej by się obruszył, gdyby przyszło mu zapłacić za... dojazd na szkolenie. Mimo że o zmianach przepisów mówi się od lat (obowiązek szkoleń w ODTJ miał być już w 2013 roku) – w pięciu województwach nadal nie ma ośrodków doskonalenia techniki jazdy. Gdzie? W Małopolsce, na Podlasiu, Warmii i Mazurach, w Łódzkiem i Zachodniopomorskiem.

– Budowę planowaliśmy już w 2012 roku. Dobrze, że się wstrzymaliśmy, bo infrastruktura generowałaby koszty, a wejście w życie nowych przepisów było odkładane – stwierdza dyrektor Szatkowski.

WORD Olsztyn w tym roku już na dobre bierze się za ODTJ. Pozyskał atrakcyjny teren pod inwestycję. Szacowane koszty budowy to 8 – 10 mln zł.

– Podmioty komercyjne nie palą się do takich projektów, więc zrobimy ODTJ sami. Finansowo jesteśmy przygotowani – deklaruje Szatkowski.

WORD-y z Łodzi i Białegostoku też będą miały swoje tory z płytami poślizgowymi i „nawadnianymi” zakrętami.

– Jesteśmy na etapie pozyskiwania działki – wyjaśnia dyrektor Nikitorowicz

(Teraz kierowcy z Podlasia mogą się doszkolić np. w Warszawie i Lublinie).

W Krakowie swój motoośrodek chce rozbudować Michał Kościuszko, znany kierowca rajdowy. W Małopolsce rocznie przybywa prawie 30 tys. kierowców. Kościuszko w rozmowie z lokalnymi mediami żartował, że szkolenia będą musiały odbywać się przez całą dobę. Dlatego obiekt (za ok. 4 mln zł) zostanie wyposażony w oświetlenie.

Jeśli rajdowiec nie zrealizowałby swoich planów, początkujący driverzy z Krakowa będą musieli dojeżdżać np. do ODTJ w Jaworznie na Śląsku.

Dojazdy czekają też robiących prawko w Szczecinie (w 2015 roku na kat. B zdało ponad 9 tys. osób).

– Budowy toru nie planujemy – informuje Magdalena Ostatek, kierownik wydziału szkoleń i promocji WORD Szczecin. – Przygotowaliśmy się tylko do kursów teoretycznych, mamy pięć sal dydaktycznych, dużą salę konferencyjną.

■ Jak zarobić na płycie poślizgowej? I nie tylko

Dwie godziny kursu doksztalającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (za 100 zł) będzie można zaliczyć w Szczecinie. A gdzie wychodzenie z poślizgu? Na przykład w Zielonej Górze, Poznaniu albo w Pszczółkach 12 km od Gdańska. W lipcu 2015 roku Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego otworzył tam swój autodrom. Za 12,5 mln zł na ośmiu hektarach wybudowano m.in. tor kartingowy (1047 m), tor quadowy, plac manewrowy i dwie płyty poślizgowe (150 na 50 metrów oraz w formie pierścienia o średnicy 68 m).

– Zaplanowaliśmy inwestycję tak szeroko, żeby obiekt służył nie tylko początkującym kierowcom. Żeby na siebie zarabiał – podkreśla Wiesława Kasprzewska-Charkin, dyrektor PORD. – Jesteśmy najnowocześniejsi w Polsce. Dilerzy luksusowych marek robią u nas prezentacje nowych modeli aut – zachwala dyrektorka.

Z pomorskiego ODTJ skorzystało dotychczas 5.800 osób. Ale na doszkalanie własnym autem przyjechało tylko 160 kierowców. Kiedy zajęcia w ODTJ będą obowiązkowe...

– To obsłużymy 15 tysięcy osób. Takie założenie przyjęliśmy w biznesplanie – tłumaczy Kasprzewska-Charkin.

Szefowa PORD ocenia, że doszkalanie kilka miesięcy po otrzymaniu prawa jazdy to dobry pomysł.

– Na kursie kierowca uczy podstaw, po kilku miesiącach wie więcej, poznał samochód, może wejść na wyższy poziom w technice jazdy – mówi Kasprzewska-Charkin.

■ Konflikt interesów

Każdego roku uprawnienia do kierowania samochodami osobowymi uzyskuje ponad pół miliona Polaków. Na ich doszkalanie można nieźle zarobić. Ustawa o kierujących pojazdami nie określa, kto ma prowadzić ODTJ. Mogą to robić podmioty komercyjne, stowarzyszenia, samorządy.

– To, że ośrodki doskonalenia techniki jazdy powstają w WORD-ach, nie jest dobre. Chodzi o konflikt interesów. Bo ta instytucja została stworzona do egzaminowania, a nie zarabiania na szkoleniach – ocenia Kazimierz Suszniak z Motoparku Automaster w Kamieniu Śląskim pod Opolem.

Ten ośrodek działa od dwóch lat. Jest certyfikowanym ODTJ, organizuje różne motoryzacyjne eventy.

– Przeszkoliliśmy dotychczas około 1.200 osób. Większość to klienci firmowi – wyjaśnia Suszniak.

Popiera obowiązkowe zajęcia dla początkujących kierowców.

– Przez kilka godzin zajęć nie zrobi się mistrza kierowcy, ale sporo można nauczyć – ocenia.

I nie chodzi tylko o ćwiczenia na tzw. płycie poślizgowej czy pokazanie różnic między hamowaniem z ABS-em i bez tego systemu.

– Wielu kierowców nie uświadamia sobie, jak ważne jest właściwe ustawienie fotela czy prawidłowe ułożenie rąk na kierownicy – mówi Suszniak.

Od takiego abecadła zaczynają się zajęcia praktyczne w Motoparku. Później jest jazda po torze, gdzie można sprawdzić, jak zachowuje się samochód przy poślizgu przedniej i tylnej osi.

Sześciogodzinny kurs w Motoparku Automaster kosztuje 500 zł. Klientów indywidualnych, czyli kierowców, którzy po prostu chcą się doszkolić, jest niewielu. Około stu rocznie.

Według ustawy o kierujących pojazdami, godzina zajęć na torze ma kosztować maksymalnie 200 zł. Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia trzeba będzie dostarczyć do starostwa powiatowego, czyli do urzędu, który wydaje prawa jazdy.

Tomasz Maciejewski

Fot. Joanna Oleszek/PORD Gdańsk

Kursanci ćwiczą jazdę przed ekranem

Tradycyjne metody nauczania to w dzisiejszych czasach zdecydowanie za mało. Dotyczy to również szkół jazdy, które idąc z duchem czasu coraz chętniej wykorzystują nowoczesne narzędzia do kontaktu z klientami i przekazywania im wiedzy.

Portal internetowy YouTube większości użytkowników internetu kojarzy się raczej ze śmiesznymi filmami, teledyskami i instrukcjami dotyczącymi wykonania perfekcyjnego makijażu. Okazuje się jednak, że może być to także doskonałe narzędzie do nauki jazdy.

■ Jak przejechać skrzyżowanie? Zobacz na YouTube

Coraz częściej można obejrzeć tam nagrania szkół jazdy, na których prezentowane są skomplikowane manewry, techniki jazdy czy po prostu sposoby pokonywania ruchliwych skrzyżowań. Instruktorzy przejeżdżają z kamerami całe strefy egzaminacyjne i dokładnie omawiają każdy zakręt, mijany znak drogowy czy skrzyżowanie, zwracając uwagę na wszystko, co może okazać się zgubne dla zdającego egzamin. Dzięki temu osoby przygotowujące się do egzaminu na prawo jazdy mogą prześledzić trasę, oswoić się z nią, dowiedzieć się, jak w danym miejscu powinny się zachować i w przyszłości uniknąć wielu niespodzianek.

■ 8 milionów wyświetleń

Szkoła Jazdy „Kursant” z Wrocławia należy do prekursorów nowego trendu. Pierwsze instruktażowe filmiki zaczęła umieszczać w internecie już pięć lat temu. Do tej pory na swoim kanale na YouTube ma ich już niemal 700.

– Pomysł zrodził się z potrzeby chwili, z obserwacji i rozmów z naszymi kursantami. Dowiadaliśmy się, z czym mają największy problem i jakiej pomocy jeszcze od nas potrzebują – mówi Andrzej Świsulski, współwłaściciel szkoły. – Okazało się, że są pewne miejsca, najczęściej skrzyżowania, w strefie egzaminacyjnej, które nadal sprawiają kursantom problem, mimo że je omówili i wielokrotnie przez nie przejeżdżali. Uznaliśmy więc, że zarejestrowanie przejazdu przez takie skrzyżowania, w różnych wariantach, z dokładnym omówieniem wszystkich manewrów, pozwoli kandydatom na kierowców utrwalić sobie pewne zachowania.

Rozwiązanie bardzo przypadło do gustu kursantom, którzy chętnie korzystają z takiej pomocy dydaktycznej. Grono oglądających nagra-



nia wrocławskiej szkoły szybko wykroczyło poza grupę jej klientów, a ich popularność zaskoczyła samych autorów. Do tej pory ich filmiki zanoowały prawie 8 milionów odsłon.

– Słyszeliśmy, że nawet inne szkoły polecają je swoim klientom – mówi ze śmiechem współwłaściciel Kursanta i autor większości nagrań.

Filmy prezentowane przez wrocławską szkołę obejmują obecnie nie tylko instrukcje przejazdu przez najtrudniejsze skrzyżowania, ale także zadania manewrowe na placu oraz w ruchu drogowym i to dla każdej kategorii prawa jazdy.

– Z czasem sami kursanci zaczęli nam podsyłać propozycje miejsc i manewrów, które chcieliby sobie utrwalić – mówi Andrzej Świsulski. – Sami też staramy się być na bieżąco ze wszystkimi zmianami w organizacji ruchu w mieście i kręcić nowe filmiki, aby nasi kursanci nie byli zaskakiwani podczas egzaminu.

■ Uzupełnienie teorii

O krok dalej poszedł Robert Chmielewski, właściciel Szkoły Kierowców „Turbo” z Pabianic, który oprócz filmów z jazd w internecie umieszcza również własne wykłady z teorii.

– Omawiam w nich najtrudniejsze zagadnienia, żeby były jak najbardziej zrozumiałe dla oglądających – mówi. – Byłem świadkiem kilku

lekcji podczas normalnych kursów i wiem, dlaczego kursanci wychodzą z nich z dużymi brakami i pytaniami. Na moim kanale mogą wiele informacji uzupełnić.

Jak przyznaje Chmielewski, to właśnie obserwowanie konkurencji, która jego zdaniem niekoniecznie dobrze przygotowywała młodych kierowców do prowadzenia samochodu, popchnęło go do kręcenia filmów instruktażowych.

– Filmy są tak nagrywane, aby uczyły ogólnych zasad i zachowań na drodze, a nie przejazdu przez jedno czy drugie skrzyżowanie – podkreśla właściciel SK „Turbo”. – Kursant musi zrozumieć pewne sytuacje i nauczyć się reagować, a moje filmy mogą w tym pomóc i są dzięki temu doskonałym uzupełnieniem teorii i praktyki.

– Oczywiście nie chodzi o to, żeby nauczyć się jeździć na pamięć – potwierdza Andrzej Świsulski, współwłaściciel Szkoły Jazdy „Kursant”.

– Jest to też praktycznie niemożliwe, ponieważ nigdy nie jesteśmy w stanie przewidzieć polecenia egzaminatora czy sytuacji na drodze podczas egzaminu. Na prawidłowe prowadzenie pojazdu składa się wiele elementów i nie da się ich na pewno opanować jedynie oglądając filmy. Natomiast niewątpliwie daje to możliwość utrwalenia wielu informacji i oswajania się z pewnymi miejscami i sytuacjami na drodze.

Anna Łukaszuk

Dodatkowe badanie dla kierowców?

Światowa Organizacja Zdrowia oraz Unia Europejska podejmują działania mające na celu poprawę poziomu bezpieczeństwa na drogach. Nowe regulacje nakazują badanie kierowców pod kątem bezdechu sennego.

Zaburzenia oddychania podczas snu, które mogą objawiać się jako chrapanie, istotnie wpływają na sprawność psychomotoryczną. Część ekspertów sugeruje wręcz, że zdolność prowadzenia pojazdu pogarsza się w podobny sposób, jak po spożyciu alkoholu, a prawdopodobieństwo spowodowania wypadku jest przy najmniej dwukrotnie wyższe.

■ Inwestycja dająca oszczędności

Bezdech senny może przybierać różne formy. W najostrzejszej każdej nocy dochodzi do sekwencji przerw w prawidłowym cyklu oddychania. W efekcie organizm nie jest poprawnie natleniony, a sen nie przynosi faktycznej regeneracji. Podczas dnia osoba cierpiąca na bezdech stale odczuwa zmęczenie i ma problemy z koncentracją, które nasilają się podczas wykonywania czynności monottonnych. To z kolei sprzyja nadmiernemu rozdrażnieniu i jest przyczyną reakcji nieadekwatnych do bodźca, z niezasadnionymi napadami wściekłości włącznie. Najniebezpieczniejsze jest jednak wysokie ryzyko zaśnięcia za kierownicą. Niemieckie ADAC analizuje przyczyny wypadków. Okazuje się, że 40 proc. najpoważniejszych z nich powodują kierowcy cierpiący na zaburzenia snu.

W obliczu powyższego trudno mieć za złe Unii Europejskiej, że zamierza sprawdzić, czy kierowcy nie cierpią na bezdech senny. Ich sprawność psychomotoryczna ma olbrzymi wpływ na bezpieczeństwo na drogach. Oszacowano, że trzyletnie leczenie zaburzeń snu u 500 osób może pozwolić na uniknięcie co najmniej 180 wypadków. Poza rozmiarem ludzkich tragedii ogranicza to również zbędne wydatki. W Wielkiej Brytanii oszacowano, że zainwestowanie 1 funta w leczenie kierowcy cierpiącego na bezdech senny daje 12 funtów oszczędności na skutkach wypadków komunikacyjnych.

■ Grupy szczególnego ryzyka

W ubiegłym roku badaniom snu poddało się kilkanaście tysięcy mieszkańców naszego kraju. Skala problemu jest jednak znacznie większa. Lekarze szacują, że na problemy z oddychaniem podczas snu może cierpieć 1,5 miliona Polaków. W grupie ryzyka są osoby otyłe, jak również mężczyźni po 41. roku życia. Bezdech jest diagnozowany niemal u co piątego z nich.



Jak mogłaby wyglądać weryfikacja jakości snu kierowców? W dzienniku ustaw znalazł się paragraf, sugerujący orzeczenie u osoby, u której podejrzewa się obturacyjny bezdech podczas snu w postaci umiarkowanej lub ciężkiej – istnienie przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami do czasu potwierdzenia lub wykluczenia rozpoznania na drodze specjalistycznych badań lekarskich. Reguła ta dotyczy praw jazdy wszystkich kategorii. Brak przeciwwskazań można orzec, jeżeli osoba badana przedstawi opinię lekarza prowadzącego leczenie, potwierdzającą wdrożenie leczenia i przestrzeganie zaleceń lekarskich w zakresie zapobiegania sennoci oraz przeprowadza regularne kontrolne badania lekarskie. W przypadku osób posiadających zawodowe prawo jazdy kolejne badanie należy powtórzyć po roku, w pozostałych przypadkach – co trzy lata.

■ Wzrosną koszty?

Bardziej skrupulatne kontrolowanie kierowców wydaje się mało prawdopodobne. Polskie Radio podaje, że na terenie kraju działa tylko siedemdziesiąt pracowni badania snu. W ramach badania zaburzeń oddychania w czasie snu specjaliści oceniają parametry układu krążenia oddechowego, utlenowanie krwi oraz kontrolują, czy nie dochodzi do chrapania. Czynności wykonuje się w celu wstępnego potwierdzenia lub wykluczenia bezdechu sennego. Ich koszt się

ga nawet 400 – 500 zł, co istotnie podnosiłoby koszt wymiany zawodowego prawa jazdy.

■ Problemy z cukrzycą i padaczką

Kierowcy mogą spodziewać się skierowania na badania, gdy podczas wizyty u lekarza wspomną o swoich dolegliwościach bądź dojdzie do wypadku, którego przyczyną mogło być zaślabnięcie kierującego. W takim przypadku policja zatrzymuje prawo jazdy oraz przesyła informację do wydziału komunikacji, który wydał dokument. Urzędnicy powinni uzależnić możliwość odbioru dokumentu od przeprowadzenia badań lekarskich.

Bezdech senny nie jest jedynym schorzeniem, które stawia kierowcę na cenzurowanym. Podobnie jest z cukrzycą – konieczna jest dodatkowa opinia diabetologa i skrupulatne gromadzenie dokumentacji medycznej. Prawo jazdy, w zależności od sposobu leczenia, jest wydawane najwyżej na okres od roku do trzech lat. W jeszcze gorszej sytuacji są osoby, które cierpią na padaczkę. Prawo jazdy może zostać wydane po dwóch latach od ostatniego ataku choroby. Nie dotyczy to jednak osób ubiegających się o zawodowe prawo jazdy – jeżeli kiedykolwiek rozpoznano u nich padaczkę lub wystąpił napad o symptomatologii padaczkowej, nie może być uznana za zdolną do kierowania samochodami ciężarowymi i autobusami.

Łukasz Szewczyk



Małe jest piękne...

...ale czy użyteczne, zwłaszcza w szkoleniu kierowców? Odpowiedzi na to pytanie poszukamy na przykładzie picanto – najmniejszego modelu w ofercie marki Kia.

W Polsce do szkolenia kandydatów na kierowców najpopularniejszej kategorii wykorzystywane są przede wszystkim pojazdy segmentu B. Są to auta w rozsądnych cenach, o nadwoziach, których wielkość gwarantuje komfort pracy.

■ Rodzynek z segmentu A

Są też szkoły, które użytkują mniejsze i tańsze auta segmentu A. Tak jak WORD we Włocławku, który wykorzystuje do tego celu kłęb picanto II generacji. Przyjrzyjmy się bliżej temu maluchowi. Koreanka została zaprezentowana w 2011 roku na salonie samochodowym w Genewie. W stosunku do swojej poprzedniczki urosła. Ma 3,59 m długości, 1,59 metra szerokości i 1,48 m wysokości i 2,38 metra rozstawu osi. Masa własna w zależności od wyposażenia i wersji silnikowej wynosi od 845 kg do 960 kg. Nadwozie prezentuje się nowocześnie i proporcjonalnie. Dzięki ostrym kształtom nadwozia sylwetka auta jest dynamiczna. Z przodu pojawił się charakterystyczny grill, nawiązujący do pozostałych modeli koreańskiej marki. Wnętrze pojazdu miło zaskakuje jakością tworzyw. Plastik są co prawda twarde, ale sprawiają wrażenie trwałych i nie są już tak

smutne, jak w poprzedniczce. Przed oczami kierowcy znajduje się czytelny zespół wskaźników.

■ Miejsce? Jest problem

Kabina sprawia wrażenie przestronnej. Wpływ na to mają duże przeszklone powierzchnie, zapewniające dodatkowo niezłą widoczność. W rzeczywistości wystarczającą ilością miejsca dysponują jedynie kierowca i pasażer. Z tyłu jest mało miejsca na nogi. O przewożeniu troj-

Podstawowa jednostka zachowuje się jak typowy trzycylindrowiec. Na wolnych obrotach czuć delikatne drgania, a po mocniejszym wciśnięciu pedału gazu i przekroczeniu 3.000 obr./min silnik robi się głośny i wydaje specyficzny warkot.

ga pasażerów też należy zapamiętać. Przednie fotele są względnie wygodne. Jak na tę klasę pojazdu mają długie siedziska. Fotel kierowcy ma dodatkowo możliwość trzypostopowej manualnej regulacji. Niestety, kolumnę kierowni-

cy można regulować jedynie w pionie. Do dyspozycji użytkowników jest 200 litrów przestrzeni bagażowej. Nie jest to imponująca wielkość, ale jak na auto segmentu A całkiem przyzwoita. Po złożeniu dzielonych asymetrycznie oparć tylnej kanapy można ją powiększyć do 918 litrów.

■ Trzy wersje

Kia oferowana jest w trzech wersjach wyposażenia – M, L i X. W każdej auto wyposażone jest m.in. w sześć poduszek powietrznych, elektrycznie sterowane szyby z przodu, wspomaganie kierownicy, komputer pokładowy, pakiet bezpieczeństwa obejmujący ABS, system wspomagania hamowania, system stabilizacji toru jazdy, system kontroli trakcji, automatyczne włączanie świateł awaryjnych podczas gwałtownego hamowania, system wspomagający ruszanie na wzniesieniu oraz czujniki ciśnienia w ogumieniu. W podstawowej wersji wyposażenia nie ma za to radioodtwarzacza, a klimatyzacja manualna wymaga dopłaty 3.000 zł. W salonach auto oferowane jest z trzema ben-

zynowymi jednostkami napędowymi do wyboru. Są to: czterocylindrowy silnik o pojemności 1,2 litra (85 KM, 121 Nm) oraz dwa trzycylindrowe motory o pojemności 1,0 litra: benzynowy (69 KM, 95 Nm) oraz jego wersja z fabrycznie montowaną instalacją LPG (82 KM, 94 Nm).

■ Dobra do parkowania

Podstawowa jednostka zachowuje się jak typowy trzycylindrowiec. Na wolnych obrotach czuć delikatne drgania, a po mocniejszym wciśnięciu pedału gazu i przekroczeniu 3.000 obr./min silnik robi się głośny i wydaje specyficzny warkot. Niski moment obrotowy jest przyczyną niewielkiej elastyczności jednostki napędowej. Jeżeli autem podróżuje ktoś poza kierowcą, to niechętnie reaguje ono na wciśnięcie pedału gazu. Chęć dynamiczniejszej jazdy wymaga kręcenia silnika do poziomu 5.000 – 6.000 obrotów na minutę. Według danych producenta, picanto z tą jednostką spala 4,2 litra/100 km w cyklu mieszanym 3,6 litra/100 km na trasie, a w cyklu miejskim 5,4 litra/100 km. Niestety, rzeczywistość mocno weryfikuje te założenia. W mieście auto pali nawet 7,8 l/100 km na trasie około 5 l/100 km. Układ jezdy koreańskiego malucha bazuje na kolumnach McPhersona z przodu i belce skrętnej ze sprężynami i amortyzatorami z tyłu. Auto prowadzi się pewnie, nie ma tendencji do nienaturalnych zachowań. Komfort jazdy jest charakterystyczny dla samochodów tego segmentu. Wszelkie nierówności drogi i pokonywane przeszkody są odczuwalne wewnątrz pojazdu. Warto natomiast podkreślić dobrą zwrotność pojazdu, ułatwiającą parkowanie.

