

nr 7-8/2016 (127-128)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4 **REWOLUCJA W TOKU**

W PIERWSZYCH PIĘCIU MIESIĄCACH TEGO ROKU OŚRODKI SZKOLENIA KIEROWCÓW W CAŁEJ POLSCE PODSTAWIŁY SWOJE POJAZDY NA PRAWIE 9 TYS. EGZAMINÓW NA KATEGORIĘ B. REKORD PADŁ W WAŁBRZYCHU. TAM Z AUT SZKÓŁ JAZDY SKORZYSTANO W TYM CZASIE PONAD 2,2 TYS. RAZY!

str. 7 **GRZECHY I GRZESZKI OŚRODKÓW SZKOLENIA KIEROWCÓW**

ZAJĘCIA TYLKO NA PAPIERZE, BRAK EGZAMINÓW WEWNĘTRZNYCH, ZDEZELOWANE AUTA, DUMPINGOWE CENY, INSTRUKTORZY BEZ UPRAWNIEN – TO GRZECHY I GRZESZKI W SZKOLENIU KIEROWCÓW, O KTÓRYCH MÓWIĄ SAMI WŁAŚCICIELE OSK. BO NIEUCZCIWA KONKURENCJA PSUJE RYNEK I OPINIĘ O SZKOŁACH JAZDY.



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

Prawo wyboru



Krzysztof Giżycki

Co jakiś czas przedstawiciele środowiska związanego z branżą szkolenia i egzaminowania kierowców dzielą się z opinią publiczną swoimi pomysłami na uzdrowienie systemu, który w opinii wielu z nas nie jest doskonały. Warto się tym inicjatywom przyglądać, opiniować je, ale wypada także pokusić się o ocenę zmian, które zostały stosunkowo niedawno wprowadzone.

W wakacyjnym numerze „Szkoly Jazdy” sprawdziliśmy, w jakim zakresie ośrodki szkolenia kierowców korzystają z ustawowej możliwości podstawiania swoich pojazdów na egzaminy państwowe. Do tej pory pisaliśmy o Zielonej Górze, gdzie dzięki współpracy tamtejszych właścicieli ośrodków szkolenia kierowców oraz dyrektora WORD-u takie rozwiązanie zastosowano po raz pierwszy. Teraz pod lupę

wzięliśmy cały kraj. I co się okazało? Jest tylko jedno województwo (pomorskie), w którym w pierwszych pięciu miesiącach tego roku nie odbył się żaden taki egzamin! Mało tego, na prawdziwego lidera wyrasta Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Wałbrzychu. Tam takich egzaminów odbyło się aż ponad 2,2 tys.!

W jaki najprostszy sposób można oceniać ustawową możliwość podstawiania pojazdów OSK na egzaminy praktyczne? Wystarczy sprawdzić, czy ktoś z niej w ogóle korzysta. Jeśli tak, wypada taką inicjatywę pochwalić. Na pewno można pokusić się o stwierdzenie, że wprowadzenie regulacji nie zaszkodziło żadnemu ośrodkowi. Dlaczego? Przyczyna jest prosta. Nikt przecież nie zmusza szkół jazdy do korzystania z takiej możliwości...

Nie jest to oczywiście jedyny godny polecenia temat, który poruszyliśmy w wakacyjnym numerze miesięcznika. Zresztą przekonajcie się sami!

Życząc udanych wakacji, przypomnę na koniec, że następny numer „Szkoly Jazdy” ukaże się we wrześniu. Na pewno nie zabraknie w nim ciekawych artykułów i felietonów!

Redaktor naczelny

W numerze

Rewolucja w toku	4	To nie miało prawa się wydarzyć, czyli Skiby potyczki z autami	26
Grzechy i grzeszki ośrodków szkolenia kierowców	7	Jak uczyć, żeby nauczyć?	28
Senior robi prawo jazdy	9	Auto, dzięki któremu polubisz parkowanie	30
Technologia pomaga znosić bariery	10	Kursant na motocyklu	32
Jazda na wesoło	11	Anioły Piekieł z wizytą w Polsce	33
Legalne czy nie?	12	Jazda zgodna z przepisami. Czy to wystarczy?	34
Szczecińskiego WORD-u problemy z namalowaniem ósemki	13	Artur Konieczny najlepszym instruktorem w Szczecinie	36
Pomysł na B+E	14	Patrz w lewo, patrz w prawo	37
Zabrakło przeglądów, ośrodek zamknięty	16	Zdarzenia drogowe w obiektywie rejestratorów i aparatów	38
Fotoradary znów na cenzurowanym	18	Toyota najcenniejszą marką motoryzacyjną	39
Państwo powinno udzielać wsparcia niepełnosprawnym	19	Gorączka przedwyborcza	40
Lato na drogach	21	Mężczyźni i kobiety w świecie motoryzacji	41
Kręcenie tyłem	22	Przegląd legislacyjny	42
Resort chce powołać specgrupę	24	Finał zmagania	44
Fotoradary zniknęły, kierowcy poczuli się pewniej	25		

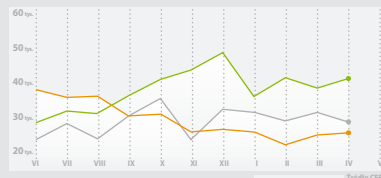
Z ostatniej chwili

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

KWIECIEŃ 2016 **37 101**

KWIECIEŃ 2015 **28 336**

KWIECIEŃ 2014 **25 528**



Niemiecki nastolatek w tarapatkach

Dziewiętnastoletni obywatel Niemiec próbował wręczyć łapówkę egzaminatorowi ze szczecińskiego WORD-u. Ten pieniędzy nie przyjął, a nastolatki za próbę korupcji grozi do dziesięciu lat więzienia.

Do zdarzenia doszło na początku czerwca. Obywatel Niemiec przystąpił do egzaminu praktycznego na prawo jazdy, w trakcie którego wymusił pierwszeństwo. Dlatego egzaminator poprosił kierowcę o zajęcie na najbliższy parking. Tam oświadczył, że egzamin nie zostaje zaliczony. Wówczas kierowca wyjął z kieszeni portfel i usiłował wręczyć 400 euro łapówki w zamian za zmianę wyniku egzaminu. Dziewiętnastolatek został zatrzymany i trafił do policyjnego aresztu. Po zebraniu dokumentacji dowodowej przez policjantów przedstawiono mu zarzut usiłowania wręczenia łapówki. Policjanci wnioskowali o zastosowanie tymczasowego aresztu i przekazali sprawę do prokuratury. Tam zapadła jednak decyzja o zastosowaniu środka zapobiegawczego w postaci poręczenia majątkowego. Niemiec wpadł w niemałe tarapaty. Za próbę korupcji grozi mu do dziesięciu lat więzienia.

Kolejna filia WORD-u otwarta

Od 21 maja kandydaci na kierowców mogą już zdawać egzaminy na prawo jazdy w Grójcu. Swoją filię uruchomił tam stołeczny WORD.

Jak informuje biuro prasowe Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, nowe miejsca zdawania egzaminów to odpowiedź na oczekiwania mieszkańców Grójca i okolic. Dotychczas mazowieckie ośrodki egzaminacyjne utworzyły już swoje oddziały terenowe w Sochaczewie (WORD w Płocku), Mławie (WORD w Ciechanowie), w Koziencach i Zwoleniu (WORD w Radomiu) oraz w Garwolinie (WORD w Siedlcach). *red*

Rewolucja w toku

W pierwszych pięciu miesiącach tego roku ośrodki szkolenia kierowców w całej Polsce podstawili swoje pojazdy na prawie 9 tys. egzaminów na kategorię B. Rekord padł w Wałbrzychu. Tam z aut szkół jazdy skorzystano w tym czasie ponad 2,2 tys. razy! – Myślę, że w przyszłości coraz więcej ośrodków szkolenia kierowców będzie korzystało z możliwości podstawiania swoich pojazdów na egzamin praktyczny – komentuje Eugeniusz Kubiś, właściciel OSK, które jako pierwsze zdecydowało się na taki krok.



Przepisy dotyczące wykorzystywania pojazdów ośrodków szkolenia kierowców podczas praktycznych egzaminów państwowych weszły w życie w sierpniu 2014 roku. Były jednym z elementów nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami. Znalazł się tam m.in. zapis, który brzmi: „Praktyczna część egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B lub B+E na wnioski i koszty osoby egzaminowanej jest prowadzona wskazanym pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, który prowadził szkolenie tej osoby”.

Kandydat na kierowcę musi jeszcze dołączyć oświadczenie swojej szkoły o wyrażeniu zgody na udział pojazdu tego ośrodka w części praktycznej egzaminu państwowego oraz umówić się z wojewódzkim ośrodkiem ruchu drogowego na konkretny termin.

W podstawionej przez OSK elce musi znajdować się oczywiście kamera rejestrująca obraz i dźwięk. Zgodnie z ustawą, „urządzenie powinno pozwalać na rejestrację przebiegu egzaminu i przekazanie zapisu bezpośrednio po egzaminie dla potrzeb wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego z wykorzystaniem ogólnodostępnych informatycznych nośników danych”. Ponadto „plik z na-

graniem powinien być zapisany w powszechnie stosowanym formacie zapisu i odczytu danych, możliwym do odtworzenia bez specjalistycznego oprogramowania i sprzętu”. I jeszcze jedna ważna rzecz: ośrodek szkolenia kierowców pod żadnym pozorem nie może udostępniać takiego zapisu.

■ Dane z (prawie) całej Polski

Mimo że egzaminy prowadzone z wykorzystaniem pojazdów ośrodka szkolenia kierowców (określane niegdyś mianem prawdziwej rewolucji w branży) odbywają się na terenie całej Polski już od dłuższego czasu, do tej pory nikt nie pokusił się o pokazanie skali tego zjawiska. Postanowiliśmy to zmienić. Do wszystkich 49 wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego wysłaliśmy zapytanie odnośnie liczby egzaminów na kategorię B prowadzonych pojazdem OSK, liczby szkół jazdy korzystających z tej możliwości oraz liczby podstawianych przez nich aut.

Po lupę wzięliśmy pierwszych pięć miesięcy tego roku. Dzięki zebranych danym udało nam się stworzyć mapę miejsc, gdzie pojazdy OSK na egzaminy się podstawia, oraz tych, w których taka praktyka nie ma miejsca.

Jedynym WORD-em, który nie przekazał nam informacji, jest ośrodek egzaminacyjny w Katowicach. Jak tłumaczyli pracownicy ośrodka, z powodu braku możliwości wyciągnięcia takich specyficznych danych z systemu informacyjnego, na którym pracuje WORD w Katowicach. Z kolei w dwóch przypadkach (WORD-y w Łodzi i Wałbrzychu) nie uzyskaliśmy informacji o liczbie pojazdów OSK wykorzystywanych do egzaminowania.

Zastrzegamy, że pod uwagę nie braliśmy egzaminów prowadzonych pojazdami z automatyczną skrzynią biegów oraz przystosowanych dla osób niepełnosprawnych. Dlaczego? Bo wcześniejsza ustawa dawała ośrodkom szkolenia kierowców możliwość podstawiania takich aut.

■ Wałbrzych poza konkurencją

W przeciągu pierwszych pięciu miesięcy na terenie prawie całej Polski (poza wspomnianymi Katowicami) odbyło się prawie 9 tys. egzaminów praktycznych pojazdami należącymi do OSK. Zdecydowanie najwięcej z nich (prawie 25 proc. całości) w Wałbrzychu. Przeprowadzono tam aż

Pojazdy ośrodków szkolenia kierowców

wykorzystywane podczas państwowych egzaminów na prawo jazdy



- liczba ośrodków szkolenia kierowców, które podstawily swoje pojazdy na egzamin państwowy
- liczba pojazdów, które byly podstawiane na egzamin państwowy przez szkoły jazdy
- liczba egzaminów przeprowadzonych na pojazdach ośrodków szkolenia kierowców
- WORD-y, w których nie odbyly się egzaminy na pojazdach OSK
- WORD, który nie był w stanie udostępnić nam danych

Zebrane przez nas dane dotyczą okresu od stycznia do maja tego roku. Pod uwagę nie wzięliśmy egzaminów prowadzonych na pojazdach z automatyczną skrzynią biegów oraz tych przystosowanych dla osób niepełnosprawnych.

W dwóch przypadkach WORD-y nie były w stanie podać liczby pojazdów, które są podstawiane na egzamin państwowy przez szkoły jazdy.

2205 egzaminów, z możliwości podstawienia swojego auta na egzamin skorzystało w analizowanym przez nas okresie aż 36 szkół jazdy!

WORD w Wałbrzychu przesłał nam dane w rozbiciu na swoją główną siedzibę oraz dwa oddziały terenowe – Świdnicę i Kłodzko. Co ciekawe, okazało się, że w tej ostatniej placówce egzaminów, podczas których wykorzystywane są pojazdy OSK, było najwięcej, bo ponad połowa (1194). A jak na tym tle wyglądają siedziby w Świdnicy i Wałbrzychu? Przeprowadzono tam odpowiednio 690 i 321 egzaminów.

– Taka możliwość cieszy się ogromnym zainteresowaniem. Szkoły jazdy mają nawet na swoich autach reklamy typu: „zdajesz pojazdem, którym się uczysz” – informują pracownicy wałbrzyskiego WORD-u.

■ Pomorskie bez pojazdów OSK na egzaminach

Dużo mniej niż w Wałbrzychu, ale ponad 400 egzaminów w ciągu pięciu miesięcy, odbyło się za to w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego w Nowym Sączu (962), Warszawie (633), Zielonej Górze (590), Kaliszu (485) i Włocławku (439). Nieźle na tle innych wypadają także WORD-y w Opolu, Wrocławiu, Poznaniu, Krakowie i Lesznie. Wszędzie tam przeprowadzono ponad 250 egzaminów.

Są i takie WORD-y, w których na podstawie swojego auta na egzamin praktyczny nie zdecydował się nikt. Chodzi o ośrodki egzaminacyjne w Słupsku, Gdańsku, Łomży, Ostrołęce, Białej Podlaskiej, Chełmie, Radomiu, Piotrkowie Trybunalskim i Częstochowie.

Jedynym województwem, gdzie kandydat na kierowcę nie może skorzystać z możliwości zdawania egzaminu pojazdem, którym się szkoli, jest pomorskie.

■ Jest (chyba) łatwiej

Od momentu, gdy pierwsze ośrodki szkolenia kierowców zaczęły podstawiać swoje pojazdy na egzamin, wiele osób zastanawiało się, czy korzystający z tej możliwości będą osiągać lepsze wyniki od kandydatów na kierowców zdających autami WORD-ów. Część z nich była nawet tego pewna. Jednak o jednoznacznej opinii trudno, głównie ze względu na brak możliwości uzyskania takiej samej próby badawczej. Innymi słowy, przeważająca liczba egzaminów wciąż jest prowadzona pojazdami wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego.

Mimo to poprosiliśmy wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego o przesłanie nam informacji o zdawalności z podziałem na egzaminy prowadzone pojazdami OSK i należącymi do WORD-ów. Wyszło na to, że nawet odrzucając rażącą dysproporcję między liczbą takich egzaminów wysnuć jednoznaczny wniosek jest trudne. Dlaczego?



Bo wyniki się od siebie różnią. Na pewno w większości przypadków zdawalność pojazdem OSK jest wyższa niż WORD-owskim. Przykładem mogą być choćby Poznań (46,31 do 29,08 proc.), Wałbrzych (41,68 do 26,53 proc.), Leszno (57,34 do 32,28 proc.), Kalisz (41 do 31,5 proc.) czy Zielona Góra (44,8 do 31,1 proc.).

Ale zdarzają się też ośrodki egzaminacyjne, gdzie wyniki są odwrotne. Chodzi m.in. o Kraków (28,1 do 38,9 proc.) czy Suwałki (31,34 do 37,6 proc.).

■ Pamiętny protest

Przypomnijmy, że pierwszy egzamin samochodem szkoleniowym został przeprowadzony we wrześniu 2013 roku w Zielonej Górze. Wykorzystano na nim auto szkoleniowe należące do OSK Motorex, którego właścicielem jest Eugeniusz Kubiś.

Kwestia podstawienia samochodów szkoleniowych na egzaminy w Zielonej Górze nabrała tempa w 2012 roku, gdy właściciele ośrodków z coraz większym niepokojem przyglądali się, jak WORD-y, rezygnując z dotychczasowej praktyki zakupu samochodów egzaminacyjnych, zaczęły korzystać z ofert najmu. Doszło do tego, że w wielu miastach Polski pojawiły się propozycje najmu aut nawet za grosz miesięcznie. Szkoleniowcy oburzali się, że dzieje się to kosztem ośrodków, które ze względu na 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 pod Urzędem Marszałkowskim w Zielonej Górze, gdzie trwał Konwent Marszałków. Wówczas odniesiono się do oprostowanego sprzedawania przez dilerów samochodowych aut dla WORD-ów jedynie za grosz.

■ Sukces

– Rozwiązaniem może być, co sugerują protestujący, aby egzaminy były realizowane ich samochodami – mówił w TVP Jacek Hoffmann, wicemarszałek województwa lubuskiego.

Szkoleniowcy, opierając się na słowie marszałka, wraz z dyrektorem WORD-u Rafałem Gajewskim rozpoczęli serię spotkań negocjacyjnych, których efektem była możliwość podstawienia samochodów OSK na egzamin na kategorię B. Były to czasy, gdy w ustawie o kierujących pojazdami nie istniał jeszcze zapis pozwalający na taką praktykę. Wszedł on w życie w sierpniu 2014 roku. Dopiero wtedy ośrodki z innych województw ośmieliły się negocjować z WORD-ami umowy, na podstawie których mogły podstawiać swoje elki na egzaminy. Akcja rozpoczęta w Zielonej Górze rozprzestrzeniła się na cały kraj.

– Myślę, że w przyszłości coraz więcej ośrodków szkolenia kierowców będzie korzystało z możliwości podstawiania swoich pojazdów na egzamin praktyczny – komentuje Eugeniusz Kubiś. – Jest to przecież doskonała okazja do uniezależnienia się od WORD-ów. Zwracam także uwagę na jedną rzecz, podnoszoną przez nas podczas zielonogórskiego protestu. Sprzeciwialiśmy się sytuacji, w której wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego wypożyczały pojazdy egzaminacyjne za złotówkę, a my musieliśmy płacić za nie naprawdę duże pieniądze. Teraz sytuacja wygląda zupełnie inaczej.

W OSK należącym do Kubisia jest pięć pojazdów przygotowanych do podstawienia na egzamin.

– Wszystkie są okamerowane, gotowe do przeprowadzania nimi egzaminów – mówi właściciel OSK Motorex. – Koszt zestawu nagrywającego nie jest już taki wysoki. Kiedyś płaciłem za jeden ponad 7 tys. zł, teraz dużo mniej. Zestaw złożony z czterech kamer, mikrofonu oraz rejestratora można kupić już za 2,5 tys. zł!

Jakub Ziębka

Grzechy i grzeszki ośrodków szkolenia kierowców

Zajęcia tylko na papierze, brak egzaminów wewnętrznych, zdezelowane auta, dumpingowe ceny, instruktorzy bez uprawnień – to grzechy i grzeszki w szkoleniu kierowców, o których mówią sami właściciele OSK. Bo nieuczciwa konkurencja psuje rynek i opinii o szkołach jazdy.

Kilka lat temu głośno było o nieuczciwym instruktorsze z Radomia, który łowił klientów przed tamtejszym WORD-em. Rozdawał wizytówki, kusił zniżkami. Jeździło się z nim taniej niż innymi elkami.

- Bo szkolił poza ośrodkiem – tak to określają pracownicy biura kontroli UM w Radomiu.
- Nie prowadził OSK, minimalizował koszty
- wyjaśniają.

Pracujący na dziko instruktor grał na nosie kolegom (działającym legalnie) i urzędnikom. Do czasu. Sprawa trafiła do sądu, jej wyjaśnianie trwało kilka lat, m.in. w Samorządowym Kolegium Odwoławczym i Wojewódzkim Sądzie Administracyjnym. Były odwołania, zażalenia, kasacje i ostateczny werdykt NSA. Finał? Zakaz wykonywania zawodu przez dwa lata.

Czy takich przypadków jest więcej? Urzędnicy przyznają, że w każdym mieście, gdzie znajduje się WORD i odbywają się egzaminy, kłusuje co najmniej kilku lub kilkunastu instruktorów. Ale – przekonują – rynek się porządkuje i cywilizuje, jest coraz lepiej nadzorowany.

– Zgodnie z obowiązującymi przepisami, kontrola każdego przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia kierowców ma być przeprowadzana co najmniej raz w roku i tak też jest to zadanie przez nas realizowane – tłumaczy Małgorzata Malmon z biura kontroli UM w Radomiu. – Podjęliśmy współpracę z komendą miejską policji, która w ramach swoich uprawnień kontroluje prowadzenie praktycznej nauki jazdy poza OSK.

■ Długa lista zastrzeżeń NIK

Ośrodki szkolenia kierowców są rejestrowane i kontrolowane przez starostwa powiatowe (i wydziały komunikacji UM w miastach na prawach powiatu). Urzędnicy mają sporo roboty. Tylko w Radomiu jest zarejestrowanych 36 OSK, w Szczecinie 55, w Gdyni 20, w Katowicach 29, w Rzeszowie 42, w Warszawie ponad 220.

Z ubiegłorocznego raportu Najwyższej Izby Kontroli wynika, że nadzór nad OSK mocno kuleje. NIK stwierdziła, że część ośrodków prowadzi kursy w sposób niezgodny z programem, pojazdami niespełniającymi wymagań. Opierając się na policyjnych statystykach kontrolerzy ustalili,



iż w latach 2013 – 2014 w co szóstym skontrolowanym samochodzie wykorzystywanym do nauki jazdy wykryto różnego rodzaju nieprawidłowości: zły stan techniczny, braki w dodatkowym wyposażeniu. Niektórzy instruktorzy nie mieli uprawnień do prowadzenia szkolenia, ważnych badań lekarskich i psychologicznych. Zdarzało się, że zapominali o wypełnieniu karty kursanta. NIK zwróciła uwagę, że podczas szkoleń lekceważąco traktuje się zajęcia z udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.

Materiał opracowany przez NIK był bolesny także dla urzędników, bo okazało się, że 80 proc. starostw pozbawiło się możliwości sprawdzenia, jak OSK prowadzą praktyczną naukę jazdy. Powiaty nie podjęły w tym zakresie współpracy z policją. Aż 90 proc. starostw nie kontrolowało i nie analizowało również tzw. egzaminów wewnętrznych. Nawet szkoły, które zdawalność „wewnętrznych” miały stuprocentową, a egzaminów państwowych – bardzo niską, nie musiały obawiać się szczegółowego audytu. Urzędnicy sprawdzali tylko podstawowe dokumenty. Czyli de facto nie byli w stanie określić, jak dany OSK przygotowuje kursantów. Czy mają oni wystarczającą wiedzę i umiejętności, by ubiegać się o prawko.

■ W gąszczu przepisów

Powiatowa administracja chętniej mówi o jasnej stronie działalności OSK.

- Nie wystąpiły przypadki naruszeń prawnych ani nie było negatywnych wyników kontroli – informuje Aneta Sempia, kierownik referatu rejestracji i ewidencji pojazdów Starostwa Powiatowego w Jeleniej Górze.

Na terenie tego powiatu działa jedenaście ośrodków szkolenia kierowców. Są kontrolowane raz w roku. To określone przepisami minimum.

- Relacje z lokalnymi OSK są poprawne – zapewnia pani kierownik. Wyjaśnia też, że liczba ośrodków utrzymuje się na stałym poziomie.

- Działające u nas firmy mają doświadczenie, odpowiednią kadre i bazę – dodaje Tadeusz Różanek z powiatowego wydziału komunikacji. – Jeśli stwierdzimy jakieś drobne uchybienia, natychmiast wydajemy zalecenia, a przedsiębiorcy się do nich dostosowują – podkreśla Różanek.

Z Gdyni też płynie optymistyczny przekaz.

- Relacje wydziału komunikacji z ośrodkami szkolenia kierowców oceniamy pozytywnie – Sebastian Drausal, rzecznik prasowy gdyńskie-

go urzędu miasta, niemal kopiuje maila z Jeleń Góry.

Wyjaśnia, że w ostatnich miesiącach jeden OSK został zamknięty, a trzy zawiesiły działalność. Ale nie był to skutek kontroli, tylko decyzje przedsiębiorców. Czy gdyńskie szkoły jazdy mają problem z wypełnieniem ministerialnych wytycznych?

– Najczęstszym niedociągnięciem, wykrywanym podczas kontroli ośrodków szkolenia kierowców, jest brak odpowiednich stałych stanowisk wyznaczonych na placu manewrowym – stwierdza Drausal.

W Radomiu niektóre OSK lekceważą art. 28 ust. 11 ustawy o kierujących pojazdami.

– Chodzi o nieterminowe przekazywanie przez przedsiębiorców informacji o wszelkich zmianach danych zamieszczanych w rejestrze – wyjaśnia Malmon.

Dane, które powinien aktualizować OSK, to m.in. imiona i nazwiska instruktorów, numery rejestracyjne pojazdów, zakres prowadzonego szkolenia.

Inne efekty kontroli przeprowadzanych przez radomski magistrat? Sytuacje sporne dotyczące różnej interpretacji przepisów. Organ nadzoru inaczej „czyta” jakiś paragraf, przedsiębiorca prowadzący OSK – inaczej.

– Ten problem najczęściej pojawia się, gdy następuje zmiana przepisów – zauważa Malmon. – Ale z biegiem czasu spory w zakresie odmiennych interpretacji zanikają, gdyż pojawia się coraz więcej orzeczeń sądowych rozstrzygających wyżej wspomniane kwestie, jak również wyjaśnień, wskazówek ministerstwa, o które niejednokrotnie występujemy – mówi specjalistka z biura kontroli UM w Radomiu.

Przykłady? Jedną z niedawno analizowanych kwestii była redukcja godzin zajęć teoretycznych podczas kursów na różne kategorie prawa jazdy. Jeśli w OSK funkcjonują grupy mieszane, trzeba bardzo pilnować tematów szkolenia i listy obecności (kto może opuścić dane zajęcia, kto nie).

Szczeciński wydział komunikacji wskazuje inne zaniedbania OSK: niesystematyczność i błędy w prowadzeniu dokumentacji szkoleniowej (książki ewidencji i karty przeprowadzonych zajęć), niepełną realizację programu szkolenia, braki w infrastrukturze.

– Niepełne wyposażenie i oznakowanie placów manewrowych, brak aktualnych badań technicznych pojazdów, niewłaściwe oznakowanie biura i sali wykładowej – wylicza Magdalena Strózik z biura prasowego UM Szczecin.

Urzędniczka podkreśla, że w przypadku ujawnienia nieprawidłowości urząd wydaje stosowane zalecenia, a później przeprowadza kolejne kontrole.

– Nieprawidłowości w funkcjonowaniu ośrodków pojawiają się szczególnie w sytuacjach, kiedy zmieniają się przepisy i liczba osób szkolo-

nych przez ośrodki gwałtownie wzrasta – zauważa Strózik.

■ Dużo papierów, mało pieniędzy

Prowadzący OSK potwierdzają, że często zmieniające się regulacje prawne utrudniają im pracę. Kolejne nowelizacje oznaczają grubsze segregatory dokumentów.

– Biurokracja jest za dużo – oceniają Zofia i Ewelina, które w Krakowie prowadzą szkołę jazdy „Lejdis”. – Wróciwszy z pracy, kiedy wkłada się w nią całą energię i serce, trudno jest jeszcze dodatkowo w domu uzupełniać papiery.

