

nr 3/2018 (147)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

STAN PERMANENTNEJ NIEPEWNOŚCI

NA STRONACH RZĄDOWEGO CENTRUM LEGISLACJI OPUBLIKOWANY ZOSTAŁ PROJEKT USTAWY, KTÓRA PONOWNIE ODSUNIE W CZASIE WDROŻENIE CEPIK-U 2.0 I WSZYSTKICH ZWIĄZANYCH Z TYM SYSTEMEM ROZWIĄZAŃ.

str. 10

ZIELONI NIEWIDZIALNI DLA RADARÓW

POCZĄTKUJĄCY KIEROWCY POWINNI JEŹDZIĆ OSTROŻNIEJ, CZYLI WOLNIEJ. ZDROWY ROZSADEK WZMOCNIONO PRZEPISAMI, KTÓRE MOGĄ JEDNAK OKAZAĆ SIĘ MARTWE. NO BO JAK SPRAWDZIĆ, CZY AUTEM PĘDZĄCYM AUTOSTRADĄ 140 KM/H KIERUJE RUTYNIARZ CZY NOWICJUSZ?



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

Zapraszamy na bezpłatne szkolenia od 5 marca 2018!

Szczecin • Gdańsk • Mikołajki • Warszawa • Poznań • Wrocław • Kraków

RODO w ośrodkach szkolenia kierowców,

czyli kompendium wiedzy na temat nowych
unijnych przepisów dotyczących ochrony
danych osobowych



Dla uczestników:

- ✓ certyfikat ukończenia szkolenia
- ✓ ekspercka prawnicza wiedza
- ✓ rozwiązania dla OS/OSK

Bonus!

- ✓ Panel dyskusyjny: Zmiany
w podstawowych
zasadach związanych
z prawem jazdy
po 4 czerwca 2018 r.

e-kierowca

www.e-kierowca.pl/rodo

SPSADMi 
System Zarządzania OSK

Liczba miejsc ograniczona!

ZAPISZ SIĘ JUŻ DZIŚ

Więcej informacji:

Telefon: 91 4314395

E-mail: pomoc@e-kierowca.pl

Formularz: www.e-kierowca.pl/rodo

Decyzja zapadła



Krzysztof Giżycki

No i stało się! Za pośrednictwem wydanej przez siebie nowelizacji kilku ustaw Ministerstwo Cyfryzacji poinformowało, że po 4 czerwca świeżo upieczonych kierowców nie czekają żadne rewolucyjne zmiany. Nie znaczy to, że one w ogóle nie wejdą w życie. Żadnej takiej informacji w projekcie nowelizacji nie ma. Ale nie ma też terminu wdrożenia Centralnej Ewidencji Kierowców, nieodłącznie wiążącego się z obostrzeniami, których wizja mroziła krew w żyłach kandydatom na kierowców, pojawiającym się ostatnio na kursach nauki jazdy.

Z takiego rozwiązania na pewno nie są zadowoleni właściciele ośrodków doskonalenia techniki jazdy. Przynajmniej niektórych, czekających na realizację obowiązkowych szkoleń. Natomiast powodu

do lamentu nie mają właściciele ośrodków szkolenia kierowców. Co prawda już niedługo tłumów na kursach nie będzie, ale ludzie pojawią się tam w momencie, gdy usłyszą o kolejnej dacie wejścia w życie obostrzeń dla świeżo upieczonych kierowców. Do tego czasu konieczne jest także stworzenie mechanizmu pozwalającego m.in. na weryfikację tych, którzy jeździliby autem szybciej, niż zakłada ustawa. Bo sztuką nie jest samo wymyślenie przepisów, tylko ich konsekwentne egzekwowanie. A z tym, jak piszemy w marcowym numerze „Szkoly Jazdy”, byłoby słabo.

Najnowszy numer magazynu nie składa się rzecz jasna tylko z tekstów dotyczących CEPiK-u 2.0 i okresu próbnego. Zajrzeliśmy do Kolumbii, żeby zobaczyć, jak tam wygląda system szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Z dyrektorem WORD-u we Wrocławiu porozmawialiśmy o zdawalności egzaminów, przyjrzelśmy się także dwóm ważnym pismom, które niedawno zostały wysłane z Ministerstwa Infrastruktury. Wszystkim naszym czytelnikom życzę przyjemnej lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Stan permenetnej niepewności	4	Made in Poland	30
ODTJ-oty wciąż czekają	6	Napoleon, przyjaźń i... motocykl	31
Studnia bez dna	9	Czy tak ma wyglądać rekrutacja instruktora?	32
Zieloni niewidzialni dla radarów	10	Barlinek uroczycie otwarty	34
Dobre wyniki nie są dziełem przypadku	12	Zmiany w facebookowej rzeczywistości	35
Korki w Andach? Poznajcie Kolumbię	13	Resort interesuje się finansami WORD-ów	36
Jazda bez wspomagania	16	Zmiany, zmiany i... po zmianach	37
Wygodne filie	17	Wrocław i Kraków wymienią samochody	38
Nie taki diabeł straszny	18	Drogi specjalnej troski	39
Unoszenie nadwozia przed kolizją	19	Złodzieje nie omijają Warszawy	41
Kierowcy uwielbiają środkowy pas	20	(Nie) bezpieczna autostrada	42
Sezon za pasem	22	Szerokie kręgi Dieselgate	43
Na Śląsku iskrzy	24	Kurza „ślepotą”	45
Rodzinny typ niecierpiący rodzinnych aut	26		
Prąd jest ważny	28		



Konkretnej daty nie ma

Ministerstwo Cyfryzacji przygotowało projekt nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz innych, w tym o kierujących pojazdami. Wiadomo już, że obostrzenia dla świeżo upieczonych kierowców nie będą stosowane od 4 czerwca tego roku.

Na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji projekt pojawił się 26 lutego, czyli na ponad dwa miesiące przed planowanym wejściem w życie obostrzeń dla świeżo upieczonych kierowców.

Czytamy w nim, że Ministerstwo Cyfryzacji nie chce podawać kolejnego terminu wdrożenia Centralnej Ewidencji Kierowców. Datę, kiedy będzie ona gotowa, poda minister właściwy ds. informatyzacji w odpowiednim komunikacie. „Powyższe podejście wynika z podjętych działań naprawczych w zakresie realizacji projektu CEPiK2.0 i przyjęcia etapowego podejścia do wdrożenia systemu CEPiK2.0, w ramach którego stopniowo będą uruchamiane jego kolejne funkcjonalności” – czytamy w uzasadnieniu do projektu.

– O tym, że zastawiamy się nad przesunięciem wejścia w życie Centralnej Ewidencji Kierowców, informowaliśmy już wcześniej – mówi „Szkole Jazdy” Karol Manys z biura prasowego resortu cyfryzacji. – Teraz mogę powiedzieć, że decyzja została podjęta. Na razie chcemy, żeby bez zakłóceń funkcjonowała Centralna Ewidencja Pojazdów. Nasze podejście do tematu jest inne niż było stosowane do tej pory, nie chcemy wiązać się konkretnymi datami.

Co to wszystko oznacza dla tych, którzy 4 czerwca i później zostanie wydane prawo jazdy? Nie będą musieli się bać tego, że zaczną ich obowiązywać okres próbny. Kiedy więc przepisy zaczną być stosowane? Konkretnej daty nie ma, stanie się to wtedy, gdy minister obwieści gotowość wdrożenia Centralnej Ewidencji Kierowców.

red

Stan permanentnej niepewności

Na stronach Rządowego Centrum Legislacji opublikowany został projekt ustawy, która ponownie odsunie w czasie wdrożenie CEPiK-u 2.0 i wszystkich związanych z tym systemem rozwiązań. Jak się jednak okazuje, data 4 czerwca 2018 roku wciąż pozostaje przynajmniej częściowo aktualna, dlatego warto przypomnieć sobie, co się z nią wiąże.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Od niedawna, po, najdelikatniej rzecz ujmując, kłopotliwym starciu nowej Centralnej Ewidencji Pojazdów, przesunięcie przynajmniej niektórych z zaplanowanych na 4 czerwca 2018 roku zmian wydawało się przesądzone. Opublikowany 26 lutego projekt ustawy pokazuje jednak, że tym razem prawodawca zmienił podejście do zagadnienia. Nie wskazano w nim po prostu nowej daty wejścia w życie przepisów. Zamiast tego podzielono wdrożenie CEPiK-u 2.0 na etapy, a ministrowi cyfryzacji przyznano uprawnienie do ogłaszania wdrożenia poszczególnych etapów za pośrednictwem „komunikatów” publikowanych w Biuletynie Informacji Publicznej. Jednocześnie wskazano, że do czasu takiego wdrożenia – kiedykolwiek ono nastąpi – uzależnionych od niego przepisów „nie stosuje się”. Dotyczy to m.in. całego rozdziału 14 ustawy o kierujących pojazdami, poświęconego okresowi próbnemu.

■ Zielone listki wchodzą w życie... ale jeszcze nie będą stosowane

Mamy zatem do czynienia z sytuacją, w której przepisy m.in. o zielonych listkach i obowiązkowych szkoleniach w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy, formalnie wędrują w życie 4 czerwca, ale w praktyce ich stosowanie będzie zawieszane do czasu, kiedy po komunikacie ministra uruchomione zostaną wymagane funkcjonalności systemu CEPIK 2.0. Brakuje jednak informacji o tym, jak długo może to potrwać oraz z jakim wyprzedzeniem miałby zostać wydany taki komunikat ministra, co może oznaczać stan permanentnej niepewności.

Wobec powyższego warto przypomnieć sobie, co przewidują przepisy mające wejść w ży-

cie 4 czerwca, których stosowanie będzie uzależnione już tylko od komunikatu ministerstwa i włączenia odpowiednich funkcji systemu CEPIK 2.0. Zwłaszcza że w natłoku informacji na ten temat pojawia się wiele nieścisłości i błędów.

Najważniejszą zmianą byłoby wprowadzenie okresu próbnego. Jest on przypisany wyłącznie do kategorii B, a wcześniejsze posiadanie innych kategorii nie będzie z niego zwalniać.

Przepisami o okresie próbnym objęci zostaliby wszyscy kierowcy, których prawo jazdy kategorii B zostanie wydane 4 czerwca i później. Warto pamiętać, że decydująca w tej kwestii jest właśnie data wydania prawa jazdy wpisaną na dokumencie. To data decyzji o wydaniu, a nie np. zdania egzaminu czy faktycznego otrzymania dokumentu w urzędzie.

Okres próbny miałby trwać dwa lata (z możliwością przedłużenia o kolejne dwa lata) i wiązałby się z nim szereg obowiązków (również dodatkowych kosztów) oraz ograniczeń.

■ Nowe obowiązki i koszty

W okresie próbnym kierowca musiałby odbyć między czwartym a ósmym miesiącem od dnia otrzymania prawa jazdy:

- 1) kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego – dwie godziny zajęć teoretycznych w WORDzie za 100 zł, poświęconych problematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wypadków drogowych, psychologicznych aspektów kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym
- 2) praktyczne szkolenie w zakresie zagrożenia w ruchu drogowym – szkolenie kosztuje 200 zł i jest prowadzone przez ośrodek doskonalenia techniki jazdy w formie ćwiczeń trwających godzinę; ma na celu uświadomienie niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości i obejmuje następujące zadania:
 - 1) jazdę w zakręcie z prędkością:
 - a) 50–60 km/h pojazdem bez ESP
 - b) 50–60 km/h pojazdem wyposażonym w ESP
 - c) 30 km/h pojazdem bez ESP
 - 2) hamowanie awaryjne na wprost:
 - a) pojazdem bez systemu zapobiegającego blokowaniu kół podczas hamowania, zwanego dalej ABS, podczas jazdy z prędkością:
 - 50 km/h
 - 40 km/h
 - b) pojazdem wyposażonym w ABS podczas jazdy z prędkością:
 - 50 km/h
 - 40 km/h
 - 3) hamowanie awaryjne w zakręcie podczas jazdy z prędkością:
 - a) 60 km/h pojazdem wyposażonym w ABS
 - b) 50 km/h pojazdem bez ABS
 - c) 40 km/h pojazdem wyposażonym w ABS.

Żadne z tych szkoleń nie kończy się egzaminem. Zaświadczenie będzie wydawane za samo uczestnictwo. Trzeba będzie je przedstawić w wydziale komunikacji przed upływem ósmego miesiąca od otrzymania prawa jazdy. W przeciwnym razie prawo jazdy zostanie zatrzymane. Z odbyciem szkoleń – zwłaszcza praktycznych – lepiej nie zwlekać, ponieważ wciąż działa niewiele ośrodków doskonalenia techniki jazdy. Może to skutkować nie tylko niedogodnym dojazdem na szkolenie, ale również kolejkami. Pomimo wciąż niewielkiej liczby ODTJ-otów wydaje się, że dodatkowe szkolenia po uzyskaniu prawa jazdy należą do tych rozwiązań, które z powodzeniem dałoby się wprowadzić w życie nawet bez CEPIK-u 2.0.

Poza tym przez pierwszych osiem miesięcy okresu próbnego kierowca musiałby na przedniej i tylnej szybie pojazdu, w prawym górnym rogu, umieszczać okrągłą białą plaketkę o średnicy 11 cm z symbolem zielonego klonowego liścia. Tylko wyjątkowo oznaczenie może zostać umieszczone na samym nadwoziu.

Warto pamiętać, że to oznaczenie zostało precyzyjnie określone, dlatego naklejenie dowolnej naklejki z zielonym liściem w dowolnym miejscu nie wystarczy.