■ Gorsza siostra rio

Ceny kii picanto w salonach zaczynają się od 33.200 zł za trzydrzwiowe auto w podstawowej wersji wyposażenia M z 1-litrowym silnikiem, a kończą na 47.000 zł za najwyższą wyposażoną wersję 5-drzwiową z silnikiem o pojemności 1,2 litra. Chcąc kupić pięciodrzwiowe auto wyposażone w fabryczną instalację gazową, klimatyzację i radio, musimy przygotować się na wydatek 45.000 zł. To niemało. Warto zatem przyrzeć się ofercie rynku wtórnego, na którym za około 23.000 – 28000 zł można kupić egzemplarze z niewielkim przebiegiem. Najmniejsza kia jest bardzo poprawnie zaprojektowanym, nowoczesnym małym samochodem miejskim. I w tym właśnie środowisku, zwłaszcza użytkowana przez jedną osobę, w pełni pokazuje swoje zalety. W szkoleniu kierowców niewielkie rozmiary przekładające się na ilość miejsca w kabinie i związany z tym komfort mogą być jednak dużym minusem. Zdecydowanie lepiej w tej roli sprawdzi się większa kia rio. A picanto niech pozostanie rodzyńkiem w świecie OSK.

Dariusz Piorunkiewicz



Przyspieszyć akcję ratowniczą

Kiedy dochodzi do poważnego wypadku, każda minuta może decydować o zdrowiu bądź życiu poszkodowanego. Ratownicy tracą czas na dojazd, oswobodzenie osoby zakleszczonej w samochodzie czy ustalenie grupy krwi. Od kilku lat przybierają na sile działania, mające na celu usprawnienie akcji ratunkowych.



ków, chorób czy ustalenia danych lekarza prowadzącego terapię.

Alternatywą, również promowaną przez służby medyczne, jest wprowadzenie do bazy kontaktów w telefonie komórkowym pozycji ICE lub I.C.E. oraz przypisanie do niej numeru osoby, która będzie w stanie udzielić informacji na temat naszej grupy krwi, przebytych lub trwających chorób, alergii czy przyjmowanych leków. Decydując się na zdefiniowanie więcej niż jednego numeru alarmowego należy użyć oznaczeń ICE1, ICE2, ICE3 itd. Idea jest łatwa do zrealizowania, nic nie kosztuje, a może ocalić życie. Co ważne, akcja ma zasięg europejski, a przeznaczenie specjalnego numeru telefonu jest znane wszystkim służbom ratowniczym ze Starego Kontynentu.

■ Kartki ze schematem auta

Kiedy konieczne staje się oswobodzenie osób zakleszczonych w poważnie rozbitym pojeździe, przedmiotem na wagę złota stają się karty ratownicze. Na kartce papieru w formacie A4 przedstawiają schemat pojazdu z rozmieszczeniem jego kluczowych elementów – wzmocnień karoserii, poduszek powietrznych, pirotechnicznych napinaczy pasów czy akumulatora. Dysponując taką wiedzą ratownicy mogą szybciej rozciąć nadwozie samochodu. Aby ułatwić znalezienie karty ratowniczej, przyjęto, że powinna być przewożona pod daszkiem przeciwsłonecznym po stronie kierowcy. Jednocześnie w lewym dolnym rogu przedniej szyby powinna znaleźć się naklejka informująca o obecności karty ratowniczej. Karty ratownicze można otrzymać praktycznie u każdego dealera samochodów. Schematy dla najpopularniejszych modeli można też pobrać z internetu.

Wdrożenie wszystkich wymienionych pomysłów może zająć lata. Mimo starań wielu instytucji wciąż występują luki w komunikacji. Podczas przewidzianego w procesie szkolenia kierowców kursu pierwszej pomocy ratownicy wspominają o kartach, jednak czynią to pobieżnie, nie informując, gdzie zdobyć tego typu dokument i dlaczego powinien znaleźć się w samochodzie. Nie zawsze poruszany jest też temat numerów bądź kart ICE. Szkoda, bo to proste i tanie rozwiązanie, które w krytycznej sytuacji mogą stać się niezwykle istotne.

Łukasz Szewczyk

Polscy studenci zaprojektowali i wykonali urządzenie do błyskawicznego ustalania grupy krwi. Wynalazek może usprawnić akcje ratunkowe. Twórcy Blood Analysera zakładają, że urządzenia mogłyby wejść do wyposażenia karettek. Dzięki nim personel medyczny mógłby dokonywać wstępnej analizy krwi osoby poszkodowanej, a następnie poinformować szpital o zapotrzebowaniu na konkretną grupę krwi. Jeżeli nie znajdowałaby się w szpitalnym magazynie, placówka mogłaby rozpocząć jej poszukiwanie.

■ W oczekiwaniu na inwestora

Grupa krwi jest ustalana metodą optoelektroniczną. W analizatorze zamontowane są próbki, w których należy umieścić krew pobraną od poszkodowanego wraz z antygenami. W pierwszej znajduje się wyłącznie krew, która stanowi punkt odniesienia. Pozostałe służą do sprawdzenia, czy zachodzi proces aglutynacji, czyli zlepiania się obcych cząstek i powstawania ich większych skupisk, co pozwala na oznaczenie grupy krwi. Aglutynacja trwa minutę. W ciągu dwóch kolejnych następuje analiza próbek krwi. Proces aglutynacji jest wykrywany na drodze badania przepuszczalności światła pochodzącego z diody laserowej. Pomiar najbardziej zbliżony do ustalonego z pierwszej próbki jest traktowany jako poprawny, a wynik – w postaci rozpoznanej grupy krwi – pojawia się na wyświetlaczu urządzenia. Relatywnie

nie prosta konstrukcja minimalizuje prawdopodobieństwo popełnienia błędu przez personel medyczny, jak również korzystnie wpływa na koszt analizatora krwi. Po uruchomieniu produkcji seryjnej jego cena powinna spaść do tysiąca złotych. Konstruktorzy Blood Analysera liczą, że trafi on nie tylko do karettek, ale również mniej zasobnych placówek opieki zdrowotnych, także w ubogich regionach świata. Studentom nie udało się jeszcze znaleźć inwestora zainteresowanego rozwojem projektu. Ale to wydaje się tylko kwestią czasu. Konstruktorzy zajęli pierwsze miejsce w konkursie Młody Wynalazca 2015. Blood Analyser zyskał też uznanie na zachodzie Europy. Urządzenie otrzymało złoty medal podczas wystawy Brussels Innova.

■ Plastikowa wizytówka

Na tym nie kończą się pomysły na usprawnienie akcji ratowniczej. Polski Czerwony Krzyż za symboliczne 5 zł oferuje karty ICE. Na pomysł stworzenia takiej plastikowej wizytówki o rozmiarach karty płatniczej wpadli włoscy ratownicy medyczni, którzy za punkt honoru postawili sobie przygotowanie rozwiązania usprawniającego kontakt z rodziną poszkodowanego. Rozwinięcie skrótu (In Case of Emergency) odzwierciedla przeznaczenie karty. Ułatwia personelowi medycznemu szybkie nawiązanie kontaktu z najbliższymi osobami poszkodowanego w celu zasięgnięcia informacji na temat zażywanych le-

Teoria w Domu

– czysty zysk dla OSK

Możliwość zaoferowania kursantom teoretycznego szkolenia przez internet (e-kursu), to źródło wymiernych korzyści dla Państwa ośrodka – nie trzeba już organizować wielogodzinnych wykładów i można skupić się na bardziej rentownej części szkolenia, czyli jazdach.

Pakiet materiałów „Teoria w domu”, to nie tylko dostęp do najlepszego w Polsce e-kursu dla kandydatów na kierowców. To również system, który pozwala związać się z kursantem umową już na etapie nieobowiązkowej teorii. Dzięki temu macie Państwo pewność, że kandydat po zdaniu egzaminu państwowego wróci na jazdy.



Instruktor – to brzmi dumnie?

Jak zawód instruktora nauki jazdy ma być prestiżowy i poważany, skoro trafiają do niego ludzie, którzy mają mniejszą wiedzę niż niejeden kursant?

Zamieściłem w internecie ogłoszenie. Napisałem w nim, że moja firma poszukuje pracownika na stanowisko instruktora nauki jazdy kategorii B. Postawiłem kandydatom kilka warunków i wymagań, które osoba chcąca pracować w kierowanym przeze mnie ośrodku musi spełnić. Napisałem również, że nie wymagam doświadczenia w branży. W razie co mogę taką osobę przeszkolić. Kilka osób zaprosiłem na rozmowy kwalifikacyjne. Myślałem, że w naszej branży nic mnie już nie może zaskoczyć. Jak bardzo się myliłem...

■ Szybka selekcja

Żaden z kandydatów nie przesłał takiego CV, w którym choć krótko by się przedstawił. Większość odpowiedzi na ogłoszenie brzmiała mniej więcej tak: „Ja chcieć pracować. Ile dostanę za godzinę? Czy mogę elką do domu jeździć?”. Do tego absolutne anonimy. Osoby zainteresowane ofertą nawet nie podpisały się, nie zostawiały numeru kontaktowego.

Jednak na każde z tych zgłoszeń odpisałem. Prosiłem o podanie danych, przesłanie krótkiej charakterystyki oraz informacji, czy dana osoba pracowała lub cały czas pracuje w branży szkolenia kierowców. Odpowiedziały cztery osoby, To właśnie z nimi postanowiłem się spotkać.

Na spotkanie nie stawili się jednak wszyscy. Otóż jeden pan poinformował mnie telefonicznie, że jest zawodowym kierowcą z dwudziestoletnim stażem. Wobec tego nie powinienem sprawdzać jego znajomości przepisów ani umiejętności jazdy autem. zaproponował mi, żebym zatrudnił go bez żadnego sprawdzania. Grzecznie podziękowałem. Na placu boju zostało już więc tylko trzech instruktorów nauki jazdy.

■ „W internecie wyczytałem, że...”

Wszyscy mieli przynieść na spotkanie ważną legitymację. Okazało się jednak, że każdy z nich jest instruktorem od sierpnia zeszłego roku, wszyscy chodzili na kurs na instruktora do tej samej szkoły jazdy, potem w niej pracując do końca roku. W pierwszej chwili pomyślałem: to jakiś spisek, bardzo dziwna sytuacja. Wszyscy wybrali akurat moją szkołę jazdy i w tym samym czasie napisali podanie o pracę. Wątpliwości zostały rozwiane podczas rozmowy. Dlaczego wybrali się na kurs instruktorski? Bo słyszeli, że w branży można zarobić łatwe pieniądze. Tak przynajmniej wyczytali w internetowym ogłoszeniu.

Szkoła jazdy, w której robili kurs, również utwierdzała ich w przekonaniu, że instruktorzy bardzo dobrze zarabiają. Ich szkolenie wyglądało następująco: przepisy prawa o ruchu drogowym z płyty dla kursantów kategorii B lub e-learningowo, reszta zajęć w bardzo okrojonym czasowo formacie, po czym egzamin państwowy. Przyznali się, że nie zdali go za pierwszym razem. Musieli podchodzić do egzaminu dwa razy lub więcej. Solidarnie przyznali również, że był on bardzo trudny.

■ Bagnet, migacze i walka z zagłówkiem

Prosiłem, żeby rozwiązyli test na kategorię B. O zgrozo, nie zdali go! Jeden z nich uzyskał 53 punkty, pozostali ponad 60, ale to nie wystarczyło... Opadły mi ręce. Postanowiłem jednak się nad nimi poznać i zaprosiłem do samochodu.

Każdy z nich dostał inne polecenie, m.in. omówienie świateł w pojeździe, sprawdzenie płynów

eksploatacyjnych oraz instrukcję prawidłowego ustawienia foteli. Co się okazało? Królują światełka krótkie, mgielne długie oraz migacze. Drugi z panów stwierdził, że bagnet olejowy zainstalujemy we wlewie do oleju, bo tak szybciej się sprawdzi jego poziom. Trzeci kandydat walczą dzielnie, ale zaliczył wpadkę z zagłówkiem. Twierdził, że nie ma potrzeby jego prawidłowego ustawienia, bo to nie ma wpływu na bezpieczeństwo kierowcy i pasażerów.

Dlaczego szkoła jazdy, w której chodzili na kurs, zdecydowała się ich zatrudnić? Mieliśmy przecież do czynienia z boomem, więc instruktorzy spadli prawie jak gwiazdka z nieba. Na początku myślałem, że właściciel autoszkoły zwołał ich, jak tylko dostał sygnał o ich braku kompetencji. A jednak było inaczej. Po prostu płacił za mało, bo 11 zł za godzinę. Instruktorzy pomyśleli więc, że zrobią karierę u mnie.

■ Co się stało z kursami dla instruktorów?

Co jest w tym wszystkim najgorsze? Kandydaci na pracownika nawet nie dostrzegali, że nie reprezentowali odpowiedniego poziomu wiedzy oraz umiejętności. Wypada jednak zapytać, jak wyglądał kurs na instruktora nauki jazdy. Bo pamiętam swój. Wszystkie zajęcia były obowiązkowe, wśród uczestników krążyły listy obecności. No i te testy... Z prawa o ruchu drogowym, psychologii, metodyki, techniki jazdy... Musieliśmy także przeprowadzać zajęcia teoretyczne i praktyczne. Najpierw wewnątrz grupy kandydatów. Potem, gdy wykładowcy stwierdzili, że coś już potrafimy, z kursantami. Było to stresujące, ale procentuje do dzisiaj.

Pamiętam, jak obserwowałem pracę instruktora nauki jazdy. Został mi przydzielony pan Zbigniew, profesjonalista w każdym calu. Byłem pod takim wrażeniem jego podejścia do kursanta, wiedzy, pasji w uczeniu ludzi oraz umiejętności dotarcia do każdego indywidualnie, że jeździłem sobie z tyłu przez więcej godzin, niż było to ustalone. Dzisiaj pan Zbigniew jest egzaminatorem w poznańskim WORD-zie i myślę, że nadal profesjonalnie podchodzi do kursanta.

Jak zawód instruktora nauki jazdy ma być prestiżowy i poważany, skoro trafiają do niego ludzie, którzy mają mniejszą wiedzę niż niejedyn kursant?

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy

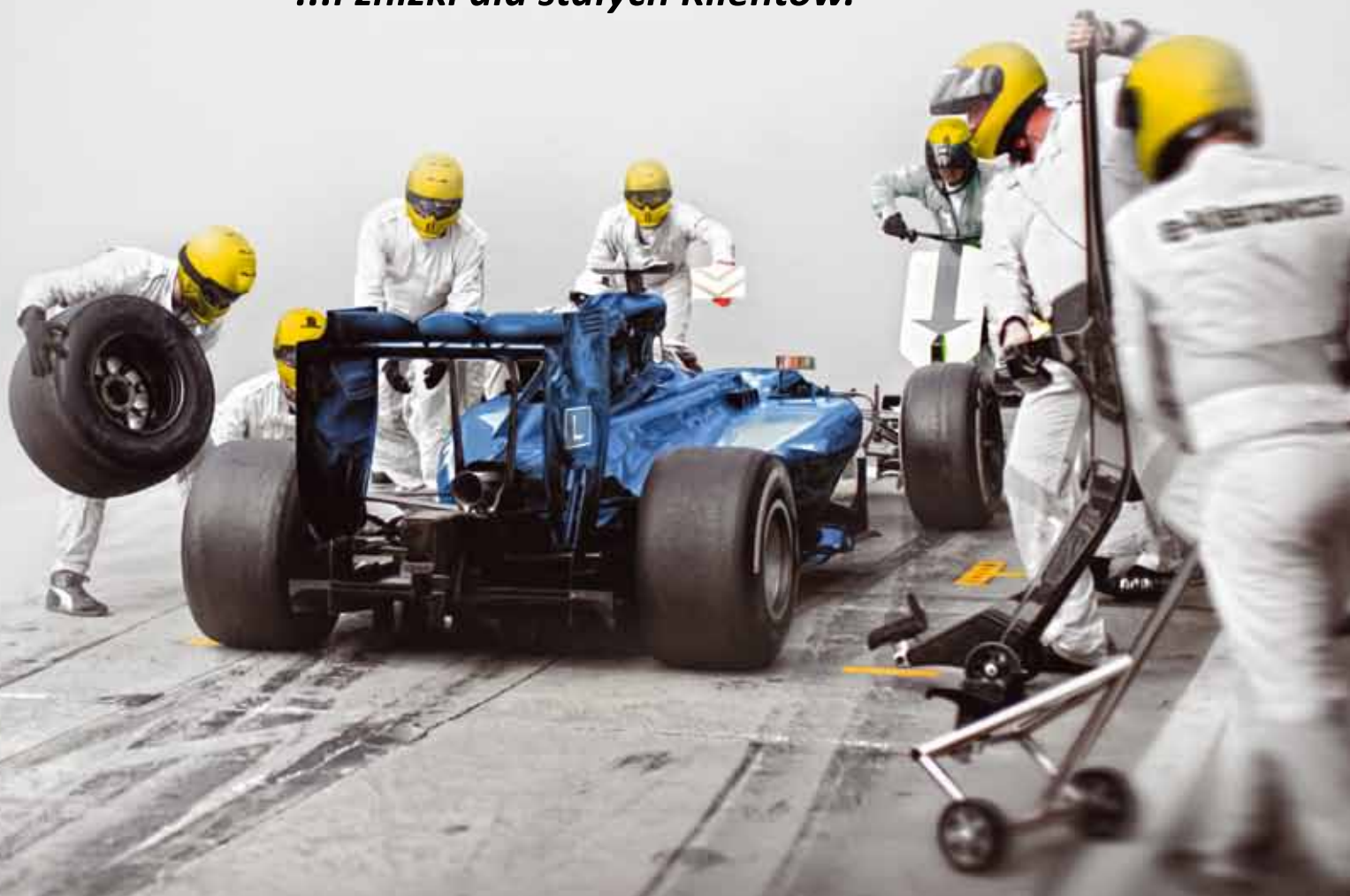


SKLEP INTERNETOWY

www.sklep.e-kierowca.pl



...bo liczy się serwis
...i zniżki dla stałych Klientów.





**Bezpiecznie
w ich objęciach!**

Młodzi kierowcy przeceniają swoje umiejętności

Jak dowodzą badania TNS Polska, przeprowadzone na zlecenie Michelin Polska, postrzeganie określonych zachowań podczas prowadzenia samochodu jako ryzykownych i niebezpiecznych zmniejsza się wśród młodych ludzi po zdobyciu przez nich prawa jazdy. Na przykład w przypadku zapinania pasów zmiana ta wynosi aż 15 procent!

Badania opinii, przeprowadzone przez TNS Polska, przynoszą wiele ciekawych wniosków. Jednym z nich jest zmiana postrzegania niebezpiecznych zachowań na drodze w zależności od doświadczenia kierowcy. Porównanie takie było możliwe, ponieważ badaniu poddano dwie grupy respondentów. Z jednej strony, chodzi o uczestników kursu prawa jazdy, z drugiej – młodych kierowców posiadających prawo jazdy nie dłużej niż trzy lata. O ile kandydaci na kierowców, którzy dopiero zaczynają swoją przygodę z samochodem, uważają pewne czynności za stanowiące zagrożenie, to kierowcy z niewielkim stażem wykazują się większą akceptacją dla ryzykownych zachowań. Cho-

dzi o zachowania, które powinny być oczywiste dla każdego, jak chociażby zapinanie pasów.

■ Jakim jestem kierowcą? Dobrym!

Wyniki badania dowodzą, że 85 proc. osób starających się o prawo jazdy uważa podróżowanie samochodem bez zapiętych pasów za niebezpieczne, natomiast w przypadku młodych kierowców odsetek ten spada do 70 proc. Podobna różnica jest w przypadku rozmowy przez telefon bez zestawu głośnomówiącego. Aż 80 procent kursantów ocenia tę czynność jako niebezpieczną w czasie jazdy autem. Natomiast tak samo uważa już tylko 65 procent młodych kierowców.

Innym wnioskiem płynącym z badania jest wysoka ocena własnych umiejętności młodych kierowców. Aż 84 proc. osób posiadających prawo jazdy nie dłużej niż trzy lata uważa, że prowadzi auto zdecydowanie dobrze lub raczej dobrze. W przypadku mężczyzn ten odsetek jest nawet większy – 89 procent z nich uważa się za bardzo dobrych lub dobrych kierowców, natomiast taką opinię na swój temat ma 77 procent kobiet.

■ Filmy z komentarzem „Hołka”

Badanie przeprowadzone przez TNS Polska to element kampanii edukacyjnej o nazwie Zło-

te Zasady Michelin, która propaguje reguły bezpiecznego zachowania na drodze. Działania skierowane są w szczególności do przyszłych oraz młodych kierowców.

Podobnie jak w poprzedniej edycji kampanii, która odbyła się w 2014 roku, udział w niej biorą szkoły nauki jazdy z Warmii i Mazur oraz Pomorza. Każdy ośrodek szkolenia kierowców, który zgłosił chęć przystąpienia do kampanii, otrzymał profesjonalne pomoce naukowe i materiały edukacyjne Złote Zasady Michelin. Wśród nich są m.in. konspekt zajęć, prezentujący najważniejsze dane związane z bezpieczeństwem drogowym, oraz filmy animowane z komentarzem Krzysztofa Hołowczyca na temat prowadzenia auta pod wpływem alkoholu, przekraczania prędkości czy rozmawiania przez telefon podczas jazdy.

– Akcja edukacyjna Złote Zasady Michelin to polska edycja międzynarodowej kampanii Michelin Golden Rules, prowadzonej we współpracy z Międzynarodową Federacją Samochodową FIA pod nazwą Action For Road Safety, czyli Działanie na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – wyjaśnia Iwona Jabłonowska z Michelin Polska.

Partnerstwo z WORD-ami

Na stronie <http://zlotezasady.michelin.pl> są zarówno szczegóły dotyczące programu, lista szkół uczestniczących w akcji, jak również ciekawostki na temat każdej Złotej Zasady. Ponadto został uruchomiony specjalny kanał YouTube, na którym można obejrzeć wszystkie filmy z komentarzem Krzysztofa Hołowczyca.

Partnerami kampanii Złote Zasady Michelin w Polsce zostali: Polski Związek Motorowy, WORD Elbląg, WORD Olsztyn oraz Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego.