Mówią, że kontrole polegają na sprawdzaniu, czy na tym lub innym formularzu nie brakuje pieczętki.

– Gdzie w tym wszystkim jest troska o bezpieczeństwo, jakość szkolenia? – pytają retorycznie instruktorki z Krakowa.

O „papierologii” mówią też właściciele innych OSK.

– Szczegółowość niektórych dokumentów jest absurdalna – powtarza szef popularnej szkoły jazdy w Olsztynie. – W naszej branży nie ma kokosów, biurokracja zabija, dlatego niektórzy koledzy uciekają w szarą strefę. Na doszkalaniu małałów przed egzaminami zarobią więcej niż na prowadzeniu OSK.

Jeżdżący na czarno za godzinę po mieście kasują zwykle 30 – 40 zł. Cennik w OSK przewiduje stawki na poziomie 50 – 60 zł.

– A klient patrzy przede wszystkim na cenę – potwierdza Damian Frankowski, właściciel szkoły jazdy „Franki” w Lesznie. – Dlatego niektóre OSK, szukając oszczędności, obcinają godziny albo nie prowadzą w ogóle zajęć teoretycznych i z pierwszej pomocy.

Oburza się, że wielu kandydatom na kierowców taki skrócony kurs odpowiada.

– Najchętniej zaczynaliby szkolenie od jazd. Teorię traktują jako coś zbędnego. Egzamin wewnętrzny też – stwierdza Frankowski. – Kursanci i ich rodzice są przeświadczeni, że jeśli zapłacili za kurs, to zaświadczenie o jego ukończeniu po prostu się należy. A jeśli mówię, że wskazane są dodatkowe jazdy, to klient myśli, że chcę go naciągnąć na kasę.

Przyznaje, że jakość szkoleń czasami pozostawia sporo do życzenia.

– Instruktorzy puszczają kursanta w miasto bez elementarnej wiedzy i podstaw techniki jazdy – opisuje właściciel OSK „Franki”. – A później ci kursanci idą na egzamin państwowy i nie potrafią wykonać podstawowych manewrów – parkowania, zawracania. Miałem takich kierowców na zajęciach uzupełniających.

Frankowski postuluje wprowadzenie ceny minimalnej za kurs.

– To pozwoliłoby rzetelnym OSK normalnie prosperować – ocenia Frankowski.

Właściciel innego ośrodka w Lesznie, prosząc o anonimowość, mówi wprost, że za 800 zł

(a są takie oferty) nie da się zorganizować pełnego szkolenia na prawo jazdy kat. B. Chyba że OSK będzie dokładać do interesu.

– Dumpingowe ceny prowadzą do tego, że godzina jazdy zamienia się w 45 minut, samochody się spijają, a niektóre zajęcia zalicza się tylko na papierze – zdradza instruktor i wykładowca z 30-letnim stażem.

■ Zdarzy się pijany instruktor, ale „szrotów” jest mniej

O tym, że szefowie OSK nieraz muszą nieźle kombinować, by utrzymać się na rynku, ludzie z branży mówią otwarcie. Niestety, nie pod nazwiskiem. Żartują, że nie chcą prowokować ani urzędników, ani konkurencji. Jaka jest skala problemu „szkolenie poza ośrodkiem” – nie wiadomo. Aut z podwójnymi pedałami, ale bez naklejek OSK, są w Polsce setki. Wpadki zdarzają się rzadko, np. podczas zmasowanych policyjnych kontroli. W czerwcu taką akcję przeprowadziła zielonogórska drogówka.

– Nałożyliśmy kilka mandatów. Kontrolowane pojazdy nie miały koła zapasowego, jak również nie były dostosowane do obowiązujących od 1 czerwca 2016 roku przepisów o obowiązku zamieszczenia na pojeździe nazwy i adresu szkoły – informuje Kamila Wydrych z Komendy Miejskiej Policji w Zielonej Górze.

Policjanci sprawdzali, czy pojazdy są przystosowane do szkolenia, oceniali stan techniczny, przeglądali dokumenty.

– Badany był również stan trzeźwości instruktora i kursanta – tłumaczy Wydrych.

W Zielonej Górze nikt nie jechał na podwójnym gazie. Dwa miesiące wcześniej w Gliwicach zatrzymano za to nietrzeźwego instruktora. Miał prawie promil alkoholu w wydychanym powietrzu. 60-latek już stracił prawo jazdy. Grożą mu dwa lata pozbawienia wolności. I grzywna.

– Najbardziej dolegliwą karą dla tego pana jest utrata pracy – komentuje Marek Słomski, oficer prasowy KMP w Gliwicach. – Zachował się bardzo nieodpowiedzialnie. Miał przecież pod opieką kursanta.

Wyjaśnia, że o kontrole elek zabiega wydział komunikacji urzędu miasta. Zapewnia, że takie akcje odbywają się regularnie.

– Na ich podstawie możemy stwierdzić, że szkoły jazdy inwestują w nową flotę. Kilkanaście lat temu stan techniczny samochodów nauki jazdy pozostawiał wiele do życzenia. Teraz „szroty” trafiają się rzadko – kończy z optymizmem Słomski.

Szef szkoły „Franki” apeluje do kandydatów na kierowców, żeby wybierając OSK oceniali właśnie stan pojazdów, kompetencje instruktorów, program kursu, nie tylko jego atrakcyjną cenę.

– Organy kontrolujące też powinny brać pod uwagę jakość szkolenia i zdawalność, a nie tylko to, co wynika z dokumentacji – podsumowuje Frankowski.

Tomasz Maciejewski

Senior robi prawo jazdy

Najczęściej na prawo jazdy w wieku 60+ decydują się kobiety. Wynika to zwykle z przyczyn losowych – choroby lub śmierci męża. W tym wieku zdać jest trudniej. Dlaczego?

Szkoleniowcy i psychologowie zgodnie przyznają, że po osiągnięciu pewnego wieku uczymy się wolniej. Mamy też wolniejsze reakcje i problemy z psychomotoryką. Jednak seniorów chcących zdobyć prawo jazdy nikt nie przekreśla. Tylko proces kształcenia trwa dłużej niż u młodego człowieka.

– Głównym problemem u osób starszych jest pamięć – mówi Zdzisław Kniaziuk, psycholog transportu. – Seniorzy mają bardzo dobrą pamięć historyczną, natomiast problemy z zapamiętywaniem tego, co jest teraz lub było niedawno. To sprawia, że trudniej im zdać np. egzamin teoretyczny. Wynika to też z faktu, że egzaminy są ograniczone czasowo i jeżeli nie znamy odpowiedzi w krótkim czasie, pytanie znika. A starsi ludzie potrzebują więcej czasu na zastanowienie, na reakcję. U nich czas tzw. reakcji prostej jest wydłużony nawet trzykrotnie względem młodego człowieka. Ale to kwestie biologiczne.

Jak podkreśla psycholog, problemem jest też mniejsza zdolność psychoruchowa i koordynacja. Dlatego seniorom trudniej opanować czynności manualne niezbędne do prowadzenia samochodu. Pojawiają się też kłopoty związane z chorobami wieku zaawansowanego, np. otępienie, zmiany w układzie nerwowym.

■ Jeżdżą ostrożnie. Czasem zbyt ostrożnie

– Powszechnie znana jest sytuacja, kiedy jedziemy za samochodem, który się wlecze, patrzymy, a za kółkiem dziadek w kapeluszu – dodaje Kniaziuk. – Seniorzy jeżdżą bardzo powoli, bo są zachowawczy, wiele w życiu widzieli, nie mają skłonności do szarżowania na drodze. Wydaje im się, że im jada wolniej, tym bezpieczniej. Chociaż oczywiście wiemy, że tak nie jest. Ale oni są tak skonstruowani.

Okazuje się, że ta zachowawczość może być problemem podczas kursu.

– Ludzie, którzy mają duży bagaż życiowych doświadczeń, zazwyczaj mają przez to blokady psychiczne – mówi Łukasz Grabarz z Akademii Nauki Jazdy z Pabianic. – Oni widzą, jak jeżdżą inni kierowcy, widzieli wypadki, zdają sobie sprawę z konsekwencji zbyt szybkiej jazdy. Młody człowiek tego nie ma. Dlatego często podczas szkolenia trzeba te blokady przełamywać.



■ Bardzo dobre przygotowanie do egzaminu

– Oczywiście bywa tak, że senior zdaje po kilka razy, jednak często zdarza się, że udaje mu się zdać za pierwszym, drugim razem – mówi Marek Wlekliński, egzaminator nadzorujący w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Bydgoszczy. – Zwykle dlatego, że ci ludzie mają wyjeżdżonych nie 30 wymaganych godzin, a np. dwukrotnie więcej. To sprawia, że są naprawdę przygotowani i mają tego świadomość. Czasami naprawdę świetnie sobie radzą później jako kierowcy.

Urszula Wysocka, psycholog i szkoleniowiec w Ośrodku Szkolenia Kierowców „Alfa” z Białegostoku, przyznaje, że więcej klientów w wieku 60+ to ludzie, którzy już kiedyś robili prawo jazdy, ale nie jeździli i chcą zacząć, albo stracili uprawnienia za punkty lub alkohol.

– Mamy też takich, którzy uczą się od podstaw, ale jest ich niewielu – dodaje. – Często trochę więcej czasu zajmuje im rozwiązywanie

testów czy tablic. Ale w samochodach potrafią sobie radzić bardzo sprawnie.

■ Nie zniechęcajmy!

Marek Kowalczyk ze Szkoły Kierowców „Ogniw” w Gorzowie Wielkopolskim twierdzi, że seniorzy często wymagają więcej cierpliwości. Ale też trochę innego podejścia.

– To są ludzie wychowani w innej kulturze, w inny sposób i trzeba się do tego dopasować – wyjaśnia. – Ale nie tylko przy szkoleniu, po prostu w kontaktach ze starszymi ludźmi zachowujemy się inaczej. Młodzi są przyzwyczajeni, że ktoś ich uczy. Starsi nie. I, z powodów często fizycznych, takich jak koordynacja psychoruchowa, muszą wyjeździć więcej godzin. Ale bardzo często idą na egzamin i zdają. Bo są przygotowani i dzięki bagażowi życiowych doświadczeń lepiej radzą sobie ze stresem. Często na początku pytają: czy ja podołam, czy pan da radę mnie nauczyć. Nie wolno takich ludzi zniechęcać.

Anna Łukaszuk

Technologia pomaga znosić bariery

Efektom pracy informatyków oraz przedstawicieli stalowowolskiego stowarzyszenia zajmującego się niesłyszącymi jest Echo-Drive, czyli narzędzie, które pomaga w szkoleniu i egzaminowaniu osób z dysfunkcjami słuchu.



■ Made in Stalowa Wola

– Pomysł na stworzenie narzędzia pomocnego podczas praktycznego kursu na prawo jazdy i egzaminu powstał dwa lata temu po moim powrocie z prac w sejmowej podkomisji ds. osób głuchych – mówi Lisek-Lubaś. – Właśnie tam zasygnalizowano problem, z którym borykają się osoby z dysfunkcjami słuchu. Członkowie naszego stowarzyszenia nie mieli jednak wiedzy informatycznej. Dlatego zwróciliśmy się z zapytaniem o współpracę do stalowowolskiej firmy I-Tech.

Nad stworzeniem Echo-Drive pracowały cztery osoby: dwie ze Stowarzyszenia Kulturalno-Sportowego Niesłyszących Surdostal i dwóch informatyków. Zanim program został stworzony, był testowany. Testy odbywały się w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Stalowej Woli oraz jednej ze stalowowolskich szkół jazdy.

– Teraz produkt jest gotowy – mówi Lisek-Lubaś. – Mamy sygnały, że zainteresowani kupnem lub wypożyczeniem urządzeń z aplikacją są niektóre WORD-y oraz ośrodki szkolenia kierowców.

■ Niesłyszący i głuchoniemi mają teraz łatwiej!

Echo-Drive to tylko jedno z udogodnień, jakie zostały niedawno stworzone dla osób z dysfunkcjami słuchu. W zeszłym roku informowaliśmy, że po ponad dwóch latach ciężkiej pracy kilkudziesięciu osób ukończony został „Pakiet Migacz”, czyli opracowany w polskim języku migowym darmowy zestaw edukacyjny. Stworzono go, żeby pomagać w nauce teorii osobom niesłyszącym i niedosłyszącym, które chcą uzyskać prawo jazdy.

Od jakiegoś czasu wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego korzystają ze specjalnego programu, który umożliwia osobom niesłyszącym zdawanie teoretycznego egzaminu na prawo jazdy z tłumaczeniem na język migowy. Jak to działa? Osobom z dysfunkcjami słuchu wyświetlają się filmy z tłumaczeniem pytań na język migowy.

Jakub Ziębka

Jak działa Echo-Drive? To program, który komunikuje z sobą dwa narzędzia. Mogą być to np. tablety lub smartfony. Jedno z tych urządzeń obsługuje instruktor lub egzaminator jadący z osobą z dysfunkcją słuchu.

■ Jeden program, dwa urządzenia

– Na urządzeniu wyświetla się lista komunikatów, które są potrzebne do wydawania kursantowi lub egzaminowanemu instrukcji co do jego jazdy – tłumaczy Edyta Lisek-Lubaś, wiceprezes stalowowolskiego Stowarzyszenia Kulturalno-Sportowego Niesłyszących Surdostal i jedna z pomysłodawców Echo-Drive. – Są to polecenia typu: „prosto”, „w lewo”, „w prawo”, „stop”, „zaparkuj”, „zawrócić”. Wystarczy kliknąć jedno z nich, dopasowane do sytuacji na drodze.

Wybrany komunikat pojawi się wówczas na drugim urządzeniu, umiejscowionym na szybie auta. To właśnie na to urządzenie zwraca uwagę osoba z dysfunkcją słuchu. I postępuje zgodnie z poleceniem, które pojawia się w zrozumiałej dla niej formie.

– Dzięki Echo-Drive instruktor lub egzaminator w zasadzie nie musi posługiwać się językiem migowym, żeby wykonywać swoją pracę z osobami z dysfunkcjami słuchu – mówi Lisek-Lubaś.

■ W samochodzie i na motocyklu

Program można wykorzystywać zarówno podczas jazdy samochodem, jak i motocyklem. Echo-Drive może stać się pomocny szczególnie w tym drugim przypadku. Dlaczego? Osoby słyszące, które uczą się jazdy lub zdają egzamin, mają na kasku zainstalowane CB-radio. Ale nie jest to rozwiązanie dla niesłyszących. Dlatego w takich przypadkach na tylnym siedzeniu motocykla siedzi instruktor i dotyka kursanta między barkami, żeby wskazać kierunek jazdy. Natomiast podczas egzaminu egzaminator wcześniej pokazuje osobie niesłyszącej plan jazdy.

Dzięki zastosowaniu Echo-Drive komunikaty wybierane przez instruktora jadącego samochodem za osobą poruszającą się motocyklem trafiają do niej za pomocą smartfona umocowanego na jej maszynie.

Jazda na wesoło

Kurs nauki jazdy, a tym bardziej późniejszy egzamin, to dla większości kursantów pasmo nerwów i stresów. Zdarzają się jednak zabawne i nieprzewidziane sytuacje. Sprawdziliśmy, co bawi kursantów i instruktorów.

Kiedy Kamil Wojtasiuk ze Szczecina jako 19-latek rozpoczynał kurs prawa jazdy, nie czuł się zbyt pewnie za kierownicą.

– Samochody nigdy nie były moją największą pasją, oczywiście miałem jakieś próby za kierownicą z tatą, czy mniej oficjalnie z kolegami, ale prawdziwych umiejętności niewiele – wspomina. – Odczuwałem więc dużą presję, bo po pierwsze, zależało mi, żeby mieć już prawo jazdy, a po drugie, wiadomo, nie chciałem się ośmieszyć. To mnie bardzo stresowało. Potem zobaczyłem swojego instruktora... I kolana ugięły się pode mną jeszcze bardziej, bo stanął przede mną starszy jegomość z grobową miną. A nieraz słyszałem opowieści o niemiłych, opryskliwych czy groźnych instruktorach.

Po wielu latach pan Kamil wspomina tę sytuację z uśmiechem, ponieważ, jak się szybko okazało, starszy pan, który miał go uczyć, okazał się mistrzem dowcipu.

– Na wejście opowiedział dwa kawały, tak że od razu lody pękły – mówi. – Potem często, nawet w trudnych sytuacjach, obracał różne rzeczy w żart, szczególnie kiedy widział, że coś mi nie wychodzi, przez co się frustruję i idzie mi jeszcze gorzej. To pomagało. Sympatycznie wyśmiewał też różne sytuacje, które wynikały z mojego roztargnienia albo niewiedzy. Oczywiście potem to na poważnie omawialiśmy, ale jednocześnie nauczyłem się patrzeć na sytuację na jezdni z pewnym przymrużeniem oka i mieć dystans do siebie jako kierowcy. To bardzo przydatne dzisiaj.

■ Przyjazna atmosfera bardzo pomaga

Poczucie humoru instruktora i umiejętność stworzenia przez niego przyjaznej, pozytywnej atmosfery to jedna z najbardziej cenionych przez kursantów cech. Szkoleniowcy również przyznają, że lepiej pracuje im się w wesołej atmosferze, a różne sytuacje na drodze i w aucie często sprzyjają żartom i śmiechom.

– Jest mnóstwo anegdot o kursantach i tym, co czasem wyczyniają na drodze – potwierdza Ryszard Kamiński z OSK Kamiński z Łomży. – Oczywiście to kwestia indywidualna i wszystko zależy od charakteru instruktora i kursanta. Nie każdy w każdej sytuacji się zaśmieje. Oczywiście są słynne momenty mylenia kierunków przez panie, ale chyba najbardziej zabawne dla instruktorów są spontaniczne reakcje młodych



kierowców na drodze. Z beczności albo zaskoczenia często wyrwywają im się śmieszne powiedzonka albo zastygają w bezruchu z dziwną miną... Oczywiście nikt z nas nie śmieje im się w twarz, ale to jest zabawne i sympatyczne.

■ Przesiadka środkiem

Również w szkole jazdy Duet w Krośnie krążą anegdotki na temat kursantów.

– Niezmiennie śmieszy mnie, kiedy jedziemy gdzieś z początkującym kursantem, ja prowadzę, na miejscu zatrzymuję się i proszę, aby kursant przesiadł się na miejsce kierowcy – mówi jeden z instruktorów z Duetu. – Wtedy ja wysiadam, a kursant, zamiast również wysiąść i przejść dookoła, gramoli się środkiem na drugie siedzenie. To często się powtarza. Często też kursanci w zabawny sposób, po swojemu, nazywają różne elementy samochodu albo manewry, na przykład wskaźnik pomiaru oleju – patyczkiem.

– Czasami kursanci robią rzeczy naprawdę absurdalne i niezrozumiałe – dodaje Anna Stortz-Skręty ze szkoły Crazy Driver ze Szczecina. – Jedną dziewczyną z kompletnie nieznanymi mi przyczyn, kiedy chciała zmienić bieg na wyższy, wyłączała silnik, podwyższała bieg i próbowała ru-

żyć na przykład z trójki. To było bardzo zabawne... trzy pierwsze razy. Kiedy zdarzało jej się to po dziesięciu godzinach – już nieco mniej.

■ Zabawne powiedzonka

Instruktorka przywołuje również śmieszne stwierdzenia kursantów. – „Kierownica mi się skończyła” – bardzo często mówią przy mocnym zakręcie w którąś ze stron – mówi. – Niedawno natomiast jedna z pań oznajmiła, wykonując łuk do tyłu, oczywiście na wstecznym, „Jakoś szybko ten samochód jedzie, chyba jadę na dwójce”.

– Ja mam niestety mieszane uczucia, jeśli chodzi o instruktorów i ich poczucie humoru, i dwa różne doświadczenia – komentuje młoda adeptka kursu Monika Czarko. – Mój pierwszy instruktor był bardzo dowcipny, ale chyba tylko jego bawiły te kawały. Często czułam się niezręcznie lub miałam wrażenie, że się ze mnie wyśmiewa. To na pewno nie dodawało mi pewności siebie. Natomiast kolejny pan wiedział, kiedy zażartować i na co może sobie pozwolić. A że zdarzało mi się robić naprawdę niezłe głupoty na drodze, śmialiśmy się z tego razem.

Anna Łukaszuk



Legalne czy nie?

Montowane przy sygnalizatorach świetlne sekundniki, które odliczają czas do zmiany wyświetlanego sygnału, stały się kością niezgody. Sprawa jednak szybko odeszła w zapomnienie. Na czym stanęło?

Przypomnijmy, że w marcu tego roku rozpoczęła się pierwsza batalia o sekundniki. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa bliżej przyjrzało się tym urządzeniom po sygnałach od posłów, którzy zapytali o możliwość ich zainstalowania w kolejnych miastach Polski. Obecnie sekundniki można spotkać na terenie 13 miast, w tym Krakowa, Wrocławia i Szczecina.

■ Resort: sekundniki są nielegalne

Kierowcy chwalą sekundniki. Odliczanie do zmiany sygnału ułatwia przygotowanie się do jazdy czy ogranicza prawdopodobieństwo zaskoczenia zmieniającym się sygnałem na niewielkiej odległości od skrzyżowania. Ostre hamowanie nie zawsze bywa bezpieczne. Na tył samochodu szybko wytracającego prędkość może najechać inne auto bądź jednośląd. Sytuacja pogarsza się w okresie jesienno-zimowym. Kiedy nawierzchnia jest śliska, próba zatrzymania się „na żółtym” może zakończyć się na środku przejścia dla pieszych (na szczęście pustego, bo cykl pracy sygnalizacji świetlnej zawiera pewne marginesy bezpieczeństwa).

Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury nie tylko nie opowiedzieli się za popularyzacją sekundników. Po analizie przepisów doszli do wniosku, że obowiązujące prawo nie po-

zwala na stosowanie tych urządzeń, a zamontowane już sekundniki powinny zostać usunięte.

■ Grudziądzkie badania

Wiceminister infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit wyjaśniał, że sekundniki mogą prowadzić do niebezpiecznych sytuacji, np. skłaniać niektórych kierowców do zwiększania prędkości w celu wjechania na skrzyżowanie przed zmianą światła,

Z badań przeprowadzonych przez Zarząd Dróg Miejskich w Grudziądzu wynika, że wprowadzenie sekundników zwiększa też liczbę pojazdów wjeżdżających na skrzyżowanie podczas nadawania sygnału czerwonego – głównie rowerzystów, którzy rozpoczynali jazdę gdy odliczanie dobiegało do końca, jednak nie był wyświetlony jeszcze sygnał zielony. Zaobserwowano też nasilenie przypadków przekraczania dozwolonej prędkości.

■ Szczecin nie przymierza się do demontażu

Jak wygląda sytuacja po trzech miesiącach od medialnej burzy? Czy samorządy przygotowują się do usuwania sekundników?

– W tej chwili nie ma przepisów, które jednoznacznie negują montowanie wyświetlaczy czy

su światła – wyjaśnia Hanna Pieczyńska, rzecznik prasowy szczecińskiego Zarządu Dróg Miejskich i Transportu Miejskiego. – Szczecin był jednym z pierwszych w Polsce miast, które zastosowały takie rozwiązania. Kierowcy rzeczywiście bardzo pozytywnie wypowiadają się na temat sekundników. W tym roku pojawiły się dwa nowe skrzyżowania, na których można je spotkać, łącznie takich miejsc w naszym mieście jest 31.

■ Proste pytanie, trudna odpowiedź

Czy sekundniki powinny zostać spopularyzowane bądź wyeliminowane z polskich dróg? Udzielenie odpowiedzi wbrew pozorom nie jest łatwe. Nie można także w prosty sposób przenieść doświadczeń z krajów Europy Zachodniej, gdzie sekundniki również są chwalone bądź krytykowane. Największy wpływ na bezpieczeństwo na drodze ma oczywiście kultura jazdy i odpowiedzialność kierowców. Wystarczy na moment zatrzymać się przy większym skrzyżowaniu, żeby stwierdzić, że nie potrzeba sekundników, by kierujący znacząco przekraczali dozwoloną prędkość, kontynuowali jazdę na „późnym zielonym” albo decydowali się na wykonanie prawoskrętu, gdy sygnał zezwalający na wykonanie tego manewru nie jest włączony.

lukasz Szewczyk

Szczecińskiego WORD-u

problemy z namalowaniem ósemki

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Szczecinie postanowił zmienić nawierzchnię na placu manewrowym na kategorii motocyklowe. Problem w tym, że kilkadziesiąt osób musiało pokonać ósemkę, na której źle namalowano linie.

Sprawa dotarła do mediów dzięki słuchaczowi Radia Szczecin, który napisał e-maila do redakcji audycji interwencyjnej „Czas Reakcji”. Czytamy w nim, że 9 maja przystąpił do egzaminu praktycznego na kategorię A. Nie zdał, bo nie udało mu się pokonać ósemki. Stwierdził, że coś jest z nią nie tak. W końcu doszedł do prawdopodobnej przyczyny niepowodzenia. Stwierdził, że powodem są źle namalowane linie, które jego zdaniem były zbyt blisko siebie. Próbował więc zmierzyć odległość stopami. Nie pozwoliła mu jednak na to egzaminatorka. Egzaminu oczywiście nie zdał.

Dość niespodziewanie 19 maja słuchacz Radia Szczecin otrzymał z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego pismo. Okazało się, że unieważniono jego egzamin. Postanowił więc zadzwonić do osoby, która pismo przysłała. Dowiedział się, że linie były wymalowane o ok. pół metra za wąsko z każdej strony, jego ponowny egzamin zostanie więc sfinansowany przez WORD.

■ Źle wykonane zadanie

Postanowiliśmy sprawdzić, o co dokładnie chodziło. Z zapytaniem zwróciliśmy się m.in. do dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Szczecinie, Cezarego Tkaczyka. Co usłyszeliśmy?

– Stan placu manewrowego na kategorii motocyklowe był taki, że należało wymienić nawierzchnię – tłumaczy Tkaczyk. – Wytyczeniem linii zajął się wynajęty przez nas geodeta, zadanie wykonywała także zewnętrzna firma.

To, w jaki sposób ma wyglądać plac manewrowy, wynika bezpośrednio z rozporządzenia w sprawie osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach. Znajduje się tam także szkic dokładnie pokazujący m.in. odległości między poszczególnymi pachólkami, także w przypadku jazdy po łukach w kształcie cyfry osiem.

Okazało się, że geodeta po prostu się pomylił. Wytyczył linie niezgodnie z rozporządzeniem.



Następnie, zgodnie z jego wytycznymi, wyrysowała je firma zajmująca się wymianą placu. Nie weryfikowała pracy geodety. Zrobiła tak, jak zarządził.

■ Unieważnione egzaminy

Tak samo postąpili pracownicy WORD-u. Nie sprawdzili, czy zadanie zostało wykonane zgodnie z rozporządzeniem, tylko rozpoczęli egzaminowanie.

– Wszystko trwało kilka dni – wyjaśnia Tkaczyk. – W pewnym momencie moi pracownicy zauważyli, że coś jest nie tak. W ekspresowym tempie zabraliśmy się do naprawy naszego błędu.

Jak? Przede wszystkim zabrano się za prawidłowe namalowanie ósemki. Dodatkowo do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego wysłano pismo z wnioskiem o unieważnienie egzaminów, podczas których kandydaci na kierowców nie poradzili sobie z pokonaniem ósemki.

Słowa Tkaczyka potwierdza biuro prasowe urzędu marszałkowskiego.

„Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Szczecinie wystąpił do marszałka z wnioskiem o unieważnienie łącznie 31 eg-

zaminów na prawo jazdy kat A z powodu ich nieprawidłowego przeprowadzenia. Unieważnienie egzaminu stanowi rozstrzygnięcie podejmowane w drodze decyzji administracyjnej. Urząd zawiadomił o wszczęciu postępowania wszystkie osoby będące stronami w sprawie. Błędne oznakowanie placu manewrowego zostało naprawione niezwłocznie po ustaleniu tego faktu. Po przekazaniu informacji o ujawnionej nieprawidłowości pracownik wydziału infrastruktury i transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego dokonał oględzin placu, potwierdzając prawidłowe wymiary stanowiska do realizacji zadania przejazdu w kształcie cyfry osiem”.

■ Konsekwencje

Osoby, które nie zdążyły do momentu naprawy błędnego oznakowania odbyć egzaminu poprawkowego, mogły zrobić to na koszt WORD-u. Ośrodek zwrócił także pieniądze tym, którzy egzamin zdołali do tamtego momentu poprawić.

– Dodatkowo wyciągnąłem konsekwencje wobec pracownika, który powinien pracę firm zewnętrznych sprawdzić – mówi Cezary Tkaczyk. – Został on przesunięty na niższe stanowisko. Takie sytuacje nie powinny mieć miejsca!

Jakub Ziębka

Pomysł na B + E

Zróżnicowanie pojazdów wykorzystywanych do szkolenia i egzaminowania na kategorię B+E, zarówno pod kątem marki, jak i wieku, jest znaczne. Do nauki jazdy służą samochody dostawcze, rodzinne minivany, a nawet SUV-y. Tym razem przyjrzymy się bliżej autu użytkowanemu przez płocki WORD. Jest nim volkswagen touran.

Samochody z Wolfsburga darzone są w naszym kraju rzadko spotykaną estymą. Dla większości są ideałem – synonimem jakości, trwałości i bezawaryjności. Jednak mniej liczni zarzucają im całkowity brak finezji, toporność i zachowawczość. Właściciele aut ze znakiem VW na masce oskarżają o, delikatnie mówiąc, niezbyt szerokie motoryzacyjne horyzonty. Statystyki jednak nie kłamią, volkswageny wciąż znajdują się w czubie zarówno najczęściej kupowanych, jak i kradzionych pojazdów w Polsce. Przekrój wiekowy modeli poruszających się po naszych drogach jest na tyle duży, że zdaje się potwierdzać tezę o ponadprzeciętnej trwałości owoców niemieckiej myśli technicznej. Płocki touran również nie należy do najmłodszych. Wyprodukowane w 2007 roku auto jest przedstawicielem I generacji tego modelu. Przyjrzymy mu się bliżej.

■ Pudło na kołach

Touran pierwszej generacji został zaprezentowany w 2003 roku. Auto bazowało na płycie podłogowej znanej z góła V generacji. W 2006 roku samochód poddano face liftingowi, obejmującemu zmianę kształtu reflektorów i atrapy chłodnicy. Kształt nadwozia volkswagena trudno uznać za finezyjny. Przez niektórych nazywany jest pudłem na kołach. Aż nadto widać, że konstruktorom przyświecała przede wszystkim jedna myśl – praktyczność i nieskomplikowane rozwiązania. Prostota nadwozia przekłada się na istotne cechy użytkowe. Wnętrze jest naprawdę przestronne i mieści pięć oddzielnych foteli. Opcjonalnie można było zamówić dwa dodatkowe, chowane pod podłogą bagażnika. W konfiguracji 5-osobowej pojemność bagażnika wynosi 695 l, a przy pozostawieniu tylko dwóch foteli dysponujemy przestrzenią bagażową o pojemności aż 1989 l. Deska rozdzielcza stylistycznie nawiązuje do nadwozia. To chyba jeden z najnudniejszych projektów z tamtych lat – szary i prosty. Nie można jej jednak odmówić ergonomii, precyzji montażu i przyzwoitych materiałów. Podróżujący mają do dyspozycji znaczną liczbę schowków i półek. Pasażerowie drugiego rzędu dysponują składanymi stolikami na oparciach przednich foteli. Opar-

cie środkowego fotela można złożyć, aby pełnił rolę poręcznego stolika. Podróż touranem nie należy do najbardziej komfortowych. Zawieszenie składa się z klasycznych kolumn McPhersona z przodu i osi wielowahaczowej z tyłu. Jest dosyć sztywne, zapewniając doskonałą trakcję i precyzyjne prowadzenie. Dobrze radzi sobie również na naszych często niedoskonałych drogach i nie ulega zbyt częstym awariom. Najszybciej zużywają się łożyska kół i elementy gumowo-metalowe, umiejscowione w przedniej części pojazdu.

■ Szeroka gama silników

Gama silników stosowanych w tym modelu była bardzo szeroka, dając każdemu możliwość znalezienia jednostki dopasowanej do swoich potrzeb i temperamentu. Pod maskę trafiły silniki benzynowe: 1.6 (102 KM), 1.6 FSI (115 KM), 2.0 FSI (150 KM), 2.0 EcoFuel (109 KM), 1.4 TSI (140 KM), 1.4 TSI EcoFuel (150 KM), 1.4 TSI (170 KM), oraz wysokoprężne: 1.9 TDI (90 KM), 1.9 TDI (100 KM), 1.9 TDI (105 KM), 1.9 TDI BlueMotion (105 KM), 2.0 TDI (136 KM), 2.0

TDI (140 KM), 2.0 TDI (170 KM). Spośród jednostek benzynowych najlepszy wydaje się wolnossący silnik o pojemności 1,6 litra. Nie oferuje on nadmiernej dynamiki, ale ma opinię stosunkowo bezawaryjnego i cechującego się umiarkowanym apetytem na paliwo. Bez problemu współpracuje również z instalacją LPG. Silniki wyposażone w turbosprężarki oferują znacznie lepszą dynamikę, jednakże ich eksploatacja może przysporzyć pewnych problemów. Odnotowano częste awarie wtryskiwaczy, cewki zapłonowej i napinaczy łańcucha rozrządu. Zdarzały się również przypadki pękających tłoków oraz zwiększonego zużycia oleju.

Wśród diesli niezmiennie króluje znany i ceniony od lat 1,9 TDI. Nie gwarantuje on spektakularnych osiągnięć i wysokiej kultury pracy, ale jest właściwie bezawaryjny. Awarie pompowtryskiwaczy i turbosprężarki należą raczej do rzadkości. Amatorzy chiptuningu mogą znacznie poprawić jego osiągi. Dużo bardziej dynamiczny silnik 2.0 TDI owiany jest złą sławą. Do legendy przeszła jego wysoka awaryjność i bogata paleta wad fabrycznych. Awarii już po krótkim czasie ulegały: pompowtryskiwacze, popychacze zaworowe, wałki



rozrządu, napęd pompy oleju, głowica i nietrwale dwumasowe koło zamachowe. W skrajnych przypadkach przy kumulacji nieszczęść auto może okazać się prawdziwą skarbonką. Irytujące są również niedoskonałości innych elementów niemieckiego minivana. Uszczelki w drzwiach przepuszczają wodę, silnik wycieraczek nie należy do trwałych. Mogą wystąpić problemy z elektrycznym sterowaniem szyb, włącznikiem świateł stopu i sprzężką klimatyzacji. Posłuszeństwa potrafi odmówić wspomaganie układu kierowniczego. Często dochodzi również do uszkodzenia sterownika skrzyni biegów oraz wiązki elektrycznej silnika. Na plus auta należy zaliczyć wzorowe zabezpieczenie antykorozyjne zarówno podwozia, jak i nadwozia. Widoczna korozja jest niezbitym dowodem wypadkowej przeszłości pojazdu i jego amatorsko wykonanej naprawy.

■ Praktyczne, ale niezbyt atrakcyjne

Wyciągnięcie jednoznacznych wniosków na temat volkswagena tourana nie jest łatwe. Z jednej strony, auto możemy uznać za niedopracowane i nadmiernie usterkowe. Z drugiej zaś, wyposażone w bezawaryjny silnik benzynowy 1.6 bądź wysokoprężny 1.9 TDI nie powinno nadmiernie wydręnować nam kieszeni. Dostęp do części zamiennych jest łatwy i nie są one przesadnie drogie. Duża część irytujących usterek jest łatwa do usunięcia. Touran to auto o niezbyt atrakcyjnym wyglądzie, za to bardzo praktyczne, o naprawdę sporych możliwościach transportowych. Na pewno przy zakupie lepiej unikać pojazdów z pierwszych lat produkcji – cierpią one na wiele chorób wieku dziecięcego. Nowsze modele, w których wyeliminowano wiele usterek, będą sprawiały o wiele mniej kłopotu.

Dariusz Piorunkiewicz



Zabrakło przeglądów, ośrodek zamknięty

Naczelny Sąd Administracyjny oddalił kasację właściciela szkoły jazdy w sprawie zamknięcia jego ośrodka szkolenia kierowców, w którym szkolono pojazdami nieposiadającymi ważnych przeglądów technicznych.



Historia miała początek kilka lat temu. Ośrodek szkolenia kierowców został skontrolowany przez starostwo powiatowe. Urzędnicy stwierdzili, że szkoła jazdy przeprowadziła kilkanaście godzin zajęć praktycznych motocyklem, który w nie miał ważnego przeglądu technicznego. Podobnie rzecz się miała z przyczepą. W pewnym momencie nie była ona dopuszczona do ruchu. Powód? Ten sam co w przypadku motocykla – brak ważnego przeglądu technicznego. Prawdopodobnie ktoś nie dopilnował terminu badania, które straciło ważność na kilka miesięcy.

■ „Przegląd to najistotniejsza kwestia”

Urzędnicy stwierdzili, że za te przewinienia przedsiębiorcy należy się dotkliwa kara. Ich decyzja była najbardziej surowa z możliwych – skreślenie go z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców. Jak ją uzasadnili? „Brak okresowego potwierdzenia dopuszczenia pojazdu do ruchu, czyli potwierdzenia spełnienia wszystkich warunków technicznych, wywołuje konsekwencję dalszego uznania, że pojazd nie może być wykorzystywany, w szczególności do szkolenia kursantów”. Urzędnicy tłumaczyli: co prawda posia-

dały one adnotację „L” wpisaną w dowodzie rejestracyjnym, ale ten wpis jest dokonywany tylko raz. Żeby pojazdy były dopuszczone do ruchu, muszą mieć aktualny przegląd techniczny. W ocenie urzędników to właśnie jest najistotniejsza kwestia. I jeszcze jedno: badania okresowe oraz dodatkowe mają potwierdzać prawdziwość i zasadność wpisów w dowodzie rejestracyjnym, w tym również adnotacji urzędowych.

Urząd, który podjął decyzję o zamknięciu ośrodka, stwierdził, że w tym konkretnym przypadku doszło do wielokrotnego naruszenia przepisów w zakresie prowadzenia szkolenia. „Podstawowym warunkiem do prowadzenia zajęć jest posiadanie pojazdu, przy czym nie ma być to jakiegokolwiek pojazd, lecz pojazd spełniający wszystkie wymogi stawiane pojazdom nie tylko wykorzystywanym do szkolenia, ale wszystkim poruszającym się w ruchu lądowym” – czytamy w uzasadnieniu.

■ Dotkliwa i surowa kara

Przedsiębiorca nie mógł pogodzić się z decyzją urzędu, więc postanowił odwołać się do Samorządowego Kolegium Odwoławczego. Nic jednak nie wskórał. SKO utrzymało w mocy zakwestionowaną karę. Wkrótce sprawa trafiła

do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Ten podzielił opinię urzędników, że brak ważnego przeglądu technicznego był rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej.

WSA nie zgodził się ze skarżącym, że o spełnieniu przez pojazdy wykorzystywane do nauki jazdy wymogów określonych w ustawie o kierujących pojazdami świadczy urzędowa adnotacja, czyli umieszczenie litery „L” w ich dowodach rejestracyjnych.

Na koniec sąd stwierdził, że kara jest z pewnością dotkliwa i surowa, ale trafna, nie doszło bowiem do jednokrotnego naruszenia wskazanych obowiązków, tylko wielokrotnego. „W tym względzie, w ocenie WSA, należy mieć na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym i to nie tylko osobom biorącym udział w procesie nauki jazdy, lecz również pozostałym uczestnikom ruchu drogowego” – stwierdził Wojewódzki Sąd Administracyjny i oddalił skargę przedsiębiorcy na decyzję Samorządowego Kolegium Odwoławczego.

Osoba prowadząca ośrodek szkolenia kierowców postanowiła jeszcze złożyć skargę kasacyjną do Naczelnego Sądu Administracyjnego. Ten jednak ją oddalił. Orzeczenie jest ostateczne i nie podlega już zaskarżeniu.

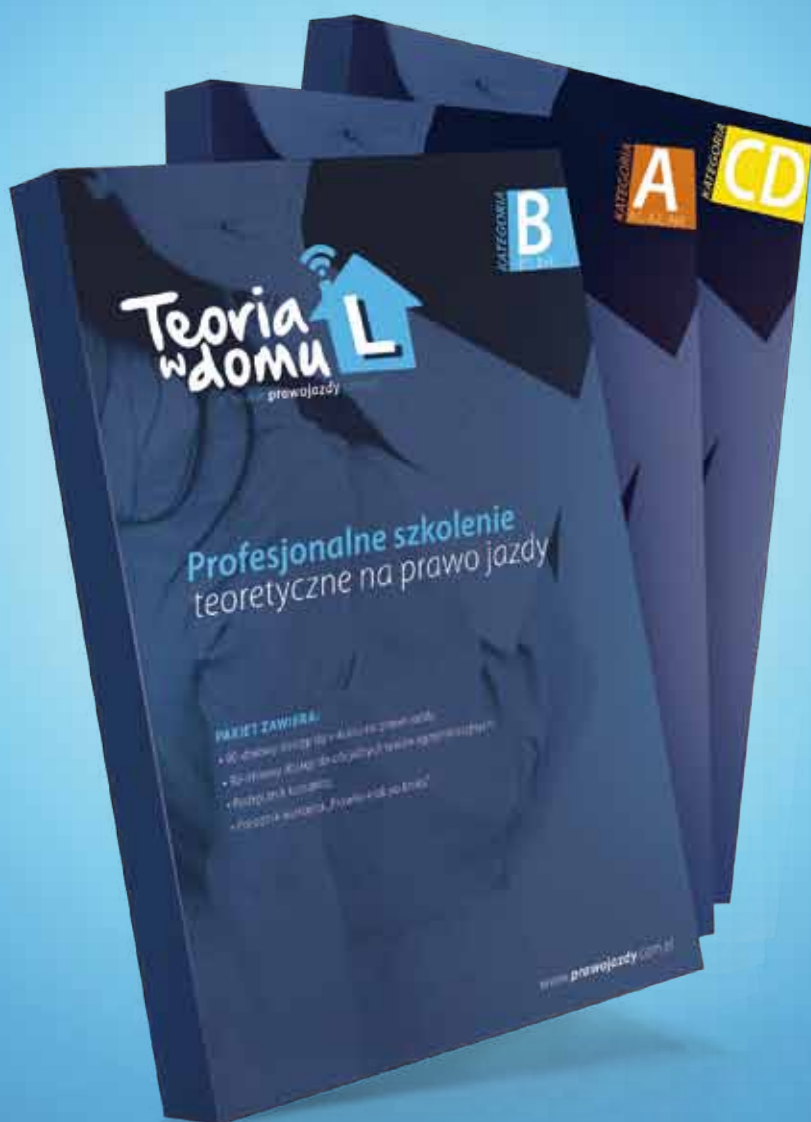
Jakub Ziębka

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.



Fotoradary znów na cenzurowanym

Batalia o fotoradary trwa. Podważane jest niemal wszystko – od sposobu oznaczania urządzeń mierzących prędkość poprzez sposób informowania kierowcy o zarejestrowanym wykroczeniu po grono instytucji uprawnionych do obsługi fotoradarów. Teraz pod lupę wzięto ponownie sposób składania zeznań.



Przypomnijmy, że zarejestrowanie wykroczenia przez fotoradar nie jest równoznaczne z nałożeniem mandatu. Najpierw ITD zwraca się do właściciela pojazdu z prośbą o przyznanie się do popełnienia wykroczenia bądź wskazanie osoby, której pojazd został powierzony. Ma on prawo do odmowy złożenia zeznań, co skutkuje nałożeniem mandatu za niewskazanie sprawy.

■ Świadek z możliwością odmowy?

Proste i przejrzyste? Nie do końca. Kiedy kierowca zostaje przytępiany na gorącym uczynku przez funkcjonariusza, policjant, strażnik miejski lub przedstawiciel ITD proponuje zakończenie sprawy nałożeniem mandatu karnego na konkretną osobę, która może nie zdecydować się na jego przyjęcie i dochodzić swoich praw w sądzie. W przypadku zdjęcia z fotoradaru właściciel pojazdu otrzymuje zawiadomienie o stwierdzonym wykroczeniu. Nadawca korespondencji nie wskazuje jednak winnego, licząc, że zostanie on wskazany lub przyzna się do winy. Przyznający się dokonują samooskarżenia. W przypadku pojazdu używanego przez kilku członków rodziny w grę wchodzi wskazanie najbliższej osoby, która mogła korzystać z pojazdu.

„Rzeczpospolita” poinformowała, że sejmowa komisja ds. petycji zdecydowała, że przygotuje zmiany kodeksu wykroczeń. Poparta ma zostać

styczniowa petycja Fundacji Instytutu Thomasa Jeffersona. Gdyby przepisy weszły w życie, świadek w sprawie o wykroczenie – podobnie, jak ma to miejsce w przypadku dochodzenia w sprawie przestępstw – mógłby odmówić odpowiedzi na pytania, gdyby narażałoby na odpowiedzialność jego lub jego najbliższych. W oczywisty sposób mogłoby to uniemożliwić karanie kierowców, których nie przyłapano na gorącym uczynku, tylko proszono o złożenie zeznań, a oni zasłonili się dobrem własnym lub najbliższych.

■ Sądowa uchwała

Czy idea takich zmian w prawie jest słuszna? Pod koniec 2004 roku Sąd Najwyższy podjął uchwałę w sprawie dotyczącej wykroczenia drogowego. Pasażer samochodu, który uczestniczył w kolizji, odmówił udzielenia odpowiedzi odnośnie kierującego pojazdem, by nie obciążać osoby mu najbliższej. SN stwierdził, że: „zaprezentowanego typu rozumowania nie można zaakceptować. Prowadzi ono bowiem, w każdej swojej wersji, do niezasadnego poszerzania lub zawężania przepisu o charakterze wyjątkowym. (...) Należy przyjąć, że odpowiednie stosowanie – z mocy art. 41 § 1 kpw – w postępowaniu w sprawach o wykroczenia art. 183 § 1 kpk, w jego brzmieniu od 1 lipca 2003 roku, nie oznacza, aby osoba przesłuchiwana w charakterze świadka w sprawie o wykroczenie mo-

gła odmówić odpowiedzi na pytanie także wtedy, gdy odpowiedź taka narażałaby osobę jej najbliższą na odpowiedzialność za wykroczenie. Może to uczynić jedynie, gdy odpowiedź ta mogłaby narażać osobę dla świadka najbliższą na odpowiedzialność za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe. W konsekwencji także osoba rozpytywana w sposób pozaprocesowy przez uprawniony organ, żądający od niej informacji, której z mocy przepisu szczególnego ma obowiązek przekazać temu organowi, może odmówić udzielenia odpowiedzi, czyli nie udzielić określonej wiadomości, tylko wówczas, gdy owa odpowiedź (informacja) mogłaby narażać osobę jej najbliższą na odpowiedzialność za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe, a nie za wykroczenie. Ustawodawca dopuszcza zatem możliwość postawienia świadka w sytuacji konfliktowej, tak w postępowaniu karnym, jak i w innym postępowaniu, w którym art. 183 § 1 kpk ma zastosowanie, w tym i w sprawach o wykroczenia. Uznaje jednak, że ze względu na wagę wykroczenia nie jest to konflikt na tyle istotny, aby zasługiwał na potraktowanie takie samo, jak obawa narażenia siebie lub osoby najbliższej na odpowiedzialność za przestępstwo”.

■ Zapominamy o bezpieczeństwie

Niuanse prawne i ewentualne luki w przepisach są nieuniknione. Spoglądając na medialną wrzawę, jaką od lat budzą wszelkie doniesienia na temat fotoradarów i urządzeń rejestrujących zachowania kierowców, nie sposób odnieść wrażenia, że zapominamy o sednie sprawy – bezpieczeństwie. Rozwiązania, które są kwestionowane w Polsce, z powodzeniem funkcjonują w Europie. Mało tego. Nie dość, że nasze sankcje należą do najmniej dotkliwych, to cieszymy się znacznie większą swobodą od mieszkańców innych krajów. Żeby nie być gołosłownym, wspomnijmy o niemieckich fotoradarach. Nie poprzędzają ich tablicze ostrzegawcze, nie są oklejone odblaskową folią. W zdecydowanej większości przypadków to szare urządzenia, które wykonują swoją pracę, stojąc np. za barierą autostrady z ograniczeniem prędkości do 120 km/h. A sposób na uniknięcie korespondencji z ITD czy straży miejskich jest jeden i do tego w 100 proc. skuteczny. Wystarczy jeździć zgodnie z przepisami.

Lukasz Szewczyk



Państwo powinno udzielać wsparcia niepełnosprawnym

Na ustawodawcy ciąży obowiązek wprowadzenia regulacji, zapewniających niepełnosprawnym przynajmniej minimalny, a zarazem efektywny poziom pomocy władz publicznych w zdobywaniu uprawnień do kierowania pojazdami – stwierdził w czerwcu Trybunał Konstytucyjny, rozpatrując wniosek rzecznika praw obywatelskich w sprawie zdawania egzaminu na prawo jazdy przez osoby z niepełnosprawnościami.

RPO stał na stanowisku, że niezgodny z konstytucją oraz konwencją o prawach osób niepełnosprawnych jest art. 53 ust. 4 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami. Wynika z niego, że praktyczna część egzaminu państwowego w zakresie uzyskiwania uprawnienia do kierowania motorowerem lub pojazdami silnikowymi jest prowadzona pojazdem pozostającym w dyspozycji wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. Ale nie zawsze, bo np. w przypadku osób niepełnosprawnych, wymagających przystosowania go do rodzaju schorzenia, jest inaczej. W praktyce obowiązek podstawienia pojazdu ciąży na zdającym.

■ Zastrzeżenia rzecznika

We wniosku skierowanym do Trybunału Konstytucyjnego rzecznik praw obywatelskich zauwa-

żył, że osoba niepełnosprawna odbywa kurs nauki jazdy, korzystając z pojazdu ośrodka szkolenia kierowców, podmiotu prywatnego, który jest zobowiązany posiadać pojazdy przystosowane do rodzaju niepełnosprawności, jeżeli taką osobę szkoli. Według RPO, zaskarżona regulacja narusza konstytucyjną zasadę równości oraz niedyskryminacji osób z niepełnosprawnościami. Jest także sprzeczna z zasadą sprawiedliwości społecznej oraz nakazem tworzenia przez ustawodawcę takich przepisów, które zapewniają efektywne wsparcie osób z niepełnosprawnościami w różnych dziedzinach życia społecznego.

Dodatkowo, zdaniem rzecznika praw obywatelskich, ustawa o kierujących pojazdami, nakładając na osoby z niepełnosprawnością obowiązek zapewnienia pojazdu na egzamin, narusza przepisy konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, przede wszystkim prawo do mobil-

ności. Przepisy regulujące zasady egzaminowania na kierowców niepełnosprawnych ograniczają ich prawo do samodzielnego prowadzenia życia i swobodnego przemieszczania się. Stawiają osoby z niepełnosprawnością w gorszej pozycji na rynku pracy, utrudniając możliwość stałego polepszania warunków życia tych osób oraz ich rodzin.

W swoim wniosku RPO zauważa, że koszt wypożyczenia samochodu na egzamin praktyczny przez niepełnosprawnych jest wyższy niż zniżka opłaty egzaminacyjnej (50 proc.). „W rzeczywistości osoba niepełnosprawna poniesie wyższą opłatę za egzamin państwowy. Możliwość skorzystania przez nich z różnych programów pomocowych, w tym Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, również nie rekompensuje niepełnosprawnym trudności

cd. na str. 20 ►

Problem, który rozpatrywał Trybunał Konstytucyjny, był już przedmiotem wystąpień rzecznika praw obywatelskich (19 grudnia 2011 roku, 21 marca i 20 lipca 2012 roku) kierowanych do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej (poprzednik ministra infrastruktury i budownictwa – przyp. red.). W odpowiedzi zwrócił się on do Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD i Przemysłowego Instytutu Motoryzacji o opinie w sprawie możliwości zapewnienia przez WORD-y pojazdów przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Do dziś minister nie zajął jednak merytorycznego stanowiska w tej sprawie. Jak tłumaczy RPO, wniosek o stwierdzenie niekonstytucyjności kwestionowanych regulacji stał się jedyną możliwością obrony praw i wolności obywatelskich.

w uzyskaniu uprawnień do kierowania pojazdami kategorii B” – czytamy we wniosku rzecznika praw obywatelskich.

■ Zasada równości nie została naruszona

Wyrok Trybunału Konstytucyjnego został ogłoszony 8 czerwca. Co z niego wynika? Stwierdzono, że art. 53 ust. 4 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami jest zgodny z art. 32 ust. 1 konstytucji oraz nie jest niezgodny z zasadą sprawiedliwości społecznej, wyrażoną w art. 2 konstytucji, ale jest niezgodny z art. 69 konstytucji oraz art. 20 konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 roku.

Zdaniem Trybunału, przepisy nie różnicują osób przystępujących do egzaminu praktycznego na prawo jazdy w sposób zarzucany z punktu widzenia zasady równości (art. 32 ust. 1 konstytucji m.in. dlatego, że prawodawca, korzystając ze swobody regulacyjnej, zdecydował się zapewnić wszystkim zdającym egzamin praktyczny jedynie taki pojazd, który na gruncie obiektywnych przesłanek uznać trzeba za standardowy. Z perspektywy zasady równości nie sposób czynić mu z tego tytułu zarzutu.

Jednocześnie Trybunał przyjął, że z art. 69 konstytucji wynika obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zakresie poruszania się i przemieszczania. Ma ona mieć charakter pomocniczy. „Zważywszy na znaczenie, jakie we współczesnym świecie przywiązuje się do umiejętności kierowania pojazdami samochodowymi i posiadania w tej mierze stosownych uprawnień, a zwłaszcza mając na względzie korzyści – w sferze aktywności zawodowej oraz komunikacji społecznej – jakie z tego tytu-

tu odnoszą (lub odnosić mogą) osoby niepełnosprawne, Trybunał uznał, że na ustawodawcy ciąży obowiązek wprowadzenia regulacji zapewniających tym osobom przynajmniej minimalny, a zarazem efektywny poziom pomocy władz publicznych w zdobywaniu uprawnień do kierowania pojazdami” – czytamy w wyroku TK.

■ Niewystarczająca pomoc

Trybunał dokonał także całościowej oceny wsparcia osób niepełnosprawnych, przewidzianego w ustawie o kierujących pojazdami (z uwzględnieniem rozwiązań wynikających z ustawy o rehabilitacji). W konsekwencji doszedł do wniosku, że jest ono dalece niewystarczające, w praktyce pozorne.