TEMAT NUMERU

CEPiK 2.0 i okres próbny

■ Ograniczenia – nie tylko prędkości

W okresie próbnym, przed upływem ósmego miesiąca od dnia otrzymania prawa jazdy, kierowcy nie wolno:

- 1) przekraczać prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym (nawet na odcinkach, na których obowiązuje wyższe ograniczenie), 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej
- 3) podejmować pracy zarobkowej w charakterze kierowcy ani osobiście wykonywać działalności gospodarczej polegającej na kierowaniu pojazdem kategorii B (chyba że kierowca uzyskał kwalifikację wstępną lub kwalifikację wstępną przyspieszoną).

Pełnienie w całym okresie próbnym dwóch wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji będzie skutkowało m.in. skierowaniem na kurs reedukacyjny i wydłużeniem okresu próbnego o dodatkowe dwa lata. Pełnienie trzech takich wykroczeń lub jednego przestępstwa będzie już oznaczać całkowitą utratę prawa jazdy.

Do wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji zaliczane byłoby np. przekroczenie prędkości o więcej niż 30 km/h, wymuszenie pierwszeństwa, wyprzedzanie wbrew zakazom lub wjazd za sygnalizator przy czerwonym świetle.

■ Błędne interpretacje

Niestety, przepisy o okresie próbnym nie wydają się wystarczająco precyzyjne, dlatego mogą powstawać wątpliwości, np. co do tego, jak będzie on wpływał na posiadane uprawnienia do kierowania pojazdami innych kategorii niż B, np. w zakresie dopuszczalnych prędkości. Większość wątpliwości da się jednak rozwiązać, dokonując prawidłowej wykładni. Błędem byłoby np. uznawanie, że w okresie próbnym kierowca nie będzie mógł kierować motorowerem tylko dlatego, że ustawa nakazuje wtedy kierowcę wyłącznie pojazdem samochodowym oznakowanym z tyłu i z przodu okrągłą nalepką barwy białej z symbolem zielonego klonowego liścia. Mimo że motorower nie jest zaliczany do pojazdów samochodowych, taką wykładnię należy oczywiście uznać za błędną, jako prowadzącą do absurdalnego rezultatu z pominięciem celu tych regulacji i założenia o racjonalności prawo-

dawcy. Nie ulega wątpliwości, że celem prawodawcy nie było wykluczenie w okresie próbnym kierowania motorowerami, a jedynie zobowiązanie kierowców do tego, by pojazdy samochodowe, którymi będą kierować, były oznakowane w opisany w przepisach sposób.

■ Co z punktami karnymi?

Mające wejść w życie 4 czerwca 2018 roku przepisy ustawy o kierujących pojazdami nieco inaczej niż dotychczas kształtują konsekwencje gromadzenia punktów karnych.

Po pierwsze, nie byłoby już możliwości zmniejszenia liczby posiadanych punktów karnych. Obecnie taką możliwość (do wykorzystania raz na sześć miesięcy) dają specjalne szkolenia organizowane w ośrodkach ruchu drogowego, po których zostaje odjętych sześć punktów. Nie można z nich skorzystać w ciągu pierwszego roku od wydania prawa jazdy. W przypadku kierowców w pierwszym roku od wydania prawa jazdy osiągnięcie 20 punktów karnych kończy się obecnie cofnięciem uprawnień, a w przypadku pozostałych kierowców osiągnięcie 24 punktów skutkuje skierowaniem na egzamin kontrolny (dopiero negatywny wynik tego egzaminu powoduje cofnięcie prawa jazdy).

Nowe przepisy nie przewidują szkoleń obniżających liczbę punktów, a jedynie przymusowe kursy reedukacyjne po osiągnięciu 24 punktów, a w przypadku kierowców w okresie próbnym również po popełnieniu dwóch wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

Kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego organizowałby WORD za opłatą w wysokości 500 zł. Obejmuje on 28 godzin szkolnych – po 45 minut, realizowanych przez cztery dni powszednie.

Już samo uczestnictwo we wszystkich zajęciach kursu pozwalałoby na uzyskanie zaświadczenia o jego ukończeniu, które należałoby dostarczyć do wydziału komunikacji w terminie sześciu tygodni od otrzymania skierowania na kurs (liczy się data doręczenia). Nieprzedłożenie zaświadczenia w tym terminie skutkowałoby za-

trzymaniem prawa jazdy. Sam kurs należałoby odbyć w ciągu miesiąca od doręczenia decyzji o skierowaniu. Ponowne zgrupowanie 24 punktów w okresie pięciu lat od odbycia kursu skutkowałoby całkowitym cofnięciem prawa jazdy.

■ Nowe usługi w CEPiK 2.0

CEPiK 2.0, kiedy w końcu zacznie działać, będzie oferował szereg nowych usług. Pojawić się ma np. możliwość otrzymywania mailowych powiadomień o:

- 1) ważności dokumentu potwierdzającego uprawnienia
- 2) ważności badań lekarskich
- 3) popełnionych naruszeniach w ruchu drogowym
- 4) mandatach i terminach ich płatności
- 5) końcu okresu próbnego
- 6) terminach związanych z uprawnieniami użytkownika.

Dysponując natomiast numerem ewidencyjnym instruktora uzyskamy dostęp do:

- 1) zakresu posiadanych przez instruktora uprawnień
- 2) informacji o liczbie osób przeszkolonych przez instruktora
- 3) informacji o średnim czasie, jaki upłynął od zakończenia kursu do przekazania do ewidencji informacji o pozytywnym wyniku egzaminu
- 4) informacji o zdawalności egzaminów przez kursantów przeszkolonych przez instruktora.

Z kolei podając w systemie numer ewidencyjny ośrodka szkolenia kierowców będzie można uzyskać informacje takie jak:

- 1) nazwa ośrodka szkolenia kierowców lub innej jednostki prowadzącej szkolenie
- 2) siedziba ośrodka szkolenia kierowców lub innej jednostki prowadzącej szkolenie
- 3) numer ewidencyjny ośrodka szkolenia kierowców lub innej jednostki prowadzącej szkolenie
- 4) zakres szkoleń przeprowadzanych przez ośrodek szkolenia kierowców lub inną jednostkę prowadzącą szkolenie
- 5) data wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców lub data wpisu do ewidencji jednostek prowadzących szkolenie
- 6) liczba przeszkolonych
- 7) liczba szkód lub wypadków spowodowanych przez osoby przeszkolone w ośrodku szkolenia kierowców lub innej jednostce prowadzącej szkolenie
- 8) statystyki dotyczące liczby wykroczeń popełnianych przez osoby przeszkolone w ośrodku szkolenia kierowców lub innej jednostce prowadzącej szkolenie
- 9) zdawalność egzaminów w danym ośrodku szkolenia kierowców lub innej jednostce prowadzącej szkolenie
- 10) średni czas, jaki upłynął od zakończenia kursu do przekazania do ewidencji informacji o pozytywnym wyniku egzaminu. ■



ODTJ-oty wciąż czekają

Na terenie trzech województw wciąż nie ma ośrodka doskonalenia techniki jazdy, w którym mają odbywać się, odłożone na nieokreśloną przyszłość, godzinne szkolenia praktyczne. Jednak te ODTJ-oty, które działają, zapowiadają, że są na zmiany odpowiednio przygotowane.



Fot. Joanna Oleszek/Autodrom Pomorze

Na razie w Polsce funkcjonują 32 ośrodki doskonalenia techniki jazdy (wszystkie zaznaczone są na przygotowanej przez nas mapie). Jednak nie w każdym z szesnastu województw działa przynajmniej jeden taki obiekt. Bardzo słabo siecią ODTJ-otów pokryta jest północna część Polski. W województwie zachodniopomorskim nie ma żadnego, tak samo jak w warmińsko-mazurskim i podlaskim. Trochę lepiej jest na Pomorzu, gdyż od 2015 roku działa tam ODTJ w Pszczółkach (nieдалeko Gdańska), zbudowany przez Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego.

Zdecydowanie lepiej jest w centralnej Polsce. Na terenie województwa mazowieckiego funkcjonuje sześć ODTJ-otów (dwa w Warszawie, poza tym w Mławie, Bielicach, Czerwińcu i Zbuczynie), tyle samo działa w Wielkopolsce (Poznań, Przeźmierowo, Bednary, Międzychód, Kalisz i Lipka). Na brak ośrodków doskonalenia techniki jazdy nie mogą także narzekać mieszkańcy województwa dolnośląskiego.

Działają tam obiekty w Bolestawcu, Ośle, Legnicy i Wrocławiu. W pozostałych województwach istnieje co najmniej jeden ODTJ.

■ Długa droga na szkolenie

– Niestety, do dziś nie doczekaliśmy się pokrycia kraju siecią ośrodków – mówi Piotr Leńczowski, prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Instruktorów Techniki Jazdy. – Rozmawiając z przedstawicielami urzędów uzyskałem również informację, że na chwilę obecną żaden podmiot mogący potencjalnie być zainteresowany budową ODTJ-u nie rozpoczął inwestycji.

Wynika z tego, że mieszkańcy Świnoujścia i Szczecina musieliby odbyć obowiązkowy godzinny kurs w miejscu oddalonym o co najmniej 240 (w pierwszym przypadku) i 220 km. To odległości dzielące wspomniane miasta od Lipki (powiat złotowski, województwo wielkopolskie), gdzie funkcjonuje już ośrodek do-

skonalenia techniki jazdy. Takie rozwiązanie na pewno by im się nie spodobało. Z dwóch powodów. Chodzi o koszty dojazdu oraz czas, który będą musieli przeznaczyć na dojazd, szkolenie i powrót. W jeszcze gorszej sytuacji znaleźliby się mieszkańcy Suwałk. Młodzi kierowcy z tego miasta na szkolenie musieliby jeździć do oddalonej o 250 km Mławy.

■ Kosztowna inwestycja

Dlaczego w niektórych województwach nie istnieje żaden ODTJ? Przepisy, które nakładają na tzw. świeżych kierowców obowiązek doszkalania się po uzyskaniu prawa jazdy kategorii B, były już kilkakrotnie przesuwane w czasie. A budowa ODTJ-otu jest kosztowna. W wersji tańszej (obiekt stopnia podstawowego) kosztuje kilka milionów złotych (obiekt w Krośnie kosztował np. 5 mln zł brutto), w droższej (obiekt stopnia wyższego, pozwalający także na szkolenie kierowców zawodowych) już

Miejsca, gdzie młodzi kierowcy

(między 4. a 8. miesiącem od otrzymania prawa jazdy)

będą mogli odbyć obowiązkowe praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym.

—
Stan na 19 lutego 2018 r.





Fot. Joanna Oleszek/Autodrom Pomorze

kilkanaście milionów. Przykładem może być Autodrom Pomorze, który kosztował PORD w Gdańsku 12,5 mln zł. Lubliński WORD musiał wysupłać 10 mln zł, kolejne dwa pochodziły ze środków unijnych.

Ponadto może się okazać, że nie wszystkie obecnie istniejące ODTJ-oty będą zainteresowane szkoleniem świeżo upieczonych kierowców.

– Większość obecnie funkcjonujących ODTJ-otów nie jest zainteresowana szkoleniami obowiązkowymi, gdyż już teraz ma problemy z obsłużeniem bieżących klientów – uważa Leńczowski. – Inwestorom spoza branży też w zasadzie nie ma się co dziwić, że nie inwestują i czekają z pierwszym wbiciem łopaty, bo skoro termin wejścia ustawy był już wielokrotnie przekładany, to interes nie wydaje się pewny. Inną sprawą jest to, że organizowanie samych szkoleń obowiązkowych przy tak

Organizowanie samych szkoleń obowiązkowych przy tak ogromnych nakładach pieniędzy to żaden interes dla dużych graczy, jak np. PZU, Orlen

- uważa Piotr Leńczowski.

ogromnych nakładach pieniędzy to żaden interes dla dużych graczy, jak np. PZU, Orlen, czy innego większego przedsiębiorcy z branży samochodowej.

■ ODTJ-oty gotowe na przyjęcie nowych klientów

Obiekty już istniejące tworzą raczej oferty skierowane do firm, nie klienta indywidualnego, który nie wyda u nich dużych pieniędzy.

– Z uwagi na rosnący popyt na szkolenia dla firm ODTJ-oty nie są zainteresowane klientem indywidualnym – ocenia Mateusz Wilk, członek zarządu Polskiego Stowarzyszenia Instruktorów Techniki Jazdy. – Najlepiej widać to, gdy

przeglądamy oferty szkoleń defensywnych, ale i zwykłych – z zakresu bezpieczeństwa. Rzadko który ośrodek oferuje coś dla pojedynczych osób, a jeśli już, jest to o wiele droższe niż dla firm, poza tym w mało atrakcyjnym terminie. Mało tego, są w Polsce ośrodki, które w ogóle nie prowadzą szkoleń indywidualnych dla osób fizycznych z zakresu doskonalenia techniki jazdy.

Jednak to się może zmienić, o czym świadczą choćby słowa przedstawiciela Skody, która posiada swój ODTJ w Poznaniu.

– Przygotowujemy się do wyzwania, jakim jest szkolenie świeżo upieczonych kierowców – mówi Andrzej Rogoziński, dyrektor projektu Skoda Road Safety. – Jesteśmy gotowi na przeszkolenie co najmniej stu osób dziennie na specjalistycznych modułach szkoleniowych, wyposażonych w najnowocześniejszą infrastrukturę, pozwalającą wypełnić wymagania stawiane przed tego typu szkoleniem. Dodatkowo rozważamy możliwość zatrudnienia nowych instruktorów techniki jazdy.