Jakub Ziębka

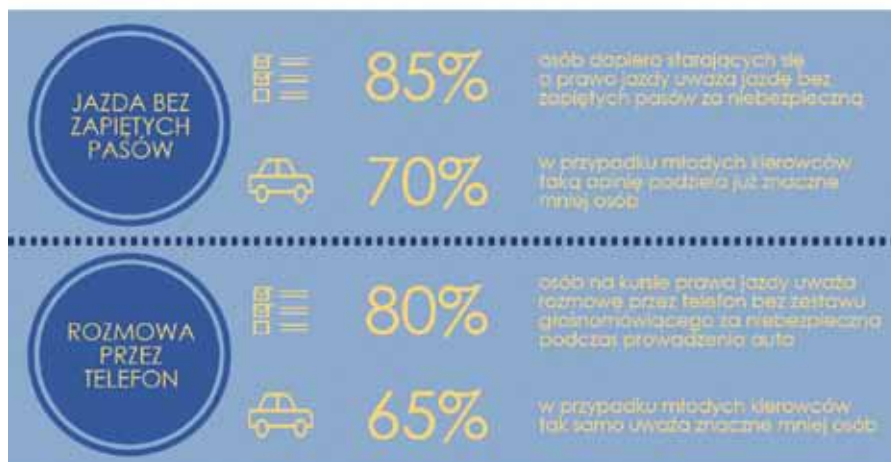
Michelin jest jednym z liderów technologicznych światowej branży opon. Grupa Michelin produkuje, sprzedaje i promuje produkty i usługi w dziedzinie mobilności. Są to opony do samochodów osobowych, ciężarowych, samolotów, rowerów, sprzętu rolniczego i budowlanego, motocykli, a także przewodniki, mapy, atlasy i usługi internetowe (ViaMichelin.com). Siedzibą grupy jest Clermont-Ferrand we Francji. Firma zatrudnia na świecie ponad 100 tys. osób i jest obecna w 170 krajach. Michelin ma 67 zakładów produkcyjnych w siedemnastu krajach. W Polsce Grupa Michelin ma fabrykę opon w Olsztynie oraz dyrekcję handlową w Warszawie.

Złote Zasady Michelin:

1. Jako kierowca lub pasażer zawsze pamiętaj, żeby zapiąć pasy.
2. Kodeks Drogowy powstał, aby nas chronić – przepisy są po to, by ich przestrzegać.
3. Dla bezpieczeństwa własnego i innych zawsze prowadź auto zgodnie z dopuszczalną prędkością.
4. Regularnie kontroluj zużycie opon i ich ciśnienie; nie zapomnij o sprawdzeniu opony zapasowej.
5. Kiedy jesteś pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, nie siadaj za kierownicą.
6. Pamiętaj, że dzieci powinny podróżować wyłącznie w fotelikach.
7. Nie używaj telefonu komórkowego w czasie jazdy – nie rozpraszaj się za kierownicą.
8. Jeśli czujesz się śpiący lub zmęczony, zjedź z trasy i odpocznij.
9. Zawsze zakładaj kask, poruszając się jednośladaми.
10. Na drodze bądź uprzejmy i szanuj innych użytkowników ruchu.

MŁODZI KIEROWCY BADANIE OPINII

ZMIANA PERCEPCJI NIEBEZPIECZNYCH ZACHOWAŃ NA DRODZE



OCENA WŁASNYCH UMIEJĘTNOŚCI JAKO KIEROWCY



ZŁOTE ZASADY

ACTION FOR ROAD SAFETY

MICHELIN

Badania przeprowadzone przez TNS Polska na zlecenie Michelin Polska na polskiej kampanii Złote Zasady Michelin na reprezentatywnej grupie osób w wieku 16-24 lata metodą wywiadów na panelu internetowym. Badanie przeprowadzone w listopadzie 2015 r. w dwóch grupach respondentów – uczestników kursu prowadzących oraz młodych kierowców posiadających prawo jazdy nie dłużej niż 3 lata.

Czarne złoto

Kierowcy rajdowi zwykli mawiać, że opony są czarnym złotem. Nie ma w tym cienia przesady. Ogumienie ma ogromny wpływ na zachowanie samochodu na drodze. Niestety, wielu kierowców zapomina o ważnej roli ogumienia.



Fabrycznie nowy, leciwy, zabytkowy, sportowy, luksusowy, budżetowy... Samochody są skrajnie różne. Każdy potrzebuje jednak opon. Ogumienie, o czym zapomina wielu kierowców, to dużo więcej niż stalowe opasanie, tekstylna osnowa, drutówka, para boków i bieżnik. Mamy do czynienia ze skomplikowaną strukturą, która musi zachować optymalne parametry w skrajnej temperaturze i przy zróżnicowanych obciążeniach. Wypracowanie optymalnych rozwiązań istotnie ułatwiły komputerowe symulacje oraz systematycznie pogłębianą kooperację dostawców opon z producentami aut.

Współczesne opony coraz częściej są integralnym elementem samochodu – uwzględnianym już na etapie strojenia zawieszenia i kalibracji systemów podnoszących bezpieczeństwo (np. ESP i układów rozdzielających moment obrotowy na koła). Współpraca wytwórców opon z producentami samochodów jest na tyle ścisła, że powstają komplety dla danych marek, a nawet modeli. Informację w postaci kodu znajdziemy na ścianach bocznych opon. Przykłado-

wo: ogumienie dla BMW i Mini jest sygnalne gwiazdką. MO to oryginalne opony dla mercedesów, VO jest homologacją dla volkswagenów, N z cyfrą sygnalizuje, że dany model opony przeznaczono dla Porsche, a symbol G1 umieszcza się na ogumieniu z niewielkimi odstępstwami od standardowych wymiarów. W przypadku samochodów sportowych stosowanie opon z dodatkowymi oznaczeniami bywa obligatoryjne. Komplet bez homologacji producenta pojazdu może istotnie pogorszyć ich prowadzenie. W popularnych modelach korzystanie z odpowiedniego ogumienia jest rekomendowane. Najlepiej, gdy opony z dodatkowymi oponami trafią na obie osie. Dopuszczalny jest ich montaż także na jednej z nich. Ekspert odradza, natomiast stosowanie opon zwykłych i z dodatkowym oznaczeniem na tej samej osi.

W samochodach z wyższej półki na dobre zadomowiły się opony typu run flat; oznaczone symbolami RFT, RSC, SSR czy ZP. Ich utwardzone ściany boczne pozwalają na kontynuowanie podróży nawet po całkowitej utracie

powietrza w oponie. To bardzo wygodne rozwiązanie – można jechać w tempie 80 km/h i pokonać od 50 km (samochód z pełnym obciążeniem) do 150 km (gdy w kabinie znajduje się tylko kierowca). Technologia run flat podnosi także bezpieczeństwo. W momencie poważnego uszkodzenia opony samochód nie traci stateczności, co następuje po nagłej utracie ciśnienia przez klasyczną oponę. Rozwiązanie nie jest jednak pozbawione wad. Jeżeli kierowca decyduje się na kontynuowanie jazdy bez powietrza w oponie, powinien pamiętać o konieczności jej wymiany. Opony typu run flat są droższe od klasycznych, nie powinny być naprawiane, zwykle muszą być montowane na specjalnie zaprojektowanych felgach, a do ich zdejmowania niezbędne są specjalne maszyny. Zwiększona sztywność ścian bocznych jest uwzględniana na etapie strojenia zawieszenia – montowanie run flatów do samochodu, który nie został do nich przystosowany, nie jest dobrym pomysłem, podobnie jak rezygnowanie z tego typu opon,



jeżeli należały do fabrycznego wyposażenia danego modelu.

Pomostem między oponami o klasycznej budowie a run flatami jest ogumienie samouszczelniające się. Ich wewnętrzna część – bezpośrednio pod bieżnikiem, który najczęściej ulega uszkodzeniom – jest wyłożona masą uszczelniającą. Powłoka na etapie produkcji opony jest poddana procesom, które gwarantują jej przywieranie do opony. Nie ma więc mowy o jej przemieszczaniu się, co mogłoby utrudnić wyważenie koła. „Wkładka” o konsystencji żelu, która zwiększa ciężar opony o ok. 15 procent dzięki ciśnieniu powietrza i sile odśrodkowej, jest w stanie otoczyć wbite w bieżnik przedmioty o średnicy do 5 milimetrów, ograniczając lub zatrzymując utratę powietrza. Samouszczelnienie nastąpi, nawet jeżeli obce ciało wypadnie z bieżnika. Wyjęcie gwoźdźcia czy śruby jest wręcz wskazane – ograniczy powiększanie się otworu. Opony samouszczelniające są dostępne w popularnych rozmiarach i indeksach prędkości. Nie wymagają przy tym specjalnych felg o podwyższonej strefie osadzenia opony; niezbędnych w przypadku opon run flat.

Wybierając nowy komplet opon, kierowca powinien zwrócić uwagę na ich rozmiar oraz indeksy prędkości i nośności. Informacje o homologowanych dla danego modelu oponach można znaleźć w instrukcji, a często także naklejce, przypominającej o zalecanej wysokości ciśnienia. Konsekwencją odejścia od wytycznych producenta może być istotne pogorszenie właściwości jezdnych auta, obniżenie komfortu czy przyspieszenie zużycia kostek bieżnika. Warto pamiętać, że indeks prędkości nie jest parametrem teoretycznym – kto nigdy nie planuje jazdy w tempie 240 km/h, nie powinien rezygnować z zakupu opon z indeksem V, jeżeli są zalecane przez producenta samochodu. Szukając optymalnych opon, inżynierowie brali pod uwagę parametry silnika, osiągi i masę pojazdu. Opony z zaniżonym indeksem prędkości mogą nie być wystarczająco sztywne, co przyspieszy ich zużycie i niekorzystnie wpłynie na prowadzenie auta.

Dobrze zaprojektowane opony o profilu niższym od 50 mają rant ochronny – ścianę boczną ze specjalnie uformowaną warstwą gumy, która chroni krawędź felgi przed zarysowaniem podczas podjeżdżania pod wysokie krawężniki. Rośnie odsetek opon do sportowych samocho-

dów z dwuskładnikową mieszanką. Zewnętrzna, miękka część bieżnika zapewnia dużą przyczepność na zakrętach, a wewnętrzna jest sztywniejsza i odpowiada za precyzję prowadzenia. Komputerowo projektowane opasanie efektywnie rozkłada siły, nacisk na podłoże oraz temperaturę. Podnosi to precyzję prowadzenia, a także ogranicza tempo zużycia się opony – żaden fragment bieżnika nie jest przeciążony nawet podczas dynamicznej jazdy.

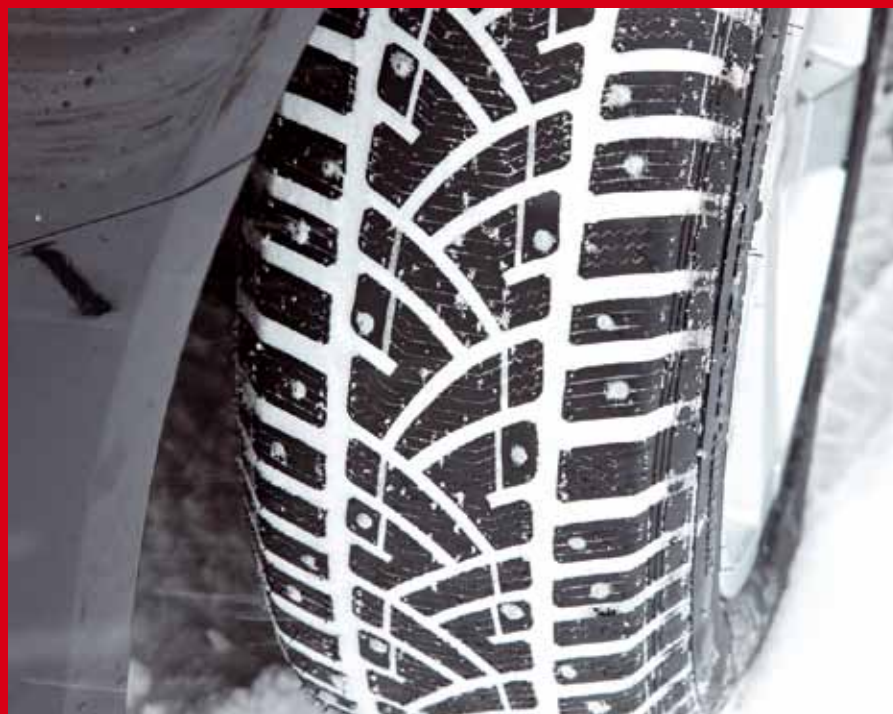
O swoistej specjalizacji można też mówić w przypadku opon zimowych. W naszej strefie klimatycznej najlepiej sprawdzają się opony z wysokimi indeksami prędkości, niskim profilem i asymetryczną rzeźbą bieżnika – projektowane z myślą o jeździe przy niskiej temperaturze po drogach pokrytych błotem pośniegowym oraz relatywnie szybko usuwaną warstwą śniegu. W Skandynawii najczęściej wykorzystywane są symetryczne opony, z głęboko rzeźbionym bieżnikiem z miękkiej gumy – idealne do jazdy po ośnieżonych nawierzchniach, jednak przeciętnie sprawdzające się na suchym bądź mokrym asfalcie.

W magazynach Volkswagen Trends i BMW Trends poświęcamy dużo uwagi samochodom po tuningu. Na ich modyfikacje nierzadko prze-

znaczane są dziesiątki tysięcy złotych. Niestety, próby poczynienia oszczędności pojawiają się dokładnie tam, gdzie nie powinny – silnik samochodu jest wzmacniany, montowane są większe hamulce i zawieszenia z regulowaną charakterystyką oraz... najtańsze, chińskie opony. Niedostatki budżetowych opon dobitnie obnażają testy porównawcze. Wystarczy spojrzeć na drogi hamowania ze 100 km/h. Wyniki dobrych i słabych opon dzieli od kilku do kilkunastu metrów. Optymalnie skomponowana mieszanka zapewnia nie tylko dobrą trakcję i krótkie drogi hamowania. Oznacza się też odpornością na ścieranie. Niezależne testy wykazują, że żywotność opon w tym samym rozmiarze może różnić się nawet o kilkanaście tysięcy kilometrów.

Kondycja i sposób zużywania się bieżnika mówi wiele o stylu jazdy, zaniedbaniach eksploatacyjnych, a nawet usterkach samochodu. Opona pracująca w optymalnych warunkach ściera się równomiernie. Asymetryczne zużycie najczęściej jest konsekwencją nieprawidłowo ustawionej zbieżności kół. Nadmierne zużycie bieżnika na barkach to efekt jazdy ze zbyt niskim ciśnieniem, nadmiernym obciążeniem lub zbyt szybkiego pokonywania zakrętów. Z kolei wytarcie środkowej części bieżnika przybiera na sile, gdy ciśnienie powietrza wewnątrz opony odbiega od optymalnego. Dla własnego dobra kierowca powinien wyrobić sobie nawyk sprawdzania ciśnienia w oponach przynajmniej raz w miesiącu. Geometrię zawieszenia warto kontrolować co 30 tysięcy kilometrów lub co dwa lata. O ogumieniu można zadbować także podczas codziennej jazdy. Omijanie większych wyrw w nawierzchni oraz forsowanie krawężników z minimalną prędkością i pod możliwie dużym kątem wyjdzie im na dobre.

Lukasz Szewczyk



Potrzebne są zmiany!

– Nie ukrywam, że pozostaję w kontakcie z resortem infrastruktury, cały czas rozmawiamy, co należałoby zrobić, zmienić – mówi były poseł, obecnie wiceprezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia KIEROWCA.PL, Maciej Banaszak.

Jakub Ziębka: W poprzedniej kadencji Sejmu zyskał pan opinię posła, który chyba najwytrwalej zajmował się kwestiami związanymi z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Trudno uznać to za przypadek, biorąc pod uwagę, że wcześniej prowadził pan w Poznaniu salon motocyklowy.

Maciej Banaszak, wiceprezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia KIEROWCA.PL: Rzeczywiście, to nie przypadek. Zanim zostałem posłem, przez kilka lat udało mi się łączyć przyjemne z pożytecznym. Chodzi mi o moją pasję do motocykli i biznes.

Motocyklistą jestem już od wielu lat, to moja pasja! Podróżując jednośladem udało mi się zwiedzić bardzo dużą część Europy. Teraz też bardzo chętnie wybieram się na motocyklowe wycieczki, ale już nie tak często... Brakuje mi na to po prostu czasu...

Byłem chyba jednym z pierwszych posłów, którzy tak dobrze orientowali się w temacie jednośladów, choćby z racji wielu kilometrów przejechanych na motocyklu.

Wróćmy jednak do pracy sejmowej. Większość Polaków interesujących się motoryzacją kojarzy pana zapewne ze zmianami w prawie, które poskutkowały tym, że od 1 stycznia 2016 roku straż miejskie i gminne nie mają już prawa do posługiwania się fotoradarami. Skąd ten pomysł?

– Już od dawna wielu z nas, kierowców, zauważyło, że ta swoista gra fotoradarowa była bardzo nieuczciwa. Wielokrotnie ten temat na sejmowej mównicy podejmowałem. Trochę później opublikowany został raport Najwyższej Izby Kontroli. Można w nim m.in. przeczytać, że straż miejskie i gminne dokonują pomiarów prędkości samochodów często w sposób nieprawidłowy oraz nie tam, gdzie wskazywała policja, a w miejscu, gdzie łatwo można było złupić kierowców. Ponadto kontrolami drogowymi zajmuje się u nas zbyt wiele służb. Mam tu na myśli choćby policję, Inspekcję Transportu Drogowego, Straż Graniczną, służbę celną, a nawet straż leśną. Uwagę na to zwrócił także prokurator generalny. NIK zauważyła również, że zaangażowanie strażników gminnych i miejskich w obsługę fotoradarów, zwłaszcza przenośnych, jest podyktowane w wielu wypadkach nie tyle służbą na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym, co przede wszystkim chęcią pozyskiwania pieniędzy do gminnej kasy.



Fot. Paweł Kazimierzczak

O tym mówił w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Emil Rau, znany telewizzom jako „łowca fotoradarów”.

– No właśnie. Zresztą pana Emila zaprosiłem do Sejmu na posiedzenie podkomisji, która zajmowała się moim projektem, zakładającym pozabawienie strażników możliwości obsługi fotoradarów. Pierwotnie znalazł się tam także zapis, zabraniający strażnikom korzystania z blokad na koła. Uważam, że takimi rzeczami powinna zajmować się policja. Ale tutaj akurat natrafiłem na opór, głównie prezydentów miast, którzy nie chcieli tego zmieniać.

Dlatego też z mojego projektu został usunięty zapis o blokadach. Taka nowelizacja ustawy nie budziła już żadnego sprzeciwu i wątpliwości. Ustawa została przyjęta przez Sejm, a później trafiła do Senatu. Wnioskowałem wtedy o wprowadzenie okresu przejściowego, aby strażnicy mogli wyegzekwować przewinienia, które kie-

rowcy popełnili do końca 2015 roku. Jednak senatorowie stwierdzili, że nie jest on konieczny. Niestety, teraz z automatu sądy muszą orzekać o ewentualnej winie. Na szczęście tych spraw będzie bardzo niewiele.

Co jest jednak najciekawsze? Informacja o wprowadzeniu nowych przepisów sprawiła, że część straży gminnych została zlikwidowana. To tylko potwierdziło, o czym się od dawna mówiło: niektóre jednostki zajmowały się tylko i wyłącznie karaniem kierowców. Smutna prawda została w sposób bezwzględny obnażona!

Teraz media alarmują, że fotoradary, z których do niedawna korzystali strażnicy, staną się bezużyteczne. Mówi się o konieczności przejęcia ich przez policję i ITD.

– Powiem szczerze, w ogóle nie rozumiem tego medialnego szumu. Po pierwsze, proszę pokazać mi fotoradar, którego zakup strażom miejskim i gminnym się nie zwrócił! Poza tym o ograni-

czeniu ich praw mówiło się już od dawna. Nie jest tak, że straże miejskie zostały nagle zaskoczone. Dodatkowo część urzędów jest własnością prywatnych firm, które wynajmowały je strażom. To dopiero była patologia! Jest jeszcze jedna kwestia: ustawa została uchwalona w czerwcu, ale weszła w życie pół roku później. Daliśmy więc strażom miejskim i gminnym dodatkowo czas, podczas którego mogły spokojnie się przygotować do zmiany ustawy.

Z kolei przejęcie urzędów rejestrujących przez policję lub ITD jest po prostu niemożliwe. Dlaczego? Fotoradary kupowane na potrzeby policji lub inspekcji są finansowane ze Skarbu Państwa. Samorządy robiły to we własnym zakresie. Jakim więc prawem możemy ingerować w ich budżety i nakazać im ich przekazanie? To jest przecież ich mienie i taki ruch byłby niezgodny z konstytucją. Jest jeszcze inna kwestia. Fotoradary, które użytkuje ITD, są wpięte w system CANARD (Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym), przesyłanie danych odbywa się na zupełnie innych zasadach. Mielibyśmy więc do czynienia z problemem natury technicznej.

Część straży podjęła już decyzje w sprawie posiadanych fotoradarów. Postanowiono wystawić je na aukcję, z której dochód przeznaczony jest na Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy. I bardzo dobrze!

Czy pozbawienie straży miejskich i gminnych możliwości korzystania z fotoradarów uważa pan za swój największy poselski sukces?

– Jeden z najważniejszych. Dlaczego? Byłem przecież pośłem opozycji (SLD – przyp. red.). Wszyscy doskonale wiedzą, jak trudno jest wywalczyć wprowadzenie autorskiej ustawy, jeśli nie jest się w koalicji rządzącej. Czasami wydawało mi się, że moje działania nie miały szans powodzenia. Walczyłem jednak do końca. I to się opłaciło! Uważam jednak, że prawo należy dalej zmieniać.

Za swój sukces uważam też „ucywilizowanie” systemu ViaToll, czyli zniesienie horrendalnych kar, nadzór nad restrukturyzacją infrastruktury kolejowej, wykazanie nieprawidłowości w Centralnym Ośrodku Informatyki. Przypomnę, że pod COI podpięty jest nieszczęsny system CANARD i CANARD2, który wobec wykazanych przeze mnie nieprawidłowości w tym roku nie wystartował. Byłem autorem wielu debat sejmowych z organizacjami pozarządowymi.

W jaki sposób chce pan dalej zmieniać prawo?