W kwestiach organizacyjno-technicznych sprowadza się ona do umożliwienia osobie niepełnosprawnej zdawania egzaminu pojazdem, który sama dostarczy lub wskaże. Ma więc charakter bierny. Poszukiwaniem ośrodka szkolenego Polaków z danego rodzaju schorzeniem, jak również pozyskiwaniem pojazdu na potrzeby egzaminu praktycznego musi się zająć sam niepełnosprawny.

Trybunał uznał również za niedostateczne instrumenty pomocy finansowej. W szczególności

ograniczoną dostępność programów pomocowych uruchamianych na podstawie przepisów ustawy o rehabilitacji oraz bardzo zróżnicowane i często poważne (średnie) koszty wynajmu pojazdu egzaminacyjnego od OSK. Za niewystarczającą uznał gwarantowaną osobom niepełnosprawnym ulgę w opłacie egzaminacyjnej.

■ Teoria różna od praktyki

W ocenie Trybunału Konstytucyjnego, zaskarżona regulacja jest również niezgodna z art. 20 konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, która zmierzać ma w kierunku włączania problematyki niepełnosprawności w główny nurt polityki państwa. Uznał, że przepisy prawa pozornie tylko ułatwiają osobom niepełnosprawnym zdobywanie prawa jazdy kategorii B. Deklaracji tych i zobowiązań w praktyce się nie wypełnia.

Co dalej? Wyrok Trybunału oznacza, że kwestionowany zapis w ustawie o kierujących pojazdami zostaje uchylony, konieczne jest jego zastąpienie przepisem zgodnym z konstytucją, ale... Od jakiegoś czasu wyroki Trybunału nie są publikowane w Dzienniku Ustaw. Czy to się w najbliższym czasie zmieni? Trudno wyrokować...

Jakub Ziębka



Fot.: Adrian Grycuk/Wikimedia Commons

Lato na drogach

Wyjazd na wakacje ma dostarczyć nam przyjemności i niezapomnianych wrażeń. Zadbajmy o to, żeby nie skończył się tragedią. To zależy tylko od nas, uczestników ruchu. Szczególnie od tych, którzy zasiadają za kierownicą pojazdu.



Marek Rupental

Zaczęło się lato. Większości z nas ta pora roku kojarzy się z odpoczynkiem, wygrzewaniem w promieniach słońca oraz kąpielami w jeziorach, rzekach czy morzu. Ale to też zwiększone natężenie ruchu na polskich drogach. Szczególnie teraz, w dobie zagrożenia terrorystycznymi atakami w Egipcie, Maroku i Tunezji – krajach bardzo lubianych i często odwiedzanych przez naszych rodaków. Polskie kurorty będą na pewno cieszyły się jeszcze większym powodzeniem. Potwierdzeniem jest fakt, że już pod koniec marca turyści mieli problemy z rezerwacją pokoi w hotelach ulokowanych w pasie nadmorskim.

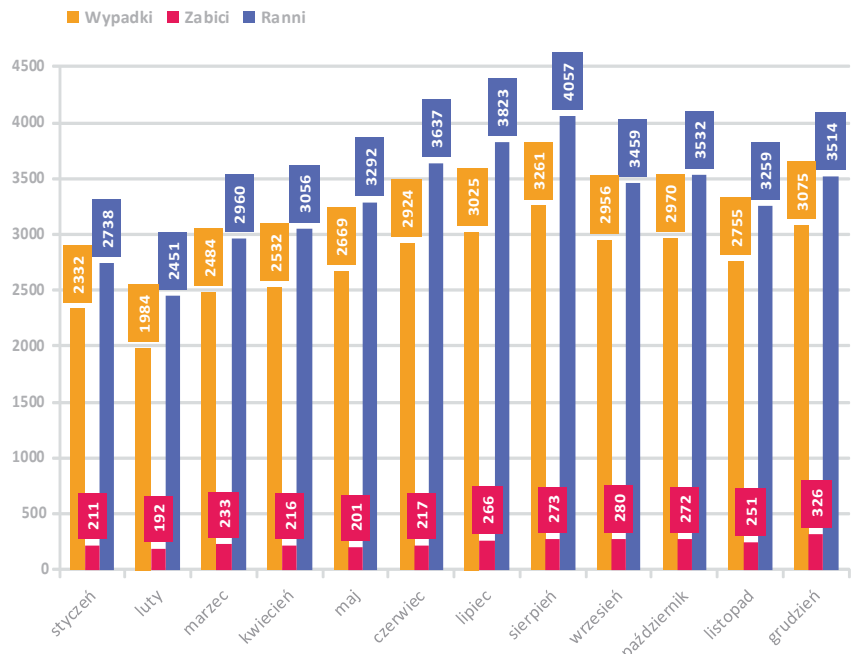
Nie należy też zapominać o polskich górach czy urokliwych Mazurach oraz Bieszczadach. Właśnie w tych miejscach należy spodziewać się dużego ruchu turystycznego.

■ Pozornie łatwiej

Zważywszy na warunki drogowe sezon letni znacznie różni się od zimowego. Gdy jest ciepło, są one zdecydowanie lepsze. Sucha nawierzchnia jezdni oraz wysoka temperatura powodują jednak, że większość z nas cierpi na syndrom „cięższej nogi”. Niestety, widać to w statystyce wypadków drogowych. Dodatkowo pokonujemy wtedy znacznie większe odległości niż zazwyczaj. Często jeździmy w miejsca nam nieznane. Nie bez znaczenia jest także zachowanie naszych towarzyszy podróży. Niecierpliwość i znudzenie dzieci długą i monotonną podróżą potrafią przecież doprowadzić kierowcę do niepożądanego stanu emocjonalnego. I wówczas łatwo o błąd za kierownicą.

■ Letnie zagrożenie

Z wykresu, który dołączamy do tekstu, wynika, że do największej liczby wypadków w ubiegłym roku doszło w sierpniu (3261), następnie w grudniu (3075) i lipcu (3025). Najwięcej ofiar śmiertelnych zanotowano w grudniu (326), sierpniu (273) i lipcu (266). Powyższe statystyki ewidentnie wskazują na zagrożenie na dro-



dze w miesiącach letnich. Okazuje się, że jest to okres najbardziej niebezpieczny.

Trzeba jednak zwrócić uwagę na jeszcze jedną rzecz. Poprawiająca się jakość infrastruktury drogowej, przybywanie nowych odcinków dróg o najwyższym standardzie (autostrady, ekspresówki), wzrastająca świadomość uczestników ruchu drogowego, coraz nowocześniejsze systemy bezpieczeństwa (bierno i aktywne), a także działalność służb kontrolnych powodują, że zmniejsza się w naszym kraju liczba wypadków i ich ofiar, i ta tendencja się utrzymuje.

Wpływ na statystykę wypadków w lecie ma też na pewno rozporządzenie w sprawie okresowych ograniczeń w ruchu niektórych pojazdów i zespołów pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 12 ton, w czasie weekendów. Zakazy obowiązują w piątki (24 czerwca, 1, 8, 15, 22 lipca oraz 5, 12, 19 i 26 sierpnia od godz. 18 do 22), soboty (25 czerwca, 2, 9, 16, 23, 30 lipca oraz 6, 13, 20 i 27 sierpnia od godz. 8 do 14) oraz niedziele i święta (26 czerwca, 3, 10, 17, 24, 31 lipca, 7, 14, 15, 21, 28 sierpnia od godz. 8 do 22).

■ Przewornym zawsze ubezpieczony

Przygotowując się do wyjazdu wakacyjnego warto pamiętać o starannym planowaniu po-

droży. Przede wszystkim należy zadbać o pojazd, dokonując przeglądu w warsztacie samochodowym. Z kolei opracowanie trasy to podstawa każdego wyjazdu. Większość użytkowników pojazdów posiada nawigację. Jednak nie można ufać im w stu procentach. Należy więc zaopatrzyć się w klasyczną mapę, która, gdy zawiedzie nawigacja, pomoże w powrocie na właściwą trasę. Osobom przebywającym w pojeździe należy zapewnić maksimum wygody poprzez umieszczenie zbędnych rzeczy w bagażniku. W kabinie pojazdu powinny znaleźć się tylko rzeczy niezbędne, napoje, ewentualnie lekarstwa. Każdego roku pojawiają się w mediach informacje o pozostawionych w pojazdach zwierzętach, a nawet dzieciach. Kabina samochodu bardzo szybko się nagrzewa i o tragedię nie jest trudno.

Wyjazd na wakacje ma dostarczyć nam przyjemności i niezapomnianych wrażeń. Zadbajmy o to, żeby nie skończył się tragedią. To zależy tylko od nas, uczestników ruchu. Szczególnie od tych, którzy zasiadają za kierownicą pojazdu. Regulujemy zagłówki, zapinamy pasy i w drogę! Życzę bezpiecznego urlopu i miłych wspomnień, bez pamiątkowych zdjęć wykonanych przez najdroższych fotografów w miastach. ■

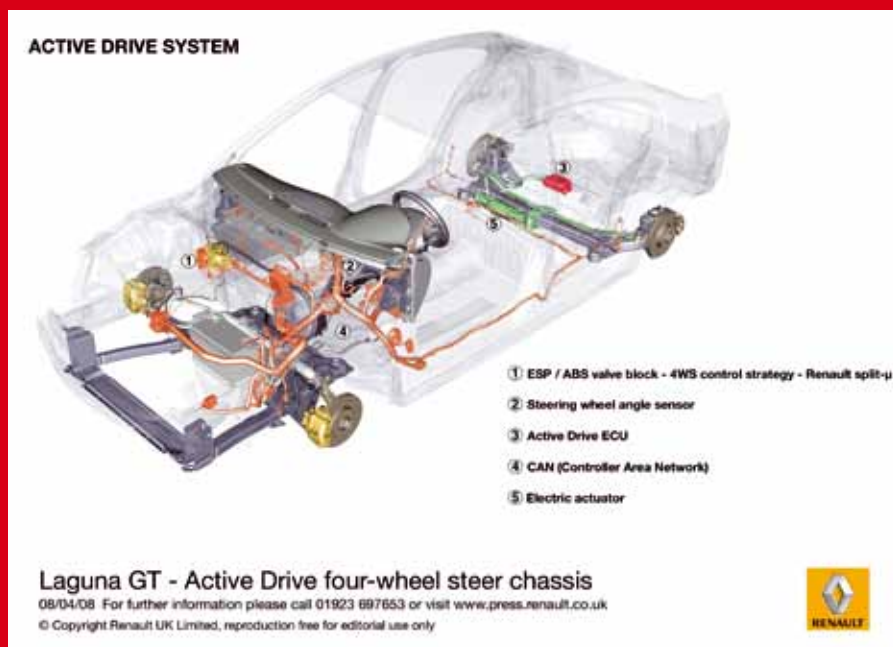
Kręcenie tyłem

Układy jezdne samochodów osobowych są bliskie perfekcji. Nie oznacza to jednak, że nie sposób ich udoskonalić. Jednym z dobrze rokujących rozwiązań są systemy czterech kół skrętnych.

Rozwiązanie nie jest nowinką. Historia skrętnych kół obu osi jest prawie tak samo długa, jak dzieje motoryzacji. Początkowo były jednak stosowane w pojazdach rolniczych. W latach 20. XX wieku skrętne koła tylne zaczęto montować w ciężarówkach, istotnie poprawiając ich zwrotność. Później pojawiły się w lżejszych pojazdach dla wojska (np. bmw 325, ford GP, mercedes G5 czy stoewer R200). System powrócił w latach 70. XX wieku, a w kolejnej dekadzie zaczął zyskiwać popularność. Zainteresowały się nimi przede wszystkim koncerny motoryzacyjne z Japonii.

Trzy dekady temu miał miejsce swoisty boom motoryzacji z Kraju Kwitnącej Wiśni. Stale rosnącej gamie modelowej towarzyszyły nowe rozwiązania techniczne – w tym bezstopniowe skrzynie biegów czy doładowane silniki. Słyszycy z ambicji Japończycy szukali także sposobów na poprawę właściwości jezdnych sportowych samochodów. Eksperymentowali z napędami na cztery koła, amortyzatorami z regulowaną siłą tłumienia oraz kierowanymi kołami tylnej osi. Ostatnie z wymienionych godziły niemożliwe. Przypomnijmy, że idealny w prowadzeniu samochód powinien być nadsterowny przy małych prędkościach (co poprawia zwrotność) i lekko podsterowny przy szybkiej jeździe (co zwiększa stabilność i ułatwia opanowanie ewentualnego poślizgu). W efekcie zespoły projektowe stanęły przed sporym problemem. Skręcanie kół w kierunku przeciwnym do przednich zmniejsza promień zawracania, jednak destabilizuje samochód przy wyższych prędkościach. Z kolei skręcanie wszystkich kół w jedną stronę ogranicza tendencję do nerwowych zachowań – pojazd zachowuje się, jakby miał dłuższy rozstaw osi, gdyż wychył tylnych kół przeciwdziała bocznym, wynikającym z bezwładności, siłom. Niestety, przy takim rozwiązaniu nie można liczyć na dobrą zwrotność. Konieczne było więc stworzenie układu, który będzie uzależniał kierunek skrętu tylnych kół od prędkości.

Pierwszym seryjnie produkowanym, a zarazem jednym z najpopularniejszych samochodów osobowych z czterema skrętnymi kołami jest honda prelude. W 1987 roku model wyposażono w mechaniczny system. Sprytnie ominęto ograniczenia ówczesnej techniki. Kiedy kąt skrętu przednich kół był niewielki, tylne wychylały się w tym samym kierunku. Po pogłębieniu kąta skrętu kierownicą, co w normalnych warunkach



kach drogowych jest możliwe jedynie przy wolnej jeździe, przekładnia z mimośrodem skręcała tylne koła w kierunku przeciwnym do przednich. Cztery lata później wypadło elektronicznie sterowane rozwiązanie. Było oferowane w kolejnych generacjach preludu do 2001 roku, kiedy coupé klasy średniej zniknęło z oferty japońskiego koncernu. Z analogicznymi systemami eksperymentowały Mazda, Mitsubishi, Nissan i Toyota, jak również marki należące do koncernu General Motors. Firmy, które chciały ograniczyć stopień komplikacji systemów, wyposażały tylną oś jedynie w funkcję skręcania przy niskich lub wysokich prędkościach.

Dlaczego pierwsze układy skrętnych kół się nie przyjęły? W wielu modelach były oferowane w najmocniejszych wersjach, co skutecznie zawężyło grono nabywców. Jeżeli stanowiłyby dodatkowo płatną opcję, zainteresowanych głębszym sięgnięciem do portfela również nie byłoby zbyt wielu. Kierowcy obawiali się o swoje bezpieczeństwo – widmo awarii nieznanego i nie stosowanego wcześniej rozwiązania zawsze jest wyraźne. Część osób twierdziła także, że nie czuje na tyle istotnej różnicy w jeździe samochodem z klasyczną i skrętną osią tylną, by wybierać droższą wersję. Różnice faktycznie nie są łatwe do wychwycenia. Stają się najbardziej wyraźne podczas bezpośredniej konfrontacji auta z kla-

sycznym tylnym zawieszeniem i skrętną osią. Wsiadając jedynie do drugiego z nich natychmiast przyzwyczajamy się do dobrego. Wszystko to sprawiło, że na przełomie XX i XXI wieku układy skrętnych kół tylnych zostały wyparte z rynku.

Strata nie była dotkliwa, gdyż inżynierowie przygotowali wiele systemów poprawiających zachowanie się aut na drodze. U sportowych modelei miały amortyzatory z elektroniczną regulacją siły tłumienia, w a limuzynach świetnie



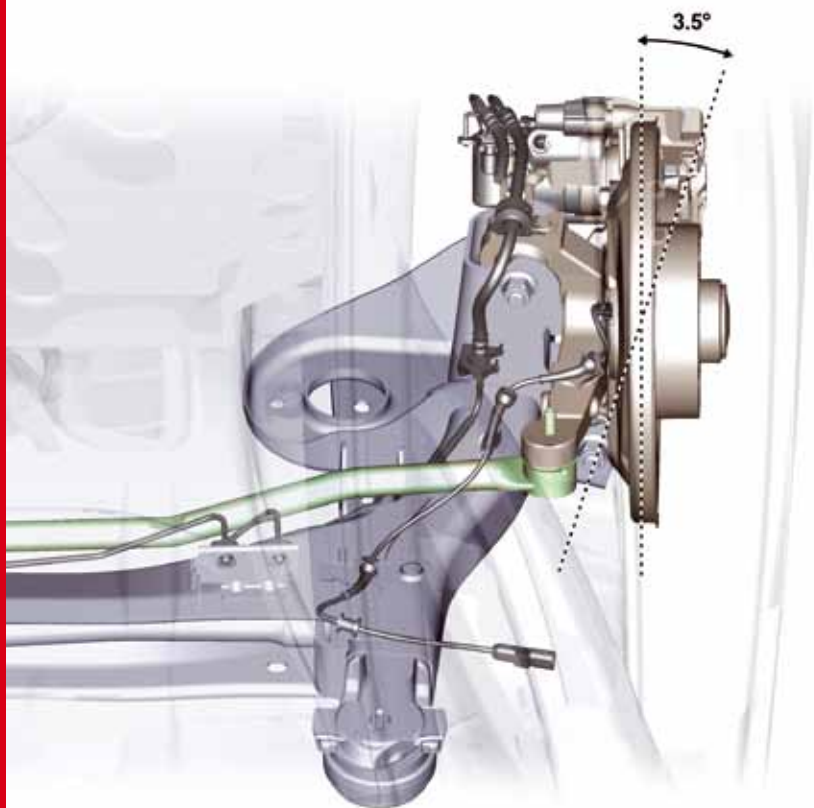
sprawdziło się zawieszenie pneumatyczne. Napędy z komputerowo sterowanym rozkładem momentu obrotowego oraz elektroniczne blokady mechanizmów różnicowych ograniczyły tendencję do pod- czy nadsterowności. Kolejnym etapem było wprowadzenie aktywnych stabilizatorów i mechanizmów różnicowych, które potrafiły odpowiednio ograniczać przechyły nadwozia przy dynamicznej jeździe oraz wysyłać więcej sił napędowych na koło znajdujące się na zewnętrznej zakrętu w celu utrzymania pożądanego przez kierującego toru jazdy. Wisienką na torcie były układy kierownicze ze zmiennym przełożeniem, uzależnionym od prędkości lub kąta wychylenia kierownicy. Dzięki nim samochód zachowywał stabilność podczas jazdy z wysokimi prędkościami, a na ciasnych łukach zaskakiwał zwinnością.

Kolejne podzespoły działały dobrze, jednak komplikowały konstrukcję pojazdu, a co za tym idzie – podnosiły koszty jego produkcji i późniejszej eksploatacji. Kilka firm dało więc drugą szansę układom skrętnych kół tylnych. W dobie elektroniki system stał się relatywnie prosty. Jego sercem został elektryczny silnik, który poprzez zwykłe drążki zmienia położenie kół o kilka stopni. Przy takim zakresie ruchu nie trzeba nawet modyfikować zwrotnic. Systemowi do działania wystarczy elastyczność elementów metalowo-gumowych. Rozwiązanie może zostać wprowadzone nawet do samochodów z osią zespoloną. Na taki krok zdecydowało się Renault w Laguna GT (2008). Kilkanaście miesięcy wcześniej modele skręcające wszystkimi kołami proponowało swoim klientom Infiniti. W 2011 roku do gry włączyło się BMW, a ostatnio także Porsche (w modelu 911) i Audi (Q7).

Przeciwnicy układów skrętnych kół tylnych wieszcyli, że rozwiązanie będzie awaryjne i drogie w naprawach. Czarne scenariusze się nie sprawdziły. Doniesień o awariach jest niewiele. Jeżeli cokolwiek szwankuje, to nie mechanizm wykonawczy, tylko sterująca im elektronika.

Wrażenia z jazdy samochodem ze skrętnymi kołami tylnymi zależą od kalibracji syste-

ACTIVE DRIVE SYSTEM



Laguna GT - Active Drive four-wheel steer chassis

08/04/08 For further information please call 01923 697653 or visit www.press.renault.co.uk
© Copyright Renault UK Limited, reproduction free for editorial use only



mu. Przy pierwszym kontakcie uderza zwrotność auta. Przykładowo, we wspomnianej lagunie GT układ 4Control zmniejszył średnicę zawracania z 12 do 10,8 metra – analogiczną ma clio. Rozwiązanie docenimy także na ciasnych łukach. Samochód wyraźnie zmienia tor jazdy przy relatywnie małym kącie skrętu kierownicą. Można wręcz odnieść wrażenie, że tył wpada w lekki poślizg nadsterowny. Nie ma to jednak miejsca. Wszystko jest pod kontrolą, czego potwierdzeniem jest spokój, z jakim pojazd reaguje na ewentualne korekty toru jazdy oraz bezczynność systemu ESP. Z kolei przy jeździe z wyższymi prędkościami samochód ze skrętnymi kołami jest mniej podatny na przypadkowe zmiany toru jazdy na łukach drogi.

Odpowiednio rozbudowany system jest w stanie nie tylko skręcać tylne koła, ale również zmieniać zbieżność zawieszenia podczas jazdy, np. w celu ograniczenia oporów toczenia na autostradzie. Na razie poprzestano na prototypach, jednak z pewnością inżynierowie nie powiedzieli jeszcze ostatniego słowa. Tym bardziej że spore pole do popisu dają im wielowahacz-

we zawieszenia. Odpowiednio zaprojektowane tuleje, poduszki i drążki zawieszenia są w stanie skorygować ustawienie kół o niecały stopień bez jakichkolwiek siłowników – szczególnie gdy łuk drogi jest pokonywany dynamicznie. Możliwe jest też tworzenie niesymetrycznych tulei, które nie dopuszczają do niekorzystnego, z punktu widzenia jakości prowadzenia, układania się elementów zawieszenia.

Skrętnym kołom tylnym zabrakło „zapalnika” – popularnych modeli, które sprawiłyby, że o systemie zrobiłoby się głośno i byłby on łatwo dostępny. Światelko w tunelu już jest. Niemiecka firma ZF opracowała układ, który następnie we własnym zakresie sprawdziła w golfie, podkreślając, że jest modułarny i możliwy do stosowania w różnych pojazdach. Czy Volkswagen zareaguje na ukłon w swoją stronę? Czas pokaże. W koncernie na pewno jest to brane pod uwagę, gdyż Renault z powodzeniem rozwija swój system i oferuje go w megane, o rozmiar większej limuzynie talisman oraz vanie espace.

Lukasz Szewczyk



Resort chce powołać specgrupę

Minister infrastruktury i budownictwa planuje powołać zespół doradczy, który zajmie się oceną i przygotowaniem zmian w zakresie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Kiedy ma zacząć swoją pracę? Na razie nie wiadomo.



Wiadomo natomiast, że w zespole doradczym, którego zadaniem będzie ocena i przygotowanie zmian w zakresie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, ma znaleźć się miejsce także dla przedstawicieli szkół jazdy.

Źródłem tej niezwykle ciekawej dla całej branży informacji jest odpowiedź wiceministra infrastruktury i budownictwa Jerzego Szmita na zapytanie senatorskie Waldemara Sługockiego (PO), dotyczące obniżenia opłat egzaminacyjnych i cen badań lekarskich na kategorię AM.

■ Może być jeszcze taniej!

Na taki pomysł wpadli szkoleniowcy z Zielonej Góry. Ośrodki szkolenia kierowców szacują, że po niedawnych zmianach w prawie (m.in. organizowanie egzaminów na kategorię AM przez WORD-y poza ich siedzibami, np. w miastach, gdzie odbywają się kursy) pozwoli obniżyć cenę szkolenia nawet do 300 – 400 zł. Teraz cena jest

dużo wyższa. Wynosi 600 – 900 zł. Do tego trzeba jeszcze jednak doliczyć koszty uzyskania przez młodzież uprawnień. Są to opłaty za: egzamin teoretyczny (30 zł), praktyczny (140 zł), badanie lekarskie (200 zł), wydanie prawa jazdy (100,50 zł).

Wychodzi więc na to, że koszt uzyskania prawa jazdy kategorii AM jest wciąż wysoki. Dlatego przedstawiciele szkół jazdy z Zielonej Góry i okolic postulują kolejne zmiany. O co konkretnie chodzi?

■ Proponowane korekty stawek

Chcieliby zmienić znowelizowane w lutym rozporządzenie. Korekta miałaby polegać na obniżeniu ceny za egzamin praktyczny w ramach kategorii AM do 90 zł. To nie wszystko. Zdaniem szkoleniowców, zmianie powinno także ulec rozporządzenie w sprawie opłat za wydanie dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania po-

jazdami. Miałyby ona polegać na obniżeniu ceny za wydanie prawa jazdy kategorii AM do 50 zł.

Postulatami przedstawicieli ośrodków szkolenia kierowców zainteresował się senator PO Waldemar Sługocki. Pod koniec kwietnia wystosował nawet do ministra infrastruktury i budownictwa oświadczenie w tej sprawie. Pyta w nim, czy resort rozważa proponowaną obniżkę kosztów.

Dodatkowo senator proponuje jeszcze jedną korektę w prawie. Miałyby ona polegać na zmianie rozporządzenia w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców. Chodzi o określenie maksymalnej stawki za badanie lekarskie (oczywiście tylko w przypadku kategorii AM) na 50 zł.

Jeśli postulaty zostałyby zrealizowane, koszt uzyskania uprawnień do kierowania motocyklem oraz czterokołowcem lekkim byłby niższy o ponad 250 zł.

■ „Specjalne traktowanie jest nieuzasadnione!”

Jednak już wiadomo, że realizacja wszystkich postulatów szkoleniowców nie będzie łatwa. Jeżeli chodzi o obniżenie opłat egzaminacyjnych na kategorię AM, to jest szansa na realizację tego postulatu. Zespół doradców, który zamierza powołać Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, ma zająć się postulatami zawartymi w oświadczeniu senatora Sługockiego. Ale jest jeszcze jedna kwestia, dotycząca opłat za badania lekarskie.

Tutaj możliwość obniżenia stawek nie wydaje się realna. Dlaczego? Do odpowiedzi na oświadczenie senatorskie Waldemara Sługockiego Jerzy Szmit dołączył stanowisko Ministerstwa Zdrowia. Jest ono jednoznaczne. „Nie ma żadnego uzasadnienia dla wydzielania i specjalnego traktowania kandydatów na kierowców podlegających badaniem lekarskim w celu uzyskania prawa jazdy kategorii AM. Nie można również z góry przewidzieć stanu zdrowia osoby, która będzie podlegała przedmiotowemu badaniu oraz zakresu koniecznych do przeprowadzenia u tej osoby konsultacji specjalistycznych i badań pomocniczych” – czytamy w piśmie Jarosława Pinkasa, sekretarza stanu w Ministerstwie Zdrowia.

Jakub Ziębka

Fotoradary zniknęły, kierowcy poczuli się pewniej

Aż 73 proc. kierowców przekracza dopuszczalną prędkość w miejscach, w których do końca 2015 roku funkcjonowały fotoradary straży miejskiej – wynika z badań przeprowadzonych przez Instytut Transportu Samochodowego. W okresie pracy wybranych urzędzeń ujawniano średnio 218 przypadków wykroczeń dziennie. Obecnie byłyby to dziesiątki tysięcy wykroczeń.



Pomiary wykonywano 6 i 7 kwietnia 2016 roku przy zastosowaniu nieinwazyjnych automatycznych urządzeń pomiarowych (ustawionych poza pasem drogowym prostopadle do kierunku ruchu), rejestrujących ruch w trybie „pojazd za pojazdem” – tłumaczy Anna Zielińska, koordynatorka badania z Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS. – Zbadano 228.168 pojazdów (178.747 samochodów osobowych i 49.421 samochodów ciężarowych). W analizach wykorzystano także dane uzyskane od straży miejskich z Warszawy i Nowego Dworu Mazowieckiego.