Odganiać potencjalnych klientów nie zamierzają także w gdańskim PORD-zie, który posiada Autodrom Pomorze w Pszczółkach.

– Przygotowania do przyjęcia świeżo upieczonych kierowców już trwają – mówi Roman Nowak, dyrektor Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku. – Podejmujemy działania zmierzające do wybudowania kolejnej prostokątnej płyty poślizgowej. Jeśli to się uda, będziemy mieli na Autodromie Pomorze trzy płyty – dwie prostokątne i jedną w kształcie pierścienia. Biorąc pod uwagę nasze możliwości, myślę, że bylibyśmy w stanie przeprowadzić obowiązkowe szkolenia praktyczne dla ok. 80 osób dziennie.

Pełną gotowość na przyjęcie świeżo upieczonych kierowców deklarują także dyrektorzy WORD-ów w Lublinie i Zielonej Górze, które także posiadają ośrodki doskonalenia techniki jazdy.

– Jesteśmy przygotowani w stu procentach – deklaruje Rafał Gajewski, dyrektor WORD-u w Zielonej Górze.

Nie znaczy to wcale, że obiekty należące do WORD-ów stoją puste i czekają tylko na świeżo upieczonych kierowców.

– W tym roku rozszerzymy działania marketingowe o województwa zachodniopomorskie i warmińsko-mazurskie – zapowiada Roman Nowak. – Tym bardziej że w ubiegłym roku mieliśmy możliwość przeprowadzenia szkoleń z zakresu doskonalenia techniki jazdy dla osób z tych województw. Oprócz szkoleń dla funkcjonariuszy straży pożarnej oraz żołnierzy jednostek wojskowych przeprowadziliśmy takie kursy dla kilku firm. W sumie w 2017 roku przeszkoliliśmy kilka tysięcy osób.

Oprócz szkoleń dla funkcjonariuszy straży pożarnej oraz żołnierzy jednostek wojskowych przeprowadziliśmy takie kursy dla kilku firm. W sumie w 2017 roku przeszkoliliśmy kilka tysięcy osób

- mówi Roman Nowak.

■ Dwa ODTJ-oty na województwo

Przy założeniu, że planowane zmiany dotyczące obostrzeń dla świeżo upieczonych kierowców w końcu wejdą w życie, pojawia się ważne pytanie. Czy te ODTJ-oty, które istnieją, są w ogóle w stanie ich przeszkolić?

– W województwach miesięcznie wydaje się średnio około 2,5 tys. praw jazdy – kalkuluje Piotr Leńczowski. – Licząc według algorytmu z zapisów ustawy o kierujących pojazdami, można byłoby szkolić trzy osoby w jednym aucie. Jednocześnie na jednej płycie mogą być trzy samochody. Przy założeniu, że ODTJ pracuje osiem godzin dziennie, od poniedziałku do piątku, w miesiącu wychodzi nam 176 godzin roboczych. Pomnożmy to jeszcze przez dziewięć, wtedy wychodzi nam ostateczny wynik, czyli 1584 miesięcznie przeszkolonych kursantów. Wynika więc z tego, że w każdym województwie powinny być co najmniej dwa ODTJ-oty, żeby na szkolenie nie trzeba było czekać kilka tygodni. I jeszcze jedno. Pod uwagę brałem tylko obowiązkowe szkolenia dla młodych kierowców. A gdzie pozostałe kursy, jakie prowadzą ośrodki, eventy organizowane dla firm oraz inne wydarzenia o charakterze rozrywkowo-integracyjnym, które, nie ma co ukrywać, są najbardziej dochodowe dla ODTJ-otów?

Jakub Ziębka

Studnia bez dna

Dotychczasowy koszt modernizacji systemu CEPIK wyniósł między 200 a 300 mln zł. Nie jest to jednak kwota ostateczna. Na projekt trzeba będzie przeznaczyć jeszcze kilkadziesiąt milionów – poinformował pod koniec stycznia Karol Okoński, wiceminister cyfryzacji.



Szczegółowy raport na temat Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców został przedstawiony podczas posiedzenia sejmowej komisji samorządu terytorialnego i polityki regionalnej. Nie sprowadzał się on jednak tylko do wymienienia przez Karola Okońskiego, wiceministra cyfryzacji, obecnych (między 200 a 300 mln zł) i przyszłych (kilkadziesiąt milionów) kosztów modernizacji tego informatycznego systemu, mającego gromadzić szczegółowe dane o pojazdach i kierowcach.

■ Długa lista problemów

Pieniądze to jedna sprawa, a niezadowolająca jakoś funkcjonowania systemu, który nie został jeszcze zmodernizowany w całości, kolejna. Najpierw bowiem Ministerstwo Cyfryzacji uruchomiło moduł Centralnej Ewidencji Pojazdów, a dopiero później, w czerwcu, ma zacząć działać zliftingowana Centralna Ewidencja Kierowców.

Choć od momentu włączenia CEP minęło już kilka miesięcy (stało się to 13 listopada), na działanie CEPIK-u ciągle skarżą się urzędnicy pracujący w wydziałach komunikacji urzędów miast i starostw powiatowych oraz obywatele, próbujący załatwić tam swoje codzienne sprawy.

– Przedstawię konkretne problemy. Nie ma możliwości dokonania na wniosek właściciela czasowej rejestracji pojazdu w celu dojazdu na badania techniczne – mówił podczas styczniowego posiedzenia sejmowej komisji samo-

ządu terytorialnego i polityki Bernard Bednorz, starosta powiatu bieruńsko-lędzińskiego i członek zarządu Śląskiego Związku Gmin i Powiatów. – Nie ma możliwości przywrócenia pojazdu do ruchu na stałe numery rejestracyjne po rejestracji czasowej. Kiedyś załatwiano się to w ciągu kilku dni. Był dowód tymczasowy. Nie było problemu. Teraz ludzie kupują samochody, chcą wyjechać za granicę na wczasy, ale nie mają takiej możliwości przy dowodzie tymczasowym. Nie można usunąć nieaktualnych danych urzędowych. Czasami samochód jest zarejestrowany na dwie osoby. Jedna z nich przychodzi go przerejestrować. Okazuje się, że zmarł współwłaściciel, a nie ma możliwości, żeby to skorygować. Muszę więc wydać dowód rejestracyjny również na przykład na zmarłego ojca.

■ Trudna sytuacja w starostwach

To tylko kilka problemów wymienionych przez Bednorza, z którymi borykają się urzędnicy. Wstępują także kłopoty przy zamówieniu wtórniaka dowodu rejestracyjnego. Nie ma możliwości przekazania danych o rejestracji do systemu CEPIK po zarejestrowaniu pojazdu w trybie awaryjnym. Co na to Ministerstwo Cyfryzacji?

– Zdaję sobie sprawę, że w niektórych starostwach sytuacja jest trudna – przyznał Okoński. – Jestem na tyle zaangażowany w sprawę, że kojarzę część tematów, które zostały wymienione. Niektóre są zaplanowane do poprawy. O innych

słyszę natomiast po raz pierwszy. Albo problem z jakichś przyczyn nie został zdiagnozowany jako powtarzający się i informacja o nim do nas nie dotarła, dlatego może mieć niższy priorytet, albo sedno sprawy tkwi gdzie indziej i problem został zaklasyfikowany jako związany z czymś innym. Będziemy w stanie to zweryfikować.

■ Co z czerwcem?

Okoński przyznał także, że system działa, ale pozostało jeszcze wiele do poprawy. Na przykład w Szczecinie dopiero na początku lutego można było umówić się na wizytę do urzędu przez Internet. Wcześniej, przez dwa miesiące, usługa była zawieszona. Właśnie ze względu na problemy z CEPIK-iem. Podczas wypełniania elektronicznych formularzy zaczęły pojawiać się błędy, które uniemożliwiały bądź znacznie utrudniały załatwienie sprawy. Tym samym niemożliwe stało się oszacowanie, jak długo potrwa obsługa interesanta.

W lutym, jak podali szczecińscy urzędnicy, praca systemu ustabilizowała się. Ale nadal nie działał on prawidłowo. Jego wydajność oszacowano na 80 proc.

Jeśli system CEPIK dalej nie będzie działał jak powinien, realne problemy dotkną ośrodki szkolenia kierowców. Bowiem właśnie tam dokonywać się będzie np. aktualizacja profilu kandydata na kierowcę...

Jakub Ziębka

Zieloni niewidzialni dla radarów

Początkujący kierowcy powinni jeździć ostrożniej, czyli wolniej. Zdrowy rozsądek wzmocniono przepisami, które mogą jednak okazać się martwe. No bo jak sprawdzić, czy autem pędzącym autostradą 140 km/h kieruje rutyniarz czy nowicjusz?

Odpowiedź na to pytanie wydaje się prosta: „zielonego” kierowcę rozpozna się po zielonym listku. Specjalne oznaczenie pojazdu to jeden z obowiązków regulowanych przepisami tzw. okresu próbnego. Nowe prawo ma wejść w życie, nie wiadomo tylko kiedy. Osoby, które uzyskały uprawnienia do prowadzenia pojazdów, muszą przez osiem miesięcy jeździć wolniej (np. 100 km/h na autostradach), unikać wykroczeń drogowych, zaliczyć dodatkowe szkolenie i ozdobić samochód specjalnymi naklejkami.

Problem polega na tym, że zielonego listka na szybie lub karoserii „nie widzą” fotoradary i inne urządzenia do pomiaru prędkości. Naklejkę trudno będzie dostrzec też nieuzbrojonym okiem, szczególnie gdy przed policjantem z „susząrką” przemyka kilkadziesiąt pojazdów na minutę.

– Zielone listki to możemy sobie oglądać wspinając się do parku – ironizuje funkcjonariusz szczecińskiej drogówki. – Przecież wiadomo, że nie wyłapie się początkujących kierowców, niezależnie od tego, czy stoi się z laserowym miernikiem, czy ze starą iskrą.

Iskra to urządzenie pomiarowe starego typu, wyglądające jak suszarka (stąd potoczne określenie radarów). Patrolujący drogi wyposażeni są również w nowocześniejsze ręczne mierniki, ale...

– To nie są lornetki lub kamery z dużym zoomem – tłumaczy potocznym językiem policjant.

Nie chce wypowiadać się pod nazwiskiem. Może dlatego, że jego szef z wydziału ruchu drogowego wie już, iż przepisy dotyczące początkujących kierowców będzie trudno egzekwować.

■ Nie zamierzają wypatrywać listków

Komenda Główna Policji również ma tego świadomość.

– Odnosząc się do wskazanej trudności w dostrzeżeniu specjalnego oznaczenia samochodu, którym będzie kierowała osoba przez pierwsze osiem miesięcy posiadania prawa jazdy kategorii B, należy stwierdzić, że policja nie zamierza w żaden sposób celowo wypatrywać tego oznaczenia – informuje nadkom. Radosław Kobryś z biura ruchu drogowego KGP. – Jednak jeśli podczas kontroli drogowej, w szczególności związanej z popełnieniem wykroczenia, policjant stwierdzi, że popełnił je kierowca będący we wskazanym okre-



sie, spowoduje to odpowiednie, zgodnie z przepisami, konsekwencje.

W krótkim mailu zapewnia też, że: „Policja śledzi na bieżąco propozycje nowych regulacji prawnych oraz zmiany w przepisach, w tym dotyczących ruchu drogowego”.

Główny Inspektorat Transportu Drogowego też czuje się przygotowany. Problem dostrzega, lecz się go nie obawia.

– Naszym celem nie jest wyłapywanie kierowców z krótszym lub dłuższym stażem, lecz automatyka kontroli – podkreśla Wojciech Król z Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD.

To dyplomatyczne stwierdzenie upewnia nas, że skutecznych narzędzi do systemowego sekcjonowania użytkowników dróg brak.

– Samo stwierdzenie przekroczenia prędkości nie jest jeszcze wykroczeniem – przypomina Król. – Ustalenie, kto prowadził auto, czy będzie to na przykład kierowca w okresie próbnym, dokonana się w dość złożonym procesie weryfikacji. Zajrzyjmy do CEPiK-u, przeanalizujemy materiał dowodowy. Jakość naszych urządzeń w większości przypadków pozwala jednoznacznie określić sprawcę wykroczenia. Nie ma już „handlu” punktami karnymi, podszywania się pod kogoś z rodziny. Pamiętam, jakie zdjęcia (z fotorada-

rów – przyp. red.) otrzymywali kierowcy kilkanaście lat temu, a jakie są dziś.

Przy okazji tłumaczy, że materiał dokumentujący wykroczenie w komputerach GITD czy policji jest bogatszy niż wydruk, który otrzymuje pirat drogowy.

– Mamy możliwość obróbki zdjęć, wyostrezenia, kontrastu – zdradza Wojciech Król.

■ Zamiast naklejki GPS?

To nas przekonuje, że młody żywiołowy kierowca nie będzie mógł już zrobić w wykroczenie drogowe ojca lub starszego brata. Jednak nadal pozostaje problem, jak określić, czy pędzący autostradą 140 km/h posiada prawo jazdy dłużej niż osiem miesięcy? Czy jadący przez miasto 70 km/h – tam, gdzie znaki na to pozwalają – na pewno może z tego limitu korzystać? Urządzenia pomiarowe – mówiąc w uproszczeniu – są ustawione na konkretną prędkość. Zarejestrują tylko te pojazdy, które ją przekroczyły.