– Jestem zwolennikiem liberalizacji prawa drogowego. Jest ono zbyt ostre i restrykcyjne. Ostatnie lata tylko i wyłącznie zaostrzania kar pokazały jasno, że nie tędy droga. Moim zdaniem teza, że głównymi przyczynami wypadków jest nadmierna prędkość oraz pijaństwo wśród kierowców jest nieprawdziwa. I nie mówię tego na wyrost, to ma odzwierciedlenie w publikowanych raportach. Dlaczego więc dochodzi u nas do tak wielu wypadków? Powodów jest kilka. Przede

wszystkim zwracam uwagę na fatalny stan polskich dróg. On na szczęście zaczyna się poprawiać, powstały choćby nowe odcinki autostrad i dróg szybkiego ruchu. Ale mamy jeszcze drogi drugiej i trzeciej kategorii. Tych jest przecież najwięcej. Są dziurawe, nierówne. Jeśli przyjąć unijne normy, to musielibyśmy zamknąć ok. 40 procent dróg!

Drugi powód to fatalny stan techniczny pojazdów. Na szczęście do maja 2018 roku musimy wdrożyć dyrektywę unijną, dzięki której przeglądy techniczne aut będą bardziej restrykcyjne. Teraz część urządzeń pomiarowych nie działa jak powinna, nikt tego nie kontroluje. Poza tym stacji diagnostycznych jest za dużo. Panuje niezdrowa konkurencja, często przybija się pieczętki, nie badając w ogóle pojazdu.

Nie bada się u nas także przyczyn wypadków. Nie mamy specjalnej jednostki, która analizowałaby szczegóły takich zdarzeń. Chodzi mi na przykład o ustalenie tego, co stało się w ostatnich sekundach przed wypadkiem czy stanu ogumienia aut. W Europie Zachodniej to norma. A co u nas mówi policja? „Samochód z niewyjaśnionych przyczyn zjechał na lewy pas i uderzył w nadjeżdżającą z przeciwka ciężarówkę”. To trochę za mało!

No i jest jeszcze kwestia szkolenia oraz egzaminowania kandydatów na kierowców...

Do tego jeszcze wrócimy. Na razie chciałbym zapytać o to, czego w Sejmie nie udało się panu zrealizować...

– Jak wspomniałem, nie udało mi się na przykład przekonać posłów do rezygnacji z zaostrzania kar dla kierowców. Dlaczego? Bo nie przynosi to wymiernych skutków. Przykładem są choćby pijani kierujący. Przecież tylko nieliczni trafiają za przewinienia do więzienia, reszta dostaje wyrok w zawieszeniu. Czyli nie ma nieuchronności kary.

Uważam, że powinniśmy oddać drogi kierowcom, trochę im zaufać. Tam, gdzie można jechać trochę szybciej, nie ma powodu do ustawiania znaków znacznie ograniczających prędkość. Natomiast spore ograniczenia należy nakładać w miejscach faktycznie bardzo niebezpiecznych. I do tego bezwzględnie je kontrolować!

Problem w tym, że oznakowanie polskich dróg to totalna porażka. Proszę sięgnąć sobie do wyników kolejnej kontroli NIK. Dlatego potrzebny jest audyt oznakowania dróg. Od tego trzeba zacząć!

Nie zdecydował się pan na start w ostatnich wyborach parlamentarnych. Nie znaczy to jednak, że praca nad przepisami, mającymi zapewnić bezpieczeństwo na polskich drogach, została już zakończona.

– Tak jest. Pod koniec 2015 roku zostałem wiceprezesem Ogólnopolskiego Stowarzyszenia KIEROWCA.PL. Nie ukrywam, że pozostaję w kontakcie z resortem infrastruktury, cały czas rozmawiamy, co należałoby zrobić, zmienić. Mamy gotowy program poprawy BRD, który zakłada obniżenie liczby wypadków i ofiar o 50 procent

do 2020 roku. Poza tym cały czas chciałbym zreformować Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

W jaki sposób?

– Powinna mieć większą moc sprawczą. Do tego potrzebna jest ścisła współpraca na linii KRBRD – resort. Tak, żeby zalecenia przez nią wydawane były realizowane. Jest jeszcze inna koncepcja, zasygnalizowana przez NIK. Mianowicie trzeba powołać ciało nadrzędne, któremu powinny podlegać ministerstwa. Także resort edukacji narodowej! Wydaje mi się konieczne, żeby od najmłodszych lat uczyć dzieci bezpiecznych zachowań na drodze. Mówię tutaj o obowiązkowym przedmiocie, prowadzonym raz, a nawet dwa razy w tygodniu.

Takie ciało wskazywałoby kierunki i nadzorowałoby prace nad polepszeniem poziomu bezpieczeństwa na naszych drogach. Przypomnę tylko, że roczny koszt wypadków w Polsce to 50 mld zł!

Co sądzi pan o nowym ministrze infrastruktury, Andrzeju Adamczuku? Czy jest on gotowy do tego, żeby podjąć dialog ze stroną społeczną, słuchać jej argumentów?

– Mam o nim jak najlepsze zdanie. Poznałem go jeszcze jako wiceprzewodniczącego sejmowej komisji infrastruktury. Pracował bardzo ciężko, jest kompetentny, dobrze przygotowany merytorycznie. To właściwa osoba na właściwym miejscu. Myślę, że będzie dobrym ministrem, gotowym na współpracę z organizacjami pozarządowymi. Jego poprzednicy nie byli na nią niestety otwarci.

A czy sądzi pan, że zapowiadana likwidacja ITD i wcielenie jej funkcjonariuszy w szeregi policji, o czym słyszy się od jakiegoś czasu, to krok w dobrym kierunku?

– Tutaj namawiałbym ministra spraw wewnętrznych do pozostawienia inspekcji, która jednak zajmowałaby się tylko pojazdami ciężarowymi. Jest ich bardzo dużo, w Polsce działa wiele firm transportowych i jesteśmy krajem tranzytowym. Po prostu należy je kontrolować!

Na koniec wróćmy jeszcze do kwestii szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Wspomniał pan, że wadliwy system przyczynia się do wzrostu wypadkowości.

– Tak, trzeba go zreformować. Na początek przydałby się taki okrągły stół, przy którym zasiędliby przedstawiciele resortu infrastruktury oraz stowarzyszeń branżowych. Ustawę o kierujących pojazdami trzeba w zasadzie napisać od nowa. Co konkretnie powinno się zmienić? Dobrym posunięciem byłoby zwiększenie liczby szkoleniowych godzin praktycznych. Dzisiaj młody kierowca jest do jazdy nieprzygotowany. Nie ćwiczy manewrów awaryjnych, nie wie np., jak zachowuje się pojazd przy większych prędkościach na autostradzie, jak się prawidłowo włączyć do ruchu. No i kluczowe pytanie: czy potrzebne nam są WORD-y? Moim zdaniem nie do końca. W dobie internetu egzamin mógłby odbywać się nawet w urzędzie gminy, łącznie z jazdą. ■

Bezpieczeństwo, nie prędkość!

Jest taki cytat z filmu „Vabank”: „Z wiekiem maleje zapotrzebowanie na zysk, a rośnie popyt na święty spokój”. Na potrzeby naszej rozmowy wymienilibym słowo „zysk” na „prędkość”, a wyrażenie „święty spokój” na „bezpieczeństwo” – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Sebastian Chmara, kiedyś znakomity polski wieloboista, teraz wiceprezes Polskiego Związku Lekkiej Atletyki i dyrektor mityngu Pedro’s Cup.

Jakub Ziębka: Na początek chciałbym pogratulować panu igrzysk uląńskiej fantazji!

Sebastian Chmara: Dziękuję, ale nie bardzo kojarzę, o co chodzi...

To podpowiem. Gdańsk, rok 2002, mityng BALT.

– Już wiem! Na pewno nawiązuje pan do zakładu z Arturem Partyką (skoczek wzwyż, medalista igrzysk olimpijskich, mistrzostw świata i Europy – przyp. red.).

Tak. Przypomni pan, o co się założyliście?

– Było to pod koniec naszej kariery sportowej. Rywalizowaliśmy w skoku wzwyż. Przed mityngiem uzgodniliśmy, że ten, kto przegra, stawia drugiemu dobrej klasy samochód. Skoczyliśmy tyle samo, ale wykonałem mniej prób na ostatniej zaliczonej wysokości. Okazałem się więc od Artura lepszy, ale samochodu nie wygrałem. Kwota równa wartości auta została przekazana na cele charytatywne.

Więcej takich zakładów samochodowych nie było, ale... Pamiętam, że w 1998 roku okazałem się zwycięzcą prestiżowego mityngu halowego w Tallinie w Estonii, organizowanego przez znakomitego wieloboistę Erki Noola, w którym nagrodą główną było właśnie auto.

Jakie?

– Był to hyundai. Jednak ostatecznie sobie nim nie pojeździłem. Zdecydowały względy praktyczne. Nie chciałem po prostu wybierać się nim w podróż powrotną do Polski. Dlatego sponsor imprezy przekazał mi równowartość ceny samochodu.

A czym pan teraz jeździ?

– Mam dwa auta, audi A6 i toyotę land cruiser 120. Każdy z nich ma zupełnie inne przeznaczenie. Land cruiser jest samochodem rodzinnym, bezpiecznym, zupełnie bezawaryjnym. Doskonale nadaje się na przykład na wypad z rodziną na wczasy. Jest duży, pakowny i komfortowy. Poza tym bardzo się do niego przyzwyczaiłem. To już jest druga taka moja toyota. Oczywiście ma tak-

że jakieś wady. Jest niezbyt szybka, dużo pali, ale i tak ją lubię.

Z kolei audi służy mi jako środek transportu między miastami. Jestem człowiekiem, który dużo podróżuje, pracuje w różnych miejscach. Audi się do tego doskonale nadaje. Świetnie się to auto prowadzi, poza tym też jest bezpieczne i bezawaryjne.

Czym więc się pan kieruje przy wyborze auta?

– Dla mnie najważniejsze jest bezpieczeństwo, więc mile widziane są wszystkie systemy, które je poprawiają. Jestem też przywiązany do automatycznej skrzyni biegów i skórzaney tapicerki.

Nie wzbraniam się także przed różnymi gadżetami. Ale z nimi jest tak, że zwracamy na nie uwagę przy zakupie auta, a potem zupełnie z nich nie korzystamy. W moim audi jest na przykład system automatycznego parkowania. Jak na razie nie użyłem go ani razu.

Ale te wszystkie nowinki pokazują, w jaką stronę idzie współczesna motoryzacja. W każdym aucie mam nawigację, systemy muzyczne czy zestawy do rozmów telefonicznych. Dzisiaj to już po prostu standard. Nie wyobrażam sobie także dłuższej jazdy bez tempomatu. Ze wszystkich można korzystać, ale z głową.

Proszę mnie poprawić, jeśli się mylę, ale chyba nie jest pan zwolennikiem szybkiej jazdy...

– To pewnie dlatego, że tak często podkreślam swoje przywiązanie do bezpieczeństwa. Posłuszę się cytatem z filmu „Vabank”: „Z wiekiem maleje zapotrzebowanie na zysk, a rośnie popyt na święty spokój”. Na potrzeby naszej rozmowy wymienilibym słowo „zysk” na „prędkość”, a wyrażenie „święty spokój” na „bezpieczeństwo”. W kiepskich warunkach atmosferycznych, na terenie zabudowanym nie pozwalam sobie w ogóle na szybką jazdę. Inaczej jest na autostradzie, w dodatku kiedy porusza się po niej niewielka liczba aut. Wtedy pozwalam sobie na nieco więcej.

Nie znaczy to wcale, że samochód nie powinien mieć przyspieszenia. To też jest element bezpieczeństwa, zwłaszcza przy wyprzedzaniu. Tym bardziej że najczęściej poruszamy się po drogach niższej kategorii niż autostrady. Ale na szczęście tych drugich jest w Polsce coraz więcej. Dzięki nim znacznie zmniejszył się czas przejazdu między miastami, wzrosło także bezpieczeństwo na drogach.

A jak sprawa wygląda z temperamentem? Jest pan raczej spokojnym czy dość impulsywnym kierowcą?

– Staram się być spokojny, ale wkurza mnie tyle rzeczy... Jeśli się we mnie gotuje, staram się włączyć muzykę i pomyśleć o czymś przyjemnym.

Proszę zdradzić naszym czytelnikom, co pana wkurza.

– Nie mieszkam w Warszawie, ale często tam bywam. Kiedy jeżdżę autem po stolicy, denerwuje mnie taka twarda walka, którą toczą między sobą tamtejsi kierowcy. Próba skorygowania kierunku jazdy, zmiana pasa ruchu jest czasami wręcz niemożliwa. Dlaczego? Bo nikt nie chce mnie wtedy wpuścić. A ja nie znam doskonale Warszawy, czasami się po prostu mylę...

Nie lubię też nadmiernego trąbienia, wulgarnej gestykulacji, wystawionego środkowego palca. Przecież każdy z nas popełnia jakieś błędy... Denerwuje mnie także, gdy kierowcy nie zachowują odstępu między samochodami.

Cofnijmy się jeszcze do początku pana przygody z motoryzacją. Jak poszedł egzamin na prawo jazdy?

Zdałem! Było to w Bydgoszczy, w latach 90. Nie mogę sobie tylko przypomnieć, jakie to było auto... Przejechałem jakieś 10 – 12 km, nie popełniłem wielkich błędów, więc prawo jazdy dostałem.

Trochę później zdawałem także egzamin na kategorię B+E. Tu już było trudniej. Szczególnie jeżeli chodzi o parkowanie samochodu z przyczępaną i przejechanie luku. Ale też sobie poradziłem!

SEBASTIAN CHMARA

– były polski lekkoatleta, który specjalizował się w wielobojach. W 1998 roku został halowym mistrzem Europy, rok później – halowym mistrzem świata w siedmioboju. Po zakończeniu kariery sportowej był m.in. komentatorem i ekspertem podczas transmisji zawodów lekkoatletycznych w TVP oraz wiceprezydentem Bydgoszczy. Teraz pełni funkcję wiceprezesa Polskiego Związku Polskiej Atletyki, jest też dyrektorem mityngu Pedro's Cup.

Po zdanim egzaminie przyszedł czas na kupno pierwszego samochodu. Pamięta go pan?

– Oczywiście. Razem z żoną kupiliśmy sobie złotego malucha. Od początku strasznie świszczwały nam boczne drzwi. Potem wyjechałem trenować do Stanów Zjednoczonych. Gdy wróciłem, zauważyłem, że już nie świszczą. Co to oznaczało? Że z samochodem coś się stało. Co się okazało? Podczas mojej nieobecności auto pożyczył szwagier. No i doszło do małego wypadku, auto przewróciło się na bok. Trzeba było go więc naprawić. Dzięki temu zlikwidowany został ten charakterystyczny świst.

Wspomniał pan o swojej podróży do Stanów Zjednoczonych. Chyba nikt nie kocha tak swoich aut, jak Amerykanie.

– Pojechałem tam na zaproszenie zmarłej niestety niedawno Eli Krzesińskiej, wspaniałej lekkoatletki, złotej i srebrnej medalistki igrzysk olimpijskich w skoku w dal. Kiedyś umówiliśmy się, że jak dobrze umyje jej auto, czyli toyotę, to będę mógł wyjść na miasto z jej mężem Andrzejem. Ten od razu powiedział, że jej w tej kwestii nie zadowolę. Przekonałem się, że to prawda. Naprawdę się starałem, myłem samochód przez trzy godziny. Na koniec Ela spytała mnie, czy w ogóle zacząłem już pracę. Dlaczego? Bo zauważyła ślad palca na srebrnych obramowaniach od drzwi. Wychodzi na to, że nikt nie kochał swojego auta tak, jak Ela Krzesińska, osoba mieszkająca długo w Ameryce, ale jednak Polka. ■





Pokolenie Z robi prawo jazdy

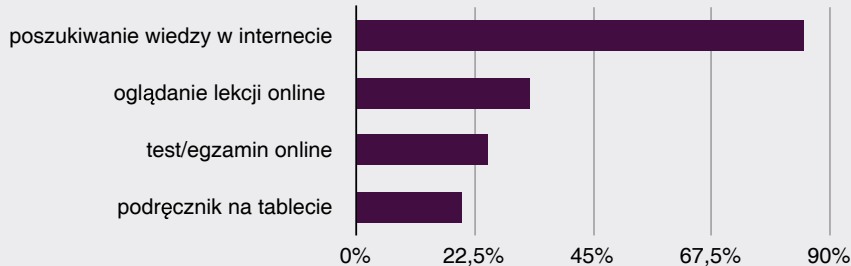
Pokolenie Z traktuje internet jako podstawowe źródło wyszukiwania informacji, pozyskiwania wiedzy, opinii i porównywania ofert. Jeśli cię tam nie ma, dla niego nie istnieje.

Smartfon to jeden z głównych atrybutów pokolenia Z (generacja dzisiejszych osiemnasto- i dwudziestolatków). Posiada go aż 91 proc. nastolatków w wieku piętnastu – dwiętnastu lat. Warto dodać, że Polska plasuje się w europejskiej czołówce, jeśli chodzi o liczbę smartfonów na mieszkańca. Aż 58 proc. Polaków jest posiadaczami tych urządzeń. Dla pokolenia Z podstawową funkcją telefonu nie są już rozmowy telefoniczne. Smartfon służy zasadniczo do przeglądania internetu i mediów społecznościowych, robienia i udostępniania zdjęć, słuchania muzyki w streamingu, dostępu do nieograniczonej liczby aplikacji. Zapewnia bycie na bieżąco z informacjami od znajomych, ulubionych marek, miejsc, internetowych celebrytów. Smartfony to dostęp do aktualnych ofert, pozwalają kupować, rezerwować, zapisywać się na wydarzenia.

To najpopularniejszy sposób komunikowania się z bliskimi, jednak do kontaktu młodzi wykorzystują inne kanały i aplikacje niż pokolenia Y i X. Już nie SMS-y, a Messengery, takie jak What's Up czy Facebook Messenger, są najpopularniejszą formą przesyłania wiadomości tekstowych.

E-mail, który dla icksów i igreków był rewolucją w komunikacji, pokolenie Z rezerwuje raczej do kontaktów formalnych.

DOŚWIADCZENIA POKOLENIA Z ZWIĄZANE Z NAUKĄ ONLINE.



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

Facebook, Instagram, Snapchat

W dziedzinie komunikacji dla pokolenia Z najbardziej naturalnym środowiskiem są media społecznościowe. Stąd dla wielu marek obecność na Facebooku, Instagramie czy YouTube to najlepszy sposób dotarcia do klientów.

Facebook nadal jest dla nastolatków jednym z podstawowych portali społecznościowych. Ale w zestawie obowiązkowym pojawia się też Instagram, czyli serwis oparty na umieszczaniu i udostępnianiu zdjęć

(należy do Facebooka i jest z nim zintegrowany).

Medium społecznościowym 2015 roku okrzyknięto Snapchata, który też opiera się na obrazie i wideo. Rozpoznamy go po ikonie białego duszka na żółtym tle. Jest on niezwykle popularny wśród nastolatków. Dla starszych użytkowników internetu stanowi niemałe wyzwanie.

Jak to działa i skąd rosnąca popularność snapów? „Zrób zdjęcie lub nagraj film, dodaj podpis i wyślij do znajomego. Znajomy wyświetli

ujęcie i uśmiechnięcie. Po chwili ujęcie zniknie z ekranu – ten opis najlepiej tłumaczy, jak dziś komunikują się młodzi. Kilkusekundowe wideo wystarczy: filmik lub zdjęcie dociera do adresata i znika. Co ważne, na Snapchacie nie ma (jeszcze) rodziców. Za to coraz więcej firm i mediów zaczyna aktywnie komunikować się za pomocą tego medium. Korzystają z niego już m.in. uczelnie, największe media i marki, dla których ważnymi odbiorcami są młodzi z pokolenia Z.

■ Pokolenie internetowych samouków

Żeby dowiedzieć się, jak coś funkcjonuje, wystarczy dziś obejrzeć krótki filmik na YouTube. W ten sposób pokolenie Z buduje swoje umiejętności i wiedzę. Dziewięciu na dziesięciu przedstawicieli pokolenia Z ogląda YouTube codziennie! Na młodych większy wpływ mają gwiazdy YouTube i social media influencerzy (osoby wpływowe w social mediach) niż osobowości znane z telewizji.

Chyba nie ma takiej dziedziny, która nie byłaby reprezentowana na YouTube: lekcje jazdy na rolkach, instrukcja wymiany koła w samochodzie, pieczenie ciasta z trzech składników, naprawa komputera, technika jazdy samochodem – w najpopularniejszym na świecie serwisie wideo znajdziemy sposób na wszystko. Aż 52 proc. nastolatków używa wiedzy zdobytej na YouTube i innych social mediach do nauki w szkole. Naturalne jest, że wiedzy o przepisach ruchu drogowego będą poszukiwać właśnie w internecie.