■ Całodobowy monitoring

Istnieje wiele obiegowych i spornych opinii na temat celowości funkcjonowania systemu kontroli prędkości. Istotnym elementem tego systemu było 400 fotoradarów, obsługiwanych przez strażę miejską i gminne.

– Uznaliśmy za ważne dostarczenie obiektywnych wyników analiz skutków regulacji prawnych, które odebrały strażnikom prawo do kontrolowania prędkości, co w praktyce spowodowało zaprzestanie funkcjonowania tak dużej liczby fotoradarów. W tym celu przeprowadziliśmy wycinkowe badania – argumentuje Marcin Słęzak, dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego.

Pomiary były prowadzone w trybie ciągłym przez 24 godziny w każdym z pięciu punktów,

w którym do 31 grudnia 2015 roku funkcjonowały fotoradary straży miejskiej. Chodzi o Warszawę (al. Niepodległości okolice GUS, Wybrzeże Kościuszkowskie/ul. Karowa, przed wjazdem do tunelu, ul. Objazdowa, przed przejściem dla pieszych) oraz Nowy Dwór Mazowiecki (ul. Wojska Polskiego, przed ul. Leśną, ul. gen. Ignacego Ledóchowskiego – okolica pomnika Obrońców Modlina).

■ Alarmujące dane

– Wyniki badań wskazują, że w ciągu doby dopuszczalną prędkość przekroczyło 166.314 (73 proc.) kierowców, w tym o więcej niż 10 km/h przekroczyło 103.645 (45 proc.) kierowców – wylicza Anna Zielińska. – Należy zaznaczyć, że w okresie pracy fotoradarów straży miejskiej w miejscach tych ujawniano średnio 218 przypadków przekraczania dozwolonej prędkości dziennie.

Analizy wykazały także, że wybór lokalizacji fotoradarów straży miejskiej (jednego z elementów systemu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym) był jak najbardziej uzasadniony.

– Spodziewaliśmy się, że likwidacja 400 radarów, należących do straży miejskich i gminnych, może mieć niekorzystny wpływ na zachowanie kierowców, ale nie przypuszczaliśmy, że skala zjawiska przekroczeń prędkości będzie aż tak duża – komentuje Maria Dąbrowska-Loranc, kierownik Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS.

■ Luka w systemie nadzoru

Przykład? Na wjeździe do Nowego Dworu Mazowieckiego, w rejonie przejścia dla pieszych, w ciągu doby pomiarowej dopuszczalną prędkość o więcej niż 10 km/h przekroczyło aż 3302 kierowców (33 proc. ogółu). Dla porównania, w czasie funkcjonowania fotoradaru w tym miejscu straż miejska wystawiała średnio cztery mandaty dziennie!

– Badania Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS potwierdzają tezę, że większość polskich kierowców jeździ zdecydowanie za szybko – podsumowuje Maria Dąbrowska-Loranc. – Odebranie prawa do kontroli prędkości strażom miejskim i gminnym nie powinno tworzyć tak istotnej luki w systemie nadzoru, toteż rekomenduje się szybkie działania przywracające stałą kontrolę tam, gdzie montowano fotoradary. Miejsca te były przecież uznane za szczególnie niebezpieczne przez społeczność lokalną i uzgodnione z policją i Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym.

Pomiary prędkości i przetworzenie danych na zlecenie ITS wykonała firma Heller Consult. Badania zostały wykonane zgodnie z metodologią zastosowaną w ogólnokrajowych pomiarach prędkości pojazdów przeprowadzanych także przez ITS dla Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w latach 2014 – 2015.

Jakub Ziębka

To nie miało prawa się wydarzyć, czyli Skiby potyczki z autami

– Uczyłem się jeździć fiatem 126p. Była zima, stan wojenny, a ja mijałem się na ulicach Gdańska z czołgami. Pamiętam też instruktora, podejrzewałem, że był byłem ubekiem lub milicjantem. Dodatkowo w czasie kursu lubił załatwiać na mieście swoje sprawy. Byliśmy m.in. u zegarmistrza, w urzędzie – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” znany showman Krzysztof Skiba.

Jakub Ziębka: Zacznę od nietypowego pytania: jakie są pana związki z Bogatynią?

Krzysztof Skiba: Na pewno tam występowałem – dwa, nawet chyba trzy razy. Coś jeszcze? Pamiętam, że kiedyś odbyłem taką tajemniczą wycieczkę w pobliżu znajdującej się nieopodal Bogatyni kopalni odkrywkowej. Niezłe widoki. Myślę, że można byłoby tam nakręcić jakiś apokaliptyczny film. To chyba tyle.

Pytam, bo mieszka tam Krzysztof Skiba, od wielu lat „załatwiający wszelkie sprawy związane z motoryzacją”. Tak przynajmniej można wyczytać w internecie.

– No tak, w Polsce mamy ok. 30 tys. Skibów. Krzysztofów też pewnie będzie kilkudziesięciu. Ja sam znam trzech, m.in. handlowca i szefa pola golfowego. Może nawet człowiek postępujący się moim imieniem i nazwiskiem jest aktorem porno? Nie zdziwiłbym się...

Jeszcze kilka słów o Skibach. W latach 90., uczestnicząc w jakimś telewizyjnym programie, dowiedziałem się, że jest nas ok. 16 tys. Niedawno, może rok temu, sprawdziłem to ponownie. Liczba Skibów prawie się podwoiła! A niby Polki nie rodzą dzieci. Cóż, wychodzi z tego, że przynajmniej Skiby rozmnażają się jak króliki. Rośnięmy w siłę!

Interesuje się pan choć trochę motoryzacją?

– Nie jestem wielkim fanem motoryzacji, ale samochód traktuję jako ważne narzędzie pracy. Innymi słowy, ma dla mnie znaczenie to, czym jeżdżę. Ale nie w tym sensie, żeby się autem chwalić, zwracać na siebie uwagę. Po prostu w samochodzie spędzam pół życia. My, jako Big Cyc, jeździmy na koncerty autobusem, ale nie zawsze. Jesteśmy taką zbieraniną ludzi z różnych miast, skazanych na dojeżdżanie do siebie. Trzon zespołu jest z Ostrowa, jednak klawiszowiec mieszka w Lublinie, akustyk – we Wrocławiu, menedżerka – w Opolu, jeden z gitarzystów w Inowrocławiu, no a ja w Gdańsku. Poza tym muszę także dojeżdżać na moje solowe występy.

Kiedyś graliśmy nawet po 150 koncertów rocznie, teraz trochę mniej, ale nie da się ukryć, że przemieszczanie się jest wpisane w nasz zwyczaj.

Jazda samochodem na długich trasach sprawia jeszcze panu przyjemność?

– Tak, gdyby było inaczej, moje życie można byłoby określić mianem wielkiego koszmaru. Jednak, tak jak już wspominałem, nie chcę za pomocą samochodu zwracać na siebie uwagi. Kiedyś ktoś zapytał mnie, dlaczego nie zmienię sobie tablicy rejestracyjnej i nie wpiszę na nowej „Skiba”. Nie interesuje mnie to. Zresztą podobnie ma więcej osób, które są rozpoznawalne. Po co ludzie mają wiedzieć, że właśnie w tym miejscu parkuje teraz Skiba? Byłby to rodzaj jakiegoś przesadnego narcyzmu.

Ale auto jest ważne, głównie ze względu na komfort jazdy, zwłaszcza na długich trasach. Kilka samochodów się na nich nie sprawdziło, choć sprzedawcy twierdzili, że będzie inaczej. Ale co oni mają mówić?

Wiadomo, Niemiec płakał, jak sprzedawał...

– Od dawna nie kupuję samochodów używanych. Stawiam na nowe. Kiedyś, za czasów studenckich i w początkowej fazie rozwoju kariery Big Cyc, było inaczej. Na przykład w latach 90. kupiłem sobie rocznego opła corsę. A potem miałem dziwne samochody, które nie za bardzo pasowały do muzyki rockowego.

Jakie?

– Choćby renault megane. Trudno było się tym autem rozpedzić, kogoś wyprzedzić, choć wyglądało ładnie. Podziękowałem więc za współpracę. Kupiłem opła zafirę. Ale po jakimś czasie wylądowałem nim w rowie. Zaliczyłem tzw. podwójnego matriksa, czyli sekwencję ziemia-powietrze-ziemia-powietrze. Na szczęście nikomu się nic nie stało. Auto zostało jednak skasowane.

Ta historia sporo mnie nauczyła. Przede wszystkim przekonałem się, że nie należy się spieszyć. Trzeba zapomnieć o wydzwanających organizatorach koncertów i czekających fanach. Najważniejsze jest bezpieczne pokonanie trasy z punktu A do punktu B.

Po zafirze nadszedł czas na...?

– Opla vectrę. Miałem nawet dwa takie auta. Ale chyba nie pasowały do mojego wizerunku. Gdy samochód zobaczył organizator jednego z koncertów, był zdziwiony i chyba trochę zawiedziony. No bo jak to, Skiba jeździ vectrą? Niby chłop

z telewizji, a tutaj coś takiego... Może myślał, że przyjadę maybachem. Potem kupiłem nowszą wersję vectry. No i przesadziłem. Po jakimś czasie zepsuła mi się pompa paliwowa. Zdarzyło się to na A4, między Wrocławiem a Opolem. Po prostu nagle wskaźniki pokazały mi, że za chwilę samochód wybuchnie. Zjechałem na pobocze, założyłem odbłaskową kamizelkę, wyciągnąłem trójkąt. Zadzwoiłem do ubezpieczyciela, a ten szybko załatwił mi zastępcze auto. Dzięki temu zdążyłem na koncert.

Ale wróćmy do zepsutej pompy. Co powiedział mechanik z autoryzowanego serwisu? „To nie miało prawa się zdarzyć”. Uwierzyłem w te wyjaśnienia, ale potem znowu coś strzeliło, choć znów „nie miało prawa się zdarzyć”. W zasadzie to tym oplem jeździłem głównie do warsztatu. W końcu dałem sobie z nim spokój, wskoczyłem na wyższą półkę i kupiłem volvo S80.

To był dobry wybór?

– Auto jest dobre dla prezesa banku, nie muzyka rockowego. Nie zdało egzaminu zimą. Mam garaż, do którego trzeba było jechać trochę pod górę. I były z tym problemy. Poza tym nie są prawdziwe opinie, że volvo się nie psuje. Jednak po roku zepsuła się skrzynia biegów. Co usłyszałem od mechanika z autoryzowanego warsztatu? „To nie miało prawa się zdarzyć”.

– Właśnie. I to był dla mnie sygnał, że nie ma aut, które się nie psują. Jeśli słyszę od sprzedawcy: „to jest najmniej usterkowy samochód”, zapala mi się kontrolka. To nie koniec moich przygód z volvo. Na środku jednego z warszawskich skrzyżowań zapadło mi się sprzęgło. Zablockowałem skrzyżowanie, czekam na lawetę, a tu pojawiają się ludzie, proszą o autograf, chcą pogadać, robią zdjęcia. Czekałem tylko na artykuł w portalu plotkarskim i tytuł: „Skiba stoi na środku skrzyżowania. Zabrał mu paliwa”.

W końcu postawiłem na mitsubishi pajero. Mam je już od czterech lat, naprawdę się sprawdza!

Pamięta pan swój kurs i egzamin na prawo jazdy?

– Jasne, było to w 1982 roku. Uczyłem się jeździć fiatem 126p. Była zima, a ja mijałem się na ulicach Gdańska z czołgami.

KRZYSZTOF SKIBA

– współzałożyciel i frontman rockowego zespołu Big Cyc, autor tekstów piosenek, tekstów satyrycznych, artysta rozrywkowy, telewizyjny showman, felietonista, twórca happeningów.



Pamiętam też instruktora, podejrzewałem, że był byłym ubekiem lub milicjantem. Dodatkowo w czasie kursu lubił załatwiać na mieście swoje sprawy. Byliśmy m.in. u zegarmistrza, w urzędzie. Mocno wkurzyłem się w momencie, gdy pojechaliliśmy do jego dziewczyny. Ja zostałem w aucie, a akcja trwała dużo dłużej niż 15 minut. Ale egzamin zdałem za pierwszym razem!

Wracając do malucha, kiedyś nawet napisałem tekst do piosenki. Nazwalismy ją „Mały fiat”. Nie był to może wielki hit, ale w serwisie YouTube ma ponad milion odsłon. ■

Jak uczyć, żeby nauczyć?

Wprawdzie zaczynają się wakacje, ale w OSK nie ma przerwy od nauki. Niniejszym artykułem otwieramy nowy cykl w ramach „Akademii SPS”. Będziemy w nim prezentować różne aspekty współpracy na linii instruktor – kursant oraz efektywne techniki przekazywania wiedzy i kształtowania umiejętności.

Trafia do nas dorosły, który chce zdobyć nową wiedzę. Przychodzi ze swoim bagażem doświadczeń, z całą masą przekonań na temat siebie, swoich umiejętności uczenia się i w końcu na temat tego, czego będzie się uczył. Nie zawsze są to przekonania zgodne z rzeczywistością. Naszym podstawowym zadaniem jest poznanie oczekiwań uczestnika zajęć, jego przekonań na temat swoich możliwości. Chodzi o zaprojektowanie procesu uczenia w taki sposób, żeby zakończył się sukcesem.

■ Metoda małych kroków

Bardzo często uczący się dorosły bagatelizuje fakt, że każda nowa umiejętność wymaga czasu, żeby ją poznać, ćwiczyć i doskonalić. Nauka chodzenia poprzedzona była tysiącami upadków, a jazda na rowerze nie od razu szła nam

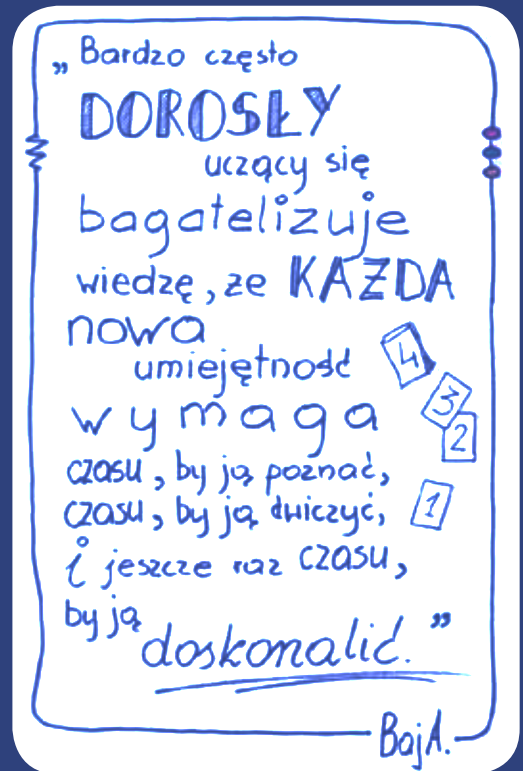
idealnie. Ale kto o tym pamięta? Za to zabierając się za naukę nowej umiejętności często mamy ustalone przekonania na temat swoich zdolności. Chodzi o sądy typu „w moim wieku trudno się czegoś nauczyć”. Sugerujemy się także doświadczeniami bliskich nam osób, np. „Małgośka dziewięć razy zdawała i wciąż jeszcze nie ma tego prawa jazdy”. Jedną z przyczyn niepotrzebnego stresu uczącego się może być niepokój wyrażający się w pytaniach: „czy dam sobie radę?”, „czy będę dobry i szybko zapamiętam, co trzeba robić?”. Kolejnym źródłem może też być nierealistyczne oczekiwanie, polegające na chęci natychmiastowego opanowania nowej umiejętności, bez dawania sobie czasu na poprawki i błędy.

W takich sytuacjach zadaniem szkoleniowca jest rozpoznanie obaw kursanta oraz realistyczne przedstawienie sytuacji. Co to oznacza? Każda, najbardziej nawet skomplikowana umiejętność składa się z mniejszych elementów, części. Opanowanie każdej z nich, krok po kroku, prowadzi do sukcesu. Dobry instruktor potrafi w taki sposób oceniać postępy kursanta, żeby dostrzegał on stały wzrost swoich umiejętności. Mogą one rozwijać się szybciej lub wolniej, ale zawsze widać, że są. Dostrzeganie postępów powoduje utrzymanie motywacji uczącego się oraz chęć dalszych ćwiczeń.

■ Od czego zacząć?

Pierwszym elementem procesu uczenia się jest gotowość. Trzeba odpowiedzieć sobie na pytanie: „czy chce mi się włożyć czas, wysiłek w poznawanie nowych rzeczy”. Dorosli zwykle osiągną gotowość do uczenia się, gdy ich sytuacja życiowa narzuca potrzebę zdobycia nowej wiedzy¹.

Żeby osiągnąć optymalny stan uczenia się², potrzebne są: ciekawość, zaangażowanie, poczucie celu i sensu, koncentracja i relaks³ oraz nawodnienie organizmu (ma to sens, jeśli pamiętamy, że ciało ludzkie w ok. 60 proc. składa się z wody). Natomiast stres, lęk, brak celu, nuda, zmęczenie, pośpiech, głód, odwodnienie ewidentnie nie sprzyja nauce.



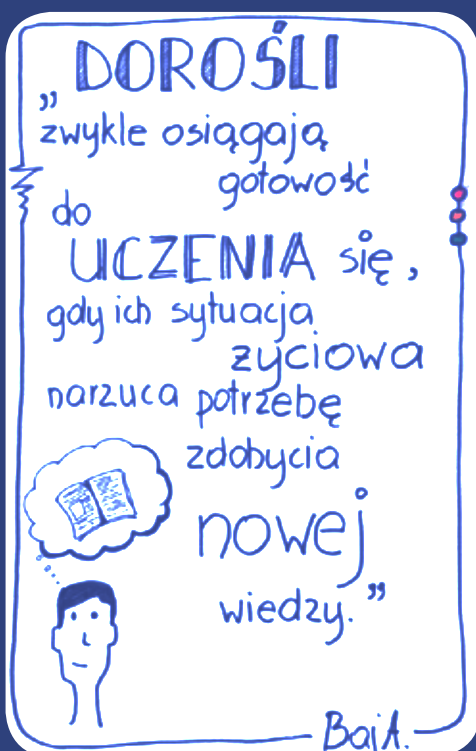
Jeżeli widzimy wśród uczestników kursu niepokój, warto rozpocząć od sesji pytań i odpowiedzi, żeby rozwiązać wątpliwości. Dla niektórych z nas nowa sytuacja związana z rozpoczęciem nauki, grupa nowych osób to wystarczający powód do braku pewności. Nie można takiej sytuacji bagatelizować.

Należy też pamiętać, że każdy z nas jest inny, inaczej uczy się nowych rzeczy. I czego innego też oczekuje od instruktora i wykładowcy, który go prowadzi.

■ Zrelaksowane ciało, spokojny umysł

Uczący się dorosły podejmuje naukę nowych umiejętności, gdy widzi sens i wartość w tym, czego będzie się uczył. Przychodzi z bagażem wcześniejszych doświadczeń, z własnymi przekonaniami i obawami. Najbardziej optymalny jest stan tzw. zrelaksowanej aktywności, kiedy ciało jest zrelaksowane, a umysł spokojny. Dużą rolę odgrywa wtedy nauczyciel, który przez projektowanie procesu uczenia się może obniżyć poziom lęku, dostarczyć adekwatne do możliwości wyzwania, być źródłem wsparcia i konkretnych wskazówek. Dając informację zwrotną, potwierdzającą każdy dobrze opanowany, najdrobniejszy nawet element nowej umiejętności, powodować wzrost motywacji i chęć dalszego rozwoju uczącego się.

Agata Baj



¹ Knowles M.S. i in. Edukacja dorosłych, Warszawa 2009, s. 178

² Pisze o nim Małgorzata Taraszkiewicz w książce: Plewka Cz., Taraszkiewicz M. Uczymy się uczyć, Szczecin 2010; również tu: <http://www.edunews.pl/narzedzia-i-projekty/narzedzia-edukacyjne/1225> (09.12.2014)

³ Jest to stan tzw. zrelaksowanej aktywności, kiedy ciało jest zrelaksowane, a umysł spokojny. Plewka Cz., Taraszkiewicz M. Uczymy się uczyć, Szczecin 2010, s. 172

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.



Auto, dzięki któremu polubisz parkowanie

Na opracowanie nowego modelu samochodu trzeba przeznaczyć setki milionów euro. Bająnskie sumy pochłaniają prace zespołów odpowiedzialnych za design, zespoły napędowe, komponenty odpowiadające za bezpieczeństwo czy pokładową elektronikę. Istnieje jednak kilka sprawdzonych sposobów na ograniczenie kosztów produkcji samochodów. Jednym z nich jest współpraca z innymi markami.

W kwietniu 2010 roku Daimler zawiązał sojusz z koncernami Renault i Nissan. Jednym z pierwszych owoców kooperacji był mercedes citan – niewielki samochód dostawczy na bazie renault kangoo. Równolegle prowadzono wymianę jednostek napędowych. Beneficjentem transferu technologii było też należące do Nissana infiniti. Ekskluzywna marka z Japonii postanowiła otworzyć się na nowych klientów i zbudować kompaktowy samochód. Q30 powstało na sprawdzonej bazie, którą stał się produkowany od 2012 roku mercedes klasy A.

Powiązania są najbardziej widoczne we wnętrzu. Panel wskaźników, przełączniki, zintegrowana dźwignia kierunkowskazów i wycieraczki czy niektóre elementy wykończeniowe zostały przeniesione bez jakichkolwiek modyfikacji z Mercedesa. Infiniti od podstaw opracowało natomiast poszycie nadwozia. Autorski jest również układ deski rozdzielczej czy system multimedialny, który nie ma nic wspólnego z rozwiązaniem stosowanym przez niemiecki koncern.

Wraz ze stacją multimedialną Infiniti InTouch zainstalowano system Around View Monito, czyli zestaw szerokokątnych kamer. Obraz z nich, po odpowiednim przetworzeniu przez elektronikę, pozwala na prezentowanie sylwetki samo-



chodu widzianej z lotu ptaka. Aby maksymalnie ułatwić manewrowanie, wprowadzono też funkcję wykrywania ruchomych obiektów i statycznych przeszkód. Obraz na niewralgicznym odcinku jest wyróżniany, by zwrócić uwagę na kierunek, z którego pochodzi zagrożenie. Rozbudo-

wany system kamer nie oznacza, że manewrowanie infiniti Q30 jest bajecznie proste. Spróbowaaliśmy pokonać nim łuk – doskonale znany kursantom z placu manewrowego czy pierwszego zadania praktycznej części egzaminu na prawo jazdy. Już w momencie ustawienia infiniti na po-

Motobiografia

Kim jest Guy Martin? W Wielkiej Brytanii jest postacią kultową. To brytyjski motocyklista, mechanik i prezenter telewizyjny.

W ulicznych wyścigach motocyklowych debiutował w 1998 roku, sześć lat później po raz pierwszy wystartował w najbardziej prestiżowym Isle of Man TT. Ma na koncie kilka rekordów Guinnessa. Na przykład w marcu 2016 roku pobił rekord prędkości na ścianie śmierci, gdzie przeciążenia sięgały 6G. Jego kariera telewizyjna rozpoczęła się w 2011 roku po występie w dokumencie o kulisach TT „Closer to the Edge”. Później w Channel 4 prowadził program „Speed with Guy Martin”. Na co dzień pracuje jako mechanik samochodów ciężarowych.

Guy Martin był zawsze wyluzowany od prędkości i uwielbiał życie na krawędzi. Fascynowała go też mechanika. Nim skończył dziesięć lat, umiał już rozbić i składać silniki. W szopie swojego ojca spędzał więcej czasu niż on sam. Takie były początki przygody z motoryzacją, która stała się sposobem na życie. W tej książce Guy Martin, gwiazda wyścigów motocyklowych, mechanik ciężarówek i prezenter telewizyjny, opowiada o swoim dzieciństwie i młodości, poszukiwaniu nowych wyzwań i spoglądaniu śmierci w oczy. Wyjaśnia, dlaczego uwielbia ścigać się na motocyklach, wspomina swoje największe szaleństwa, a także zdradza, co czuł, gdy na wyspie Man zaliczył uślizg przy prędkości ponad 270 km/h...

„Motobiografia” to pierwsza w Polsce autobiografia motocyklisty. Prawdziwa i fascynująca historia człowieka, który nie wie, co to strach. Pozycja obowiązkowa dla wszystkich amatorów jazdy bez trzymanki! *red*



czątku pasa stało się jasne, że przejazd będzie wymagał skupienia. Wszystko przez muskularne i cieszące oko nadwozie, którego kształty ograniczają widoczność w każdym kierunku. Podczas manewrowania dają się we znaki nawet efektowne przetłoczenia maski. Dają poczucie obcowania ze sportowym samochodem. Kto chciałby jednak widzieć więcej po skosie, by dokładniej ocenić np., gdzie kończy się wysoki krawężnik i podniesie siedzisko fotela, będzie podróżował z głową blisko sufitu. Kamery nie są więc zbędnym gadżetem, tylko rozwiązaniem ułatwiającym codzienne użytkowanie samochodu.

Testowane Q30 zostało również wyposażone w system ostrzegania (dźwiękiem i wibracją na kierownicy) o niezamierzonym opuszczeniu pasa ruchu i niebezpiecznie małym odstępem od poprzedzającego pojazdu z programem awaryjnego hamowania w krytycznej sytuacji, jak również funkcję rozpoznawania znaków drogowych. Do wersji Premium Tech, która nie jest jednak oferowana z dwulitrowym silnikiem benzynowym, można zamówić także system informowania o pojazdach w martwym polu oraz aktywny tempomat, który utrzyma zadaną odległość od poprzedzającego pojazdu – nawet gdy pojawi się konieczność całkowitego zatrzymania Q30.

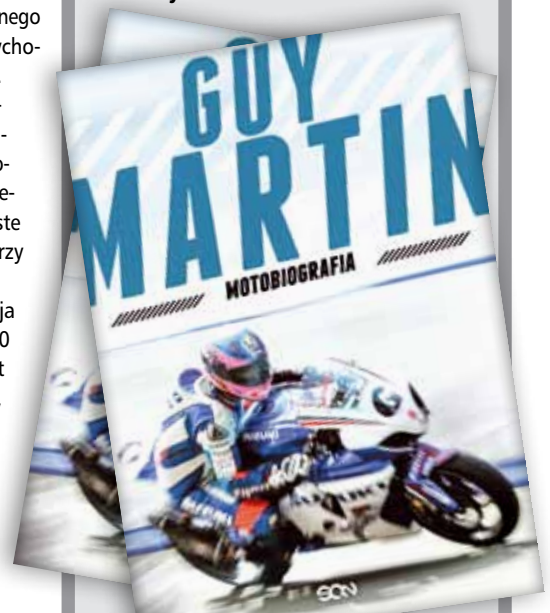
Wróćmy jednak do testowanego Q30 Sport w wersji 2.0 AWD. Opracowany przez inżynierów Mercedesa silnik 2.0t oferuje 211 KM przy



5500 obr./min oraz 350 Nm w zakresie 1200 – 4000 obr./min. Przy takim zapasie sił napędowych sprint do 100 km/h jest kwestią 7,3 sekundy. Problemy z trakcją nie pojawiają się nawet na mokrej nawierzchni – napęd na cztery koła efektywnie zmienia rozkład momentu obrotowego na osie. Wtórku mu 7-biegowa dwusprzęgłowa skrzynia. Nie należy do najszybszych konstrukcji na rynku, co nie oznacza jednak, że dobieranie optymalnego przełożenia trwa irytująco długo – w grę wchodzi różnica na poziomie ułamków sekundy. Ambitny kierowca zawsze może wziąć sprawy we własne ręce i zmieniać przełożenia manetkami na kierownicy. Obiecywane przez producenta średnie zużycie paliwa w cyklu mieszanym to skromne 6,7 l/100 km. Rzeczywiste waha się w przedziale 8 – 10 l/100 km, co przy oferowanych osiągnięciach jest akceptowalne.