– Rozwiązaniem byłby GPS albo coś podobnego – komentuje Mariusz Markowski, prezes Pomorskiego Stowarzyszenia Instruktorów Nauki Jazdy. – Mamy XXI wiek! Technika pozwala na monitorowanie każdego pojazdu, każdego

kierowcy. Przecież nawet małe firmy transportowe dysponują takimi systemami.

No tak! Nic prostszego. Wystarczyłoby wyposażać początkującego kierowcę nie w naklejki, a w chip. Albo przynajmniej hologram, który będzie czytywany przez urządzenia pomiarowe. To jednak oznacza koszty. I dość skomplikowany proces organizacyjno-wdrożeniowy.

– Koszty nie byłyby duże. GPS to dziś standard – przekonuje Markowski. – Gdyby ktoś nad tym pomyślał, można znaleźć rozwiązanie.

Zwraca uwagę, że fotoradary, bramki do odcinkowych pomiarów prędkości zaprogramowano nie na tzw. prędkość administracyjną. Te urządzenia są kalibrowane, tak że pojazd jadący 55 km/h tam, gdzie dopuszczalne jest 50 km/h, również nie jest rejestrowany jako popełniający wykroczenie. Tam, gdzie limit wynosi 70 km/h, tolerowana jest prędkość poniżej 80 km/h.

– Czyli taki nowicjusz może sobie jechać 75 km/h na jakiejś dwupasmówce w terenie zabudowanym. I nic! To daje poczucie bezkarności, uczy lekceważenia przepisów – stwierdza prezes PSINJ. – Mój szwagier jechał przez niemieckie miasto 56 kilometrów na godzinę i dostał mandat. Grosze. Ale dostał, bo znaki pokazywały, że ma jechać 50.

■ Ustawić fotoradary na niższą prędkość

Takiej konsekwencji i dyscypliny chciałby na polskich drogach Arkadiusz Kuzio, dyrektor Akademii Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

– W Niemczech potrafią na parkingach przy marketach mierzyć prędkość i nakładać kary, jeśli ktoś jedzie 15 km/h, a można tylko 10 km/h. W Szwecji jeździ się poniżej administracyjnej prędkości, bo przekroczenie nawet o 3–4 kilometry oznacza mandat – opowiada Kuzio. – A u nas jest jakieś dziwne 10 km/h tolerancji! To właściwie po co zmniejszana była dopuszczalna prędkość w terenie zabudowanym z 60 na 50 km/h? Odpowiem. Ponieważ te 10 kilometrów mniej oznacza kilkadziesiąt procent większe szanse na przeżycie potrąconego pieszego.

Postuluje, by początkujący kierowcy byli pod szczególnym nadzorem co najmniej dwa lata. Pytanie, jak zaradzić temu, że „zieloni” są – w kontekście obniżonych limitów prędkości – niewidzialni dla radarów?

– Tak jak w Niemczech. Trzeba ustawić urządzenia na autostradach i ekspresówkach na 100 km/h i później sprawdzać wszystkie pojazdy i kierowców – proponuje Kuzio. – Więcej roboty, ale będzie efekt. No bo jak inaczej wyłapać początkujących, którzy nie przestrzegają obowiązujących ich przepisów? Będą identyfikowani, kiedy spowodują kolizję lub wypadek. Kiedy bardzo znacznie przekroczą prędkość. Albo jeśli akurat będzie za nimi jechał nieoznakowany radiowóz z wideorejestratorem i policjanci zauważą zielony listek.

Kuzio zastanawia się, czy i jak wyraźniej oznaczyć niedoświadczonych kierowców. W śródowniku pojawiały się różne pomysły, m.in. chorągiewek, większych naklejek lub magnesów z piktoqramem na karoserii.

– Kiedy dyskutowano o specjalnych naklejkach dla kierowców karanych za jazdę w stanie nietrzeźwości, też byłam za – przypomina Kuzio. – Chodzi o bezpieczeństwo. Inni kierowcy powinni wiedzieć, że auto przed nimi prowadzi ktoś, na kogo trzeba szczególnie uważać.

■ Listek nie musi być większy

Czy zielony listek będzie wystarczająco dobrze widoczny? Ustawa o kierujących pojazdami z 5 stycznia 2011 roku oraz ministerialne rozporządzenia określają wielkość znaku i miejsca, w których powinien być umieszczony. Naklejka, znaczek na przysawki lub magnes ma mieć średnicę co najmniej 11 cm. Zielony listek, konieczny na białym tle, powinien mieć minimum 10 cm. Należy umieścić go na przedniej i tylnej szybie. W prawym górnym rogu. „W przypadku pojazdu samochodowego konstrukcyjnie nieposiadającego szyby tylnej lub przedniej” naklejkę umieścić należy na nadwoziu.

W zatłoczonym centrum lub na osiedlowej uliczce z uspokojonym ruchem listek na pewno będzie łatwo dostrzec. Przy większych prędkościach, w trudnych warunkach pogodowych, po zmroku – takiego oznaczenia nie zauważają ani inni kierowcy. Ani policja.

– Oznakowanie listkiem jest wystarczające, uregulowane, a jego wielkość odpowiednia. Nie możemy oklejać ogromnymi naklejkami samochodów, bo nie o to chodzi. Już teraz widać



na drogach pojazdy z listkami i one rzucają się w oczy – przekonuje Katarzyna Dobrzańska-Junco, prezes stowarzyszenia Centrum Inicjatyw na rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. – Moim zdaniem sprawcy wykroczeń – początkujący kierowcy – będą w większości ujawniani podczas rutynowych kontroli, których liczba prawdopodobnie się zwiększy. Co do fotoradarów – nie sądzę, aby na tym etapie było możliwe wychwycenie takich osób, chyba że znacznie przekroczą prędkość i dopiero po ich weryfikacji będzie można nałożyć odpowiednie kary. Ustawa jest świeża i myślę, że praktyka pokaże, gdzie są ewentualne luki, które trzeba będzie uzupełnić. Ale z pewnością otwiera drzwi do większej kontroli i zmierza do poprawy bezpieczeństwa.

Dodaje, że policjanci mogą zidentyfikować początkującego kierowcę nie tylko po naklejce, ale również oceniając jego wiek. Wiadomo, że bardzo młoda osoba za kierownicą musiała niedawno uzyskać uprawnienia.

■ Może go nawet nie być?

– Taki małałat, osiedlowy cwaniaczek, który dwa miesiące temu odebrał prawko, nie będzie robił sobie siary zielonym listkiem – komentuje z humorem Arkadiusz Kuzio.

Co mu grozi za brak naklejek? Okazuje się, że nic.

– Jest obowiązek umieszczenia zielonego listka, ale nie przewidziano żadnej sankcji za jego nieumieszczenie – potwierdza Wojciech Król. – Policjant może takiego kierowcę tylko pouczyć.

Prezes stowarzyszenia Centrum Inicjatyw BRD jest optymistką.

– Zielony listek nie powinien być odbierany jako stygmatyzacja. Może kiedyś tak było. Ale nastawienie się zmienia i poziom świadomości ryzyka oraz podejścia do bezpieczeństwa w ruchu drogowym także. Nowe pokolenia inaczej już podchodzą do pewnych spraw, a naszą rolę – ekspertów, polityków i mediów – jest przekazywanie otwartości, pozytywnego podejścia do takich zmian oraz propagowanie bezpieczeństwa – podsumowuje Dobrzańska-Junco.

Specjalista z GITD też jest człowiekiem dużej wiary.

– Jako przedstawiciel organu administracji państwowej zakładam, że obywatele są uczciwi. Że nie będą tych naklejek maskować. Że nie będą unikać odpowiedzialności za ewentualne złamanie przepisów – stwierdza Król. – Ale znam przypadki oklejania tablic rejestracyjnych prawdziwymi liśćmi i różne inne sposoby utrudniania identyfikacji.

– Nie ma sankcji za brak zielonego listka? To farsa! Te przepisy są przygotowywane i wprowadzane od dziesięciu lat – przypomina Kuzio. – Pomysł okresu próbnego był zacny. Wykonanie – gorsze. Trzeba poprawić ten bubel.

Tomasz Maciejewski

Dobre wyniki nie są dziełem przypadku

W porównaniu do roku 2015 w 2017 zdawalność egzaminów praktycznych na kat. B we wrocławskim WORD-zie wzrosła aż o 10 proc. – wynika z raportu, który opublikowaliśmy w lutowym numerze „Szkoly Jazdy”. Skąd taka zmiana? Wyjaśnia to dyrektor wrocławskiego WORD-u Grzegorz Kajca.

Małgorzata Tobiasz: Co spowodowało, że we Wrocławiu w ostatnim czasie tak znacząco wzrosła zdawalność egzaminów na kat. B? Zdradzi pan wasz sekret?

Grzegorz Kajca, dyrektor WORD-u we Wrocławiu: To nie cud ani sekret! Wyniki zawsze mają związek z poziomem i jakością szkolenia, a statystyki obalają mity, że WORD jest zainteresowany niską zdawalnością.

Zacznijmy od egzaminu teoretycznego. Od momentu wprowadzenia w 2013 roku jego nowej formuły zdawalność w zakresie wszystkich kategorii stopniowo wzrastała. Najpierw było to 42,47 proc., w 2014 roku – 42,71 proc., w 2015 roku – 47,37 proc., w 2016 roku – 55,5, a w 2017 roku – 57,24 proc.

Ze wzrastającą zdawalnością mieliśmy do czynienia także w przypadku egzaminu praktycznego. Od 2013 roku wyniki poprawiły się o blisko 12 proc. (w 2015 roku było to 32,77 proc., w 2016 – 38,91 proc., a w 2017 roku – 43,34 proc.).

Po powyższych danych widać, że wzrost zdawalności na egzaminie teoretycznym przekładał się na lepsze wyniki uzyskiwane na egzaminach praktycznych. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy jest coraz lepsze przygotowanie kandydatów na kierowców.

To nie sekret, że na poprawę zdawalności ma także wpływ realizowana przez nasz ośrodek koncepcja przyjaznego WORD-u. Wpisują się w nią działania niwelujące stres podczas egzaminu, które są wynikiem cyklicznych szkoleń w zakresie właściwego podejścia do osób egzaminowanych. Organizujemy bezpłatne seminaria z udziałem psychologa i doświadczonych egzaminatorów dla osób, które nie radzą sobie podczas części praktycznej egzaminu. Tworzymy bardzo dobre warunki obsługi naszych klientów. Chodzi o nowoczesną i wygodną infrastrukturę do zdawania egzaminów, a także pozostawianie do dyspozycji zdających nowoczesnych pojazdów, których okres użytkowania nie przekracza czterech lat. Udostępniamy także przyszłym zdającym plac manewrowy. Tam kursanci mają możliwość wykonania jazdy próbnej w obecności instruktora i oswojenia się z placem. Mogą



Fot. WORD Wrocław

sprawdzić przed egzaminem swoje umiejętności, przez co znacząco poprawiła się zdawalność. Obecnie 73 proc. zdających wyjeżdża do drugiej części egzaminu w ruchu drogowym, wcześniej niewiele powyżej 50 proc.

Na waszej stronie internetowej można przeczytać, że dostosowujecie czas pracy swoich pracowników do potrzeb osób zdających. Co to znaczy?

Poziom zatrudnienia egzaminatorów i innych pracowników zmienia się proporcjonalnie do zapotrzebowania na nasze usługi. Były okresy, w których zwiększaliśmy wymiar zatrudnienia, zlecaliśmy pracę w ramach godzin dodatkowych, w dni wolne od pracy. Częściej jednak zmniejszaliśmy okresowo wymiar zatrudnienia, jako że od kilku lat mamy tendencję spadkową liczby przystępujących do egzaminów. Czas oczekiwania na egzamin praktyczny na kat. B nie przekracza siedmiu dni. Na egzamin teoretyczny można zapisać się z dnia na dzień.

Informujecie także o „nieodpłatnym udziale w seminariach z możliwością spraw-

zenia swoich umiejętności na placu manewrowym pod nadzorem egzaminatora”.

Istotą egzaminu państwowego jest sprawdzenie rzeczywistych umiejętności kandydata na kierowcę, nieobarczonych czynnikami zewnętrznymi, w tym np. stresem egzaminacyjnym. WORD Wrocław, mając świadomość tych niekorzystnych czynników, prowadzi dla osób, którym wielokrotnie się nie powiodło, seminaria. Zajęcia te są bezpłatne i prowadzone w oparciu o naszą infrastrukturę. Seminarium prowadzi psycholog WORD-u, który skupia się na wyjaśnieniu uczestnikom przyczyn stresu egzaminacyjnego i sposobach jego eliminowania. Elementem tego szkolenia jest także wykazanie przyczyn niepowodzeń na egzaminie. Może to być problem natury psychicznej albo brak umiejętności praktycznych w kierowaniu pojazdem, które zdający powinien nabyć w trakcie szkolenia w OSK. Tę część zajęć prowadzi egzaminator na placu manewrowym WORD-u.

W ramach części praktycznej seminarium uczestnik szkolenia ma możliwość wykonania zadań egzaminacyjnych na placu manewrowym pod nadzorem egzaminatora. Nie jest to prawdziwy egzamin, ale przebiega w tych samych warunkach. Wykonanie nieprawidłowo jakiegokolwiek zadania egzaminacyjnego nie jest zatem utożsamiane wyłącznie ze stresem egzaminacyjnym. Może chodzić o niepełne przygotowanie – brak wymaganych umiejętności.

Czy WORD we Wrocławiu przygotowuje się już do zwiększonego zainteresowania swoimi usługami w związku ze zmianami w przepisach, które wejdą w życie 4 czerwca?