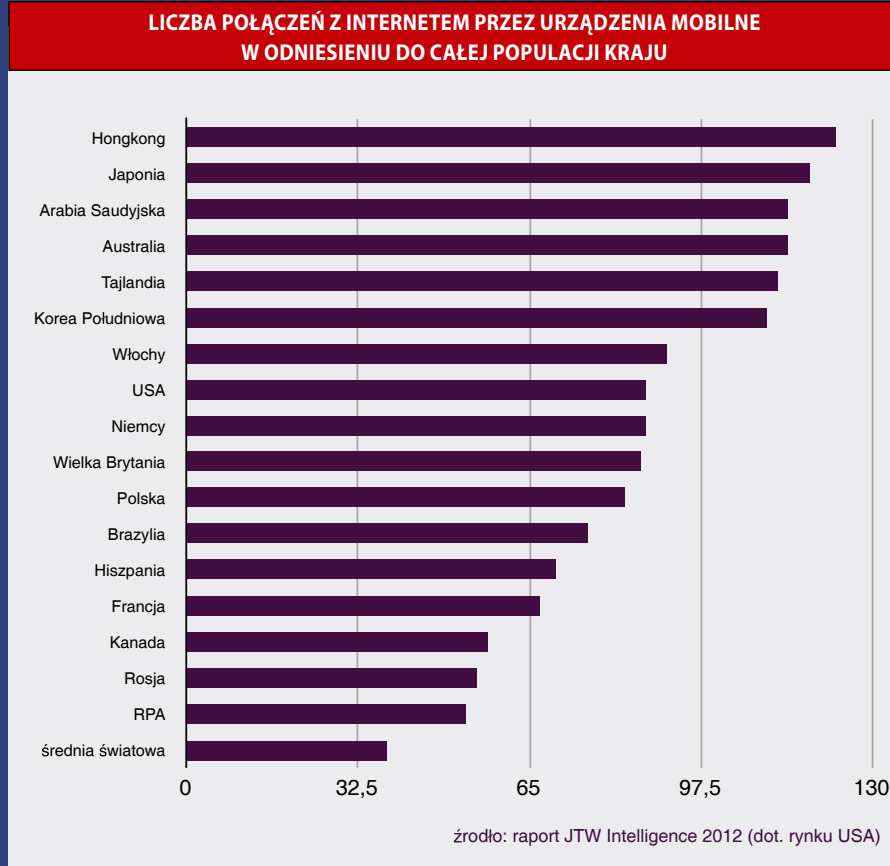
■ Pokolenie instant – szybko, natychmiast, tu i teraz

Mobilny internet w kieszeni oznacza natychmiastową realizację pomysłów, planów, decyzji zakupowych, komunikacji w czasie realnym. Młodzi nie muszą czekać z odkładaniem czynności na później. Komunikacja też przyspieszyła – w wiadomościach tekstowych słowa zastępują emotikony i emoji, dzięki którym komunikują się szybciej i bardziej intuicyjnie. Posty na Facebooku zawierające emotikony mają większe zasięgi niż te bez nich. W social mediach królują memy, zdjęcia i grafiki z trafnym hasłem komentującym rzeczywistość – idealna treść do szybkiego udostępniania i wyrażenia swoich myśli i poglądów. Dziś wyzwaniem dla firm jest podkreślenie tempa komunikacji i nienarażanie odbiorców na zbyt długie oczekiwanie.

■ Siedem kroków, które możesz wprowadzić już dziś

1. Mów obrazem

Zastanów się, jakie elementy komunikacji możesz uprościć do obrazu. Wykorzystaj zdjęcia, wi-



deo, piktogramy, emotikony. Zamiast długich opisów zaproponuj grafikę lub wideo poszukiwanie wiedzy w internecie, uzupełnione prostym hasłem. Wykorzystasz je do komunikacji na Facebooku, Instagramie, w mailingu.

2. Mów krócej, ale częściej

Twój młody klient nie poświęci czasu na czytanie długich opisów. Codziennie jest bombardowany setkami komunikatów i doceni lakoniczną formę informacji (najlepiej wizualną). Opisy uprość do minimum, udzielaj porad np. w formie krótkich cyklicznych filmików lub grafik.

3. Daj swobodę.

Może to być wybór formy odbycia części teoretycznej kursu. Mobilne pokolenie Z doceni e-learning w atrakcyjnej formie, dzięki któremu samo decyduje o czasie i miejscu odbycia kursu. Po co wychodzić z domu, jeśli można zrobić to zdalnie?

4. Zadbaj o obecność w internecie!

Nie daj się namówić na kosztowne kampanie reklamowe w tradycyjnych mediach. Pokolenie Z traktuje internet jako podstawowe źródło wyszukiwania informacji, pozyskiwania wiedzy, opinii i porównywania ofert. Jeśli Cię tam nie ma, dla niego nie istniejesz. Zamiast banera na płot stwórz banery internetowe, które wykorzystasz w wielu kanałach w sieci.

5. Spraw, by polubiło Cię Google.

Zadbaj o widoczność w Google poprzez zamieszczanie unikalnych treści, porad, informacji branżowych. Zainteresuj się, o co najczęściej pytają internauci w Google w kontekście kursów prawa jazdy i zadbaj, by tworzone przez Ciebie treści odpowiadały właśnie na te pytania. Możesz przeznaczyć budżet na płatne kampanie Google AdWords. To sprawi, że Google pozwoli łatwiej Cię znaleźć!

6. Traktuj indywidualnie, pytaj o zdanie, pozwól wyrazić opinie.

Z pokoleniem Z aktywnie komunikuj się w social mediach. Nie bój się dialogu na forum – zaangażowanie fanów zbuduje większe zaufanie twojej marki, zwiększy zasięg i atrakcyjność twojej marki dla młodych.

7. Bądź ciekawy!

To konieczne, by poznać świat nowego pokolenia twoich klientów. Czytaj komentarze, obserwuj, co i w jaki sposób komunikują w sieci. W ten sposób intuicyjnie dopasujesz się do ich świata i zrozumiesz, co jest ważne dla pokolenia Z. Od tego, jak szybko przestawisz się na nowy sposób i kanały komunikacji, będzie zależała przewaga konkurencyjna twojej firmy i jej pozycja na rynku. Powodzenia!

Aleksandra Biernat,
specjalistka ds. marketingu
internetowego, trenerka

Efektowne i praktyczne

Clio w wersji kombi jest praktyczne, a zarazem bardzo urodziwe. Kompaktowe rozmiary, rozsądne ceny oraz bogate wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa czynią z niego ciekawą propozycję dla osób rozpoczynających przygodę z motoryzacją.

Kombi segmentu B są ginącym gatunkiem. Na placu boju zostały skoda fabia combi, seat Ibiza ST oraz testowane renault clio grandtour. Pozostałe marki skupiły moce produkcyjne na przynoszących większe zyski crossoverach. Czy słusznie? Z biznesowego punktu widzenia jak najbardziej. Kierowca, który nie chce za wszelką cenę podążać za modą, będzie bardziej zadowolony z małego kombi. Tego typu auta mają bardziej ustawne bagażniki, oferują zbliżoną przestrzeń dla pasażerów, a za sprawą niższego i bardziej zwarte go nadwozia prowadzą się pewniej, zużywając mniej paliwa.

Czwarta generacja clio jest jednym z najlepiej wyglądających aut klasy B. Powiększona przestrzeń bagażowa wersji grandtour nie zmieniła stanu rzeczy. Praktyczne renault wyróżnia się z tłumu za sprawą masywnego nadwozia z wyraźnie zaznaczonymi błotnikami, ukrytych klamek tylnych drzwi czy standardowych świateł do jazdy dziennej w technologii LED. Przykładem efektownego i przemyślanego roz-

wiązania są lusterka przytwierdzone do poszycia drzwi – poprawiają pole widzenia po skosie względem lusterek przykręcanych do narożnika drzwi.

W 443-litrowym bagażniku można przetransportować pokaźny ładunek. Jego ulokowanie we wnętrzu clio ułatwia dobrze zaprojektowany otwór załadunkowy – jest szeroki i schodzi nisko. Plus za podwójną podłogę, która wyeliminowała próg załadunkowy, a przy okazji stanowi wieko skrytki na drobne przedmioty. Nie sposób natomiast pochwalić widoczności do tyłu. Wznosząca się linia okien ogranicza pole widzenia. Kto nie czuje się pewnie podczas manewrowania z wykorzystaniem lusterek, może zamówić czujniki (1000 zł) bądź kamerę cofania (2.200 zł). Kamera jest elementem systemu multimedialnego R-Link, który zawiera także nawigację TomTom, nagłośnienie firmy Arkamys oraz aplikację do analizowania stylu jazdy.

Podstawowe clio grandtour life z 73-konnym silnikiem 1.2 wyceniono na 44.950 zł. Niestety,

klimatyzacja oraz radioodtworacz nie należą do wyposażenia standardowego – podnoszą cenę o 2.900 zł. Zamiast dopłacać, warto wybrać lepiej skonfigurowany poziom Alize, który w ramach promocji ma klimatyzację. Z powodzeniem można natomiast pozostać przy bazowym silniku. Wolnossące 1.2 16V rozwija 73 KM i 107 Nm, co zapewnia satysfakcjonującą dynamikę. Na przyspieszenie od 0 do 100 km/h grandtour potrzebuje 14,5 s.

Za 4.500 zł więcej Renault proponuje clio z 90-konnym silnikiem 0.9 TCe. Atutem turbodoładowanej jednostki jest moment obrotowy – 140 Nm przy 2500 obr./min. Nie każdy będzie zachwycony brzmieniem trzycylindrowej jednostki. Nie jest donośne, ale nawet gruba warstwa materiałów tłumiących hałas nie była w stanie wyeliminować charakterystycznego warkotu przy większym obciążeniu. Turbodoładowanie oznacza, że nowoczesna jednostka 0.9 TCe jest też mniej odporna na zaniedbania i błędy eksploatacyjne od prostego motoru 1.2 16V.



Magia Dakaru

Wielka rywalizacja, pot, krew i łzy, życie na biwaku, malownicze pejzaże – o tym wszystkim opowiadają Polacy, którzy mieli zaszczyt wystartować w legendarnych motoryzacyjnych zawodach. Książka „Rajd Dakar. Ludzie, przygoda, kulisy” to godna polecenia pozycja, szczególnie na długie zimowe wieczory.

Rajd Dakar (dawniej Paryż – Dakar) jest organizowany zawsze na początku roku. Rozgrywa się w ekstremalnych warunkach. Zawodnicy jadą przez pustynię, a długość odcinków specjalnych sięga kilkuset kilometrów dziennie. Z tego powodu używa się pojazdów terenowych, znacznie wytrzymalszych od używanych w rajdach płaskich.

Co roku startują w nim także Polacy. I to właśnie o ich przeżyciach opowiada książka „Rajd Dakar. Ludzie, przygoda, kulisy”. Sporo do powiedzenia ma na przykład Rafał Sonik, polski quadowiec, zwycięzca w 36. edycji rajdu, który odbył się w 2014 roku. Znajdziemy w niej także wywiad z Adamem Małyszem. Były skoczek narciarski w kwietniu 2011 roku ogłosił, że rozpoczyna przygodę ze sportami motorowymi, a jego najważniejszym celem jest start w Rajdzie Dakar. „Orzeł z Wisły” i jego doświadczony pilot Rafał Marton postawili przed sobą ambitne zadanie: dojechać do mety już w pierwszym starcie. Zadanie wykonali! Od tam roku Małysz staje na starcie rajdu.

Książka „Rajd Dakar. Ludzie, przygoda, kulisy” zawiera rozmowy nie tylko z kierowcami. O swoich doświadczeniach opowiada także Jarosław Kazberuk, który może pochwalić się siedmiokrotnym

startem w roli pilota. Z kolei Jacek Bonecki już od 1997 roku pokonuje przeciwności przyrody, startując co roku w Rajdzie Dakar, dokumentując fotograficznie i filmowo to wydarzenie.

Dlaczego warto sięgnąć po tę pozycję? Bo znajdziemy w niej wszystko, co składa się na niesamowite przeżycie, jakim jest Dakar: sport, emocje, walkę o zwycięstwo, życie na biwaku, niesamowite widoki oraz malownicze pejzaże.

red

Łukasz Szewczyk





„Nieustraszony” („Knight Rider”, 1982 – 1986) to amerykański serial sensacyjny o agencji F.L.A.G. (Foundation for Law And Government – Fundacja na rzecz Prawa i Rządu) Michaelu Knightcie, rozwiązującym zagadki o charakterze kryminalnym w asyście nowoczesnego i wszechstronnego samochodu, jakim jest Knight Industries Two Thousand, znany również jako KITT. Serialowym KITT-em był przerobiony pontiac transm z 1982 roku. Do produkcji serialu użyto czternaście egzemplarzy samochodu, które zgodnie z umową zawartą pomiędzy General Motors a producentami filmu zostały zniszczone.

Science fiction w praktyce

Minęły 33 lata, odkąd David Hasselhoff w słynnym serialu telewizyjnym wydawał głosowe komendy swojemu legendarnemu autu – KITT-owi. Tego rodzaju technologia robiła ogromne wrażenie, ale wydawała się czystą fantastyką. Dziś Volvo i Microsoft informują, że już niebawem będzie można skorzystać z opracowanej przez nie technologii, która pozwoli aktywować liczne funkcje samochodu za pomocą sterowanej głosem opaski Microsoft Band 2.

Przypomnijmy, że w kluczowych scenach serialu „Nieustraszony” („Knight Rider”) główny bohater, którego grał David Hasselhoff, wychodził z wielu opresji obronną ręką, ponieważ za pomocą zegarka porozumiewał się ze swoim samochodem.auta Volvo nie będą przebijając ścian ani przeskakiwać nad innymi pojazdami, co potrafił serialowy KITT. Ale tak jak on będą rozumiały komendy głosowe, wydawane opasce smart Microsoft Band 2. Z jej pomocą kierowca będzie mógł m.in. ustawić cel nawigacji, podgrzać wnętrze auta, zamknąć lub otworzyć zamki czy włączyć światła, korzystając z aplikacji Volvo On Call, podłączonej do Microsoft Band 2.

■ Wyjście poza schematy

W ostatnim czasie Volvo Cars skupia się na wyjściu poza typowe rozwiązania, stosowane w branży motoryzacyjnej i pozyskaniu nowych partnerów, którzy wesprą markę w zakresie innowacji. W listopadzie 2015 roku ogłoszona została oficjalna współpraca Volvo i Microsoftu. Zapowiedziano, że pierwszym wspólnym

projektem tych firm będzie adaptacja do potrzeb rynku motoryzacyjnego technologii HoloLens – pierwszego na świecie bezprzewodowego komputera holograficznego. Dzięki temu klienci będą mogli zobaczyć hologram konfigurowanego przez siebie samochodu. Kolejnym punktem współpracy obu marek jest rozwijanie technologii stosowanych w samochodach nowej generacji.

– Celem Volvo jest ciągła poprawa komfortu oraz ułatwienie obsługi naszych samochodów – mówi Thomas Müller, wiceprezes działu electrics/electronics & e-propulsion w Volvo Car Group. – Chcemy to osiągnąć dzięki skorzystaniu z nowoczesnych rozwiązań w łatwy, a zarazem inspirujący sposób. Kontrola głosowa to jedynie wierzchołek góry lodowej przyszłych możliwości, jakie będą dawały kierowcom naszych aut usługi cyfrowego wsparcia

■ Filmy mogą kształtować rzeczywistość

– Rzeczy, które jeszcze niedawno oglądaliśmy w filmach science fiction, trafiają właśnie do

produkcji – dodaje Klas Bendrik, pierwszy wiceprezes oraz dyrektor działu informatyki w Volvo Car Group. Sterowanie funkcjami auta za pomocą opaski Microsoft jest tego najlepszym przykładem. W naszych projektach staramy się, aby technologia poprawiała codzienny komfort i bezpieczeństwo korzystania z auta. Tak rozumiemy innowacje.

Z nowego produktu zadowoleni są także przedstawiciele amerykańskiego giganta, czyli Microsoftu.

– Kontynuujemy naszą współpracę z Volvo, dostarczając przełomowe rozwiązanie, które poprawi wygodę korzystania z samochodu – uważa Peggy Johnson, wiceprezes działu rozwoju biznesu w firmie Microsoft. – Razem z Volvo czynimy się wykorzystania potencjału tej technologii. Dzięki niej realnie poprawi się bezpieczeństwo i produktywność kierowców.

Możliwość połączenia z samochodem Volvo za pomocą Microsoft Band 2 zostanie udostępniona klientom na wszystkich rynkach, na których dostępna jest aplikacja Volvo On Call (a więc także w Polsce) już wiosną tego roku.

Jakub Ziębka

Polisa albo kara

Prawie 50 proc. pojazdów bez polisy OC zostało w minionym roku zidentyfikowanych bez kontroli drogowej, lecz dzięki sprawdzeniu danych w ogólnopolskiej bazie polis komunikacyjnych, prowadzonej przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. Największy wzrost wykrywalności przypadków braku obowiązkowego ubezpieczenia można zauważyć w województwach: pomorskim, małopolskim i lubelskim – wynika ze wstępnego podsumowania 2015 roku Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.

Dzięki bazie Ośrodka Informacji UFG, zawierającej dane o wszystkich polisach komunikacyjnych, zidentyfikujemy pojazd bez OC, nawet gdy stoi w garażu i nie wyjeżdża na drogę – mówi Hubert Stoklas, wiceprezes funduszu.

■ Szybsza wykrywalność

Z wstępnego podsumowania minionego roku wynika, że na konto UFG z tytułu kar za brak obowiązkowej polisy właściciele pojazdów wpłacili ok. 55 mln złotych, czyli o jedną czwartą więcej niż rok wcześniej. Jednocześnie fundusz zarejestrował ponad 85 tys. spraw o brak komunikacyjnego OC (wzrost 14 proc.). Kary zaś zostały nałożone w blisko 80 proc. przypadków. Najbardziej dynamiczny wzrost nieubezpieczonych posiadaczy pojazdów można zaobserwować w województwach: pomorskim (o ok. 40 proc.), małopolskim (o ok. 40 proc.) i lubelskim (o ok. 35 proc.). Z kolei pod względem największego odsetka wykrytych nieubezpieczonych w relacji do liczby zarejestrowanych pojazdów przodują, tak jak w poprzednich latach, województwa: lubuskie, dolnośląskie, zachodniopomorskie i warmińsko-mazurskie. Oznacza to, że ryzyko kolizji z nieubezpieczonym pojazdem jest w tych regionach największe.

– Wobec rosnącej skuteczności w ustalaniu pojazdów bez OC naprawdę warto kupić polisę, zamiast ryzykować około dziesięciokrotnie wyższą karę za jej brak – podkreśla Hubert Stoklas. – Szczególnie że, jak pokazują nasze statystyki, wykrycie nieubezpieczonych staje się coraz szybsze. Wspomagają nas w tym automatyczne i zaawansowane technologicznie systemy informatyczne.

■ Wyższe kary

Przypomnijmy, że w tym roku sankcje za brak ubezpieczenia OC są jeszcze wyższe niż w minionym. Wysokość kar uzależniona jest bowiem od poziomu płacy minimalnej w Polsce. Podstawowa kara dla kierowcy auta osobowego to dwukrotność tego wynagrodzenia w danym roku; z kolei dla kierującego ciężarówką – trzykrotność. Przy braku polisy tylko przez kil-



ka dni sankcja jest odpowiednio niższa. Gdy przerwa nie przekracza trzech dni, wynosi 20 proc., a do czternastu dni – 50 proc. kary podstawowej.

Z ostatnich szacunków UFG wynika, że odsetek pojazdów poruszających się po polskich drogach bez ważnego obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wykazuje tendencję malejącą i wynosi około 0,7 proc. Warto pamiętać, że polisa OC chroni posiadacza pojazdu oraz kierowcę przed koniecznością wypłaty z własnej kieszeni odszkodowania dla ofiar wypadku, spowodowanego nieubezpieczonym pojazdem. Świadczenia te wypłaca ofiarom Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, który następnie występuje z tzw. regresem (zwrot wypłaconych kwot) do sprawcy wypadku i nieubezpieczonego posiadacza pojazdu.

■ Historia online

Warto dodać, że UFG w listopadzie ubiegłego roku uruchomił nową usługę, udostępniającą posiadaczom pojazdów online historię ich ubezpieczenia. Jest ona dostępna wyłącznie po zarejestrowaniu i uwierzytelnieniu posiadacza pojazdu na stronie internetowej funduszu.

– Dzięki budowanej od ponad dziesięciu lat bazie Ośrodka Informacji UFG i wzbogaceniu jej o nową funkcjonalność przesunięcie w czasie uruchomienia bazy CEPIK nie spowoduje żadnych utrudnień w dostępie do informacji o polisach komunikacyjnych – mówi Zdzisława Cwalińska-Weychert, wiceprezes Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.

Jakub Ziębka

Patologia – jazda lewym pasem

Niniejszy artykuł dedykuję kierowcom okupantom, śmigającym na ekspresówkach i autostradach lewym pasem. Kochają go tak bardzo, że nie mogą się z nim rozstać. Prawy pas mógłby dla nich nie istnieć.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Natarczywe, niepotrzebne zajmowanie i okupanie lewego pasa nie należy na naszych drogach do zjawisk rzadkich. Wystarczy pojeździć trochę po jakiejś ekspresówce albo autostradzie, żeby przekonać się, że „okupanci” istnieją naprawdę. Ba, stwarzają niemałe zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Każdy taki „okupant” lewego pasa kieruje się zazwyczaj swoją własną ideologią. Postanowiłem opisać więc kilka najczęściej spotykanych przypadków.

■ Ucz się, zanim będzie za późno!

Zacznijmy od nauczyciela, który kodeks drogowy przeczytał tylko w wersji demo. A był w niej jedynie rozdział o maksymalnej dozwolonej prędkości na autostradach i drogach ekspresowych. Pędzi więc z prędkością maksymalną. Albo 120, albo 140 km/h, w zależności od rodzaju drogi. Uważa, że nikt nie powinien go wyprzedzać, bo złamie przepisy. Stara się więc tamować ruch na lewym pasie. Nikt go nie przekona, że pilnując jednego przepisu łamie jednocześnie pozostałe. Chodzi oczywiście o tamowanie ruchu i uporczywą jazdę lewym pasem. Jak taki nauczyciel zachowuje się przy zwężeniu drogi? Otóż przeistacza się w typowego szeryfa drogowego. Dalej blokuje lewy pas, tłumacząc wszystkim, no i samemu sobie, że tak będzie lepiej dla pozostałych użytkowników drogi.

Skąd jednak ten biedny nauczyciel ma wiedzieć, że bardziej szkodzi, niż pomaga? Przecież jego wersja kodeksu drogowego jest w stosunku do oryginału bardzo uszczuplona.

Są i tacy, którzy jeżdżą wypasionymi brykami, czyli autami lepszymi niż tzw. średnia krajowa. Jeżdżą tacy lewym pasem, bo wiedzą, że mają do dyspozycji kilkadziesiąt koni mechanicznych. Dlatego nikt pod żadnym pozorem nie powinien ich wyprzedzać. Nie mają więc po co w ogóle zjeżdżać na prawy pas ruchu, bo już za chwilę, już za moment wrócą tam, gdzie jest ich miejsce.

Czasami zdarza się, że facet w wypasionej bryce zjedzie nam na prawy pas, ale dopiero po dłuższej chwili. Nierzadko również mamy



do czynienia z sytuacją, gdy podczas wykonywania takiego manewru docisnie gaz i załączy wszystkie turbiny. Tylko po to, żeby udowodnić sobie i nam, że niepotrzebnie zmienił pas. Przecież i tak nikt go nie dogoni!

■ Lusterka? Po co mi one?