Cennik infiniti Q30 otwiera wersja ze 156-konnym benzynowym 1.6 za 99.950 zł. Ceny testowanego wariantu Q30 Sport zaczynają się od 158.876 zł. Oryginalność, jakość wykonania i dbałość o szczegóły nie są tanie.

Łukasz Szewczyk



Kursant na motocyklu

Kursant na motocyklu to osoba, która bardzo szybko chce ukończyć kurs podstawowy i zdać egzamin, żeby móc skorzystać z sezonu. Dla wielu nie liczy się zdobycie umiejętności oraz wiedzy, ale uzyskanie uprawnień. Motocykl to hobby, prestiż, styl życia, pokazanie innym, że nas stać, że jesteśmy inni.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy

Kursantów motocyklowych możemy podzielić na trzy grupy. Do pierwszej zaliczymy osoby, które posiadają prawo jazdy kategorii B i nie jeździły wcześniej motocyklem. Druga grupa to kierowcy legitymujący się dokumentem uprawniającym do poruszania się samochodem, ale motocyklem już nie. Nie przeszkadza im to jednak poruszać się tym drugim pojazdem. Są jeszcze osoby nieposiadające uprawnień na kategorię A, które nigdy motocyklem nie jeździły.

■ Motocykl? Szpan i przyspieszenie

Podczas zajęć teoretycznych, ogólnych oraz przeznaczonych specjalnie dla motocyklistów (poruszane są tam kwestie związane z techniką jazdy na motocyklu, wyborem odpowiedniego ubioru oraz maszyny dla siebie), większość kursantów otwiera oczy ze zdumienia. Okazuje się, że ich wiedza jest mizerna – ogranicza się do dźwięku silnika oraz magicznych prędkości rzędu 300 km/h. Staramy się na kursie oraz szkoleniach uświadomić kursantom, że motocyklowe życie to coś więcej niż przyspieszenie i szpan na mieście.

Po zmianie przepisów wiek kursanta znacząco się zmienił. Przychodzą do nas raczej ludzie w wieku 30 – 40 lat. Nie znaczy to wcale, że z wiekiem w parze idzie rozsądek. Prawie każdy kursant stwierdza, że motocykle to żywioł, liczy się przede wszystkim zabawa. Patrzą na pojazd szkoleniowy jak na mały motorek. Z niedowierzaniem słuchają, że ma 600 cm³ pojemności i prawie 80 KM mocy, jest naprawdę mocny i szybki, potrafiący niedoświadczonemu motocyklicście zrobić krzywdę. A raczej odwrotnie. To niedoświadczony motocyklista może zrobić krzywdę motocyklowi.

■ Slalomem, „na umarlaka”

Każdy pyta: „kiedy pojedziemy na autostradę, pocujemy wiatr we włosach, jak długo mu-



sze czekać na egzamin, bo sezon w pełni? “. Oczywiście taka postawa jest już weryfikowana na pierwszych zajęciach. Wtedy bardzo wielu kursantów ma problem z ruszeniem i utrzymaniem równowagi. W ich oczach widać strach.

Pierwsze zajęcia mają nauczyć podstaw. Jak wiadomo, wolno jeździ się najtrudniej, szczególnie slalomem. Niestety, większość instruktorów sama nie potrafi wykonać poprawnie zadań egzaminacyjnych. Kursanci są więc uczniami jeżdżenia zgodnie z metodą „na umarlaka”. Czyli jak? Bez gazu, bardzo wolno i zachowawczo, używając sprzęgła do wszystkiego. Używanie hamulca tylnego, prawidłowe operowanie manetką gazu, wykonywanie manewrów, takich jak slalom wolny czy ósemka na biegu numer dwa dla wielu kursantów jest abstrakcją.

W obecnej sytuacji na placu manewrowym spędza się dużo czasu. Wiąże się to z dużą trudnością manewrów. Dla wielu kursantów plac to droga przez mękę. Najczęściej zadawane przez nich pytanie? „A po co mi te wszystkie wolne i dziwne manewry? ”.

■ Drobnii mają problem

Kobiety o wzroście poniżej 170 cm i masie ciała w granicach 50 kg mają duży problem z zadaniem, którego celem jest wyprowadzenie motocykla. Dlaczego? Maszyna jest dla nich za ciężka, za duża, za szeroka. Większość motocyklowych szkół jazdy zakupiło pojazdy obniżone o kilka

centymetrów oraz o mniejszych gabarytach. Podstawiają je potem na egzamin państwowy, żeby kursanci o drobniejszej budowie ciała mieli szansę na uzyskanie prawa jazdy kategorii A.

Dobre szkoły jazdy oraz profesjonalni instruktorzy motocyklowi są oczywiście w stanie wytłumaczyć kursantowi zasadność zadań egzaminacyjnych. Zdarzają się jednak przypadki, że wpajają kursantom przekonanie o bezsensie wykonywania tych manewrów.

Można też ostatnio zauważyć, że większość kursantów kompletuje strój motocyklowy, zanim zacznie kurs lub robi to w jego trakcie, korzystając z rad instruktora. Niektórzy inwestują w ubiór, inni kupują najtańszy. Dlaczego? Bo liczy się tylko motocykl i szpan na mieście. Nie jeden kursant na zajęcia praktyczne przyjeżdża już swoim motocyklem. Problem w tym, że nie ma jeszcze stosownych uprawnień.

■ Ciężka praca instruktora

Motocyklowy kursant to osoba, która bardzo szybko chce ukończyć kurs podstawowy i zdać egzamin, żeby móc skorzystać z sezonu. Dla wielu nie liczy się zdobycie umiejętności oraz wiedzy, ale uzyskanie uprawnień. Motocykl to hobby, prestiż, styl życia, pokazanie innym, że nas stać, że jesteśmy inni.

Z kolei praca instruktora szkolącego przyszłych motocyklistów jest bardzo ciężka. To niesamowita odpowiedzialność i mnogość sytuacji stresujących. Dlatego życzyć wam powodzenia! ■

Anioły Piekieł z wizytą w Polsce

Mimo dużych obaw, zlot członków motocyklowego klubu Hells Angels (Anioły Piekieł), który na początku czerwca odbył się w okolicach Warszawy, zakończył się bez poważnych incydentów. Zatrzymano dziesięć osób, m.in. za pobicie, jazdę w stanie nietrzeźwości oraz po spożyciu alkoholu, dwie zostały przekazane Straży Granicznej i wydalone z kraju.



Członkowie tej organizacji, nazywanej przez niektórych po prostu gangiem, przyjechali do Polski głównie z krajów Europy Zachodniej i Stanów Zjednoczonych. Szacuje się, że w zlocie, który odbył się w okolicach Warszawy, wzięło udział blisko 1550 osób.

Jako że Hells Angels cieszą się złą sławą (np. policja w USA zakazała jego członkom nieposiadającym amerykańskiego obywatelstwa wjazdu do tego kraju, a gang został tam uznany za organizację przestępczą), polscy funkcjonariusze musieli się do ich wizyty odpowiednio przygotować. Okazało się jednak, że impreza przebiegła w miarę spokojnie. W ciągu sześciu dni policja przeprowadziła wiele kontroli drogowych. Odnotowano sześć przestępstw, siedemnaście wykroczeń, a także piętnaście zdarzeń w ruchu drogowym, takich jak kolizje i wypadki z udziałem motocyklistów. Zatrzymano dziesięć osób, m.in. za pobicie, jazdę w stanie nietrzeźwości i po spożyciu alkoholu. Dwie osoby zostały przekazane Straży Granicznej i wydalone z kraju.

■ Fatalna reputacja

Czym członkowie klubu Hells Angels zasłużyli sobie na tak złą opinię, że policja przedsięwzięła nadzwyczajne środki ostrożności? Wiele agencji wywiadowczych z różnych krajów klasyfikuje ich w „wielkiej czwórce” motocyklowych gangów, na równi z organizacjami takimi jak: Pagans (Poganie), Outlaws (Banicy) i Bandidos (Bandyci). Członkowie Hells Angels są zamieszani w wiele przestępstw, m.in. rozprowadzanie narkotyków, paserstwo, napady z bronią w rękę, wyłudzenia oraz prostytucję.

Żeby znaleźć jakiś konkretny przykład, nie trzeba sięgać wiele lat wstecz. W kwietniu ponad 900 policjantów, urzędników podatkowych i celników wzięło udział w nalocie na klub „Artemis” w Berlinie – największy dom publiczny w Niemczech. Aresztowano wówczas sześć osób: dwóch menedżerów klubu więzianego z gangiem motocyklowym Hells Angels, a także

cztery tzw. madame. Zostali oskarżeni o oszustwa podatkowe i niepłacenie świadczeń społecznych – poinformowała policja, która prowadzi także dochodzenie w sprawie tzw. handlu żywym towarem.

Oczywiście członkowie klubu twierdzą, że są tylko entuzjastami motocykli, organizującymi wycieczki i zloty, a organizacja nie może odpowiadać za czyny pojedynczej osoby... Hells Angels odziewają się także od głosów, że są rasistami, ale... żeby do nich przystąpić, trzeba być białym mężczyzną, choć zdarzają się nieliczne wyjątki obalające tę regułę.

■ „Policjantów nie przyjmujemy”

Kandydat, który chciałby wstąpić w szeregi Hells Angels, musi posiadać prawo jazdy oraz motocykl. Przyjęcie odbywa się za poleceniem członka klubu. Nie są przyjmowane osoby, które kiedykolwiek miały kontakt ze służbami bezpieczeństwa, były policjantami lub pracowały w służbie więziennej. Nowicjusz przechodzi okres próbny, w czasie którego jest obserwowany. Dopiero gdy grupa uzna, że na to zasłużył, przyznaje się mu prawo noszenia specjalnej naszywki.

Organizacja dzieli się na grupy. Każda z nich zarządzana jest przez tzw. komitet wykonawczy, w którego skład wchodzi najczęściej: przewodniczący (president), jego zastępca (vice-president), sekretarz (secretary), skarbnik (treasurer) oraz sierzant (sergeant-at-arms) dbający o dyscyplinę w grupie. Członkowie komitetów wybierani są w wyniku głosowania.

Pierwsze kluby motocyklowe zakładane były przez weteranów drugiej wojny światowej po powrocie amerykańskich żołnierzy do kraju. Jazda na hałaśliwych motocyklach była dla nich sposobem na życie. Oficjalnie klub Hells Angels powstał 17 marca 1948 roku w Fontanie w stanie Kalifornia. Obecnie działa głównie w krajach Europy Zachodniej, Skandynawii oraz oczywiście Stanach Zjednoczonych.

Jakub Ziębka

Jazda zgodna z przepisami. Czy to wystarczy?

Można być chamem za kółkiem, wkurzać wszystkich dookoła i podnosić im ciśnienie? Można! W dodatku taka jazda może być zgodna z przepisami.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Płynność i kultura jazdy idą z sobą w parze, a przynajmniej powinny. O płynności trochę się mówi. A co z kulturą jazdy? Jest to wśród kierowców temat tabu. No bo kto rozmawiałby przy kawie, że dobrze jest czasem wpuścić kogoś przed siebie, jazda na suwak ma sens, pieszego na pasach nie można uznać za powietrze, a dwa miejsca parkingowe są przeznaczone tylko dla dwóch aut... Przecież to nudne i głupie.

■ Ignorowany temat

Każdy kierowca jest przecież królem, mistrzem i „wyprzedzaczem” w jednej osobie. Jak to zmienić? Być może należałoby zacząć od podstaw szkolenia, czyli kursu nauki jazdy. Problem jednak w tym, że liczba godzin teoretycznych i prak-

tycznych jest mała i pewnie nie ma czasu na zajęcie się kwestią płynności i kultury jazdy. Temat jest nierzadko ignorowany, a tak być przecież nie powinno! Nie możemy się tylko uczyć tego, jak zdać egzamin, ale także jak zachowywać się, jeździć po zdaniu egzaminu i odebraniu dokumentu z napisem „prawo jazdy”. Może się wydawać, że płynność jazdy to nic wielkiego, ale uwierzcie, ma ogromny wpływ na to, co dzieje się na drodze.

■ Hamowanie bez hamulca

Podobno dobry kierowca hamuje biegami. Tak jak w każdym powiedzeniu, w tym też jest sporo prawdy. Nie odnosi się ono do niczego innego, jak właśnie płynności jazdy. Dlaczego dobry kierowca hamuje biegami? Ponieważ potrafi trafnie przewidywać to, co może wydarzyć się na drodze za kilka sekund. Jest dobrym obserwatorem. Daje mu same korzyści.

Jeżeli jedzie i widzi przed sobą korek, linię podwójną ciągną, nie siedzi nikomu na zderzaku, nie czai się, jak szpak na czereśni, tylko zostawia trochę miejsca przed sobą. Gdy tylko auto przed nim hamuje, on, mając zapas miejsca i czasu, po pro-

stu zdejmując nogę z gazu. Jedzie płynnie, a przy tym oszczędza hamulce, paliwo, a przede wszystkim nerwy. Dzięki temu, że mamy sporo czasu na reakcję, taka jazda z reguły jest o wiele mniej męcząca. Nierzadko zdarza mi się, jadąc np. z Radomia do Kielc, używać hamulca dosłownie kilka razy. Oczywiście nie trzeba popadać w paranoję typu „nie użyję hamulca”, ponieważ dążenie do takich rekordów może nas zgubić. Gdy będziemy potrzebowali ostro depnąć w podłogę, zamiast depnąć po heblach, tylko i wyłącznie zredukujemy.

■ Na ostro znaczy niebezpiecznie

Jeżeli wydaje ci się, że jesteś dobrym kierowcą, ponieważ jesteś zwolennikiem ostrego, sportowego stylu jazdy – ciągle szalejesz, przebijając nogami z pedału hamulca na pedał przyspieszenia – masz niestety złudne wrażenie szybkiej jazdy. Wydawać by się mogło, że do celu dotrzesz szybciej, bo co chwilę depczesz w podłogę. Ale to tylko złudzenie. W takiej sytuacji pewne jest jedynie to, że twoi pasażerowie zmęczą się takim stylem jazdy. Nie będą się zastanawiać, o której dotrzecie do celu, ale czy w ogóle.



■ Slalom, test łosia i pomiar przyspieszenia

Nie tak dawno widziałem, jak pewien starszy pan szarpał swojego lanosa przez kilka dobrych skrzyżowań. Wyprzedzał co prawda mnie i innych kierowców, ale tylko na chwilę. Pewnie, ku jego zdziwieniu, wyprzedził mnie wiele razy. Kto wie, może o to w tym wyścigu chodziło? Jechał raczej zgodnie z przepisami, ale tak nerwowo i ostro, że slalom, test łosia, kontrolę hamulców i pomiar przyspieszenia jego lanos zaliczył chyba piętnaście razy. Zupełnie niepotrzebnie.

Wystarczyło jechać rozważnie. Włączyć zmysł obserwacji i policzyć sobie w myślach, że w tym miejscu szybsza jazda, zwłaszcza slalomem i z piskiem opon na jedynce na wczesnym zielonym spod świateł, nie da zupełnie nic. No, może poza wzrostem ciśnienia oraz przyływem adrenaliny, a bardziej stresu. O większym zużyciu samochodu i wyższych kosztach za przejazd poprzez zwiększone zużycie paliwa nie trzeba nawet pisać.

■ Ekojazda popłaca!

Dzięki płynnej jeździe stajemy się ekokierowcami. To przecież jeden z ważniejszych elementów eco-drivingu. Gdy jedziemy eko, nasze auto pali mniej, a my oszczędzamy pieniądze. Silnik, hamulce oraz tarcze zużywają się w mniejszym stopniu. Znowu oszczędzamy pieniądze i czas, który musimy poświęcić mechanikowi.

To nie wszystko. Zwiększamy komfort jazdy. Zarówno nasz, jak i pasażerów. Płynna jazda jest dużo bardziej mniej męcząca od stylu sportowego, czyli szarpanego. O ile kierowca trzyma się kierownicy i wie, jaki głupi numer za chwilę odstawi na drodze, to pasażer, który tylko najwyżej w świecie chce podziwiać okolicę przez szybę, nie może tego robić. Dlaczego? Bo robi mu się słabo i niedobrze, gdy obserwuje, jak prowadzi kierowca.



Dzięki płynnej jeździe zwiększamy bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. Mniej agresywny styl jazdy jest także bardziej przewidywalny. Głupie zachowania, np. nagłe hamowanie lub przyspieszanie, mogą spowodować efekt domina. Pozostali kierowcy mogą je małpować do tego stopnia, że w końcu któryś z nich zawini, pomylił się, nie zdąży i dochodzi do wypadku.

Trzeba także wspomnieć o poprawianiu płynności ruchu na drodze. Ten punkt jest bardzo ważny. Zwłaszcza jeżeli mamy na myśli obszary zabudowane. Jeżeli ktoś dostrzeże przed sobą kierowcę niejadącego płynnie, zawsze stara się zostać przed sobą więcej miejsca niż mu to jest potrzebne. Dlaczego? Nie wie po prostu, co tamtemu może przyjąć do głowy.

■ Nie muszę? Jadę dalej!

Wróćmy jednak do tytułu artykułu. Czy jeśli jeździć zgodnie z przepisami, możemy już uchodzić za dobrego kierowcę? Pewnie, że nie!

Kiedyś wdałem się w dłuższą polemikę na temat motoryzacji. Rozmawiałem ze znajomymi. Dyskutowaliśmy właśnie o kulturze na drodze. Jedni stwierdzali, że często ustępują innym, drudzy wręcz przeciwnie. Nie ustępują, bo po prostu nie muszą. Nie wpuszczają nikogo z podporządkowanej (zazwyczaj takim kierowcom sztywniejszy i łapią zawias, żeby tylko nie spojrzeć na kierowcę, który oczekuje na odrobinę dobroci), bo mają pierwszeństwo. Nie ustępują pieszym, ponieważ nie muszą. Przecież mają pierwszeństwo dopiero na pasach. Jeśli więc stoją obok przejścia, to niech sobie stoją. Nie muszę? Jadę dalej.

Problem pojawi się wtedy, gdy sytuacja się odwróci. To my będziemy tym pieszym albo takim kierowcą na podporządkowanej. Wtedy zrozumiemy, że gdyby wszyscy byli uprzejmi wobec siebie, świat wyglądałby inaczej. Suwak zadziała, ruch będzie bardziej płynny, a my dotrzemy do celu szybciej. Zazwyczaj działa to inaczej. Skoro wczoraj kierowca wcielił się w rolę pieszego, stał na podporządkowanej i nikt nie chciał mu ustąpić, to dzisiaj, siedząc w samochodzie, postąpi tak samo.

■ Dobro wraca z podwójną siłą

Ktoś kiedyś musi dobre praktyki próbować zaszczepić. Jeżeli nie ty, nie teraz, nie od dziś, to nic się nie zmieni. Niestety...

Jak już wywnioskowaliście, płynność i kultura idą z sobą w parze. Jeżeli będziemy starać się je stosować, siedząc za kółkiem, zacznijmy sobie wyrabiać na swój temat pozytywną opinię. Jeżeli któryś z twoich pasażerów powie ci, że po kilkuset kilometrach nie czuje się zmęczony, wiedz, że jesteś dobrym kierowcą. Ponoć dobro wraca z podwójną siłą. Jak się kulturę zacznie kierowcom zaszczepiać, będzie jej po prostu więcej. Wszak łatwiej wykonać uprzejmy gest wiedząc, że ktoś kiedyś i nad nami się zlitował. Do roboty! ■

Jest kolejne zatrzymanie

Osiem zarzutów korupcyjnych, w tym dotyczących pośredniczenia we wręczaniu korzyści majątkowych, zarzut udziału w zorganizowanej grupie przestępczej oraz utrudniania śledztwa przedstawiono w czwartek 35-letniemu mieszkańcowi gminy Tarnogród (województwo lubelskie). Mężczyzna został zatrzymany przez policjantów z biłgorajskiej komendy, gdyż jest powiązany ze śledztwem prowadzonym przez Prokuraturę Okręgową w Zamościu.

Zatrzymanie mężczyzny to kolejny efekt śledztwa prowadzonego przez Prokuraturę Okręgową w Zamościu. Sprawa dotyczy działania zorganizowanej grupy przestępczej, której członkowie zajmowali się m.in. niezgodnym z prawem wydawaniem zatrzymanych dokumentów prawa jazdy w zamian za otrzymanie korzyści majątkowej oraz pośredniczeniem we wręczaniu łapówek.

Do pierwszych zatrzymań w tej sprawie doszło w styczniu 2015 roku. Zgromadzony przez policję i prokuraturę materiał dowodowy pozwolił na zatrzymanie 23 osób – mieszkańców powiatu biłgorajskiego w wieku od 20 do 65 lat. Wśród zatrzymanych byli także pracownicy Starostwa Powiatowego w Biłgoraju. Jeden z nich – 41-latek, odpowiadał będzie za kierowanie całą grupą. Zatrzymani zostali także pośrednicy oraz osoby, które w zamian za wręczone łapówki odzyskiwały uprawnienia do kierowania pojazdami.

Zatrzymany przez funkcjonariuszy 35-latek pośredniczył w przekazywaniu korzyści majątkowych. Z ustaleń śledczych wynika, że mężczyzna wyszukiwał osoby, którym zostały zatrzymane uprawnienia do kierowania pojazdami. W posiadanie takich informacji wchodził także w nieuprawniony sposób. Następnie udawał się do miejsc zamieszkania tych ludzi i podając się za pośrednika, nakłaniał do wręczania łapówek w celu odzyskania praw jazdy.

Dziesięć zarzutów, które przedstawiono mężczyźnie w Prokuraturze Okręgowej w Zamościu, dotyczy lat 2011 – 2014. Odpowie on za ośmiokrotne pośredniczenie we wręczaniu korzyści majątkowej, udział w zorganizowanej grupie przestępczej oraz utrudnianie śledztwa.

red

Artur Konieczny

najlepszym instruktorem w Szczecinie

W regionalnych eliminacjach konkursu Instruktor Roku, które odbyły się 18 czerwca w Szczecinie, zwyciężył Artur Konieczny (Auto Test). Tuż za nim uplasowali się: Bartosz Kulpa (Nauka Jazdy Kursant) oraz Arkadiusz Białobrodzki (Auto Test). Natomiast najlepszą instruktorką okazała się Agnieszka Mikucka (Auto-Dar).



Impreza odbyła się w sobotę na terenie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Szczecinie dzięki uprzejmości dyrektora – Cezarego Tkaczyka. Wzięło w niej udział kilkunastu instruktorów, którzy najpierw musieli sobie poradzić z częścią teoretyczną. Miała ona na celu sprawdzenie znajomości przepisów ruchu drogowego oraz umiejętności udzielania pierwszej pomocy.

Z kolei praktyka składała się z trzech konkurencji: stabilności stewarda (zawodnicy musieli przejechać pomiędzy pachołkami z piłeczką umieszczoną na talerzu przymocowanym do maski pojazdu), próby sir Lancelota (przejazd samochodem z łańcuchem zamontowanym po jego prawej stronie i zbieranie kótek zawieszonych na statywach) oraz umiejętnego i szybkiego pokonania łuku (do przodu i do tyłu).

Po zliczeniu wszystkich wyników okazało się, że zwycięzcą w klasyfikacji generalnej konkursu został Artur Konieczny (Auto Test). Tuż za nim uplasowali się: Bartosz Kulpa (Nauka Jazdy Kursant) oraz Arkadiusz Białobrodzki (Auto Test).

Natomiast najlepszą instruktorką okazała się Agnieszka Mikucka (Auto-Dar).

Zwycięzca będzie reprezentował Szczecin podczas ogólnopolskiego konkursu Instruktor Roku.

Organizatorem zawodów było Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia Kierowców w Szczecinie. Z kolei jednym ze sponsorów imprezy była firma e-kierowca, fundator nagrody głównej konkursu. **jaz**



Patrz w lewo, patrz w prawo

Zielona Góra jest kolejnym miastem, w którym na przejściach dla pieszych pojawiły się napisy „patrz w lewo” i „patrz w prawo”. Ma to ograniczyć liczbę potrażeń w obrębie takich miejsc.

Z inicjatywą wyszli policjanci z Komendy Miejskiej Policji w Zielonej Górze. Wiosną do tamtejszego magistratu złożyli wniosek, w którym postulowali namalowanie na przejściach dla pieszych napisów „patrz w lewo” i „patrz w prawo”. Urzędnicy przychyliłi się do pomysłu funkcjonariuszy. W efekcie w pierwszej dekadzie czerwca na przejściach dla pieszych w Zielonej Górze powstały pierwsze napisy. Jak dotąd namalowano je na ul. Konstytucji 3 Maja, Wyszyńskiego czy Wojska Polskiego.

■ Cel? Spadek liczby potrażeń

– Takie działania mają na celu zwrócenie szczególnej uwagi pieszych przy przechodzeniu na drugą stronę ulicy – wyjaśnia Kamila Wydrych z KMP w Zielonej Górze. – Liczymy, że spowoduje to zmniejszenie liczby potrażeń w rejonie przejść. Każdy pieszy zbliżając się do przejścia może przeczytać napisy, co zwiększy jego czujność. Również dla kierujących samochodami będzie to dobry sygnał do zachowania szczególnej ostrożności w rejonie przejść dla pieszych.

Zielonogórcy policjanci z drogówki już od ubiegłego roku prowadzą systematyczne działania, podczas których monitorują przejścia dla pieszych na głównych ciągach komunikacyjnych i drogach dwujezdniowych. Bo to właśnie tam natężenie ruchu jest bardzo duże. Zwracają uwagę na zachowanie pieszych przy przechodzeniu na drugą stronę ulicy oraz kierujących w stosunku do osób znajdujących się na pasach. Jak wynika z policyjnych statystyk, wielu użytkowników dróg lekceważy przepisy. Kierujący samochodami często nie ustępują pierwszeństwa pieszym, a ci z kolei przebiegają przez jezdnię w niedozwolonych miejscach lub też wchodzą na przejście na czerwonym świetle.

■ Wszystko zaczęło się w Radomiu

Zielona Góra nie jest jednak jedynym miastem, gdzie pieszym przypomina się zasada „patrz w lewo lub prawo”. Na takie rozwiązanie jako pierwszy zdecydował się Radom. Pierwszym oznakowanym w ten sposób przejściem była zebra u zbiegu ulic 11 Listopada i Struga. Działo się to już w zeszłym roku. Takie niestandardowe oznakowanie pojawiło się też wkrótce na innych ulicach, w tym przy szkołach przy ul. 25. Czerwca, Chrobrego, Kościuszki, a także przy jednym z kin.



Przedsięwzięcie jest elementem realizowanego przez mazowiecką policję programu profilaktycznego „B&N – czyli B jak Bezpieczny i N jak Niechroniony”, przygotowanego przez wydział ruchu drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Radomiu. Podobnie oznakowanie przejście dla pieszych powstało jeszcze m.in. w Białobrzegach.