Mamy możliwości kadrowe i logistyczne. Dysponujemy odpowiednią infrastrukturą. Zapraszamy naszych klientów na egzamin już teraz, aby uniknęli kolejek i długiego oczekiwania na egzamin, z czym bez wątpienia będziemy mieli do czynienia już niebawem. Warto w tym momencie przypomnieć naszym potencjalnym klientom, że okres próbny nie obejmie tych, którym prawo jazdy kategorii B wydane zostanie przed 4 czerwca. ■

Korki w Andach?

Poznajcie Kolumbię

Wyobrażacie sobie zakorkowane ulice na wysokości ponad 2600 m n.p.m.? Dla mieszkańców Niziny Środkowoeuropejskiej to abstrakcja, dla Kolumbijczyków – codzienność. Tamtejsze drogi ostro weryfikują umiejętności kierowców. Ale prawko zdobyć łatwo.

Szesnaście lat za kierownicą to potwierdzenie latynoskiego luzu i liberalnych przepisów. W tak młodym wieku można uzyskać kolumbijskie uprawnienia do kierowania motocyklem, jak i samochodem osobowym. Na dodatek nie przeprowadza się tam egzaminów w formule znanej z krajów europejskich.

– To instruktor pod koniec kursu zaświadcza, czy osoba przez niego uczona zdobyła wystarczające umiejętności praktyczne, czy też musi wykupić dodatkowe lekcje – tłumaczy „Polka w Kolumbii”, Aleksandra Andrzejewska, blogerka i youtuberka mieszkająca w Bogocie.

■ Jednoślądem przez wirtualne miasto

Nie ma zewnętrznego egzaminu. Ani na placu manewrowym, ani na drogach publicznych. Dziwnie weryfikowane są również umiejętności jazdy jednoślądami.

– Moja dziewczyna zdawała prawko na motocykl przed ekranem komputerowego symulatora – opowiada Antoni Sikora, który z Krakowa przeniósł się do Medellin. – To się wydaje niemożliwe, ale egzamin wygląda jak wizyta w salonie gier. Siadasz, chwytasz kierownicę i jedziesz przez wirtualne miasto. W zależności od tego, jak szybko, jak dobrze sobie radzisz, kalkulowane są punkty.

Sprawdzenie znajomości znaków, przepisów, zasad udzielania pomocy przedmedycznej nie ma już tak rozrywkowego charakteru. Trzeba zaliczyć pisemny test.

– Z pytaniami wielokrotnego wyboru – precyzuje blogerka.

Pytań wielokrotnego wyboru jest 40. Egzamin teoretyczny wygląda podobnie jak w Polsce, choć przeprowadza go „autoescuela”. Program zajęć w autoszkole także jest standardowy: co najmniej 30 godzin teoretycznych, 20 praktycznych.

– Oraz pięć godzin w warsztacie, aby nauczyć się podstaw mechaniki – wyjaśnia Aleksandra.

Żeby otrzymać prawo jazdy (Licencia de Conducción), oczywiście wymagane są badania lekarskie. Kosztują 120 tysięcy pesos (w przelicze-



Bogota

niu ok. 140 złotych, 42 dolary amerykańskie) i polegają na odwiedzeniu kilku gabinetów, m.in. okulisty, internisty, pracowni audiometrycznej. Kandydat na kierowcę musi zaliczyć również „motor driving coordination test”. To sprawdzanie refleksu, koordynacji ruchowej, na przykład przy podświetlanych przyciskach i czymś w rodzaju symulatora „gaz – hamulec”. Medyczną weryfikację kierowców prowadzi instytucja o nazwie Centro de Reconocimiento del Conductor. Wizytę w oddziale CRC poprzedza rejestracja w urzędzie transportu (Registro Único Nacional de Tránsito). Tam składa się dokumenty, tam odbiera prawko, tam gromadzone są informacje o wykroczeniach i przestępstwach drogowych. RUNT weryfikuje dane osobowe, skanuje odciski palców (5700 pesos), robi zdjęcia (2000 pesos).

Papiery z RUNT pozwalają rozpocząć kurs. Ile trzeba na niego wydać? Anglojęzyczni blogerzy mieszkający w Bogocie, Cali, Medellin piszą o cenach powyżej 500 tys. pesos (175 dol., 580 zł). Można znaleźć też oferty za 370 tys. pesos (430 zł, 130 dol.), a Ola wyszukała nawet takie za równowartość 100 dol. Stawki zależą od renowy szkoły, jej lokalizacji, standardu wyposażenia. Nauka zwykle trwa kilka tygodni. Prawko odbiera się piętnaście dni po „egzaminie”, czyli pozytywnej ocenie instruktora.

■ Nie ma punktów karnych, ale można stracić auto

Kategorie Licencia de Conducción różnią się od europejskich (szczegóły w ramce), jednak Kolumbia coraz śmielej wprowadza międzyna-

rodowe standardy w szkoleniu i nadzorowaniu kierujących. Przykłady? Obowiązek zapinania pasów, alkotesty, odbieranie uprawnień drogowym recydywistom.

– W Kolumbii nie ma punktów karnych, lecz istnieje zasada, że gdy powtarza się te same wykroczenia drogowe podczas sześciu kolejnych miesięcy, traci się prawo jazdy na czas zależący od wagi popełnionego błędu – wyjaśnia twórczyni bloga „Polaca en Colombia”.

Podkreśla, że wszystkie wykroczenia karane są mandatami. A kilka lat temu wprowadzono całkowity zakaz spożywania alkoholu przez osoby, które mają zamiar prowadzić auto.

– Jeśli przyłapie się pijanego kierowcę, zabiera mu się samochód, prawo jazdy i dodatkowo wystawia mandat – informuje Aleksandra.

Zarekwirowany pojazd trzeba wykupić. To słono kosztuje. Oplatę za przekroczenie prędkości i inne „grzechy” można obniżyć... uczestnictwem w specjalnym jednodniowym kursie. Jeśli nie znajdzie się czasu na reedukację, w terminie pięciu dni od wystawienia mandatu, płaci się sto procent kary.

Czy to znaczy, że w Ameryce Południowej nie wystarczy już symbolicznych kilka dolarów, by zyskać życzliwość funkcjonariusza lub urzędnika? Podróżnicy i blogerzy do niedawna przekonywali, że za twardą walutę wszystko tam można załatwić. W wielu krajach prawko się po prostu kupuje.

– Uszczelnili system wydawania praw jazdy – stwierdza Polka mieszkająca w Kolumbii ponad dekadę. – Przekupywanie policjantów jest zabronione i karalne. Dla obu stron. Tylko czasem słyszę, że strony potrafią się dogadać między wierszami i kończy się bez mandatu, choć z chudszy portfelem.

Uszczelnianiu systemu i zarabianiu na zmotoryzowanych służy też terminowa ważność prawka. Kategorię A i B uzyskuje się na maksymalnie dziesięć lat. Zawodowi kierowcy muszą odnawiać uprawnienia co trzy lata. Specjalnym nadzorem objęci są seniorzy. Osoby po sześćdziesiątce co pięć lat muszą się meldować w CRC i RUNT. Osiemdziesięciolatek za kółkiem jest sprawdzany co rok.

■ Wielkie miasta, wielkie korki i „pico y placa”

Największe finansowe żniwa przynosi drogówce sprawdzanie... numerów tablic rejestracyjnych pojazdów zmierzających do centrum miasta. W godzinach największego ruchu. Jednego dnia prawo wjazdu mają auta z parzystą ostatnią cyfrą na „blachach”. Następnego – z nieparzystą. Restrykcja znana jako „pico y placa” (szczyt i tablica) obowiązuje we wszystkich kolumbijskich aglomeracjach. Jej celem jest ograniczenie liczby aut, a więc zmniejszenie korków i zanieczyszczeń powietrza.

– Kolumbijskie miasta są niesamowicie zatłoczone. Przejechanie kilku przecznic może trwać



Fot. Aleksandra Andrzejewska

godziny – wspomina Magdalena Paluchowska, która mieszkała w Bogocie.

– Zatłoczone? Tu jest dżungla. Sajgon – śmieje się Antek Sikora. – Medellín z obrzeżami to cztery miliony ludzi. Niedawno na jeden dzień zepsuło się metro i był kataklizm.

Bogota i okolice to ponad 8 milionów mieszkańców. Cali – prawie 2,5 mln. Barranquilla – 1,2 mln, Cartagena de Indias – ponad 900 tys.

– Mandatów za jazdę w „pico y placa” jest zawsze najwięcej i specjalnie rozstawieni na drogach policjanci codziennie monitorują rejestracje wszystkich przejeżdżających aut. Umknąć ich uwadze jest właściwie niemożliwe – mówi Aleksandra. – Jednak Kolumbijczycy, tak jak Polacy, są bardzo pomysłowi i potrafią obejść tę restrykcję...

– Co bogatsi mieszkańcy kupują więcej samochodów, żeby dysponować numerami parzystymi i nieparzystymi – dopowiada Magdalena.

„Pico y placa” tylko częściowo rozwiązuje problemy transportowe kolumbijskich aglomeracji. Bardzo wysokie opłaty parkingowe (w śródmieściu kasuje się nawet za każdą minutę postoju!) też nie odstrasza miłośników czterech kółek. Niechętnie przesiadają się oni do autobusów czy na rowery.

– Jeżdżę tu od dwóch lat. I czasami mam wrażenie, że jestem jedynym rowerzystą – komentuje z humorem Antek. – Jeśli Kolumbijczyk chce się przemieścić z punktu A do B, to wybiera samochód, taksówkę, metro. Bardzo popularne są motocykle. Rower jest ostatnią opcją.

Komunikacja zbiorowa bywa mało atrakcyjną alternatywą. Na ulicach Bogoty czy Medellín, jak i na trasach międzymiastowych królują prywatne busiki. Zatłoczone. Obskurne. Huczące i warczące.

– Nie da się uciec od głośnego reggaetonu (rodzaj muzyki – przyp. red.) i jemu pokrewnych – opowiada Magda. – W busikach można się spodziewać sprzedawców przekąsek, występów artystów, że o zebrakach nie wspomnę.

Aleksandra podkreśla, że w ostatnich latach miasta unowocześniają flotę autobusową. Prze-

jazdy są wygodniejsze. Zgadza się jednak z innymi „kolumbijskimi Polakami” w innej kwestii: kierowcy miniautobusów jeżdżą jak wariaci, czują się królami szos, nie przestrzegają żadnych zasad, traktują pasażerów jak ziemniaki. To tylko wybrane cytaty.

– Gdy ktoś mnie pyta o bezpieczeństwo w tym kraju, zawsze powtarzam: nie należy się obawiać narcotraficantes (przemycników narkotyków – przyp. red.) czy innych przestępców, tylko trzeba się bać wyjazdu na drogę – stwierdza Antek. – Mój najgorszy dzień w Kolumbii to przejażdżka miniautobusem z Bogoty do Manizales.

■ Kierunkowskazy dla ozdoby

Krakus przemierzający Amerykę Łacińską pociesza się, że w Peru jest jeszcze większa „rzeźnia na drogach” niż w Kolumbii. Opowiada o wypadkach i stłuczkach, które widzi codziennie. O szalejących motocyklistach. I o tym, że na peryferiach nadal normą jest jeżdżenie bez kasku. A niektóre pojazdy wyglądają jak ze zrotu.

– Często widuje się tu starsze i ślepe na jedno oko samochody, które ostatni przegląd przeszły zapewne w latach dziewięćdziesiątych – potwierdza Aleksandra. – Nocą mogą one stanowić poważne zagrożenie, w wesołej Kolumbii jednak to nie wywołuje paniki, policjanci są wyrozumiali, a kierowcy liczą na szczęście i jeżdżą tak dalej.

Blogerka przy okazji tłumaczy, że jazda na światłach mijania całą dobę to drugorzędny problem, ponieważ przez cały rok wschód słońca jest tam około godziny 6, a zachód o 18. Kiedy jedzie się do pracy i wraca do domu, jest jasno. Policjanci zalecają natomiast jeżdżenie na światłach po trasach szybkiego ruchu.

– Ja przez cały rok prowadzę z włączonymi światłami, więc w oczach Kolumbijczyków jestem początkującym i nadgorliwym kierowcą – śmieje się Aleksandra.

Wspomina też zabawne rozmowy z taksówkarzami o sygnalizowaniu manewrów na jezdni.

– Kiedyś usłyszałam, że włączony kierunkowskaz jest narzędziem niepotrafiących jeździć kierowców. I że wywołuje efekt zupełnie odwrotny od zamierzonego. Dlaczego? Sygnalizacja zamiaru zmiany pasa sprawia, że jadący z tyłu ma czas, aby zapobiec naszemu manewrowi i nas przed siebie nie wpuścić. Bez kierunkowskazu natomiast to my mamy szansę zaskoczyć jadącego za nami i wymusić wpuszczenie.

Śmieje się, że kierunkowskazy służą do ozdoby pojazdów. A pierwszeństwo na kolumbijskich drogach to „sprawa nieoczywista”. Pierwszy jedzie ten, który jest większy, szybszy, ma mocniejszy silnik. Wylicza modele samochodów terenowych popularnych w Bogocie: toyota Prado, toyota Hilux, Ford Raptor.

– Wielkie samochody, do których wsiada się po schodach; opancerzone, z kuloodpornymi szybami to spuścizna lat dziewięćdziesiątych, kiedy Kolumbię toczył konflikt zbrojny i trwały walki karteli narkotykowych – wyjaśnia Aleksandra. – Mają budzić respekt, rzucać się w oczy, dawać pierwszeństwo. Właścicielowi Fiata 500 czy Renault Twingo trudno wywalczyć pozycję.