Trochę inaczej zachowuje się wszechwiedzący. To kierowca, który wie, że lewy pas służy do wyprzedzania. Szanuje zasady. Wie, że musi zjechać na prawy pas w momencie, gdy tylko ktoś pojawi mu się na ogonie. Jedzie więc dumnie lewym. Od czasu do czasu zerka w lusterka. Przy ekspresowych czy też autostradowych prędkościach nie jest to jednak działanie bezpieczne. Żeby zjechać na prawą stronę i przepuścić wszystkie wyprzedzające auta, musiałby ciągle mieć wzrok wbity w lusterka. Co z tego, że zjeżdża, gdy ktoś siądzie mu na ogonie? Kierowca, który chciał go wyprzedzić, i tak wcześniej musiał zdjąć nogę z gazu i poczekać, co taki wszechwiedzący wykombinuje tym razem.

No i jeszcze sędzia... To kierowca, którego wskazówki na zegarach zawsze są na czerwonych polach. Gdy słychać hałas w kabinie, a przy okazji nic nie puka i nie stuka, a pasażer mówi „nieźle idzie”, to lewy pas jest jego. Lekkie zwarcie występuje, kiedy w baku ma jeszcze dużo paliwa, a przed nim pojawia się „zawalidroga”, wyprzedzający ciężarówkę jadącą 140 km/h. To wygląda przecież marnie przy jego prędkości, czyli 150 km/h. Delikwent mruga światłami, dodaje do tego klakson. Następnie czasem czeka, aż ten „zawalidroga” skręci na prawy pas albo niecierpliwiąc się sam to robi i do tego go wyprzedza! Ustawia się przed nim i daje ostro po he-

blach. Sędziemu wydaje się, że w ten sposób daje nauczkę „zawalidrodze”. Gamoń nie wie jednak, jakie stworzył niebezpieczeństwo. „Zawalidroga” akurat nic mu nie zawinił.

Zawsze podejrzewam, że auto sędziego jest w opłakanym stanie. Dlaczego? Gdyby przecież było inaczej, miałby sprawne hamulce, to zwolniłby nieco. Poczekał aż „zawalidroga” zjedzie, po czym dodał znowu gazu. Sędziemu prawdopodobnie jednak zbyt dużo czasu zajęło wcześniej rozpędzenie auta do 150 km/h. Dlatego postanowił wymierzyć sprawiedliwość.

Wymieniłem już kilka często spotykanych patologicznych postaw na lewym pasie ruchu. Ale jest jeszcze jeden typ kierowcy. Chyba bardziej niebezpieczny niż pozostali. To człowiek, który nie patrzy w lusterka. Jedzie sobie za ciężarówką prawym pasem, aż tu nagle, ni stąd, ni zowąd, postanawia rozpocząć okupację lewego. Problem jednak w tym, że nie patrzy, czy jest on wolny. Czasami zdarza się jednak, że zwróci wzrok w stronę lusterek. Ale co z tego, skoro myśli, że ten, którego widzi, jest jeszcze bardzo daleko od niego? I dalej robi swoje...

■ Garść zasad

Jak zatem rozwojowi takiej patologii można zapobiec? Istnieje kilka zasad, których zamiast lewego pasa powinniśmy się trzymać, stosować je i wówczas problem opisywany w tym artykule nigdy by nie wystąpił. Jakże? Mianowicie takie:

- jeżeli nie skręcisz za chwilę w lewo, to jedź prawym pasem (chwila to nie 5, 10, 15 czy 50 km)
- lewy pas traktuj jako służący do wyprzedzania

- po wyprzedzeniu pojazdu zjeżdżaj na prawy pas
- jeźdź prawym pasem, jeżeli jedziesz prosto lub w prawo
- jeżeli widzisz w lusterku, że ktoś znajduje się na lewym pasie, to znaczy, że wyprzedza. Poczekaj, aż dokończy ten manewr
- jeżeli tir jedzie przed tobą 90 km/h, to staraj się wyprzedzić go z maksymalną dozwoloną prędkością (120 km/h na ekspresowce zamiast 92 km/h, które sobie wymyśliłeś)
- jeżeli ktoś wyprzedza, a ty do niego dotujesz i masz na „budziku” około 200 km/h, musisz zwolnić i okazać trochę kultury, cierpliwie czekając
- zmieniając pas, dużo wcześniej używaj kierunkowskazów. O tym, jak chcesz jechać, poinformuj wcześniej innych użytkowników drogi. Czekaj na dowolną chwilę.

■ Jazda na zderzaku

Jakie to proste i logiczne! W Polsce obowiązują nas ruch prawostronny. Zgodnie z przepisami, jeżeli nie wyprzedzamy, musimy jechać zawsze skrajnym, prawym pasem lub przy prawej krawędzi jezdni. W przeciwnym przypadku grozi nam mandat. Niestety, tylko nam grozi, bowiem rzadko to się dzieje w praktyce. Ale są wyjątki. Pewien „okupant” dostał jakiś czas temu mandat. Był bardzo zdziwiony, bo nie przekroczył maksymalnej dozwolonej prędkości. Pamiętajcie więc: prędkość to nie wszystko!

Oczywiście „okupantów” można na ekspresówkach i autostradach wyprzedzać z prawej strony. Trzeba jednak uważać, bo taki delikwent może się nagle obudzić i postanowić zjechać na prawy pas. Wyprzedzanie prawą stroną jest w takich przypadkach dozwolone, ale także niebezpieczne. Trzeba więc zabrać się za uświadamianie „okupantów”, zanim na dobre przejdą na lewy pas.

Na pierwszy rzut oka może wyglądać, że chciałbym chronić tych, którzy jadą szybciej niż maksymalna dozwolona prędkość. Nic bardziej mylnego! Gdybyśmy stosowali się do zasad, o których wspomniałem w tekście, ochronilibyśmy wszystkich. Zarówno jeżdżących za szybko, jak i nieprzekraczających maksymalnej prędkości. Jeżeli ktoś ma jechać 150 km/h, to wolę, żeby jechał tyle na ekspresowce albo autostradzie zamiast w obszarze zbudowanym, przez jakąś wioskę pod miastem, gdzie w każdej chwili może wyskoczyć przed maskę choćby dziecko. W Niemczech są drogi, gdzie nie ma ograniczeń prędkości, a ukarani możemy zostać np. za brak odstępów. Odstęp to bardzo ważna sprawa dla bezpieczeństwa. Odpowiednio zachowany pozwala jechać bezpiecznie przy bardzo wysokich prędkościach. W Polsce brak ograniczeń nie przejdzie, bo my kochamy jeździć na zderzaku. W dodatku o rozsądek i kulturę na drodze coraz trudniej... ■

Zima? Nie noś czapki!

Zimą niska temperatura zmusza nas do noszenia grubej kurtki, ciepłych butów, czapki i rękawiczek. Choć chronią przed zimmem, w przypadku kierowców znacząco mogą wpływać na bezpieczeństwo jazdy. Zsunięta na oczy czapka ogranicza pole widzenia, mokre buty mogą zsunąć się z pedała, a rękawiczki ślizgają się na kierownicy.



Właściwy dobór odzieży może decydować o bezpieczeństwie podczas prowadzenia auta. Zimą, kiedy nosimy grube kurtki i wełniane czapki, powinniśmy mieć świadomość, że jeśli ich nie zdejmujemy, znacząco może to przeszkadzać nam w jeździe samochodem. Prowadzenie auta utrudniają przede wszystkim warunki atmosferyczne, jednak nie pogarszamy sytuacji, dobierając niewłaściwą odzież.

■ Krępujące ruchy ubranie

– Czapka osunięta na oczy zawęża pole widzenia, a kaptur na głowie utrudnia korzystanie z lusterek i obserwowanie innych uczestników ruchu. Dodatkowo, jeśli na oczy zsunie się nam czapka, a my będziemy próbowali ją poprawić, puszczając jednocześnie kierownicę, możemy stracić kontrolę nad pojazdem – mówi Zbigniew Weseli, dyrektor Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault. – Pamiętajmy, że także kurtka może ograniczać ruchy kierowcy. Gdy temperatura stanie się na tyle niska, że grube kurtki będą niezbędne, zatrzymajmy samochód w bezpiecznym miejscu, gdy tylko się ogrzejemy, i zdejmijmy krępujące ruchy ubranie.

■ Buty na zmianę

Zimą nosimy zazwyczaj ocieplane buty za kostkę, czasem trekkingowe i z grubą podeszwą.

Do jazdy samochodem takie obuwie niestety się nie nadaje. Pamiętajmy, żeby wozić z sobą wygodne buty na zmianę.

– Obuwie do prowadzenia auta nie może ograniczać ruchów w kostce. Gruba czy szeroka podeszwa także nie jest odpowiednia, gdyż ogranicza odczuwanie nacisku przenoszonego na pedały lub może spowodować naciśnięcie dwóch pedałów jednocześnie – wyjaśniają trenerzy Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault. – Zanim wsiądziemy do samochodu, pamiętajmy także, aby oczyścić buty ze śniegu i w miarę możliwości osuszyć. Mokre buty mogą np. zsunąć się z pedału hamulca.

■ Skóra? Tak! Bawełna? Nie!

Niebezpieczne jest prowadzenie samochodu w rękawiczkach wykonanych z włókien nieopadających odpowiedniej przyczepności, takich jak np. wełna czy bawełna. Należy także unikać rękawiczek z jednym palcem i grubych, które mogą uniemożliwić prawidłowe trzymanie kierownicy.

– Jeśli z powodu niskiej temperatury musimy ogrzać dłonie, najlepsze do prowadzenia samochodu są skórzane rękawiczki z pięcioma palcami. Najlepiej jedną taką parę na zmianę wozić w schowku – radzą trenerzy Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault.

Jakub Ziębka



Fot. Karolina Kabat/Flickr

Noworoczne nowości

Wraz z nowym rokiem weszło w życie kilka zmian istotnych dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Ale zacznijmy może od podsumowania 2015 roku. Otóż był to kolejny rok, w którym odnotowane zostały spadki w statystykach dotyczących liczby wypadków oraz ich rannych i śmiertelnych ofiar.



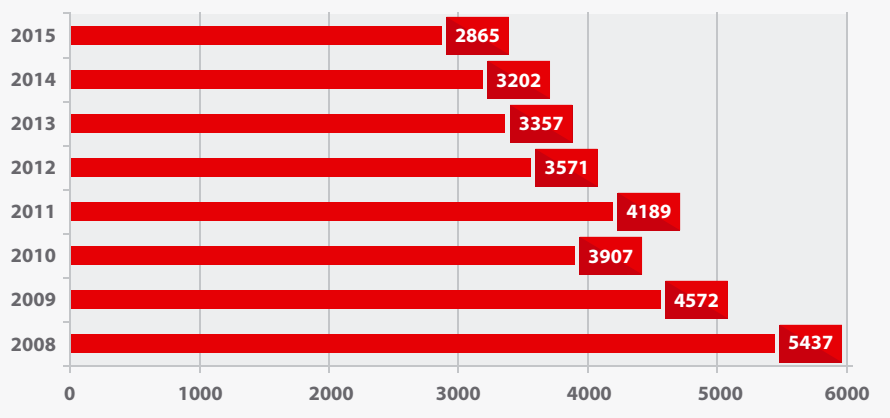
Marek Rupental

Dokładne dane zostaną opublikowane dopiero w lutym. Wynika to z przepisów prawa. Według nich, za ofiarę śmiertelną wypadku uważa się osobę, która zmarła w ciągu trzydziestu dni od dnia, kiedy do niego doszło, w wyniku odniesionych obrażeń. Ale wstępna statystyka pokazuje, że w stosunku do 2014 w roku ubiegłym było mniej wypadków drogowych (o 2.346), mniej osób rannych (o 3.227) i przede wszystkim mniej ofiar śmiertelnych (o 337). Tendencja spadkowa została więc utrzymana.

■ Znikające fotoradary

Zbliżyliśmy się do założeń programu Gambit. Zakładał on, że na drogach naszego kraju do 2013 roku nie powinno ginąć w wypadkach więcej

Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w latach 2008-2015



nij 2.800 osób. Moje obawy o utrzymanie tendencji spadkowej budzi jednak to, co może się dzieć na drogach w 2016 roku. Wynikają one z pozbawienia możliwości rejestracji wykroczeń przez strażę gminne i miejskie. Choć podzielam zdanie społeczeństwa, że większość stra-

ży stworzyła sobie źródło finansowania zadań samorządowych, to jednak obecność fotoradarów na drogach miała znaczący udział w malejącej statystyce zdarzeń drogowych. Teraz cały ciężar ograniczenia prędkości spadnie na policję i Inspekcję Transportu Drogowego. ITD jed-

nak swoje zadania realizować będzie za pomocą posiadanych urządzeń. Oznacza to, że z naszych dróg zniknie kilkaset fotoradarów. Choć wszyscy na nie narzekamy, to jednak teraz, w obliczu odłożenia urządzeń straży gminnych i miejskich w ką, poszczególne społeczności głośno wyrażają niezadowolenie z konieczności likwidacji już nie tylko masztów fotoradarowych, ale również znaków D-51, informujących o miejscach pracy urządzeń rejestrujących. Dzięki nim w wielu miejscowościach kierowcy, nie chcąc finansować budżetów samorządowych, poruszali się z przepisową prędkością.

■ Psucie opinii

Jestem przekonany, że w nowym roku prędkość na drogach wzrośnie. A to z kolei przełoży się na statystykę wypadków. Policja zachowuje prawo do pracy z fotoradarami mobilnymi, jednak jak pokazała praktyka poprzednich lat, przy obecnym stanie kadrowym funkcjonariusze nie będą w stanie w pełni wykorzystać zalet tych urządzeń. Zdecydowanie bardziej ekonomiczną jest praca z RMP (ręcznymi miernikami prędkości). Ujawnienie wykroczenia za ich pomocą to natychmiastowe zatrzymanie sprawcy i zastosowanie wobec niego sankcji.

Te straże gminne, które z fotoradarów uczyniły źródło przychodów dla samorządu, nie tylko popsuy opinię wielu innym, które traktowały je jako narzędzie do walki z piratami drogowymi, ale przede wszystkim spowodowały niezadowolenie społeczne. Efekt wszyscy znamy.

■ Mandaty i zniesione opłaty

Fakt, że fotoradarów będzie mniej, nie oznacza wcale, iż niedyscyplinowani kierowcy pozostaną bezkarni. Nowością jest przekazanie obowiązków prowadzenia gospodarki mandatowej przez urzędy wojewódzkie urzędowi skarbowym. Dotychczasowa ściągłość mandatów wynosiła około 70 proc. Wynikało to z braku możliwości prowadzenia skutecznej egzekucji przez urzędy wojewódzkie. Zupelnie inne możliwości mają urzędy skarbowe. Mając nasze zeznanie podatkowe będą mogły skuteczniej egzekwować należności. Skomplikowana procedura stosowana dotychczas przez urzędy wojewódzkie nie będzie obowiązywała urzędni- ków skarbowych.

Wraz z nowym rokiem uchylone zostały także przepisy nakładające obowiązek wnoszenia opłaty recyklingowej za pojazdy sprowadzone do kraju z zagranicy. Ale uwaga! Zwolnienie z opłaty będzie dotyczyć tylko pojazdów sprowadzonych do kraju po 31 grudnia 2015 roku. Za sprowadzone przed 1 stycznia 2016 roku trzeba będzie wnieść 500 zł opłaty recyklingo-

wej. Nowe przepisy nakładają na podmioty prowadzące profesjonalną działalność w zakresie wprowadzania na rynek pojazdów obowiązek zapewnienia i finansowania sieci zbierania wycofanych z użytkowania pojazdów. Jednocześnie zrezygnowano z dofinansowania zakładów demontażu pojazdów środkami pochodzącymi z pobieranych opłat recyklingowych.

■ Trzecia tablica

Kolejna wyczekiwana od wielu lat zmiana dotyczy wszystkich, którzy w trosce o własne zdrowie i kondycję poruszają się nie tylko samochodami, ale także pojazdami napędzanymi siłą mięśni. Choć do lata zostało jeszcze kilka miesięcy, już teraz możemy w zgodzie z przepisami zabrać do naszego samochodu rower. A ściślej mówiąc chodzi o możliwość stosowania bagażników rowerowych, montowanych do haka holowniczego. Za niewielką kwotę (52,50 zł) będziemy mogli w wydziale komunikacji uzyskać trzecią tablicę rejestracyjną, montowaną na bagażniku rowerowym.

Nieżyłciewe przepisy zabraniające wyposażenia pojazdu w trzecią tablicę rejestracyjną oraz przełożenia jej z pojazdu na bagaż-

Te straże gminne, które z fotoradarów uczyniły źródło przychodów dla samorządu, nie tylko popsuy opinię wielu innym, które traktowały je jako narzędzie do walki z piratami drogowymi, ale przede wszystkim spowodowały niezadowolenie społeczne.

nik to już przeszłość. W wielu krajach Europy taka możliwość istnieje już od dawna. Można więc rzec, że przynajmniej pod tym względem nie będziemy państwem zacofanym. O wydanie trzeciej tablicy będzie można ubiegać się w każdym czasie. Zarówno podczas rejestracji pojazdu, jak i później. W przypadku, kiedy pojazd stanowi współwłasność, o wydanie trzeciej tablicy będzie mógł ubiegać się jeden ze współwłaścicieli. Nowe przepisy określają ponadto kwestię zwrotu dodatkowej tablicy. Ma to dotyczyć sytuacji przerejestrowania (na wniosek nowego właściciela) oraz wyrejestrowania pojazdu. Właściciel pojazdu może dokonać zwrotu również w każdym innym czasie. Kiedy dojdzie do utraty dodatkowej tablicy, właściciel może złożyć oświadczenie o jej utracie i ubiegać się o wydanie nowej.

W nowych przepisach określono warunki montażu bagażnika na haku holowniczym. Możliwe będzie zamontowanie bagażnika zasłaniającego światła w pojeździe pod warunkiem, że będzie wyposażony w określone przepisami światła. ■

Meksyk chce wrócić do egzaminowania

Władze Meksyku, czyli stolicy kraju o tej samej nazwie, chcą, żeby mieszkańcom miasta wolno było poruszać się po jego ulicach tylko i wyłącznie po zdaniu egzaminu na prawo jazdy. Na razie wystarczy tam kupić zezwolenie, które kosztuje 37 euro – czytamy w niemieckim tygodniku „Der Spiegel”.

Egzaminy na prawo jazdy zlikwidowano w Meksyku dwanaście lat temu. Był to jeden z elementów walki z korupcją. Wcześniej bardzo wielu mieszkańców miasta wręczało egzaminatorom łapówki. Jednak wprowadzenie takiego nieszablonowego rozwiązania się nie sprawdziło. Tamtejsi kierowcy jeżdżą, jak chcą. Nie używają kierunkowskazów, wykonują manewry w niedozwolonych miejscach. Sygnalizatory są przez nich traktowane jedynie jako ozdoby.

Teraz postanowiono z tym skończyć. Kandydaci na kierowców będą musieli udać się do lekarza oraz zdać egzaminy: teoretyczny i praktyczny. Nowe zasady mają obowiązywać już w pierwszym kwartale tego roku. Jednak prawo nie działa wstecz, więc osoby, które mają już wykupione zezwolenie, nie będą musiały podchodzić do egzaminu. Jest jeszcze jeden problem. W Meksyku brakuje instruktorów nauki jazdy...

Szacuje się, że w meksykańskim obszarze metropolitarnym mieszka ok. 25 mln osób.

NIK skontroluje CEPiK

NIK poinformowała, że w drugim i trzecim kwartale tego roku przeprowadzi kontrolę, by sprawdzić, czy system informatyczny Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców funkcjonuje w sposób adekwatny do potrzeb obywateli i organów państwa. Jeszcze wcześniej, bo w pierwszych miesiącach 2016 roku, NIK skontroluje starostwa powiatowe. Celem jest sprawdzenie, czy te jednostki prawidłowo i skutecznie wypełniają funkcję organu dopuszczającego pojazdy do ruchu. Najwyższa Izba Kontroli zbada także działania organów zarządzających przejściami kolejowo-drogowymi. Całkiem niedawno, bo pod koniec zeszłego roku, NIK opublikowała raport na temat systemu szkolenia i egzaminowana kandydatów na kierowców. Możemy tam znaleźć dużo cierpkich uwag skierowanych pod adresem WORD-ów, urzędów marszałkowskich, starostw powiatowych oraz ośrodków szkolenia kierowców. red

Układy chłodzenia – utrapienie zimą i latem

Tym razem w ramach cyklu „Co instruktor wiedzieć powinien” zajmiemy się układami chłodzenia w pojazdach wyposażonych w silniki chłodzone cieczą, a w szczególności płynami, które się w nich stosuje.

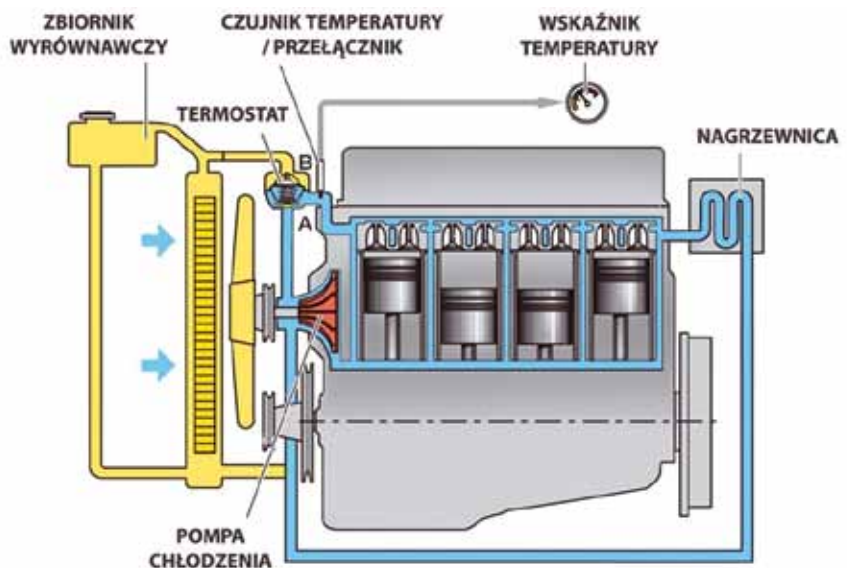


mgr inż. Marcin Kukawka,
instruktor techniki jazdy, rzeczoznawca samochodowy

Kiedy następuje szczegółowa weryfikacja tego, czy układ chłodzenia jest utrzymywany we właściwym stanie oraz czy osoba eksploatująca pojazd dba o płyn chłodzący tak jak należy? Oczywiście zimą. Zaczniemy jednak od teorii. To pokaże nam sposób funkcjonowania układu chłodzenia.