■ Mieszkańcy biorą sprawy w swoje ręce

Okazuje się, że takie nietypowe oznakowanie przejść dla pieszych podoba się mieszkańcom miast, w których nie zostało jeszcze zastosowane. Przykładem może być choćby Stalowa Wola. Kilka dni po upublicznieniu informacji o powstaniu przejść dla pieszych z napisami w Zielonej Górze tego samego rozwiązania domagają się mieszkańcy miasta położonego w województwie podkarpackim. Zawiązała się tam grupa, która skierowała do zarządców dróg oraz policji listy z prośbą o zrealizowanie takiego pomysłu. „Zrodził się on w związku z serią tragicznych potrażeń pieszych w Stalowej Woli. Z tego powodu montuje się progi zwalniające, więc tym samym ka-

rani są tylko kierowcy. Jednak wypadków da się uniknąć, gdyby piesi byli bardziej ostrożni i stosowali zasadę, której uczono w szkole. Ciekawym i tanim pomysłem jest namalowanie haseł na asfalcie, podobnych do tych, które powstały np. w Zielonej Górze z inicjatywy tamtejszej policji” – czytamy na profilu facebookowym, stworzonym przez mieszkańców Stalowej Woli.

■ Indyjski przykład

Z problemem wypadków, do których dochodzi na przejściach dla pieszych, zmagają się władze praktycznie każdego kraju na świecie. Różnica polega tylko w sposobach ograniczenia liczby niebezpiecznych zdarzeń. Ciekawy przykład pochodzi z Indii. W marcu tego roku dwie artystki: Saumya Pandya Thakkar i Shakuntala Pandya, zaprojektowały nietypową zebrawę. Z perspektywy przechodnia wygląda jak każda inna. Jednak kierowcom, którzy zbliżają się do przejścia, wydaje się, że na drodze przed nimi ustawiona jest blokada.

Rozwiązanie zostało już przetestowane w Ahmadabadzie.

Jakub Ziębka

Zdarzenia drogowe w obiektywie rejestratorów i aparatów

W poprzednich artykułach pisałem o zdarzeniach drogowych, likwidacji szkód komunikacyjnych oraz możliwościach dochodzenia odszkodowań. Tym razem chciałbym podzielić się moją wiedzą i doświadczeniami dotyczącymi nagrywania przebiegu jazdy i wykorzystywaniem tych nagrań do dochodzenia swoich praw w razie kolizji lub wypadku.



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

Już kiedyś łamach „Szkoly Jazdy” pisałem o tym, że posiadając w samochodzie zamontowany rejestrator warto w pierwszej kolejności, zanim udostępni się film policji lub innym uczestnikom zdarzenia, obejrzeć go. Dodatkowo warto spokojnie odpowiedzieć sobie na pytanie: czy owo nagranie faktycznie przyczyni się do rozwiązania sprawy, nie wprowadzając jakichś dodatkowych informacji obciążających, np. samego nagrywającego. Daleki jestem od zachęcania do kombinowania i manipulowania, ale niestety filmy (w szczególności z dźwiękiem) ukazują nie tyl-

ko samo zdarzenie, lecz również wiele sytuacji, które może lepiej, żeby nie ujrzały światła dziennego.

■ Skopiuj nagranie!

Tym razem chciałbym szerzej zająć się przypadkiem, kiedy dochodzi do zdarzenia drogowego i sprawca odjeżdża, my zaś mamy całą sytuację zarejestrowaną na filmie. Co zrobić? W pierwszej kolejności należy oczywiście udzielić pomocy ewentualnym poszkodowanym i zabezpieczyć miejsce zdarzenia. Często jednak są to kolizje, po których nie ma dużych uszkodzeń. Nie zmienia to jednak faktu, że sprawca powinien się zatrzymać.

Z całą pewnością po zarejestrowaniu takiego nagrania należy wyjąć kartę z rejestratora. Jeżeli tylko to możliwe, trzeba wykonać kopię na innym nośniku, żeby uchronić się przed ewentualną utratą pliku.

Jestem też zwolennikiem spisania na miejscu zdarzenia chociaż odręcznej notatki. To, co utralone na piśmie, może mieć dużą wartość w przypadku prowadzenia postępowania mającego na celu wykrycie sprawcy i jego ukaranie.

■ Badanie nie zaszkodzi

Oczywiście w sytuacji, gdy sprawca oddalił się z miejsca zdarzenia, koniecznie należy poinformować o tym fakcie policję. Jeżeli okaże się, że funkcjonariusze przyjadą na miejsce zdarzenia, trzeba tam poczekać i zadbać w tym czasie o bezpieczne ustawienie pojazdu. Takie, żeby nie stwarzał zagrożenia i nie utrudniał ruchu. Wyjątek od tej sytuacji będzie stanowiła sytuacja, gdy w czasie zdarzenia były osoby poszkodowane. Wówczas oczywiście pojazd nie wolno ruszać!

Co zrobić, jeżeli sprawca odjechał, a policjant pełniący służbę dyżurnego nie zadysponuje załogą na miejsce zdarzenia? Na pewno dla własnego bezpieczeństwa, przynajmniej w najbliższym komisariacie, poddać się badaniu trzeźwości. Mając nagranie wideo można później ustalić sprawcę zdarzenia i jego polisę OC, z której będziemy likwidować szkodę. Będąc przebadanym pod kątem trzeźwości nie narazimy się na zarzut, że kierowaliśmy w stanie po spożyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości.

■ Poważne konsekwencje

Trzeba też pamiętać, że kierujący pojazdem, który doprowadził do zdarzenia i się oddalił, jest narażony na poważne konsekwencje swojego czynu. Z pewnością zostanie ukarany przez policję lub właściwy sąd. Będzie również musiał zwrócić do towarzystwa ubezpieczeniowego, w którym wykupił polisę OC, wypłacone poszkodowanemu odszkodowanie. Tak jest, ustawa o OC reguluje tę kwestię! Towarzystwo ubezpieczeniowe ma prawo dochodzić zwrotu wypłaconego odszkodowania od ubezpieczonego sprawcy, który w chwili zdarzenia oddalił się z miejsca zdarzenia lub znajdował się w stanie po spożyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. ■



Toyota najcenniejszą marką motoryzacyjną

Toyota pozostała najcenniejszą marką motoryzacyjną świata. Jej wartość wzrosła o 2 proc., do 29,5 mld dolarów – wynika z dziesiątej już edycji dorocznego rankingu najcenniejszych marek świata BrandZ™ Top 100, opublikowanym przez Millward Brown.



Ubiegłoroczne miejsca w pierwszej piątce zachowały także BMW (26,8 mld dolarów), Mercedes-Benz (22,7 mld), Honda (13,2 mld) oraz Ford (13,1 mld). Łączna wartość marek z pierwszej dziesiątki spadła o 3 proc. do 139,9 mld dolarów. Jakie są tego przyczyny? Pojawienie się nowej konkurencji, duży potencjał zawirowań w branży oraz w spadek zaufania do marek w powódni kryzysu związanego ze skandalami emisyjnymi.

Jedną z oznak nadchodzących zawirowań w sektorze jest wejście do pierwszej dziesiątki marki Tesla, produkującej pojazdy elektryczne w segmencie premium. Osiągnęła ona wartość 4,4 mld dolarów zaledwie w miesiąc po wejściu na rynek samochodowy głównego nurtu ze swoim bardziej przystępnym cenowo modelem Tesla 3 (kosztuje 35 tys. dolarów).

■ Dostęp ważniejszy niż posiadanie

Inne ważne zmiany w tym sektorze? Przechodzenie od idei posiadania pojazdów do modelu użytkowania na zasadzie „dostępu do mobilności”. Silne wejście Ubera (oraz jego chińskiego rywala DidiKiaidi), a także nowe transakcje finansowe, które zachęcają konsumentów do oceny własnych wyborów motoryzacyjnych pod kątem miesięcznych kosztów eksploatacji, sprawiają, że w sektorze motoryzacyj-

nym obserwujemy zmianę modelu biznesowego (od posiadania pojazdu do posiadania dostępu do mobilności).

Producenci aut, jak np. Ford czy Audi, zaofiarowali nowe pomysły na współdzielenie pojazdów (tzw. car sharing). Producenci ci stosują bardziej elastyczne koncepcje modeli aut w związku z tym, że konsumenci przechodzą przez różne etapy życia, a tym samym zmieniają się potrzeby transportowe.

■ Trudne czasy

– Przemysł samochodowy przeżywa być może najtrudniejszy okres od momentu pojawienia się silnika spalinowego, a skandale związane z fałszowaniem wyników testów emisji szkodliwych substancji to tylko jeden z problemów, z którymi branża musi sobie radzić – komentuje wyniki rankingu Peter Walshe z w firmy Millward Brown. – Grupy kapitałowe mające w swoim portfelu silne marki będą miały najlepsze możliwości dokonywania zmian modelu biznesowego i aspektów technicznych. Przechodzenie w kierunku pojazdów z napędem wyłącznie elektrycznym oraz – potencjalnie – w kierunku aut bez kierowcy będzie zmieniać wyobrażenie konsumentów o tym, co oznacza jazda samochodem. Pojawienie się marki Tesla w pierwszej dziesiątce to sygnał wielkich zmian, które już pojawiły się

Ranking najcenniejszych marek świata BrandZ™ Top 100 Most Valuable Global Brands, prowadzony przez firmę Millward Brown, która w ramach grupy WPP zajmuje się doradztwem marketingowym i badaniami marek, istnieje już od dziesięciu lat. Jest to jedyne badanie, które łączy w sobie wskaźniki wartości marek oparte na wywiadach przeprowadzanych z ponad 3 milionami konsumentów na całym świecie. Wywiady te dotyczą tysięcy globalnych marek konsumenckich oraz z segmentu business-to-business. Następnie przeprowadzana jest rygorystyczna metodologicznie analiza wyników finansowych i biznesowych każdej firmy (na podstawie danych dostarczanych przez Bloomberg i Kantar Retail), żeby wyodrębnić rolę marki w generowaniu sprzedaży i wartości dla akcjonariuszy. Kluczowym elementem przy określaniu wartości marki jest jej postrzeganie przez konsumentów, ponieważ marki są wypadkową wyników biznesowych, atrakcyjności produktu, klarownego pozycjonowania oraz pozycji lidera. W rankingu brane są pod uwagę różnice regionalne, ponieważ – nawet w przypadku prawdziwie globalnych firm – wskaźniki udziału marek w budowaniu wartości mogą być znacząco odmienne w różnych krajach.

na horyzoncie. Silna marka zapewni koncernom o utrwalonej pozycji więcej czasu na wprowadzanie zasadniczych zmian, które może na nich wymusić ewolucja rynku.

Innym silnym graczem tego sektora jest m.in. Porsche, które weszło do czołowej dziesiątki po raz pierwszy, a jego obecna wycena wynosi 4,4 mld dolarów. Największy wzrost (o 4 proc.) odnotowała marka Mercedes-Benz, osiągając wartość 22,7 mld dolarów, mimo że mijający rok był trudny dla sektora motoryzacyjnego.

Jakub Ziębka

Gorączka przedwyborcza

WORD Poznań będzie zmieniał samochody egzaminacyjne. Dlatego instruktorzy z Wielkopolski zaczęli dyskutować: kupić taki sam rodzaj auta, jak ośrodek, czy podstawić na egzamin własny pojazd szkoleniowy?



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy

Kursanci kategorii B prawa jazdy są specyficzni. Zdecydowana większość chce przystąpić do kursu takim samym samochodem, którym będzie zdawała egzamin, mimo że już wkrótce będzie poruszać się zupełnie innym autem. Ale pytania o samochód padają zawsze, zwłaszcza podczas wstępnej rozmowy w sprawie kursu.

■ Twardy orzech do zgryzienia

Teraz do wymiany swojej floty przymierza się WORD w Poznaniu. Przetarg nie został jeszcze ogłoszony. Na stronie internetowej ośrodka pojawiła się za to informacja o przygotowaniu do wszczęcia takiego postępowania. Szczegóły nie są znane, ale...

Moim zdaniem do przetargu stanie Hyundai/Kia, Fiat, Toyota, Opel, Renault. To spośród tych marek zostanie wyłoniony zwycięzca przetargu. W środowisku instruktorskim krążą plotki o kolejnym triumfie Hyundaia. Wszak ostatnio jeździ nim coraz więcej kandydatów na kierowców z różnych regionów Polski.

Nie będę próbował udowodniać wyższość jednej marki nad drugą. Każdy samochód jest przecież stworzony z bardzo podobnych (albo tych samych) podzespołów, produkowanych na zlecenie danego koncernu. Natomiast właściciele szkół jazdy mają twardy orzech do zgryzienia. Wyboru dokonuje się raz na kilka lat. W końcu renault clio jeżdżą już po ulicach Poznania od 2008 roku.

■ Kluczowe jazdy uzupełniające

Zakup auta identycznego z egzaminacyjnym daje wiele możliwości. Można pozyskiwać nowych kursantów na kursy podstawowe, prowadzić jazdy uzupełniające dla swoich, jak i kursantów z innych OSK uczących się autami wybranymi przez WORD. Nie ma też przeszkód w podstawieniu aut na egzamin.

Jeżeli WORD wybierze auto X, a my, jak i przynajmniej połowa szkół jazdy w Pozna-



Siedziba WORD-u w Poznaniu.

Foto: MOs810/Wikimedia Commons

niu, również mamy to auto, są bardzo duże szanse na przyciągnięcie sporej liczby kursantów na tzw. dodatki. Każdy klient to dodatkowe pieniądze i możliwość pozyskania nowych z polecenia. Bo nie od dziś wiadomo, że zadowolony kursant przyniesie też kolegów i koleżanki.

Wybór innego auta szkoleniowego to ryzykowna decyzja. Kursantów na kursy podstawowe co prawda nie zabraknie, ponieważ taki samochód możemy podstawić na egzamin. Jeżeli chodzi jednak o jazdy uzupełniające, właściwie pozyskamy tylko własnych kursantów, ewentualnie ze szkół, które zdecydowały się na wybór takiego auta szkoleniowego jak my.

Oczywiście możemy przekonać kursanta, że rodzaj auta nie ma znaczenia. Może uwierzy nam kilku klientów rocznie. Ale nie więcej. Można też sprzedawać dodatkowe jazdy w pakietach kilkugodzinnych i podstawić auto szkoleniowe na egzamin.

Można też trzecią zakupić jedno lub dwa auta typu WORD-owskiego, resztę wybrać zupełnie inaczej. To też niezły pomysł.

■ W oczekiwaniu na przetarg

W każdym razie wielkopolskie szkoły jazdy czekają na rozstrzygnięcie przetargu. Mam nadzieję, że wyjadą one na ulice Poznania już w przyszłym roku. Nie chciałbym, żeby spodziewany boom szkoleniowy przed zmianą przepisów nie spotkał się z chaosem wyboru i zakupu samochodów szkoleniowych. Bo w takim przypadku część kursantów będzie uczona i egzaminowana renault clio, inni już nowymi autami. To nic dobrego.

Najlepszym rozwiązaniem byłby wybór auta w styczniu 2017 roku z opcją egzaminowania nim od maja. Szkoły jazdy będą miały czas na to, żeby zakupić samochody, wyposażać je w pedały, okleić, spokojnie przygotować kursantów do zmiany samochodu. Nie oszukujmy się, dla ośrodków będzie to spory wydatek. Sprzedaż wystrużonych aut szkoleniowych też nie jest łatwa.

Komunikacja na linii WORD Poznań – szkoły jazdy z Wielkopolski powinna być w tym zakresie bardzo jasna i precyzyjna. Tak żeby obie strony miały poczucie, że walczą o dobro wspólne kursantów, a co za tym idzie – przyszłych kierowców. ■

Mężczyźni i kobiety w świecie motoryzacji

W dalszym ciągu mniej kobiet niż mężczyzn posiada prawo jazdy i samochód. Aż 45 proc. uczestniczek badania zleconego przez Volkswagen Financial Services Ipsosowi podało, że ma prawo jazdy, a 44 proc. z nich posiada własne auto. Odsetek panów mających uprawnienia do prowadzenia samochodu wynosi 59 proc., zaś 54 proc. ma własny samochód.

Kobiety i mężczyzn porównuje się na wielu płaszczyznach w różnych dziedzinach życia. Prawdę o tym, jak wiele ich łączy, a ile dzieli w kwestii posiadania samochodu odświeżają wyniki badania „Mobilność w oczach Polaków”, przeprowadzonego przez Ipsos na zlecenie Volkswagen Financial Services.

■ Zabawa w skojarzenia

Różnice widoczne są już na poziomie spontanicznych skojarzeń z pojęciem mobilności. Pytane o nie kobiety najczęściej w pierwszej kolejności wskazywały właśnie samochód. Odpowiedziało tak 28 proc. respondentek. Mężczyznom mobilność kojarzy się przede wszystkim z przemieszczaniem się. Wskazało tak 16 proc. uczestników badania zleconego przez Volkswagen Financial Services. Na kolejnych pozycjach znalazły się kolejno: samochód (15 proc.) oraz szybkość (12 proc.). Co ciekawe, kobiety wymieniały za to internet (20 proc.) i telefon (11 proc.).

– Najbardziej wspólną dla obu płci przestrzenią świata skojarzeń jest „szybkość”. Ale dotyczy to tylko pań dojrzałych, z generacji X, powyżej 41. roku życia. To właśnie one, podobnie jak mężczyźni, tę cechę wymieniają wśród pięciu najważniejszych najczęściej wskazywanych w badaniu – komentuje dr Leszek Mellibruda, psycholog biznesu.

■ Kobiety częściej chcą mieć własne auto

W obu analizowanych grupach mobilność najczęściej kojarzona jest z obszarem transportu. Odpowiedziało tak 51 proc. kobiet i 52 proc. mężczyzn. Ocena ich mobilności właśnie w stosunku do transportu kształtuje się na podobnym poziomie. Pod tym względem za bardzo mobilnych uważa się 28 proc. kobiet oraz 29 proc. mężczyzn.

– Przez ponad 40 proc. uczestników badania mobilność kojarzona jest z wygodą, cechą przypisaną na pierwszym miejscu posiadaniu samochodu. Kobiety w swoich skojarzeniach wykazują większą niż mężczyźni tendencję do pozytywnego spojrzenia na mobilność, ale również do uzyskania prawa jazdy i posiadania samochodu – podkreśla dr Leszek Mellibruda.

W dalszym ciągu mniej kobiet niż mężczyzn posiada prawo jazdy i samochód. Aż 45 proc. uczestniczek badania Volkswagen Financial Services oświadczyło, że ma prawo jazdy, a 44 proc. z nich posiada własne auto. Odsetek panów mających uprawnienia do prowadzenia samochodu wynosi 59 proc., a 54 proc. ma własny samochód. Kobiety, które nie mają jeszcze własnych czterech kółek, deklarują natomiast większą chęć jego posiadania. 57 proc. z nich zdecydowanie chce posiadać samochód. Wśród mężczyzn jest to już tylko 46 proc.

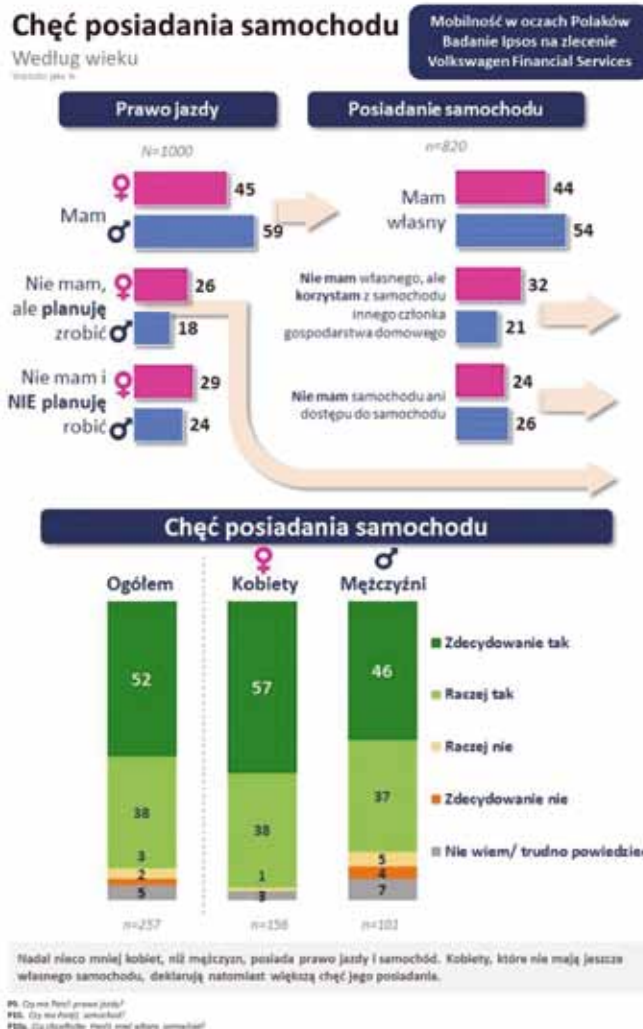
■ Dzieli wygoda, łączy niezależność

Okazuje się, że mężczyźni planują zakup samochodu tylko nieznacznie częściej niż kobiety. Z badań wynika, że myśli o tym 50 proc. panów i 47 proc. pań. Kobiety zamierzają dokonać zakupu auta z nieco innych

pobudek niż mężczyźni, choć również i w tym wypadku jedna z nich jest wspólna – to niezależność. Wskazało ją 29 proc. pań i 23 proc. panów. Planując nabycie samochodu mężczyźni kierują się dodatkowo większą mobilnością. Wśród kobiet czynnikiem decydującym jest natomiast wygoda. Potwierdziło to 36 proc. respondentek.

– Wyniki badania przeprowadzonego dla Volkswagen Financial Services potwierdzają, że samochód łączy dwa światy dwóch płci. Często jednak przestrzenie tych światów rozjeżdżają się, gdy w grę wchodzi wiek generacyjny. Mentalność czasami ważniejsza jest od biologii – podsumowuje dr Leszek Mellibruda.

Jakub Ziębka



Przegląd legislacyjny

W poprzednim numerze „Szkoły Jazdy” informowałem o przygotowywanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa nowelizacjach najważniejszych rozporządzeń do ustawy o kierujących pojazdami. Zamknięcie etapu konsultacji społecznych przybliżyło projekty do ich ostatecznego brzmienia. Dlatego tym razem prześledzimy wprowadzone poprawki, ale przyjrzymy się również ostatnim zmianom w zakresie warunków technicznych pojazdów i ich niezbędnego wyposażenia.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w połowie czerwca ukazały się podsumowania konsultacji społecznych w sprawie nowelizacji trzech kluczowych rozporządzeń do ustawy o kierujących pojazdami. W kontekście dotychczasowych doświadczeń z konsultacji społecznych nad projektami aktów prawnych związanych z uprawnieniami kierowców zaskakiwać może spora liczba uwzględnionych uwag tzw. strony społecznej.

■ Uwzględnione poprawki

W zakresie wydawania dokumentów konsultacje społeczne nie przyniosły wprawdzie istotnych nowości (większość zgłoszonych poprawek została odrzucona), ale uwagi do pozostałych dwóch projektów zostały w znacznej części uwzględnione.

W rozporządzeniu dotyczącym szkolenia uwzględniono m.in. poprawki dotyczące:

- karty przeprowadzonych zajęć (pojawiają się rubryki na numery rejestracyjne pojazdów przy każdym zajęciach)
- oznakowania pojazdu, którym instruktor porusza się za lub przed pojazdem kursanta podczas szkolenia na kategorii AM, A1, A2 i A
- obecności dwóch dodatkowych uczestników kursu w przypadku szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii B1, B, (obecnie może być tylko jeden).

Aprobaty ministerstwa nie uzyskały natomiast postulaty określenia wzoru papierowego zaświadczenia o ukończeniu kursu, wprowadzenia karty przeprowadzonych zajęć, zawierającej tematy zajęć, czy też wprowadzenia wymogu składania przez ośrodek pisemnego oświadczenia o stanie wiedzy i umiejętności kursanta po zakończeniu kursu.

W zakresie egzaminowania uwzględniono m.in. poprawkę, która pozwoli na ozna-

kowanie wykorzystywanego na egzaminie państwowym pojazdu ośrodka szkolenia (tylko na czas egzaminu) oznaczeniami wskazującymi na trwający egzamin, oraz określającą wprost, że praktyczny egzamin rozszerzający uprawnienia kat. B w zakresie przyczep ma być prowadzony na takich zasadach, jak egzamin na kategorię B+E.

■ Nowe rozwiązania

W Dzienniku Ustaw (poz. 858) ukazało się rozporządzenie ministra infrastruktury i budownictwa z 6 maja 2016 roku, zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Mimo że jest ono dosyć obszerne, właściciele ośrodków szkolenia kierowców mogą być spokojni. W nowelizacji nie zawarto żadnych zmian, które wpływałyby bezpośrednio na wymagania stawiane pojazdowi szkoleniowemu i egzaminacyjnemu. Co się zatem zmieniło? Całkiem sporo.

Przede wszystkim, w celu dostosowania do aktualnych regulacji unijnych i międzynarodowych, nowelizacja wprowadziła nowe brzmienie działu II „Wymiary, masy i naciski osi pojazdu”. Jednak dotychczas określone dopuszczalne wartości mas, nacisków osi oraz długości dla poszczególnych pojazdów i zespołów pojazdów zostały zachowane. Zmiana polega na określeniu parametrów dla pojazdów i zespołów pojazdów, dla których nie były dotąd określone.

Do norm unijnych dostosowano także wykaz urządzeń i wyposażenia, które nie muszą być uwzględnione przy określaniu wymiarów zewnętrznych pojazdu. Dostosowano również wymagania w zakresie zwrotności pojazdów i zespołów pojazdów (w § 5a) oraz warunków równoważności zawieszzeń dla osi napędowej lub osi napędowych pojazdu (w § 5b).

Zmiany tego działu uwzględniają także zupełnie nowe rozwiązania, np. podwyższenie dopuszczalnej masy całkowitej autobusu o dwóch osiach do 19,5 tony (§ 3 ust. 1 pkt 6a) oraz rozszerzenie przypadków, w których szerokość pojazdu może wynosić 2,6 m, o klimatyzowany kontener lub wymienne nadwozie (§ 2 ust. 2).

■ Światła i kratki

W § 1 ust. 2b uregulowano kwestię dostosowania świateł mijania pojazdów przeznaczonych do ruchu lewostronnego, przebywających czasowo na terytorium Polski. Autorzy regulacji wskazują, że skoro producent jest zobowiązany wyposażać pojazdy w odpowiednie środki w celu ograniczenia oślepiania w krajach o przeciwnym kierunku ruchu, kierowca powinien zadbać, żeby były one zastosowane (np. zasłonięcie części zewnętrznej powierzchni szyby reflektora, skierowanie światła w dół, odchylenie światła w poziomie, usunięcie lub ograniczenie asymetrycznej części wiązki światła). Reflektory mogą być też fabrycznie przystosowane do dwóch kierunków ruchu z możliwością jednoznacznego przełączenia na każdy z nich przy zachowaniu pełnej charakterystyki świetlnej. Kierujący powinien mieć informacje w tej kwestii od producenta pojazdu (w dokumentacji homologacyjnej) i się do nich zastosować. Takie przepisy obowiązują np. w Wielkiej Brytanii i Francji.

Wprowadzono też nowe przepisy regulujące kwestię oddzielenia w samochodzie ciężarowym (o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 tony) wnętrza kabiny kierowcy oraz pomieszczenia przeznaczonego do przewozu osób od przestrzeni ładunkowych trwałą przegrodą, tzw. kratką. Uwzględniono też alternatywną możliwość zastosowania elementów mocowania ładunku, określoną w dodanym załączniku. Spełnienie tych wymagań powinno być potwierdzone dokumentem wydanym przez jednostkę uprawnioną. Zgodnie z argumentacją zawartą w uzasadnieniu, ma to na celu wyeliminowanie przypadków nadużywania regulacji dotyczących montowania kratki celem zmiany kategorii pojazdu z samochodu osobowego na ciężarowy (zmiana w § 8 ust. 4 pkt 9 i 10).