Kolumbijskie obyczaje drogowe uzasadniają więc historia, psychologia i codzienna praktyka.

■ Mim kieruje ruchem, policjant pokazuje czerwoną kartkę

Macho za kółkiem niechętnie zmienia przyzwyczajenia. Jak go przekonać, by raz na jakiś czas spojrzął na znaki, ustąpił pierwszeństwa, przepuścił przechodniów? Sankcje finansowe są mniej skuteczne niż mądra edukacja.

– Problem kierowców nierespektujących przejść dla pieszych w Bogocie postanowiono rozwiązać, wynajmując mimów – wspomina Magda Paluchowska. – 150 ulicznych artystów rozstawiono po skrzyżowaniach. Mieli delikatnie wyśmiewać niegrzecznych kierowców. Udawali, że spychają samochód z pasów. Odgrywali różne scenki. Podobno poskutkowało.



Fot. Aleksandra Andrzejewska

Kategorie prawa jazdy w Kolumbii

A1 – motocykle o pojemności silnika do 125 ccm

A2 – motocykle i trójkołowce z mocniejszymi silnikami

B1 – samochody osobowe i minibusy

B2 – ciężarówki i autobusy

B3 – traktory, ciągniki, naczepy, przegubowce

C1 – (Commercial, zawodowe prawo jazdy) – osobówki, minibusy, quady, SUV-y wykorzystywane w działalności usługowej, transportowej

C2 – samochody ciężarowe i autobusy

C3 – pojazdy z naczepami, przyczepami

Polka znająca Kolumbię mówi też o innych pomysłach na uporanie się z niską kulturą jazdy. Funkcjonariusze drogówki „karali” zmotoryzowanych czerwonymi kartkami. Jak na piłkarskim boisku. Wykartkować pirata drogowego mogli również inni kierowcy. Pozytywnej ocenie służyły kartki zielone.

Oryginalnym sposobem uspokajania miejskiego ruchu, promowania ekologicznego transportu, budowania dobrych relacji między pieszymi, cyklistami, kierowcami jest czasowe zamykanie ulic. Akcje pod hasłem „Ciclovía” (tłum. trasa rowerowa) są organizowane wieczorami, w weekendy. By mocno nie utrudniać życia zmotoryzowanym, a jednocześnie „odzyskać” miasto dla spacerowiczów, biegaczy, rowerzystów.

– Wtedy więcej ludzi wyjeżdża – opisuje Antek.

– Można pośmigać na rolnkach, hulajnodze. Co tam kto sobie wymyśli – dodaje Magda.

Aleksandrze też bardzo podobają się imprezy, gdy zatłoczona ulica choćby na kilka godzin zmienia się deptak. A sznur samochodów zastępują donice z kwiatami. Blogerka zauważa, że w Bogocie szybko przybywa dróg rowerowych.

wych. I że przy szkołach, urzędach, bankach, restauracjach można – bezpłatnie i bezpiecznie – pozostawić jednośląd.

Polka zakochana w Kolumbii chwali też stołeczne taksówki. Żółte jak w Nowym Jorku. Szybkie i tanie.

– Taksówkarze znają najlepsze skróty, więc zawsze przewiozą najszybciej – stwierdza Aleksandra. – W Kolumbii ulice są numerowane, a każdy adres przypomina numer telefonu, więc czasem samemu trudno trafić. A później jeszcze trzeba szukać miejsca parkingowego.

Turystom nie radzi jednak łapać taksówki z ulicy. Lepiej zamówić przez aplikację.

■ Serpentyń i prędkość sugerowana

Odważni globtroterzy – z polskim, niemieckim czy amerykańskim prawem jazdy – mogą bez problemu wypożyczyć samochód, by przetestować swoje umiejętności i cierpliwość na zatłoczonych, krętych, wąskich, dziurawych albo zasypanych kamieniami szlakach (niepotrzebny przymiotnik skreślić). Przepisy drogowe – generalnie – są takie jak w Polsce. Znaki drogowe – informacyjne, ostrzegawcze – nieznacznie się różnią, ale doświadczenie za kółkiem i intuicja pozwalają je bez trudu zinterpretować.

– Uważam, że wszystkich kierowców powinno się szkolić w Andach. Tutaj, na wąskich górskich drogach nabiera się ogromnej wprawy w pokonywaniu zakrętów. Prowadzenie auta wystrza zmysły i koncentrację – podkreśla Aleksandra. – Choć topografia Kolumbii jest bardzo trudna, wypadków – na szczęście – jest stosunkowo mało, a kierowcy potrafią sobie radzić w każdej sytuacji.

Blogerka opowiada o ulewnych deszczach, obsunięciach ziemi.

– Usuwanie szkód trwa wiele godzin. Nie pozostaje nic innego, jak uzbroić się w cierpliwość. Kolumbia uczy pokory. Uświadamia, że nie należy denerwować się tym, na co nie mamy wpływu.

Trzy pasma Kordylierów uczą odpowiedzialności i zaradności. Tam, gdzie trudne warunki, nie ma miejsca na brawurę. Tam, gdzie prosto, szeroko, równo – można przycisnąć. Kierowca nadrabia. Policja przyryka oko.

– W terenie zabudowanym obowiązuje ograniczenie do 60 km/h. Na trasach szybkiego ruchu znaki pokazują 80. I zwykle są ignorowane. Ja to zjawisko nazywam prędkością sugerowaną – komentuje z humorem Polka z Kolumbii.

Antek jest mniej wyrozumiały. O kierowcach mówi „szaleńcy”. O serpentyńach „przetworne”.

– Tu nie Alpy. Nie ma tuneli. Wjeżdżasz. Zjeżdżasz. Wjeżdżasz. Zjeżdżasz. Osoby z chorobą lokomocyjną mają przerąbane. Większość Kolumbii to albo dżungla, albo góry – podsumowuje krakus z Medellin.

Tomasz Maciejewski

Jazda bez wspomagania

Pojazdy, które są wykorzystywane na egzaminach praktycznych, nie mogą być wyposażone m.in. w czujniki parkowania, kamery cofania, urządzenia wspomagające jazdę pod górę, ostrzegające o pojeździe w martwym polu – wynika z pisma pochodzącego z Ministerstwa Infrastruktury, do którego dotarła „Szkoła Jazdy”.



ne regulacje prawne nie powinny wymagać aktualizacji za każdym razem, gdy w ofercie producentów pojazdów pojawiają się nowe elementy wyposażenia. Powinny one jednak pozwolić na łatwe i niebudzące kontrowersji rozstrzygnięcie o dopuszczalności wykorzystania na egzaminie kolejnych rozwiązań technicznych. Taki cel można zrealizować np. poprzez wskazanie otwartego katalogu niedopuszczalnych na egzaminie funkcjonalności pojazdu.

■ Resort doprecyzowuje

O kontrowersjach, które wzbudzają nieprecyzyjne zapisy rozporządzenia, pisaliśmy na łamach „Szkoły Jazdy” w zeszłym roku. Sprawa nie została przez resort w jakikolwiek sposób rozstrzygnięta, dlatego pewnie Chyćko zwrócił się do ministerstwa o przesłanie oficjalnego stanowiska na jej temat.

Odpowiedź, do której dotarła „Szkoła Jazdy”, została wysłana do szefa Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów pod koniec ubiegłego roku. Co możemy przeczytać w piśmie? Ano to, że zdaniem resortu pojazdy egzaminacyjne nie powinny być wyposażone w urządzenia i systemy elektronicznego i automatycznego wspomagania jazdy kierowcy. Chodzi o czujniki parkowania, kamery cofania, urządzenia wspomagające ruszanie pod górę, systemy ostrzegające o pojeździe w martwym polu, aktywne urządzenia wspomagające hamowanie, systemy autoparkowania, systemy ostrzegające o niezamierzonej zmianie pasa ruchu, systemy rozpoznające znaki drogowe. A co w przypadku, gdy pojazd egzaminacyjny, który może być też podstawiony przez OSK, posiada wymienione wyżej nowinki techniczne? Dyrektor departamentu transportu drogowego Ministerstwa Infrastruktury Bogdan Oleksiak stoi na stanowisku, że takie systemy lub urządzenia powinny zostać zdezaktywowane lub ich działanie musi być uniemożliwione (np. kamerę cofania należy zasłonić).

Odpowiedź resortu kończy się ciekawym stwierdzeniem. Otóż jeśli jakiś system lub urządzenie wspomagające kierowcę stanie się podstawowym i obowiązkowym wyposażeniem nowo kupowanych samochodów, wtedy będzie mógł być stosowany także podczas egzaminu praktycznego na prawo jazdy.

Jakub Ziębka

Pismo jest odpowiedzią na zapytanie przesłane do resortu przez Dariusza Chyćkę, prezesa Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów. Dotyczyło ono tego, jakie pojazdy mogą być wykorzystywane podczas egzaminu państwowego na prawo jazdy. Dlaczego takie pytanie w ogóle padło? Bo niektórzy szkoleniowcy uważają, iż nie ma przepisów określających, że pojazd egzaminacyjny nie może być wyposażony np. w czujniki i kamery cofania. Kamera nie parkuje, tylko pomaga dojechać na kilka centymetrów do przeszkody. Kamera nie wyręczy kierowcy. Sam manewr cofania, parkowania trzeba opanować – argumentują.

■ Tajemnicze materiały i urządzenia

Gdy przyjrzymy się rozporządzeniu ministra infrastruktury i budownictwa z 24 lutego 2016 roku w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach, okazuje się, że ta kwestia rzeczywiście nie jest jasna. Czytamy tam m.in.: „W przypadku, gdy osoba egzaminowana: 1) zaproponowała egzaminatorowi przyjęcie korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego

wyniku egzaminu państwowego lub 2) korzysta z materiałów lub urządzeń stanowiących pomoc w udzieleniu właściwej odpowiedzi na pytania w trakcie części teoretycznej egzaminu lub we właściwym wykonaniu zadań egzaminacyjnych, lub wykonywała te czynności niesamodzielnie – uzyskuje negatywny wynik egzaminu”. We wspomnianym rozporządzeniu jest również mowa, że „egzaminator sprawdza podczas egzaminu, czy osoba nie korzystała z niedozwolonych pomocy”.

■ Dobre regulacje prawne nie powinny wymagać ciągłej aktualizacji

– W świetle obowiązującego brzmienia § 32 rozporządzenia w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach kamerę cofania można uznać za urządzenie stanowiące pomoc we właściwym wykonaniu zadań egzaminacyjnych – komentował na łamach „Szkoły Jazdy” Radosław Biernat, specjalista ds. prawnych w firmie e-kierowca. – Z drugiej jednak strony, za takie urządzenia można uznać nawet... lusterka. Dobrze skonstruowa-



Puławska filia WORD-u w Lublinie została otwarta w 2014 r.

Wygodne filie

Otwieranie kolejnych oddziałów terenowych WORD-ów wydaje się strzałem w dziesiątkę. Korzyści z tworzenia nowych miejsc egzaminowania w mniejszych miastach zauważają zarówno kursanci, jak i szkoły nauki jazdy.

Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego mogą otwierać oddziały terenowe od 2013 roku. Umożliwiła to nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami. Z perspektywy czasu to rozwiązanie wydaje się dobre. Kandydat na kierowcę może szkolić się i zdawać egzamin w pobliżu miejsca zamieszkania. Ale to tylko jeden punkt widzenia. Oddziały terenowe nie utrzymują się bowiem z publicznych pieniędzy. Prawie cały ich dochód to opłaty za przeprowadzone egzaminy. A muszą zainwestować w infrastrukturę, wyposażyć filie w pojazdy egzaminacyjne i zatrudnić dodatkowych egzaminatorów. To kosztuje. Mimo tych niedogodności ośrodki terenowe powstają i cieszą się sporym zainteresowaniem osób podchodzących do egzaminu.

■ Mniej podróży, więcej jazdy miejskiej

Tak jest np. w Mławie. Oddział terenowy ciechanowskiego WORD-u powstał cztery lata temu. Jego uruchomienie dobrze ocenia Jerzy Brzeziński z mławskiego Ośrodka Szkolenia Kierowców.

– Otwarcie oddziału terenowego w Mławie oceniam bardzo pozytywnie. Jestem cały czas na miejscu, nie muszę kursować pomiędzy dwoma miastami. Oszczędzam także pieniądze. W mieście spalę mniej paliwa niż na trasie – mówi Brzeziński.

Zauważa, że dla kursanta takie rozwiązanie ma swoje plusy i minusy.

– Jeżeli chodzi o dobre wyszkolenie, lepiej byłoby, gdyby kursanci mogli pojeździć po więk-

szym mieście, takim jak Ciechanów – podkreśla Jerzy Brzeziński. – Ale też nie powinni dużej część czasu spędzać w trasie. Lepiej, żeby taki kursant trenował jazdę miejską na miejscu. Pozna miasto, mniej będzie się stresował podczas egzaminu. Poza tym kiedyś zdawało się egzaminu w jeszcze mniejszych miastach niż Mława. I ludzie jakoś zdobywali prawo jazdy. Mało tego, niejednokrotnie jeździli lepiej niż ci, którzy zdawali w dużych miastach.

■ Łatwiej czy trudniej?

Co ciekawe, kurs w małym mieście może się okazać nie lada wyzwaniem. Zarówno dla przyszłego kierowcy, jak i instruktora nauki jazdy. Panująca powszechnie opinia, że w małym mieście łatwiej zdać egzamin, wcale nie musi być prawdziwa. Egzaminatorzy w małych oddziałach mają więcej czasu, aby skrupulatnie sprawdzić stan wiedzy przyszłego kierowcy.