■ Odprowadzanie ciepła

Zadaniem układu chłodzenia jest odbieranie ciepła z silnika i odprowadzanie go do atmosfery lub wnętrza pojazdu w ramach ogrzewania kabiny. Ciepło generowane przez silnik spalinowy to efekt niskiej sprawności jedno-



stek napędowych zasilanych paliwami płynnymi. Tam w procesie spalania mieszaniny paliwa i powietrza powstaje sporo ciepła. Żeby

nie doszło do uszkodzeń termicznych elementów silnika, ciepło to trzeba odprowadzać. Jednym z najbardziej popularnych i skutecznych

rozwiązań jest układ chłodzenia płynem o odpowiednich parametrach.

Warto również pamiętać, że układ chłodzenia to nie tylko obwód silnik – chłodnica, ale również obwód nagrzewnicy, znajdującej się w kabinie pojazdu i oddającej ciepło do jego wnętrza (wtedy, kiedy kierujący dokona odpowiednich nastawień na pulpicie sterującym). W pojazdach zasilanych LPG układ chłodzenia ma również dodatkowe zadanie. Chodzi o podgrzewanie reduktora w celu ułatwienia odparowania gazu LPG ze stanu ciekłego w fazę lotną.

Żeby układ chłodzenia pracował prawidłowo, wymaga przede wszystkim cieczy o właściwych parametrach pracy. Mówiąc wprost: płynu chłodzącego. I właśnie w tym miejscu chciałbym odnieść się do kilku istotnych jego parametrów.

■ Płyny też się starzeją!

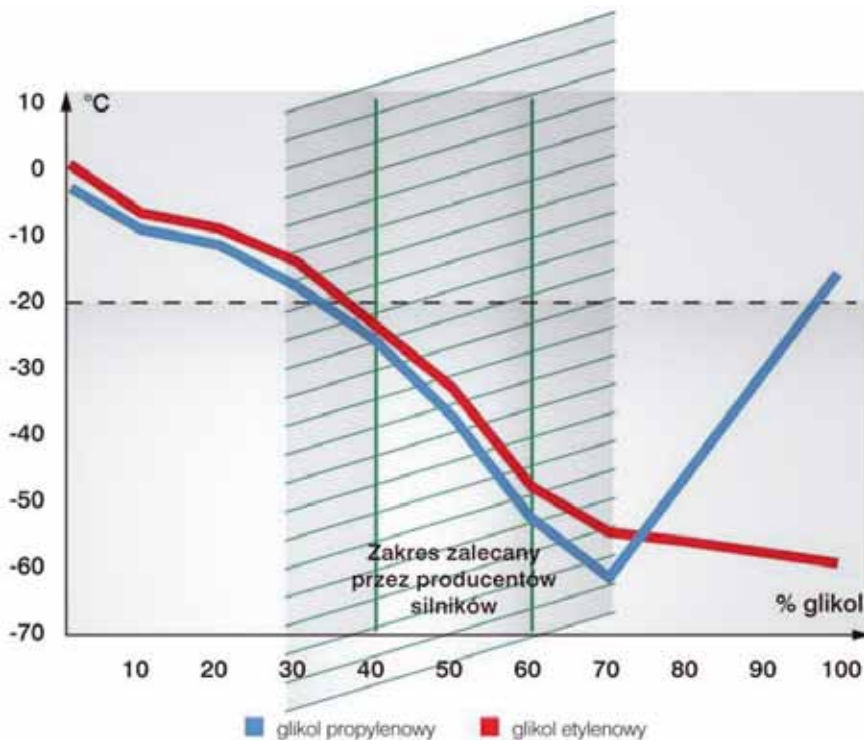
Płyny chłodzące to mieszanina glikolu propylenowego lub glikolu etylenowego z wodą. Co bardzo ważne, wszystko w odpowiednich proporcjach. Celem jest uzyskanie możliwie wysokiej temperatury wrzenia i możliwie niskiej temperatury zamarzania mieszaniny.

Jak widać na wykresie, bardzo ważne jest, żeby mieszanina składała się z 40 – 60 proc. glikolu. Pozostała część to woda. Tylko w takim przedziale otrzymujemy ciecz, której temperatura krzepnięcia wynosi -50 st. C. W każdym innym razie jest wyższa. W skrajnym przypadku, kiedy użytkownik pojazdu zastosuje zbyt bogatą w glikol mieszaninę (na poziomie 90 – 100 proc. glikolu), temperatura krzepnięcia wynosi nawet ponad 0 st. C. A tego przecież chcemy uniknąć.

Warto wiedzieć również o tym, że płyny chłodzące zwyczajnie się starzeją. Głównie objawia się to (w czasie silnych mrozów) wytrącaniem z płynu igiełek lodowych. Mogą one zakłócić obieg płynu w układzie lub nawet doprowadzić do zacięcia (zamarzania) zaworów nagrzewnicy lub termostatu.

■ Jak rozpoznać problemy z układem chłodzenia?

Układ chłodzenia daje nam wiele sygnałów świadczących o nieprawidłowościach w jego pracy. Niestety, najczęściej są one przez użytkowników niezauważane lub, co gorsza, bagatelizowane. Nie można też kojarzyć niesprawności układu chłodzenia ze spektakularnym buchaniem pary spod maski samochodu w upalny dzień. O wiele więcej problemów, w sumie łatwych do usunięcia, pojawia się w chłodne dni. Wtedy również najłatwiej je zauważyć. Jakie są zatem najczęściej występujące usterki związane z układem chłodzenia oraz ich objawy?



■ Zapowietrzenie układu

Zacznijmy od zapowietrzenia układu. Dochodzi do niego najczęściej wtedy, gdy w układzie chłodzenia jest zbyt mała ilość płynu chłodzącego. Nowoczesne układy chłodzenia teoretycznie powinny same doprowadzać do odpowietrzania, lecz często użycie odpowietrznika jest dużo bardziej skuteczne. Jednym z pierwszych objawów zapowietrzenia układu są problemy z ogrzewaniem wnętrza pojazdu oraz ciągłe zmiany temperatury płynu, obserwowane na wskaźniku na desce rozdzielczej. Jeżeli przy zwiększaniu obrotów silnika spada temperatura płynu według wskazania na tablicy przyrządów, zaś przy pracy na wolnych obrotach wzrasta, prawie w ciemno można diagnozować problemy z zapowietrzeniem układu chłodzenia. Pamiętajmy, że najczęściej nagrzewnica jest najwyższym położonym elementem układu chłodzenia. Co za tym idzie? To właśnie tam gromadzi się powietrze, blokując przepływ płynu chłodzącego, co doprowadzi do problemów z ogrzewaniem wnętrza pojazdu.

■ Zamarzające elementy układu chłodzenia

Problem z zamarzającymi elementami układu chłodzenia pojawi się zarówno wtedy, gdy w układzie chłodzenia zostanie zastosowana woda zamiast płynu chłodzącego, jak również w przypadku stosowania w układzie zbyt bogatej w glikol mieszaniny (proszę spojrzeć na wykres). Niestety, zamarzanie w układzie chłodzenia może też doprowadzić do awarii głowicy

czy pęknięcia bloku silnika, czyli jednym słowem – poważnej naprawy pojazdu. Z tego powodu należy bezwzględnie dbać o stan płynu chłodzącego i nie bagatelizować jego okresowej wymiany.

■ Konsekwencje stosowania wody

Wydawać by się mogło, że czasy stosowania wody w układach chłodzenia dawno już mamy za sobą. Niestety, wiele osób, szczególnie mniej uczciwych sprzedawców samochodów używanych, uzupełnia układy chłodzenia wodą. Stosowanie wody grozi wieloma poważnymi konsekwencjami. Chodzi o tworzenie się wewnątrz kanałów kamienia kotłowego (takiego samego, jak w domowym czajniku), niską temperaturę wrzenia (zaledwie 100 st. C), podczas gdy nowoczesne silniki (szczególnie motocyklowe) nagrzewają się do temperatury rzędu 130 st. C, oraz zamarzanie w temperaturze 0 st. C, zaś jednocześnie zwiększanie w czasie zamarzania objętości może prowadzić do poważnych awarii kanałów układu chłodzenia.

■ Nie dopuśćmy do awarii!

Warto więc dbać o układ chłodzenia i stosowane w nim płyny oraz nie popełniać częstych, prozaicznych błędów, które mogą się zakończyć poważną awarią. Mam nadzieję, że kilka powyższych wskazówek pomoże wam, drodzy czytelnicy, lepiej zrozumieć i zdiagnozować ewentualne usterki, którą mogą się pojawić w układzie chłodzenia. Im szybciej je zdiagnozujecie, tym łatwiej będzie je usunąć. ■

Kim oni są?

Może powinna funkcjonować jedna silna organizacja, skupiająca wszystkie OSK oraz ODTJ, i działać w ich imieniu? Potężna organizacja branżowa, mająca za sobą setki szkół jazdy będzie wiarygodnym partnerem dla właściwych organów rządowych i ministerialnych w uzgodnieniach dotyczących przyszłości branży szkolenia kierowców.



- „Działania na rzecz kształtowania etyki zawodowej członków stowarzyszenia”. Zastanawia mnie, dlaczego stowarzyszenie nie chce szerzyć etyki zawodowej wśród ludzi, którzy do niego nie należą...

■ Silna organizacja pilnie potrzebna!

Moim celem nie jest dyskredytacja stowarzyszeń czy innych organizacji branżowych. Chcę po prostu pokazać, że one zajmują się tylko i wyłącznie same sobą. Nie walczą o interesy branży, czego przykładem jest choćby powstanie Super OSK.

Może powinna funkcjonować jedna silna organizacja, skupiająca wszystkie OSK oraz ODTJ, i działać w ich imieniu? Potężna organizacja branżowa, mająca za sobą setki szkół jazdy będzie wiarygodnym partnerem dla właściwych organów rządowych i ministerialnych w uzgodnieniach dotyczących przyszłości branży szkolenia kierowców. Silny mandat społeczny będzie dodatkowym atutem, żeby wymóc na rządzących zmianę prawa oraz stworzenia takiej ustawy i rozporządzeń, które pozwolą funkcjonować branży w sposób dający możliwość rozwoju. Da to szansę na poprawę jakości szkolenia, a co za tym idzie – bezpieczeństwa na drogach.

■ Prezesi są. Działania brak...

Widać zaczątki dobrych inicjatyw. Mam tu na myśli choćby fundację SOS Odpowiedzialne Szkoły Jazdy, którą co prawda skrytykowałem w artykule dla „Szkoły Jazdy”, ale widzę w niej potencjał i chęć zintegrowania środowiska. Całego środowiska. Bo branża to nie tylko ośrodki szkolenia kierowców, to również WORD-y, starostwa, wydziały komunikacji, ratownicy medyczni, policja, nauczyciele w szkołach, firmy sprzedające materiały dydaktyczne. Każdemu z tych podmiotów powinno zależeć na tym, żeby reprezentowała je silna organizacja, walcząca o prawa i wolności całej społeczności skupionej pod szyldem „nauka jazdy”. Niestety, w Polsce mamy prezesów i członków, a nie organizację z prawdziwego zdarzenia, faktycznie podejmującą działania na rzecz poprawy jakości szkolenia, egzaminowania, kontroli i całej tej otoczki formalnoprawnej, w której funkcjonujemy. Może czas to zmienić i zaproponować dobrą zmianę?

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki i techniki jazdy

W branży związanej ze szkoleniem kierowców pracuję od 2006 roku. Pięć lat później założyłem własną szkołę jazdy. I wyobraźcie sobie, że żadna organizacja branżowa nigdy nie chciała mnie zaprosić do swojego grona. Nikt nie wysłał informacji o swoim istnieniu, możliwości wsparcia, chęci udzielenia młodszemu koledze pomocy lub kilku cennych rad. A może to ja popełniłem błąd? Mogłem przecież zgłosić się do jakiegoś stowarzyszenia. Dlaczego? Choćby dlatego, że to ja byłem nowy w branży. Bo niby dlaczego potężna organizacja, której celem jest obrona moich interesów, ma się do mnie odzywać pierwsza i wyciągać pomocną dłoń?

■ Słaba reprezentacja

Analizuję właśnie cele statutowe pewnego branżowego stowarzyszenia. Postanowiłem więc podzielić się z wami moimi spostrzeżeniami. Na początku wyliczyłem, że w regionie, które stowarzyszenie obejmuje swoim zasięgiem, działa bardzo dużo ośrodków szkolenia kierowców. Jednak liczba członków organizacji nie budzi zachwyty. Należy do niego może 10 proc. autoszkół w regionie. Dodatkowo największa liczba członków przybyła w latach 1998 – 2004. Tylko jedna szkoła jazdy dołączyła do stowarzyszenia w 2014 roku.

■ Cele statutowe

Z tego, co czytam, stowarzyszenie stawia sobie następujące cele:

- „Propagowanie krajoznawstwa oraz rozwijanie kontaktów środowiskowych, w tym i zagranicznych”. Czy chodzi o wspólne wypadki na grzyby lub łatem – nad jezioro?
- „Upowszechnianie i ochrona wolności i praw człowieka oraz swobód obywatelskich, jak i wspomaganie rozwoju demokracji”. Niektórzy może się to nie spodobać...
- „Podejmowanie działań na rzecz upowszechniania i ochrony praw konsumentów”. Szkoły zrzeszone w stowarzyszeniu nie mają informacji na temat praw kursanta oraz tego, gdzie i jak mają się bronić przed nieuczciwymi ośrodkami szkolenia kierowców. Jak można propagować ochronę praw konsumenta bez informowania konsumentów o takim działaniu?
- „Podejmowanie działań na rzecz równych praw kobiet i mężczyzn oraz ich upowszechnianie”. Hm...
- „Podejmowanie działań na rzecz rozwoju świadomości i samoorganizacji społeczności (środowiska) instruktorów nauki jazdy oraz ośrodków szkolenia kierowców”. Słyszałem, że tamtejsze szkoły jazdy nie otrzymują od stowarzyszenia żadnego zaproszenia do dyskusji na temat branży. Ciekawe zatem, w jaki sposób realizowany jest ten cel...

Diagnoza na odległość

Do tej pory wykorzystanie złącza CAN w praktyce polegało na stworzeniu fizycznego połączenia pomiędzy autem i komputerem serwisowym. Pozwalało to na zdiagnozowanie usterek czy wyeliminowanie błędów. Urządzenie, nad którym pracuje Grupa Martom, ma umożliwić bezprzewodowe przesyłanie wszelkich tego typu informacji. Prototyp ma powstać jeszcze w tym roku.

Niemal każde auto poruszające się dziś po drogach wyposażone jest w magistralę komunikacyjną Controller Area Network (CAN). Złącze to obecnie wykorzystuje się do diagnozowania usterek. Do tego niezbędna jest jednak wizyta w warsztacie.

Jednak wywodząca się z Białegostoku Grupa Martom postanowiła to zmienić. Rozpoczęła już prace nad stworzeniem urządzenia, pozwalającego na bezprzewodową komunikację na linii pojazd – serwis. Prototyp zostanie zaprezentowany w połowie tego roku.

■ Oszczędność czasu i pieniędzy

Do tej pory wykorzystanie złącza CAN w praktyce polegało na stworzeniu fizycznego połączenia pomiędzy autem i komputerem serwisowym. Pozwalało to na zdiagnozowanie usterek czy wyeliminowanie błędów. Urządzenie, nad którym pracuje Grupa Martom, ma zaś umożliwić bezprzewodowe przesyłanie wszelkich tego typu informacji. Dzięki wykorzystaniu technologii telematycznych właściciele pojazdów, osoby zarządzające flotą, warsztaty czy wreszcie producenci będą mogli na bieżąco monitorować stan auta i bezzwłocznie reagować na wszelkie nieprawidłowości.

– Kluczem do sukcesu będzie w tym wypadku odpowiednie przetworzenie uzyskiwanych danych. Przykładowo, informacja o pojawieniu się kontrolki „Check engine” nie ma dla kierowcy żadnego znaczenia, bowiem błąd ten widoczny jest na tablicy rozdzielczej samochodu – mówi Łukasz Bazarewicz, prezes Grupy Martom. – Co innego, jeśli na podstawie takiego komunikatu warsztat na odległość zdiagnozuje problem i od razu umówi dogodny termin wizyty serwisowej. Pozwoli to nie tylko na oszczędność czasu, ale i pieniędzy, które moglibyśmy stracić z powodu zbagatelizowania usterek.

■ Całościowy ekosystem

Co ciekawe, urządzenie, na bieżąco monitorujące stan pojazdu, będzie też wysyłać przypomnienia o konieczności wymiany oleju czy okresowych przeglądach, a także informować np. o zbyt wysokim spalaniu. Do tego dochodzi tzw. Crash Alert, czyli automatyczne zgłoszenie do systemu lub konkretnych osób w razie wypadku. Dzięki



synchronizacji modułu GPS i czujników znajdujących się w aucie będzie możliwe natychmiastowe informowanie rodziny o danym zdarzeniu drogowym, z dokładnym określeniem miejsca, gdzie do niego doszło.

Wykorzystanie nawigacji może sprawdzić się również w przypadku flot samochodowych. Oprócz wspomnianej weryfikacji nadmiernego spalania osoby zarządzające pojazdami służbowymi zyskają konkretne informacje na temat eksploatacji pojazdów, czego efektem będą oszczędności związane z ich serwisem.

Dostępne obecnie na rynku technologie pozwalają na zbudowanie urządzenia, które będzie łączyło w sobie wszystkie te funkcjonalności. Innowacyjność stworzonego przez Grupę Martom projektu ma wiązać się jednak nie tyle z samym sprzętem, co z jego wykorzystaniem.

– Nasz cel to stworzenie całościowego ekosystemu, łączącego w sobie urządzenie, oprogramowanie i usługi warsztatów samochodowych. Do tej pory nikt nie zaoferował tak kompleksowego rozwiązania, a my, dzięki współ-

pracy z siecią serwisów partnerskich, będziemy w stanie działać niemal w całym kraju – wyjaśnia Łukasz Bazarewicz.

■ Najpierw prototyp

Jak może to wyglądać w praktyce? Kierowca przebywający nawet poza swoim miejscem zamieszkania w razie pojawienia się usterki może zostać umówiony na wizytę w najbliższym serwisie, gdzie mechanicy jeszcze przed jego przyjazdem będą wiedzieli, jak wygląda historia napraw pojazdu, z czego może wynikać dany błąd i w jaki sposób go wyeliminować.

Pierwszy, przetestowany prototyp urządzenia powinien pojawić się na rynku już w połowie przyszłego roku. Obecnie Grupa Martom poszukuje partnerów do jego stworzenia. W tym wypadku niezbędna będzie współpraca zarówno z firmami, instytucjami, jak i jednostkami naukowymi. Gotowy produkt do sprzedaży ma trafić zaś w 2017 roku.

Jakub Ziębka

Przegląd legislacyjny

Biorąc pod uwagę zdumiewającą aktywność legislacyjną Sejmu ósmej kadencji, można zaryzykować stwierdzenie, że dla branż związanych z ruchem i transportem drogowym początek roku jest względnie spokojny. Jest jednak kilka nowości, którym warto się przyjrzeć.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Zacznijmy od przypomnienia dobrych wieści: od nowego roku zmianie uległy zasady wykonywania kierowcom w czasie jazdy wysokopłatnych fotografii portretowych. 1 stycznia weszła w życie nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o strażach gminnych. Zgodnie ze znowelizowanym art. 129 g ust. 1 tej pierwszej, ujawnianie za pomocą stacjonarnych fotoradarów przekroczenia dopuszczalnej prędkości i niestosowania się do sygnałów świetlnych należy już wyłącznie do Inspekcji Transportu Drogowego. Z tego powodu od początku roku nie działają stacjonarne fotoradary straży miejskich i gminnych. Zastąpienie fioletową czekają na decyzje o dalszych losach.

Ci kierowcy, którzy zdążyli jeszcze zrobić sobie „selfie” z pomocą tych urządzeń, nie mają co liczyć na amnestię. Sprawy wykroczeń zarejestrowanych przed zmianą przepisów zostaną doprowadzone do końca. Poza stacjonarnymi fotoradarami strażom odebrano również możliwość korzystania z fotoradarów mobilnych. Dotychczasowa praktyka pozwala sądzić, że bezpieczeństwo na drogach nie ulegnie z powodu tych zmian pogorszeniu. W przeciwieństwie do wpływów do budżetów niektórych gmin.

■ Nowe orzeczenia lekarskie

W związku z wejściem w życie rozporządzenia ministra zdrowia z dnia 23 grudnia 2015 roku, zmieniającego rozporządzenie w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz.U. poz. 2247) od 31 grudnia 2015 roku obowiązują zaktualizowane wzory i zasady wydawania orzeczeń lekarskich dla osób ubiegających się o prawo jazdy. Wszystkie orzeczenia wystawione przed zmianą zachowały ważność. Nowelizacja stanowi dostosowanie rozporządzenia do dyrektywy Komisji 2014/85/UE z dnia 1 lipca



2014 roku, zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/126/WE w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 194 z 2.7.2014, str. 10 – 13). Zmiany obejmują przede wszystkim dodanie form bezdechu jako przeciwwskazania do wydania prawa jazdy. Zasady badań w tym zakresie określono w nowym załączniku, zatytułowanym „Szczegółowe warunki badania lekarskiego w zakresie obturacyjnego bezdechu sennego podczas snu”. Wprowadza on pojęcie obturacyjnego bezdechu podczas snu w postaci umiarkowanej oraz ciężkiej. Schorzenie to najczęściej kojarzone jest z chrapaniem, a według unijnych urzędników powodujące się opiniami lekarzy, znacząco zwiększa ryzyko wypadków. Kierowcy dotknięci tą przypadłością są niedotlenieni i niewyspani. Powoduje to obniżenie koncentracji i ryzyko zaśnięcia za kierownicą.

Zgodnie z nowymi przepisami, kierujących pojazdami, u których podejrzewa się obturacyjny bezdech podczas snu w postaci umiarkowanej lub ciężkiej, kieruje się na specjalistyczne badanie lekarskie. Do czasu potwierdzenia lub wykluczenia diagnozy orzeka się istnienie przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami.

W celu uzyskania lub przedłużenia ważności prawa jazdy przez osobę, u której rozpoznano obturacyjny bezdech podczas snu w postaci umiarkowanej lub ciężkiej, konieczne jest:

- 1) przedstawienie opinii lekarza prowadzącego leczenie, potwierdzającego leczenie
- 2) przestrzeganie zaleceń lekarskich w zakresie zapobiegania senności
- 3) przeprowadzanie regularnych kontrolnych badań lekarskich.