Nowelizacja w § 9a – 9d reguluje także różne przypadki przebudowy pojazdu określonej kategorii homologacyjnej, dokonanej po jego rejestracji. Tak przebudowany pojazd musi spełnić wszystkie warunki techniczne dla zmienionego rodzaju pojazdu, określone w rozporządzeniu.

W § 9e określono, jak powinny być oznakowane naczepy wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego w celu umożliwie-

nia ich przewozu różnymi rodzajami transportu bez przeładunku samego towaru na całej trasie przewozu.

W § 9 ust. 1b wprowadzono ogólne wymagania, jakie powinien spełnić układ kierowniczy, pozwalający kierującemu na łatwą, szybką i niezawodną zmianę kierunku ruchu pojazdu. Ma to zabezpieczać przed przypadkami stosowania układu kierowniczego np. w autobusie o mmc 12 tony z samochodu ciężarowego o mmc 3,5 tony, jednocześnie być podstawą prawną do sprawdzenia podczas okresowego badania technicznego wytrzymałości układu kierowniczego i możliwości jego zacięcia podczas skrętu.

W zakresie prędkościomierza doprecyzowano, że musi on być wyskalowany w km/h albo jednocześnie w km/h i mph (milach na godzinę).

■ Autobus bez apteczki

Nowelizacja przepisów (w § 11 w ust. 1 pkt 9) uwzględnia także kwestię nowych homologowanych pojazdów, które, pod warunkiem, że tylna kanapa przechodzi niezbędne badania dotyczące rozproszenia energii, nie muszą mieć tylnych zagłówków. Rozporządzenie nakłada jedynie obowiązek wyposażenia pojazdu w homologowane zagłówki na każdym zewnętrznym siedzeniu przednim, co stanowi złagodzenie dotychczasowych regulacji. Mogą one występować również na innych siedzeniach niż zewnętrzne przednie. Diagnosta może też zweryfikować, czy tylny zagłówek po prostu nie został zdemontowany. W uzasadnieniu wskazano, że większość producentów homologowanych pojazdów ze względu na ocenę bezpieczeństwa (np. NCAP) nie rezygnuje z zagłówków tylnych siedzeń (kanapy).

W § 18 ust. 1 pkt 15 określono wymagania dla autobusu miejskiego w zakresie urządzeń technicznych ułatwiających dostęp pasażerom o ograniczonej możliwości poruszania się. Uwzględniono także postulowane w konsultacjach zwolnienie autobusu miejskiego używanego w komunikacji miejskiej lub podmiejskiej lub w przewozach okazjonalnych z obowiązku wyposażenia w apteczkę doraźnej pomocy, ogumione koło zapasowe, zasłony w bocznych oknach oraz bagażnik urządzony w taki sposób, aby umieszczony w nim bagaż był zabezpieczony przed wypadnięciem, uszkodzeniem lub zniszczeniem. Ponadto warunki dodatkowe dla autobusu dostosowano do Regulaminu EKG ONZ nr 107, określając, że przewóz osoby wózkem inwalidzkim może odbywać się także przodem do kierunku jazdy, a nie, jak to było dotychczas, jedynie tyłem do kierunku jazdy.

W § 23 uwzględniono także postulat przewoźników drogowych, odnoszący się do możliwości wystąpienia przypadków braku obowiązku wyposażenia autobusu „tempo 100” w tachograf oraz organicznik prędkości. Dotyczy to np. pojazdów używanych do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekra-

cza 50 km, oraz pojazdów będących własnością organów publicznych lub wynajmowanych przez nie bez kierowcy w celu wykonywania przewozów drogowych, które nie stanowią konkurencji dla prywatnych przedsiębiorstw transportowych.

Wprowadzono także możliwość stosowania specjalnych opon dla przyczep rolniczych (§ 45 w ust. 3 pkt 1a), które powodują zwiększenie szerokości przyczepy. Dopuszczalna szerokość przyczepy rolniczej będzie mogła wynosić do 3 m, ale tylko w przypadku, gdy zwiększenie jej szerokości ponad obecnie obowiązujące 2,55 m będzie wynikało z zastosowania specjalnych opon, stosowanych szczególnie w rolnictwie.

■ Lusterka w ciągnikach

Nowelizacja w § 46 ust. 1 pkt 1 lit. d uwzględnia też uwagi środowiska reprezentującego stacje kontroli pojazdów, które wniosły o wprowadzenie regulacji zwalniających z obowiązku stosowania lusterek dla ciągników rolniczych niemających kabiny, ramy ochronnej lub miejsc konstrukcyjnie przeznaczonych do ich montażu.

Ponadto w § 53 ust. 2 dodano w warunkach technicznych dla motorowerów jako obowiązkowe światło hamowania „stop” z zastrzeżeniem, że dotyczy to motoroweru zarejestrowanego po raz pierwszy, po 1 stycznia 2009 roku.

Doprecyzowano również, że motocykl może być wyposażony zarówno w światła symetryczne, jak i asymetryczne. Światła asymetryczne mogą być wyposażone w żarowe źródła światła (nie tylko halogenowe) oraz diody LED. Światła symetryczne zostały dopuszczone do stosowania na motocyklach o pojemności ≤ 125 cm sześć. od 9 września 2001 roku i w motocyklach o pojemności > 125 cm sześć. od 2 lutego 2004. Tylko w przypadku motocykli o pojemności > 125 cm sześć., symetryczne światła mijania mogą być także wyładowawcze.

Przepisy dopuszczają również światła symetryczne na motocyklach zarejestrowanych przed 9 września 2001 roku, ponieważ zostały one ostatecznie dopuszczone dla wszystkich pojemności motocykli. Jak zauważyli twórcy rozporządzenia, ze względów technicznych nie ma żadnych przeciwwskazań, aby nie można było montować ich jako części zamiennych także na starszych motocyklach, z uwzględnieniem zastrzeżeń dotyczących pojemności silnika. Zmiana taka nie wiąże się z żadnymi poważnymi przeróbkami instalacji – tylko wymianą/montażem światła z elementami zasilającymi, jeśli nie zostały zintegrowane w obudowie lampy.

Znowelizowane rozporządzenie dopuszcza także stosowanie bocznych światel kierunku jazdy na przyczepach i naczepach o długości przekraczającej 9000 mm.

Zmiany weszły w życie 1 lipca 2016 roku, z wyjątkiem § 1 pkt 2 (zmieniającego cały dział II), który zacznie obowiązywać 1 stycznia 2017 roku. ■

BMW, VW i JAPÓŃCZYKI bez tajemnic!



trends

Magazyny prawdziwych miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

REKLAMA

Finat zmagania

Bez zaangażowania nas wszystkich w odbudowę zdewastowanego przez poprzedników systemu szkolenia i egzaminowania będziemy tylko biernymi uczestnikami nadchodzących zmian. Kolejne decyzje nie spełnią naszych oczekiwań.



Wojciech Szemetyła

Bez wielkiego rozgłosu doczekaliśmy się zakończenia heroicznych zmagania naszej administracji, Sejmu, Senatu, organizacji rządowych, pozarządowych, przedstawicieli wielu stowarzyszeń, fundacji nad stworzeniem nowej i adekwatnej do dynamicznie zmieniającej się rzeczywistości na drogach ustawy o kierujących pojazdami i dopełniających jej rozporządzeń. Dopiero co, bo 1 czerwca, weszły w życie ostatnie obowiązki dotyczące oznakowania pojazdów szkoleniowych (paragraf 3 rozporządzenia) i roli instruktora prowadzącego w szkoleniu i egzaminowaniu (paragraf 7). Mamy więc komplet dokumentów, które określają zadania dla wszystkich podmiotów prowadzących szkolenie i egzaminowanie. Dlaczego więc to wydarzenie nie jest powodem do dumy twórców i podmiotów, którym proponowane rozwiązania powinny ułatwiać prowadzenie działalności? Jak to się stało, że przeszło praktycznie bez echa?

■ Nie ma wizji, nie ma celu

Dla mnie odpowiedź jest prosta. Ustawa nie spełnia oczekiwań związanych z ekonomią, organizacją i wciąż ogromną biurokracją dławiącą prorozwojowe możliwości przeciętnego ośrodka. Jeszcze raz przypomnę, że ponad 80 proc. szkoleń na kategorię B i A odbywa się w małych, tradycyjnych, często rodzinnych OSK. Niestety, w dalszym ciągu to nie one są beneficjentami przyjętych ponad dziesięć lat temu założeń reformy, polegającej na podziale rynku szkoleniowego na trzy piony czy, jak kto woli, segmenty.

Tradycyjne szkoły jazdy, Super OSK i ODTJ-oty to niezależne od siebie organizacyjnie jednostki, co gorsza – mające sprzeczne interesy gospodarcze. Na łamach „Szkoły Jazdy” opisywaliśmy już wszystkie zagadnienia i okoliczności związane z realizacją tego projektu. Dla większości czytelników są one doskonale znane, choćby z codziennej działalności.

Dzisiaj, kiedy powoli można podsumowywać działania dotyczące przebiegu procesu legisla-

cyjnego, widać wyraźnie słabość, a nawet brak spójnej z interesem ogółu linii postępowania naszych branżowych przedstawicieli. Trudno jest również cokolwiek sądzić o relacjach z nowymi urzędnikami resortu infrastruktury i budownictwa. Dlaczego? Ze względu na skąpość oficjalnych informacji.

Również na podstawie zamieszczanych na branżowych stronach internetowych (choćby PFSSK) ogólnikowych doniesień trudno wyrobić sobie opinię na temat nurtujących nas problemów. Być może w zaciszu gabinetów toczą się jakieś poufne rozmowy i konsultacje... Jednak do tzw. ogółu docierają jedynie ogólnikowo sformułowane komunikaty. Biorąc pod uwagę dotychczasowe rezultaty, a właściwie ich brak, podstawowym zadaniem, za które należy się zabrać, powinno być krytyczne przeanalizowanie metod i wyciągnięcie konstruktywnych wniosków na przyszłość. Tylko zdefiniowanie w trakcie publicznej debaty kierunków dalszego działania może umożliwić lepsze i skuteczniejsze wykonywanie podstawowych zadań statutowych. Najwyraźniej na szczeblach rządowych jak na razie nie widać wizji i sprecyzowanego konkretnego celu...

■ Praca z otwartą przyłbicą

Zmieniające się kilkakrotnie w trakcie kształtowania modelu szkolnictwa ekipy rządowe oraz zawirowania polityczne na pewno nie sprzyjały racjonalnemu i zrównoważonemu rozwojowi naszej branży. Sądzę, że powstały w takich warunkach ułomny dokument posiada wielu ojców. Nie ma w tym nic dziwnego, że nikt nie chce go dzisiaj firmować. Możemy mieć tylko nadzieję, że zakończenie rozpoczętych dużo wcześniej i w innej epoce prac stanie się niejako automatycznie początkiem realizacji marzeń i starań o spójną z europejskim prawem drogowym ustawę.

Jednak zanim to nastąpi, chcę się podzielić z czytelnikami kilkoma uwagami na temat wchodzących w życie rozwiązań.

Na pewno wielu z nas pamięta początki powstawania nowego rynku szkoleń i lawinowe wręcz rozwoju OSK. Większość młodych stażem przedsiębiorców z dumą prezentowała się w nowych samochodach, oznaczonych nazwami świeżo powstałych firm. Właśnie to takie, a nie inne przedsiębiorstwa, których właściciele i in-

struktorzy nie wstydzi się prowadzonej przez siebie działalności, przetrwały do dzisiaj. Są cały czas widoczne na ulicach. Oprócz walorów reklamowych ma to również wady, choćby w postaci utraty i braku anonimowości.

Oczywistą i oczekiwaną przez środowisko formalnością było ponowne wprowadzenie takiego zapisu. Do dzisiaj nie jestem w stanie zrozumieć, w jaki sposób do najwyższych resortowych urzędników, wszelkich rad bezpieczeństwa, fundacji i innych pozarządowych organizacji, mediów i w konsekwencji do Sejmu dotarła myśl o jego dyskryminacyjnym działaniu. Czyich interesów bronili pomysłodawcy zniesienia obowiązku oznakowania samochodów szkoleniowych tak skutecznie, że potrafili przekonać do swoich racji i wprowadzić do ustawy odpowiedni zapis?

Prawdą jest też, że nikt z przedstawicieli strony społecznej nie zabierał głosu i milcząco akceptował działania rządowe. Dzisiaj, kiedy sprawa została zakończona, trzeba pamiętać, że działający na rynku szkoleniowym przedsiębiorcy nie zawsze mają na celu dobro wspólne, jakim powinno być właściwe wykształcenie przyszłego kierowcy. Praca z otwartą przyłbicą jest więc wartością samą w sobie.

■ Trzeba się z nami liczyć!

Uważam, że zapis: „pojazdy wykorzystywane do prowadzenia szkolenia powinny być oznaczone nazwą i adresem ośrodka szkolenia kierowców umieszczonymi na zewnątrz pojazdu na jego prawej i lewej stronie – z wyjątkiem motocykli, przyczep i tramwajów; litery i cyfry oznaczenia powinny być czytelne”, będzie pozytywnie oceniony przez wszystkie koleżanki i kolegów. Przyczyni się do walki z nieuczciwą konkurencją i wciąż istniejącą szarą strefą. Z drugiej strony, to wstyd, żeby tak pozornie błaha sprawa musiała być przedmiotem kilkuletnich prac rządowych i parlamentarnych. Ile czasu i energii zostało stracone, żeby powrócić do stanu sprzed paru lat. Czy naprawdę sprawą oznakowania samochodów szkoleniowych powinien zajmować się rząd, Senat i prezydent?

Czy prowadząc działalność regulowaną nie powinniśmy takich i wielu podobnych spraw rozwiązywać na o wiele niższym poziomie? Czy całe nasze środowisko nie powinno być bardziej uczulone na tego typu bezsensowne działania?

Czy nie powinniśmy domagać się skuteczniejszych i energiczniejszych działań, żeby w zarodku zdusić podobne pomysły?

Trochę inaczej wyglądają próby odgórnego rozwiązywania problemu jakości lub, jak kto woli, efektów uzyskiwanych nie tylko na egzaminach państwowych. Mieliśmy przykłady nakładania na ośrodki szkolenia kierowców najdziwniejszych i – co gorsza – nigdzie w Europie niestosowanych obowiązków sprawozdawczych i innych formalnych ograniczeń. Zmiany w organizacji i ograniczanie zadań obowiązkowych na placu manewrowym są jeszcze jednym przykładem, że urzędnicy ministerstwa często muszą się liczyć ze zdaniem i opinią całego środowiska.

Problemem jest umiejętność formułowania wniosków koniecznych do sprawnego funkcjonowania OSK i przedstawiania ich decydem. Przykładów trafnych rozwiązań legislacyjnych mamy jednak zdecydowanie mniej niż powszechnie krytykowanych. Właśnie do poziomu doskonałych krytykowanych. Właśnie do poziomu doskonałych krytykowanych. Właśnie do poziomu doskonałych krytykowanych. Właśnie do poziomu doskonałych krytykowanych.

■ Ogrom pytań

Przywoływany przez mnie przepis brzmi tak: „1. Instruktor prowadzący koordynuje realizację procesu szkolenia kandydata na kierowcę lub motorniczego. 2. Może brać udział w części praktycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy na wniosek osoby szkolonej 3. Instruktor prowadzący przeprowadza: minimum 50 proc. szkolenia dla osoby szkolonej w danym ośrodku. 3. Został wyznaczony dla osoby szkolonej przez kierownika OSK. 4. Powstaje nowa instytucja, która została obdarzona przez ustawodawcę bardzo szerokimi uprawnieniami”.

Jestem sceptycznie nastawiony do tak sformułowanych zadań. Uważam, że są one nie-realne i pozostaną dla większości OSK jeszcze jedną przeszkodą w realizacji programu szkolenia. Dlaczego? Dobrą praktyką jest, że szkolenie w ośrodku prowadzi od początku do końca ten sam instruktor. Najczęściej to kursanci sami decydują (na podstawie zebranych informacji) o konkretnej kandydaturze. Zmiany instruktorów są najczęściej wynikiem braku odpowiednich relacji pomiędzy nimi. Takie pragnienia zgłaszane są przez kursantów, którzy coraz częściej korzystają ze swoich praw konsumenckich.

Kiedy, jak, co i z kim powinien koordynować instruktor prowadzący, jeżeli musi jednocześnie wykonywać normalną pracę? Kiedy wreszcie mogą się spotkać: kursant, instruktor prowadzący i instruktor szkolący? Jaką wiedzę dysponuje instruktor prowadzący po wyczerpaniu limitu czasu, który może poświęcić powierzonej osobie? Co zrobić, jeśli z określonych przyczyn, np. na wniosek kursanta lub w innych nieprzewi-

dzianych okolicznościach, kierownik lub właściciel musi wymienić prowadzącego, a 50-procentowy limit nie może być zrealizowany? Jaka jest odpowiedzialność zwykłego instruktora za postępy i poziom wyszkolenia powierzonego pod jego opiekę kursanta? Kto będzie rozstrzygał konflikty wynikające choćby z braku jednolitej wykładni prawa lub techniki jazdy, które pojawiają się pomiędzy instruktorami i kursantem?

Czy rzeczywiście instruktor prowadzący będzie odpowiedzialny za poziom wyszkolenia danej osoby oraz to, jaki wynik uzyska ona na egzaminie państwowym? Taka sugestia już się pojawiła i zaniepokoiła wielu kolegów. Wynika to z informacji dotyczącej możliwości uruchomienia po wielu systemach CEPIK. Jeśli tak się stanie, jaka będzie rola i odpowiedzialność normalnego i tradycyjnego instruktora?

■ Jedna osoba w kilku rolach

Mogę mnożyć podobne przykłady, a wy, na podstawie własnych doświadczeń, dorzucicie jeszcze wiele podobnych uwag. Niezyciowy i nikomu niepotrzebny pomysł, który narodził się w całkiem innej epoce, będzie istniał głównie na papierze.

Z doświadczenia wiemy, że Polacy potrafią dostosować się do każdego, nawet niezyciowego prawa. Taki mamy talent i instynkt samozachowawczy. Z autopsji wiemy o nadludzkich możliwościach grupy jednoosobowych przedsiębiorców. W tym przypadku jedna osoba występuje w roli właściciela, kierownika, wykładowcy, instruktora, kontrolera. Może więc z powodzeniem podjąć się obowiązków instruktora prowadzącego. Tyle że cel, jakim jest poprawa jakości szkolenia, pozostaje tak samo odległy, jak poprzednio.

Tworząc prawo, które w efekcie zostanie zrealizowane jedynie na papierze, dajemy okazję do kształtowania nagannych postaw i standardów wśród wielu szkoleniowców. Utwierdzamy ich w przekonaniu, że należy się z takim stanem rzeczy pogodzić i dawać radę, idąc na skróty. Nie chcąc być gołosłownym, przytoczę podobne przypadki: warsztaty, kwalifikacje wstępne, okresowe, jazdy dodatkowe z posiadaczami kategorii B, jazdy doszkalające dla szczęśliwych posiadaczy kategorii A1, modny eco-driving. Takie nieakceptowane przez nikogo zachowania są niestety również przenoszone na młodych i często jeszcze niezdeprawowanych przyszłych kierowców, dając im niechlubny obraz rzeczywistości.

■ Wpadka

Podsumowując ostatecznie wydarzenia, natrafiłem na informację dotyczącą pracy jednego z WORD-ów. Cóż takiego zdarzyło się, że poruszyło opinię wielu komentatorów z natury odpornych na sensację? Otóż po wprowadzonych w marcu

zmianach w ukształtowaniu i wymiarach stanowisk dla kategorii A przystąpiono do niezbędnych działań. Wynajęto wyspecjalizowaną w takich pracach firmę, podpisano stosowną umowę i przekazano jej szczegółową dokumentację. Ta bez problemów i w terminie wykonała zleconą pracę. Dokonano odbioru technicznego, zaczęto przeprowadzać egzaminy. Nie byłoby o czym pisać, gdyby nie pismo skierowane do jednego z kursantów. Znalazła się tam informacja o unieważnieniu wyniku egzaminu. Błąd popełnił geodeta wyznaczający linie, które zostały wymalowane niezgodnie z rozporządzeniem.

Jak do tego doszło, że nikt, przy tak szczelnej strukturze nadzoru i kontroli przebiegu egzaminu, tego nie zauważył? Rozbudowane instrukcje i procedury uśpiły czujność wszystkich łącznie z egzaminatorami w zakresie kategorii A. No i oczywiście zdającymi kursantami, którzy powinni po wielogodzinnych ćwiczeniach na placach OSK zauważyć tę rzucającą się w oczy różnicę.

Dlaczego tak się nie stało, pozostanie tajemnicą. Toczy się postępowanie wyjaśniające. Nie wiem, jak skończy się ta żenująca wpadka, ale jest chyba jasne, że w świetle obowiązujących przepisów wszystkie przeprowadzone w takich warunkach egzaminy należy unieważnić i przeprowadzić ponownie.

■ Gratulacje dla Zielonej Góry!

Jednocześnie docierają do nas także wiele ciekawsze informacje. Chodzi o działania zielonogórskiego WORD-u. Zmiany, które nie burzą dotychczasowej działalności, lecz wprowadzają w życie kolejne nowinki ułatwiające życie kandydatom na kierowców i ośrodkom szkolenia kierowców. Na podstawie obowiązujących przepisów dyrekcja WORD, wspólnie z samorządowymi władzami, chce znacznie rozszerzyć sieć miejsc egzaminowania dla kategorii A, A1 i A2. Osoby cierpiące na dysleksję już mogą zdawać egzamin teoretyczny w obecności egzaminatora lektora. Wykorzystywanie samochodów szkoleniowych będących w dyspozycji OSK stało się normą.

Wszystkie te inicjatywy mają od dawna wsparcie środowiska instruktorów nauki jazdy skupionego wokół Eugeniusza Kubisia. Jego upór i determinacja w walce o lepszą kondycję OSK znalazła zrozumienie dyrekcji WORD-u. Wypracowano właściwy i godny naśladowania model. Szczere gratulacje.

Wakacje to czas, w którym być może znajdziecie chwilę na refleksję nad przyszłością i czekającymi nas koniecznymi zmianami. Dotyczy to zarówno definicji nadrzędnych celów, ale także sposobami ich realizacji. Jedno jest pewne, bez zaangażowania nas wszystkich w odbudowę zdegradowanego przez poprzedników systemu szkolenia i egzaminowania będziemy tylko biernymi uczestnikami nadchodzących zmian. Kolejne decyzje nie spełnią naszych oczekiwań. ■



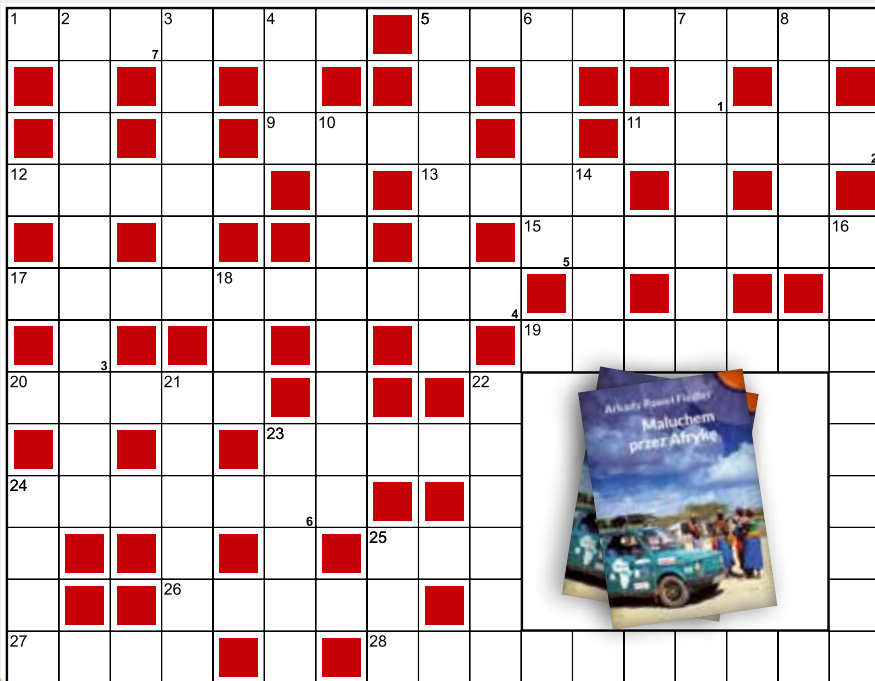
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 7 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „parkowanie prostopadłe”. Nagrody wyślemy pocztą.

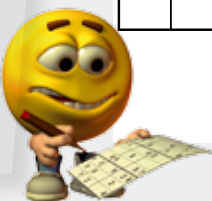
Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Maluchem przez Afrykę”.

POZIOMO:

- 1) zewnętrzna część opony. 5) stopniowe zwiększanie, potęgowanie czegoś. 9) kojarzy małżeństwa. 11) samochód z Japonii. 12) warta. 13) wydechowa lub kanalizacyjna. 15) koń poruszający się w wolnym tempie. 17) wielopasmowa droga. 19) policyjny imiobierz trzeźwości. 20) poniżej kostki. 23) imię Kurosawy, słynnego reżysera. 24) napęd pojazdu szynowego. 25) afrykański ssak spokrewniony z wołem. 26) kłama wzmacniająca mury. 27) krótka broń sieczna. 28) wiekowa fałdka.

PIONOWO:

- 2) obok kursanta w samochodzie. 3) obrabiane na gorąco. 4) niewiadoma w równaniu. 5) scena dla piosenkarza. 6) pospolity minerał. 7) egzotyczna gruszka. 8) drzewo iglaste. 10) długa piesza wycieczka. 14) miejsce bezpiecznego pobytu. 16) A, B, C lub D prawa jazdy. 18) perła belgijskich uzdrowisk. 21) między burtami. 22) niejedna na drodze po ulewnym deszczu. 23) bohater „Iliady” Homera. 24) porusza się w cylindrze. 25) obok sprzęgła i hamulca.



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI
ISSN 1895-4472

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

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

Redaguje zespół: Jakub Ziębka, Anna Łukaszuk, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Marek Rupałtal, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyłło, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorkiewicz.

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

Foto: Jakub Ziębka, archiwum ODK Motorex, archiwum Volkswagena, Instytut Transportu Samochodowego, Adrian Gryczuk/Wikimedia Commons, NewsPress, Piotr Oleś, Łukasz Szewczyk, Komenda Wojewódzka Policji w Gorzowie Wielkopolskim, Albin Sieczkowski, archiwum Toyoty, MOs810/Wikimedia Commons

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. Przedruk 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

Innowacyjny / *Multimedialny* Podręcznik Kursanta SPS

Dla współczesnego kursanta - idealne rozwiązanie.

Dla szkoły jazdy - wizytówka najwyższej jakości szkolenia.



Pierwszy i jedyny taki podręcznik na rynku:

- ✓ Można sprawdzać swoją wiedzę w trakcie czytania, na pytaniach w formie egzaminu państwowego.
- ✓ Opisywane sytuacje drogowe można obejrzeć na animacjach i filmach wideo.
- ✓ Układ tematów ułatwia zarówno kursantowi jak i prowadzącemu zajęcia stopniowe i „płynne” poznawanie materiału.
- ✓ Ujednolicony i uproszczony język podręcznika, pozwala na łatwiejszy odbiór i skuteczniejszą naukę przepisów.