– Wydaje mi się, że w większym mieście zda się trochę łatwiej – uważa Piotr Grochowski z prudnickiej Akademii Bezpiecznej Jazdy. – Bo ono nie jest ciasne, kursanci mogą się bardziej rozwinąć, poznać specyfikę jazdy. Ich nauka nie polega tylko na jeźdzeniu w lewo czy w prawo.

– Każde miasto ma swój charakter i czegoś innego uczy. A nasze zadanie to realizacja całego programu szkolenia, jak najbardziej wszechstronne przygotowanie kursanta do samodzielnej jazdy samochodem – uważa z kolei Andrzej Ordyniec, szef szkoły jazdy Arim ze Strzelec Opolskich.

■ Ludzie wolą zdawać u siebie

Mimo to zdarzają się osoby, które próbują podejść do egzaminu w małym ośrodku, licząc na taryfę ulgową.

– Niedawno miałem taką panią, która sześć lat temu zdawała egzamin w Olsztynie – mówi Jerzy Brzeziński. – Nie powiodło się jej, ale teraz, za namową synów, ponownie przystąpiła do kursu. I wybrała Mławę, bo uznała, że w małym mieście zda bez problemów. Przyjechała do mnie dwie godziny przed egzaminem. Jak zobaczyła, jak wyglądają ulice w Mławie, trochę się przestraszyła. I nie udało się jej zdać. Oblała na pierwszym skrzyżowaniu. Zdała dopiero za drugim razem. Była też pani z Warszawy, która u siebie oblała. A u nas zdała. No to może jest trochę łatwiej. Ale na pewno nie tak, jak się niektórym wydaje, że skoro w Mławie jest jedno skrzyżowanie, to zdadzą bez wysiłku.

Zdawanie egzaminu w ośrodku terenowym jest na pewno wygodne. Dlaczego? Wszystko można załatwić w miejscu zamieszkania i nie trzeba jeździć do innego miasta.

– Myślę, że ludzie po prostu wolą zdawać u siebie – zauważa Andrzej Ordyniec. – Ja prowadzę biznes w miejscowości, która leży w podobnej odległości od Opola i Kędzierzyna-Koźła. Kursanci szkolą się w obu miastach. Jednak mogą wybrać, w którym z nich chcą zdawać egzamin.

Małgorzata Tobiasz

Nie taki diabeł straszny

Bezpośredni wtrysk benzyny wciąż budzi obawy. Mając wybór, kierowcy często decydują się na zakup technologicznie starszego silnika z pośrednim sposobem zasilania. Czy słusznie?



zały się wysokociśnieniowe pompy paliwa, odpowiadające za tłoczenie paliwa do wtryskiwaczy. W niektórych samochodach już w ramach gwarancji były wymieniane nawet kilkakrotnie. Poszczególne usterki zwykle nie zatrzymywały samochodu, ale były początkiem problemów z rozruchem, spadków mocy, obniżenia kultury pracy jednostki napędowej oraz przechodzenia sterownika w tryb awaryjny. Na polskim rynku dochodzi do tego utrudniony montaż instalacji LPG. W grę wchodzi dwa rozwiązania – drogie (ponad 10 tys. zł), opracowane przez firmę Vialle, w którym gaz w fazie ciekłej podają wtryskiwacze benzyny lub uproszczone (trzykrotnie tańsze) – LPG dawkują wkręczone w kolektor dolotowy wtryskiwacze, natomiast fabryczne – w celu chłodzenia – są aktywowane okresowo. Dotrysk benzyny następuje co kilka cykli wtrysku gazu lub stale, gdy pedał gazu jest wciśnięty w podłogę lub prędkość przekracza określoną wartość (w skodach z silnikami TSI to ok. 140 km/h). Auto spala więc jednocześnie gaz i benzynę.



Pomysł na podawanie benzyny bezpośrednio do komór spalania nie jest nowy. Rozwiązanie to z powodzeniem stosowano w latach 40. w myśliwcach messerschmitt Bf 109. Pozwalało na utrzymanie pożądanego przez pilota obrotów silnika nawet przy skrajnych przeciążeniach i lotach odwróconych, co było trudne w przypadku jednostek gaźnikowych. Doświadczenia nabyte przez inżynierów pracujących nad jednostkami Daimler-Benz DB600 i DB601 nie poszły na marne, gdyż już w 1954 roku miał premierę mercedes 300 SL (popularny Gullwing) z silnikiem z bezpośrednim, mechanicznie sterowanym wtryskiem. Innowacyjna, ale skomplikowana i droga technologia przepadła jednak w odmętach historii.

Inżynierowie przypomnieli sobie o niej wraz z rosnącą presją na obniżenie zużycia paliwa oraz rozwojem osprzętu silników i ich elektronicznych sterowników. Pierwszym popularnym modelem z silnikiem z bezpośrednim wtryskiem paliwa było debiutujące w 1997 roku mitsubishi carisma 1.8 GDI. Innowacji nie bał się także Volkswagen, który w 1999 r. przedstawił lupu 1.4 FSI, a w 2001 r. zaczął oferować golfę IV 1.6 FSI. Silniki nowej generacji nie miały wyłącznie wtryskiwaczy wkręconych w głowicę silnika. Podniesiony do 12,01 stopień sprężania zwiększał sprawność jednostek, które zużywały mniej paliwa i wcześniej oddawały maksimum momentu

obrotowego – wyższego niż w motorach z klasycznymi układami zasilania.

Clou programu była zdolność silników do pracy na zubożonej mieszance przy umiarkowanych obciążeniach. Paliwo było podawane w taki sposób, by wokół świec zapłonowych i w komorach wyżłobionych wewnątrz tłoków gromadziła się podatna na zapalenie bogata mieszanka, w reszcie cylindra – uboga, zapalająca się od płomienia powstającego z bogatej mieszanki. Uwarstwienie mieszanki pozwalało na ograniczenie toksyczności spalin i zużycia paliwa podczas rozsądnego operowania pedałem gazu. Gdy jest on dociskany do podłogi, silnik z bezpośrednim wtryskiem może spalić więcej od klasycznego odpowiednika. Chociażby dlatego, że osadzone w głowicy wtryskiwacze muszą być chłodzone przez przepływające przez nie paliwo, a w określonych sytuacjach sterownik mógł wymuszać wzbogacenie mieszanki.

Styl jazdy części kierowców przekreślał więc szanse na oszczędności, jakie był w stanie zapewnić bezpośredni wtrysk. Dostyć szybko stało się głośno także o wrażliwości wtryskiwaczy na obecność siarki w benzynie. Obecnie jest ona minimalna, ale kilkanaście lat temu sytuacja wyglądała inaczej – nieprzypadkowo Staitoil chwalił się wprowadzeniem bezsiarkowych benzyn na polski rynek. Kolejnym słabym punktem – szczególnie w samochodach BMW – oka-

Cechą wspólną wszystkich jednostek z bezpośrednim wtryskiem benzyny jest tendencja do odkładania nagaru w końcowym odcinku układu dolotowego oraz na zaworach dolotowych. Nie sposób go wyeliminować – źródłem zanieczyszczeń są odmy i systemy recyrkulacji spalin. Osady można usuwać mechanicznie lub chemicznie. Niektórzy mechanicy i kierowcy rekomendują regularne wykorzystywanie pełnego potencjału silnika – zwiększone obroty, większy przepływ powietrza oraz wyższa temperatura mają pomóc w oczyszczaniu dolotu. Najskuteczniejsze rozwiązanie opracowała Toyota, która już w drugiej połowie 2004 roku wypuściła na rynek pierwsze silniki z układem zasilania D4-S, złożonego z bezpośrednich i pośrednich wtryskiwaczy. Dekadę później analogiczne rozwiązanie w jednostkach 1.8 i 2.0 TSI zaczął stosować Volkswagen AG.

Po latach leczenia chorób wieku dziecięcego i udoskonalania bezpośredniego wtrysku paliwa technologia stała się niezawodna. Oczywiście nie jest tak obojętna na zaniedbania eksploatacyjne jak pośrednie wtryskiwacze, które przez długi czas są w stanie znieść jazdę na paliwie poorestniej jakości (które pojawiają się na stacjach sporadycznie), lub zaniedbywanie konieczności wymiany filtra paliwa. Co ważne, awarie bezpośrednich wtryskiwaczy przestały rujnować domowe budżety. W zależności od marki i modelu używany wtryskiwacz można kupić za 10 – 300 zł, a nowe – 150 – 500 zł.

Lukasz Szewczyk

Unoszenie nadwozia przed kolizją

Zderzenia boczne należą do najpoważniejszych w skutkach. Wszystko przez ograniczone rozmiary struktur energochłonnych w drzwiach i słupkach nadwozia. Audi częściowo rozwiązało problem.



Wraz z nową generacją flagowej limuzyny A8 marka wprowadziła na rynek system Audi pre sense side. Jeżeli czujniki wykryją zagrożenie kolizją boczną z pojazdem jadącym szybciej niż 25 km/h, są w stanie unieść jedną stronę A8 poprzez odpowiednie ugięcie aktywnego stabilizatora, będącego składową zawieszenia Audi AI active suspension. Operacja przebiega dużo szybciej niż samopoziomowanie karoserii czy zwiększanie prześwitu na czas jazdy po nierównościach.

W rezultacie jeszcze przed uderzeniem próg może zostać uniesiony nawet o 80 mm względem wyjściowego położenia. A to już odległość, jakiej nie powstydziliby się wiele SUV-ów. Celem jest skierowanie impetu zderzenia na najbardziej solidne składowe pasa boczne. Dzięki opracowanemu przez Audi rozwiązaniu energii pochłania nie tylko próg, ale i znajdująca się za nim podłoga. W autach o konwencjonalnej konstrukcji najpierw wgniatane są drzwi i słupki boczne, a dopiero później próg wraz z podłogą. Inżynierowie Audi oszacowali, że system pre sense side jest w stanie ograniczyć deformację przedziału pasażerskiego oraz siły działające na klatkę piersiową i korpus pasażerów A8 nawet o 50 proc. To kolejny przykład rozwiązania, które debiutuje w aucie z najwyższej półki, a z biegiem czasu może pojawić się w po-

pularnych modelach. Przypomnijmy, że pneumatyczne zawieszenia są dostępne w lepszych SUV-ach i autach klasy średniej (np. mercedese klasy C).

System pre sense ma wiele składowych. Poza opisaną innowacją dysponuje także sprawdzonymi już w wielu modelach schematami działania. Wykrywając zagrożenie kolizją ostrzega kierowcę dźwiękowo i świetlnie. Przy braku reakcji z jego strony rozpoczyna awaryjne hamowanie, dociągając pasy, domykając okna i szyberdach. Hamowanie nie przebiega w sposób jednostajny. W początkowej fazie komputer wykorzystuje połowę możliwości hamulców. Na pół sekundy przed uderzeniem klocki są dociskane do tarcz z pełną siłą. Pozwala to na zmniejszenie prędkości zderzenia nawet o 40 km/h. Audi pre sense rear monitoruje obszar za samochodem. Jeżeli wykryje ryzyko najechania na jego tył, włącza światła awaryjne, by ostrzec kierowcę o dojeżdżaniu np. do zatrzymanego w autostradowym korku A8. Jeżeli to nie pomoże, elektronika Audi dociągnie pasażerów, ustawi fotele i zagłówki w najbezpieczniejszym do ochrony pasażerów położeniu, a nawet dopompuje opcjonalne pneumatyczne boczki przednich siedzeń, by ograniczyć przemieszczanie się ciał kierowcy i pasażera podczas wypadku.

Lukasz Szewczyk





Kierowcy uwielbiają środkowy pas

Okupowanie lewego pasa ruchu to moda, która nie przemija. Mało tego, coraz częściej mamy do czynienia z jej kolejną odmianą. Mam na myśli okupację środkowego pasa ruchu.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Pierwszą wspomnianą patologię – jazdę lewym pasem – opisywałem na łamach „Szkoły Jazdy” w zeszłym roku. Uporczywe, niepotrzebne jego zajmowanie i okupowanie nie należy na naszych drogach do zjawisk rzadkich. Wystarczy pojeździć trochę po jakiejś ekspresówce albo autostradzie, żeby przekonać się, że „okupanci” istnieją naprawdę. I stwarzają niemałe zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Każdy taki okupant lewego pasa kieruje się zazwyczaj swoją własną ideologią.

■ Patologia goni patologię

Ale to już było. Dziś napiszę o jeszcze jednej przywarze polskich kierowców. Okupowaniu środkowego pasa ruchu. Szczególnie widać to na miejskich obwodnicach. Często no-

wiutkich, wyremontowanych. Bo drogi w Polsce są, trzeba to uczciwie przyznać, coraz lepsze. Szczególnie te, po których można jeździć trochę szybciej. Warto więc wiedzieć, jak powinniśmy się po nich poruszać. Chodzi zwłaszcza o jeźdźnię z więcej niż dwoma pasami ruchu w jedną stronę.

■ Dzieci we mgle

Warto pamiętać o jednej istotnej rzeczy. W Polsce obowiązuje ruch prawostronny. Co to w praktyce oznacza? Kierowcy mają obowiązek trzymać się jak najbliżej prawej krawędzi jezdni. Nawet jak droga jest pusta! Nawet jak jedziemy szybko!

Po tym krótkim wstępie wróćmy do głównego tematu – okupowania środkowego pasa ruchu. Otóż na miejskich obwodnicach powstają jezdnie z więcej niż dwoma pasami ruchu w jedną stronę. I kierowcy gubią się jak dzieci we mgle. Nie wiedząc, który pas ruchu wybrać, stawiają na środkowy, a nie prawy skrajny...