W przypadku osoby ubiegającej się o wydanie lub posiadającej prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, B+E lub T, która leczy się z powodu obturacyjnego bezdechu podczas snu w postaci umiarkowanej lub ciężkiej, istnieje możliwość orzekania o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami pod warunkiem, że podlega co trzy lata kontrolnym badaniom lekarskim, w celu ustalenia poziomu zgodności z leczeniem oraz konieczności dalszego leczenia.

Natomiast w przypadku osoby ubiegającej się o wydanie lub posiadającej prawo jazdy kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, uprawnienia instruktorskie, egzaminatorskie lub występującej o zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym lub przewożącym wartości pieniężne albo o przedłużenie ważności tego zezwolenia, która leczy się z powodu obturacyjnego bezdechu podczas snu w postaci umiarkowanej lub ciężkiej, możliwość orzekania o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami pod warunkiem, że podlega co rok kontrolnym badaniom lekarskim, w celu ustalenia poziomu zgodności z leczeniem oraz konieczności dalszego leczenia.

Ponadto znowelizowane rozporządzenie w załączniku, zatytułowanym „Szczegółowe warunki badania lekarskiego w zakresie narządu wzroku”, ujednoliciła wymagania w przypadku stwierdzenia jednoocznosci w odniesieniu do osób ubiegających się o wydanie lub posiadających prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A z kategorią prawa jazdy B1, B, B+E lub T. Wymagania w stosunku do tych grup zrównano również w zakresie widzenia zmierzchowego i wrażliwości na oślnienie oraz wrażliwości na kontrast zrównano.

■ Miejsce zamieszkania

23 stycznia weszła w życie nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami z dnia 22 grudnia 2015 roku (Dz.U. z 2016 roku poz. 27), o pracach nad którą informowaliśmy w poprzednim numerze. Nowelizacja związana była z koniecznością pilnego, spóźnionego dostosowania przepisów ustawy do przepisów dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 roku w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18, z późn. zm.). W ustawie o kierujących pojazdami pierwotnie określono, że prawo jazdy kategorii A w wieku 18 lat będzie mógł uzyskać funkcjonariusz Państwowej Straży Pożarnej, wykonujący motocyklem czyn-

ności służbowe. Przepis ten został przez ustawodawcę potraktowany jako wyjątek od reguły, określony w dyrektywie w sprawie praw jazdy 2006/126/WE, pozwalający na wcześniejsze uzyskanie prawa jazdy osobom, które wykonują swoje czynności w ramach obrony cywilnej. Komisja Europejska nie zgodziła się z takim podejściem i wskazała, że takie postępowanie było niewłaściwe. W związku z tym konieczne było usunięcie z ustawy tej możliwości.

Zakwestionowano też przepis, określający zasady ustalania miejsca zamieszkania niezbędnego do wydania prawa jazdy (art. 11 ust. 1 pkt 5). Komisja Europejska wskazała, że obecne brzmienie przedmiotowego artykułu nie w pełni odzwierciedla przepisy dyrektywy, w szczególności zaś, że w przepisie tym nie uwzględniono drugiej części przepisu dyrektywy w brzmieniu: „Jednak w przypadku osoby związanej zawodowo z miejscem innym niż miejsce, z którym łączy ją więzi osobiste i z tego względu mieszkającej kolejno w różnych miejscach w co najmniej dwu państwach członkowskich, za miejsce zamieszkania uważa się miejsce, z którym łączy ją więzi osobiste, pod warunkiem że regularnie do niego powraca. Ten ostatni warunek nie musi być spełniony, jeśli osoba ta mieszka w państwie członkowskim w celu wypełnienia zadania o określonym czasie trwania. Studia uniwersyteckie lub nauka w szkole nie oznaczają zmiany miejsca zamieszkania”.

W rezultacie do ustawy wprowadzono 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 wypełnienia zadania o określonym czasie trwania

albo

d) przebywa na terytorium innego państwa ze względu na podjęte w tym państwie studia lub naukę w szkole.

Ta zmiana w największym stopniu wpłynie na ośrodki szkolenia kierowców działające w regionach przygranicznych i nastawione na szkolenie naszych zachodnich sąsiadów.

■ Kursy dla uprzywilejowanych

Na stronach Rządowego Centrum Legislacji ukazał się projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z dnia 15 maja 2013 roku w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i pojazdów przewożących wartości pieniężne (Dz.U. z 2014 roku poz. 1706).

Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 roku o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. poz. 1327), która weszła w życie z dniem 4 stycznia 2016 roku, wprowadziła zmianę warunków uzyskiwania zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym. Zmiana dotyczy braku konieczności ukończenia przez funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej, policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Służby Więziennej i Inspekcji Transportu Drogowego oraz kierujących pojazdami ochotniczych straży pożarnych kursu dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi od dnia 4 stycznia 2016 roku przy uzyskaniu zezwolenia. Ponadto ustawa ta wprowadziła obowiązek przedstawienia zaświadczenia, potwierdzającego, że osoba ma być kierującym pojazdem ochotniczej straży pożarnej.

Zmiany w rozporządzeniu stanowią uwzględnienie tych zmian, a w związku z faktem, że projektowane rozporządzenie wykonuje przepisy ustawy, które już weszły w życie, jego wejście w życie ma nastąpić już dzień po ogłoszeniu. ■

Sprawdzam!

Hasło „sprawdzam” jest dobrze znane graczom w pokera. Powszechnie stosuje się je także w sytuacji, gdy dalsza dyskusja nad projektem i tak nie przekona oponentów. Oznacza ni mniej, ni więcej – pokaż, co potrafisz, pokaż dodatkowe materiały, konkretne rozwiązania, które udowodnią twoje prawdziwe zamiary, ale również i działania.



Wojciech Szemetyła

Od chwili rozstrzygnięcia wyborów parlamentarnych minęło już kilka miesięcy. Teraz przeżywamy gorący i burzliwy okres przejmowania władzy przez nową ekipę. Większość z nas z wielkim zainteresowaniem oczekuje na konkretne i od dawna zapowiadane zmiany. I to mimo nawału pracy.

Wielokrotnie już omawiany i powszechnie wszystkim znany raport NIK na temat systemu szkolenia i egzaminowania nie pozostawia żadnej wątpliwości. Zmiany są konieczne i nie mogą być już dłużej odkładane! Poznaliśmy już pierwsze działania nowego ministra. Te jakże ekscytujące i przeprowadzone naprawdę w ekspresowym tempie korekty lub jak kto woli – decyzje wstrzymujące wejście w życie wadliwych i społecznie szkodliwych rozwiązań – mogą jedynie zasygnalizować kierunki i zamiary nowej ekipy.

■ Niepotrzebne szkolenia i fotoradary

Jak wszyscy dobrze wiemy, najtrudniejszy jest początek. Nawet najdłuższa podróż zaczyna się zawsze od pierwszego kroku. Było nim przesunięcie w czasie, opisanego w 91 paragrafie ustawy o kierujących pojazdami, okresu próbnego dla młodych kierowców. Stało się to już po raz drugi. Powód jest niezmiennie ten sam. Brak dostatecznych narzędzi do realizacji programu.

To chyba dobry czas, żeby ponownie przeanalizować od dawna stawianą tezę o braku jakiegokolwiek powodu merytorycznego, uzasadniającego wprowadzenie przymusu w formie obowiązkowych szkoleń organizowanych przez WORD-y (teoria) i ODTJ-y (praktyka) oraz ich wpływie na podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenie liczby wypadków. Niezmiennie uważam, że pieniądze

wydane przez początkujących kierowców zostaną zmarnowane. Dodatkowe straty przyniesie działanie tzw. szarej strefy, która zajmie się handlem lipnymi zaświadczeniami. Tak samo jak w przypadku warsztatów dla instruktorów.

Wraz z nowym rokiem doszło także do innego ważnego wydarzenia. Chodzi mi oczywiście o pozbawienie straży miejskiej prawa do eksploatacji ponad czterystu radarów, których praca służyła również do zasilania budżetów gminnych i powiatowych. W niektórych przypadkach nawet głównie. Właśnie w taki sposób oceniła to Najwyższa Izba Kontroli.

Powstaje jednak pytanie, kto odpowiada za to, że obecnie zdemontowanych radarów nie może wykorzystać w swojej pracy policja? Dlaczego tak się dzieje? Ponieważ nie są kompatybilne z systemem informatycznym... Jednocześnie zaczął już pracować system wyrównanego pomiaru średniej prędkości na oznaczonym odcinku drogi.

■ Dziesięć długich lat

Jakiś czas temu Komisja Europejska pozwała Polskę do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Chodziło o niedostosowanie naszego prawa do wymogów unijnych. Dotyczyło to braku realizacji dyrektywy 2006/126/WE z grudnia 2006 roku, znoszącej możliwość użytkowania praw jazdy kategorii A przez funkcjonariuszy straży pożarnej, którzy mają osiemnaście lat. Śmieszne to i smutne. Tym bardziej że straż pożarna ma wyłącznie dwa takie motocykle i ani jednego strażaka w takim wieku!

Jak wszyscy dobrze wiemy, najtrudniejszy jest początek. Nawet najdłuższa podróż zaczyna się zawsze od pierwszego kroku.

Ostatnie ponaglające pismo w tej sprawie dotarło do Polski rok temu! I co? Sprawa po dziesięciu latach została załatwiona. Można jednak zapytać pomysłodawców tego i wielu podobnych rozwiązań wprowadzonych do ustawy o kierujących pojazdami, czy gra była warta świeczki.

Jest w tej sprawie jeszcze jedna ciekawa kwestia. Nie do końca mogę zrozumieć, dlaczego

przepis dotyczący eksploatacji ciężkich motocykli zabrania młodym strażakom ich używania w trakcie działań służbowych, a umożliwia się to funkcjonariuszom policji i straży granicznej, którzy będą mogli uzyskać prawo jazdy kategorii A po ukończeniu osiemnastu lat. Na szczęście problemy te dotyczą wąskiego grona użytkowników. W dodatku są to funkcjonariusze praktycznie podlegający dodatkowo całkowicie innemu regulacjom prawnym. Chyba trzeba to po prostu spokojnie przyjąć do wiadomości.

Podobna i całkowicie marginalna dla większości polskich obywateli jest kwestia nowelizacji przepisu dotyczącego ustalania miejsca zamieszkania – adresu osoby ubiegającej się o prawo jazdy. Dotyczy to ludzi przebywających za granicą na stałe lub czasowo. Muszą oni udokumentować co najmniej 185-dniowy pobyt na terenie RP, żeby móc ubiegać się o uzyskanie prawa jazdy w ojczystym kraju. Dla mnie jest to jeszcze jedna sztyka dla naszych obywateli, sprzeczna z założeniami dotyczącymi swobody w przepływie towarów i usług na terenie Unii Europejskiej! Polscy przedsiębiorcy zostali tym samym pozbawieni dochodów płynących z realizacji tzw. wakacji z prawem jazdy.

■ Pokaż, co potrafisz...

To tyle lub, jak kto woli, aż tyle słychać z wysokiego Olimpu, czyli ze strony rządowo-sejmowej. A co się dzieje na naszym skromnym podwórku? Praktycznie cisza. Cóż, zmiana władzy, która odbyła się tuż przed okresem świąteczno-noworocznym, i zmęczenie wielką polityką sprawiają, że trudno oczekiwać ze strony naszych organizacji i reprezentujących je działaczy jakichś konkretnych i energicznych działań. Warto więc zauważyć i odnotować opublikowany w grudniu list otwarty znanego ze swojej działalności i temperamentu Eugeniusza Kubisia.

Pewnie większość stałych czytelników „Szkoły Jazdy” zna różnorodne i liczne wystąpienia, artykuły, komentarze, polemiki, spory, głośne akcje protestacyjne i zaangażowanie autora listu – kiedyś kontrowersyjnego działacza izby gospodarczej, teraz niezależnego komentatora. Nie ze wszystkimi jego poglądami się zgadzam. Jednak zawsze uważałem, że sformułowane przemyślenia stanowią bar-

dzo interesujący głos przedstawiciela środowiska i mogą stać się początkiem ciekawej dyskusji o kondycji, w jakiej znajdują się reformowane od ponad piętnastu lat ośrodki szkolenia kierowców. Gratuluję też Eugeniuszowi Kubisiowi odwagi, determinacji i uporu w walce o lepszy byt ludzi związanych od zawsze z budowaniem fundamentów prawnych oraz społecznych dla swoich małych rodzinnych przedsiębiorstw.

Czytelnikom, których zastanowił tytuł niniejszego tekstu, spieszę wyjaśnić: hasło „sprawdzam”, dobrze znane graczom w pokera, a także stosowane powszechnie w sytuacji, gdy dalsza dyskusja nad projektem i tak nie przekona oponentów, oznacza ni mniej, ni więcej – pokaz, co potrafisz, pokaz dodatkowe materiały, konkretne rozwiązania, które udowodnią twoje prawdziwe zamiary, ale również i działania. I takie znaczenie mają tego typu listy

Podobna i całkowicie marginalna dla większości polskich obywateli jest kwestia nowelizacji przepisu dotyczącego ustalania miejsca zamieszkania – adresu osoby ubiegającej się o prawo jazdy.

i apele pisane przez ludzi czujących potrzebę interwencji, chcących zwrócić uwagę społeczeństwa na ich zdaniem istotne i często budujące opinie publiczną problemy.

Do dzieła!

Obecny stan naszego szkolnictwa, liczba tragicznych wypadków i dotychczasowe propozycje wyjścia z kryzysu, w jakim znajduje się nasza branża, są nam, zainteresowanym, doskonale znane. Cóż zatem można zrobić więcej? Jednym, ale chyba nie najlepszym sposobem jest milcząca zgoda, akceptacja i nadzieja, że i tym razem ktoś inny załatwi sprawę za nas. Oczywiście taka postawa do niczego dobrego nie doprowadzi. Dowodem na to są ostatnie wydarzenia. Nowe zgromadzenia i stowarzyszenia obywatelskie, o których dotychczas nikt nie słyszał, powstają praktycznie z dnia na dzień. Nigdy nie uwierzę, że wśród tysięcy instruktorów, kilku poważnych organizacji skupiających ośrodki szkolenia kierowców nie znajdzie się nikt, kto mógłby udźwignąć ciężar organizacji i redakcji dokumentu, zawierającego pakiet niezbędnych dla normalnego funkcjonowania szkół jazdy, w naszym imieniu przedstawić go rządowi i jednocześnie powiedzieć „sprawdzam!”. Pakiet ten powinien zawierać propozycję całkowitej przebudowy ustawy i określić niezwłoczne terminy jej realizacji. Zostawmy z dotychczasowych zawartych w ustawie o kierujących pojazdami kilka szkieletowych pomysłów, opisanych w kilkunastu

paragrafach. Dodajmy do tego niezbędną i zunifikowaną z prawem drogowym krajów Unii Europejskiej treść. Mamy też niezaprzeczalne obywatelskie prawo do domagania się, żeby we wszelkich decyzyjnych gremiach znajdowali się nasi prawdziwi przedstawiciele, których dotychczasowy dorobek i umiejętności negocjacyjne gwarantowałyby powodzenie i osiągnięcie zamierzonych celów. Niech znowu padnie słowo „sprawdzam”! Czyż jednocześnie nie byłoby pięknie usłyszeć o indywidualnych i zbiorowych listach oraz apelach do postów, władz powiatów, starostw, dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, rad bezpieczeństwa wszystkich szczebli?

Zaczyn

Oczywiście, że byłoby to zbyt piękne, żeby mogło być prawdziwe. Szkoda, ale lubię pomarzyć. Jednak wielu z nas zauważyło pierwsze sygnały, że potrzebę wielkiej przebudowy zaczyna dostrzegać nie tylko młode pokolenie. Mamy już pierwsze zapowiedzi całkowicie nowych inicjatyw na naszym podwórku. Myślę o nowatorskim spojrzeniu na problemy związane z jakością

egzaminowania, zawarte w wystąpieniach Tomasza Matuszewskiego, i jakże ważny list dyrektora łódzkiego WORD-u i przewodniczącego Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego Łukasza Kucharskiego w sprawie koniecznych i oczekiwanych przez jego środowisko zmian w instrukcji egzaminowania. Dodajmy do tego powołanie w Gostyniu, pod egidą tym razem występującego w roli starosty Tomasza Matuszewskiego, całkowicie nowej i dotychczas nieistniejącej na tym poziomie administracji rad BRD z udziałem instruktorów i właścicieli OSK. Możemy mieć więc nadzieję, że nasze sprawy nie zostaną odłożone na półkę.

Zupełnie nową inicjatywą jest z kolei fundacja SOS – Odpowiedzialne Szkoły Jazdy, której zadaniem jest ochrona nie tylko szeroko pojętych interesów ośrodków szkolenia kierowców i zatrudnionych w nich instruktorów, wykładowców nauki jazdy, ale także kursantów. Powołano nawet rzecznika praw kursanta. Jeśli dodamy do tego, że fundacja działa przy życzliwym wsparciu rzecznika praw obywatelskich, to trzeba z uwagą i odpowiedzialnością obserwować działania tej nowej formacji. Jest ciekawe, charakterystyczne, ale i nie całkiem bezpodstawne, że jakość niektórych OSK osiągnęła obecnie taki poziom, że mogą powstawać pozarządowe organizacje konsumenckie, zdecydowane bronić interesów swoich członków przed ich działaniami.

Zorganizowani kursanci zapewne już nie długo powiedzą rządowi: „sprawdzam”. ■

BMW, VW i JAPŃCZYKI bez tajemnic!



trends

Magazyny prawdziwych miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

REKLAMA



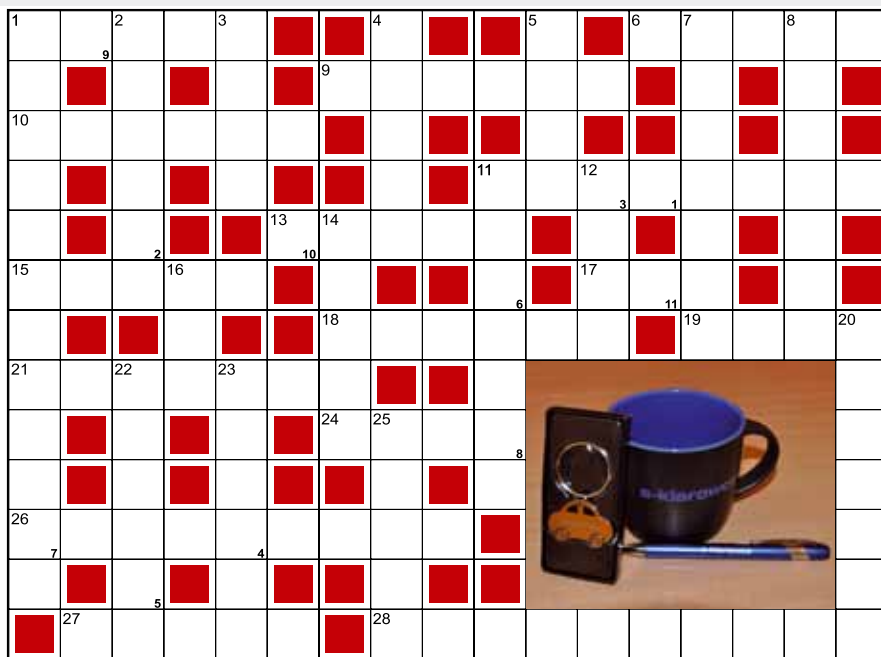
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 11 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Witamy w nowym roku”. Nagrodę wysłamy pocztą.

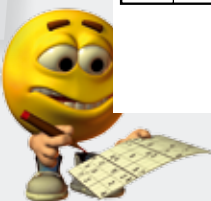
Pierwsze trzy osoby, które prześlą na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzymają zestaw upominków ufundowanych przez firmę e-kierowca.

POZIOMO:

1) droga o twardej nawierzchni. 6) urządzenie do tłoczenia cieczy. 9) samochód z Japonii. 10) graniczy z Wenezuelą. 11) auto na postoju. 13) słynny rajd terenowy. 15) na czele wyścigu. 17) głos lwa lub dźwięk silnika. 18) starszy flisak. 19) glon. 21) fartuch dawnej gospodyni. 24) rozżarzona cząstka. 26) motocykl. 27) owad lub motorower. 28) samochód z dużą platformą do przewożenia towarów.

PIONOWO:

1) ... świetlna. 2) droga okrężna. 3) Karenina u Tołstoja. 4) polski motocykl produkowany w latach 1956-1965. 5) dokumenty urzędowe. 7) otoczka. 8) miejsce postoju. 11) pojazd komunikacji miejskiej. 12) Ludwik Jerzy, poeta i satyryk. 14) artystyczna tkanina ścienna. 16) u boku Adama. 20) pojazd wodnołądowy. 22) z wodą dla zwierząt. 23) tytułowa w książce. 25) pospolity minerał.



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 Rupał, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyła, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorunkiewicz.

Adres redakcji: al. Wojska Polskiego 184, 71-256 Szczecin, tel. 91 441 89 37, faks 91 489 97 53, e-mail: redakcja@szkola-jazdy.pl
Warunki prenumeraty: tel. 91 441 89 62, www.sklep.e-kierowca.pl

Foto: materiały OSK Motorex, Joanna Oleszek/PORD Gdańsk, Dariusz Piorunkiewicz, materiały Michelin, NewsPress, Paweł Kazimierczyk, PAP/Grzegorz Michałowski Albin Sieczkowski, Karolina Kabał/Flickr, materiały Volvo

Korekta: Dorota Piechna
Skład: e-kierowca – studio DTP
Druk: KaDruk, www.kadruk.com.pl, 71-246 Szczecin, ul. Romera 10E
Wszelkie prawa zastrzeżone. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo skrótów i adiacji tekstów.
Przedruki jedynie za pisemną zgodą redakcji. Nakład: 5000 egz.

SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

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



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

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

Zamów prenumeratę!



Szczegóły na www.szkoła-jazdy.pl
i pod numerem telefonu 91 441 89 62

NOWOŚĆ

PRZYGOTUJ WYKŁADY NA SWOJĄ MIARĘ



moje
VADEMECUM
WYKŁADOWCY SPS

Nowy multimedialny program do prowadzenia wykładów dla kandydatów na kierowców

- Ponad 1000 nowych slajdów do Twojej dyspozycji.
- Masz możliwość samodzielnego kształtowania przebiegu poszczególnych lekcji.
- Możesz odkładać do schowka najczęściej używane slajdy.
- Masz możliwość rysowania na slajdach oraz szkicowania własnych sytuacji drogowych.