■ „Bezpieczny” pas

Dlaczego? Dobre pytanie. Okupanci środkowego pasa zazwyczaj tłumaczą się, że jest on bez-

pieczniejszy. Czy to oznacza, że statystycznie dochodzi na nim do mniejszej liczby wypadków drogowych? Nie! Ze środkowego pasa ruchu łatwiej zjechać w prawo lub lewo!

Laik pewnie przyzna im rację, ale doświadczony kierowca wie, że zjazdy zazwyczaj znajdują się po prawej stronie. Jeśli jest inaczej, wcześniej informują nas o tym odpowiednie znaki drogowe. Bo one są po to, żeby kierowcy mogli przygotować się do wykonania manewru zmiany pasa ruchu na odpowiedni.

■ Uderzmy ich po kieszeni

Okupanta środkowego pasa można co prawda wyprzedzić z prawej strony, ale jest to dosyć niebezpieczne. Zawsze trzeba brać poprawkę na to, że może odbić na prawy pas, bo za 20 kilometrów czeka go skręt. Oczywiście w prawo.

Do zmiany stylu jazdy (jazdy środkowym pasem, podczas gdy prawy skrajny jest wolny) może nas przekonać tylko blankiet z zapisaną na nim liczbą punktów karnych. Niebagatelne znaczenie może mieć także kurczenie się środków na naszym koncie. Bo za taką beznadziejną jazdę nakładane są także kary pieniężne. ■

RODO w Twoim OSK

- wdrożysz szybko i sprawnie

Z SPSADMi otrzymujesz narzędzie do:

- ✓ „rejestrowania czynności przetwarzania danych” w sposób prawidłowy i kompletny,
- ✓ przetwarzania danych swoich kursantów zgodnie z prawem polskim i unijnym,
- ✓ tworzenia dokumentacji, informacji czy zgód na przetwarzanie danych wg obowiązujących wzorów.

Już teraz skorzystaj ze specjalistycznego wsparcia dla swojego biznesu!





Yamaha MT

Sezon za pasem

Zbliża się sezon szkoleń na kategorię A. To dobry moment, żeby przyjrzeć się motocyklom aktualnie wykorzystywanym w WORD-ach.

W Polsce do szkolenia na prawo jazdy kategorii A najczęściej wykorzystywane są motocykle z Kraju Kwitnącej Wiśni. Trudno się dziwić. Są łatwo dostępne, mają niewygórowane ceny i słyną z bezawaryjności. Spośród maszyn tak zwanej wielkiej czwórki, którą tworzą Honda, Suzuki, Yamaha i Kawasaki, w WORD-ach najczęściej spotykane jest suzuki SVF650 gladius.

■ Gladius, czyli kultura pracy i elastyczność

Zaprezentowany w 2009 roku i produkowany do 2015 roku motocykl jest na wyposażeniu aż 24 ośrodków egzaminacyjnych. Napędza go widlasty dwucylindrowy silnik o pojemności 645 ccm. Cylindry umieszczono pod kątem 90 stopni względem siebie. Jednostka generuje 72 KM przy 8.400 obr./min i oferuje kierowcy maksymalny moment obrotowy o wartości 64 Nm, osiąganym przy 6.400 obr./min. Chwalona jest za dobrą kulturę pracy i niezłą elastyczność. Pozwala osiągnąć maksymalną prędkość 200 km/h. Jest przy tym dosyć oszczędna. Średnie spalanie osiągnięte podczas testów wynosi 4,4 litra na 100 kilometrów, a przy spokojnej jeździe możliwe jest zbliżenie się do niecałych 4 litrów. Jednostka waży 206 kg i ma siedzisko na wysokości 785



Yamaha XJ6N

mm. Na rynku wtórnym gladius z lat 2011–2013 kosztuje od 11 do 15 tys. zł.

■ Yamaha, którą łatwo opanować

Drugie miejsce pod względem popularności zajmuje yamaha XJ6N. Postawiło na nią 20 ośrodków egzaminacyjnych. Motocykl produkowany

w latach 2009–2014 wyposażono w czterocylindrową rzędową jednostkę napędową o pojemności 600 ccm. Generuje ona 78 KM mocy przy 10000 obr./min. Moment obrotowy to 60 Nm, osiągnięty przy 8500 obr./min. Silnik chwalony jest za wysoką, wręcz aksamitną kulturę pracy. Pozwala rozpędzić motocykl do 200 km/h i zadowala się średnio 4,4 litra benzyny na każ-

de 100 km. Jednoślad waży 205 kg. Siedzisko zamontowano na wysokości 785 mm. Yamaha XJ6N uznawana jest za spokojniejszą i łatwiejszą do opanowania przez początkujących motocyklistów niż gladius. Na rynku wtórnym ceny egzemplarzy z lat 2010–2012 wynoszą od 11 do 16 tys. zł.

■ MT-07 o małej masie

Wyżej wymienionych motocykli nie ma już w bieżącej ofercie producentów. Dostępna jest natomiast Yamaha MT-07, która znajduje się na wyposażeniu pięciu WORD-ów. Napędza ją dwucylindrowy silnik rzędowy o pojemności 689 ccm. Uzyskuje blisko 75 KM przy 9000 obr./min oraz maksymalny moment obrotowy 68 Nm przy 6500 obr./min. Pozwala to osiągnąć 207 km/h. Średnie spalanie producent określił na 3,9 l/100 km. MT-07 chwalona jest za dynamiczny silnik, zwrotność i wysoką jakość wykonania. Niebagatelne znaczenie ma masa pojazdu, znacząco niższa od wagi wcześniej opisanych motocykli. Yamaha MT-07 w wersji z ABS-em waży 182 kg. Siedzisko zamontowane jest na wysokości 805 mm. Ceny nowego motocykla zaczynają się od 26.990 zł.

■ Kawasaki dla drobniejszych

Dużo mniej popularne są maszyny koncernu Kawasaki. W trzech ośrodkach egzaminacyjnych użytkowany jest Kawasaki ER-6n trzeciej generacji. Model produkowany był w latach 2012–2016. „Kawę” napędza dwucylindrowy silnik rzędowy o pojemności 650 ccm, generujący 72 KM przy 8500 obr./min. Kierowca dysponuje momentem obrotowym wynoszącym 64 Nm przy 7000 obr./min.



Kawasaki ER6n

Maksymalna prędkość, którą można osiągnąć, to 200 km/h. Średnie spalanie deklarowane przez producenta wynosi 4,1 l/100 km. Masa motocykla to 208 kg, a siedzisko jest na wysokości 790 mm. ER-6n chwalony jest za charakterystykę zawieszenia, komfortowego, a jednak zapewniające stabilność podczas szybkiej jazdy. Następcą tego modelu jest Kawasaki Z650. Motocykl pojawił się w parku maszynowym tarnobrzesczkiego WORD-u. To stosunkowo nowa konstrukcja. Od podstaw zaprojektowano kratownicową stalową ramę, która waży zaledwie 15 kg.

Nowy wahacz waży 4,8 kg. Z650 jest lżejszy od ER-6n o 19 kg. Nowy jest również silnik. Dwucylindrowa rzędowa jednostka o pojemności 649 ccm generuje 68 KM przy 8000 obr./min. Moment obrotowy wynosi 65,7 Nm przy 6500 obr./min. Dwucylindrowiec jest zaskakująco elastyczny i cechuje się świetną kulturą pracy w niskim i średnim zakresie obrotów. Spalanie wynosi od 4 do 5 l/100 km. Kawasaki doskonale nadaje się dla osób o drobniejszej budowie ciała i wzroście maks. 170–175 cm. Wyżsi mogą odczuwać pewien dyskomfort. Nowe Kawasaki Z650 można kupić za 2.6900 zł.

■ Olsztyński rodzynek

Znamienny w naszym przeglądzie jest zauważalny brak pojazdów Hondy. Cieszą się one nieposzlakowaną opinią, stąd ich wysokie ceny. Zapewne dlatego nie są wykorzystywane w WORD-ach. Jedyne egzemplarze służące jako pojazdy egzaminacyjne na kat. A jest w Olsztynie. To Honda CBF600N. W modelu produkowanym w latach 2008–2013 pracuje czterocylindrowy rzędowy silnik o pojemności 599 ccm, o mocy 76 KM przy 10500 obr./min i 58 Nm momentu obrotowego przy 8000 obr./min. Średnie spalanie wynosi 4–5 l/100 km. To dosyć ciężki motocykl, jego masa wynosi 220 kg. Siedzisko jest na wysokości 785 mm. Zalety Hondy to: bardzo wysoka jakość wykonania, wygodna kanapa i neutralna pozycja za kierownicą. Do tego dochodzi legendarna wręcz bezawaryjność. Na forach internetowych próżno szukać opisów wad modelu. Na używany motocykl z lat 2009–2011 trzeba przeznaczyć 10–16 tys. zł.

Dariusz Piorunkiewicz



Kawasaki Z650

Na Śląsku iskrzy

Na łamach wydawanego przez WORD w Katowicach periodyku „Bezpieczna Jazda” ukazał się wywiad z wicedyrektorem ośrodka, który, zdaniem właścicieli śląskich OSK, przedstawia ich w bardzo złym świetle. Dlatego własnym przygotowali replikę. Jednak katowicki WORD odmówił jej publikacji. Szkoleniowcy są takim postępowaniem ośrodka rozgorzyczeni.



Wszystko zaczęło się w momencie, gdy przeczytaliśmy listopadowo-grudniowy numer „Bezpiecznej Jazdy” – mówi Piotr Drapa, przewodniczący Górnośląskiego Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia. – Nie mogliśmy tego zostawić bez odpowiedzi.

■ Wicedyrektor piętnuje naganną praktykę

Piotrowi Drapie chodzi o wywiad „Auto do wynajęcia”, który ukazał się w listopadowo-grudniowym numerze bezpłatnego periodyku wydawanego przez katowicki WORD. Jego autor (podpisał się skrótem KRA) przeprowadził go z wicedyrektorem ośrodka, Januszem Kuwakiem. Temat? Podstawianie aut ośrodków szkolenia kierowców na państwowe egzaminy na prawo jazdy. Na początku autor wywiadu przywołał sytuację, którą chcieli wyjaśnić zdenerwowani rodzice kursanta. I dlatego zwrócili się do redakcji „Bezpiecznej Jazdy” o pomoc. Mówili, że ich dziecko „miało zdawać egzamin samochodem

służącym do nauki jazdy, ale po wniesieniu dodatkowej opłaty za tę usługę dostało jednak inny wóz niż ten, do którego się przyzwyczaiło”. Potem pada pytanie: „jakie były przyczyny tej sytuacji?”. Jednak rozmowa nie skupia się na tym konkretnym przypadku, a raczej na sensowności wybierania przez kursantów aut OSK, które są potem podstawiane na egzamin. Wicedyrektor Kuwak mówi m.in., że w takim wypadku rodzice kandydatów na kierowców muszą płacić za kurs prawa jazdy o 300–350 zł więcej. I w jego ocenie są to pieniądze wydawanie niepotrzebnie. Dlaczego? Bo „zwykle zdający ulega sugestiom, że egzamin będzie zdawał na pojeździe, którym był szkolony”. A realia, zdaniem wicedyrektora, są zgoła odmienne. Mówi, że nagminną praktyką stało się podstawianie do WORD-u „dyżurnego” auta należącego do OSK, które nie jest wykorzystywane do szkolenia, tylko egzaminowania. Za to ma być pobierana opłata sięgająca nawet 350 zł, mimo że kandydat na kierowcę szkolił się innym samochodem.

■ Jedni zyskują, inni tracą

Na tym nie kończą się przemyślenia wicedyrektora Janusza Kuwaka. Jego zdaniem OSK działają tak, żeby zarobić. Bo kandydat na kierowcę jest stratny, a WORD nie zyskuje ani nie traci. W rozmowie jest także poruszony wątek sprawności technicznej aut podstawianych przez autoszkoły. W tej kwestii wicedyrektor „nie chciałby formułować jednoznacznych opinii, ponieważ nie jest możliwe wydanie oceny bez przeprowadzania wiarygodnych badań”, ale... No właśnie, w następnym zdaniu mówi o udokumentowanych przypadkach pojazdów mających bardzo wyeksploatowane ogumienie, niesprawne urządzenia nagrywające albo brak aktualnego OC. Na koniec Janusz Kuwak dzieli się osobistą opinią: „nie do końca rozumiem naszych młodych zdających i ich rodziców. Decydują się na rozwiązanie droższe, zamiast pozostać przy pojeździe egzaminacyjnym sprawnym technicznie i czystym, a co najważniejsze, bez ponoszenia kilkusetzłotowych opłat”.

■ Szkoleniowcy są oburzeni

Ponieważ periodyk „Bezpieczna Jazda” jest kolportowany w głównej siedzibie ośrodka oraz wszystkich filiach katowickiego WORD-u (jest ich pięć: Dąbrowa Górnicza, Bytom, Jastrzębie-Zdrój, Tychy oraz Rybnik), nietrudno było ten wywiad przeoczyć. Przeczytali go także właściciele OSK, zrzeszeni w Górnośląskim Stowarzyszeniu Ośrodków Szkolenia Kierowców. I mocno się zdenerwowali.

– Czytając ten tekst ma się wrażenie, że właściciele OSK to złodzieje i oszuści, żerujący na biednych kursantach. Poczujęm, że się mnie obraża – mówi Piotr Makiola, wiceprzewodniczący zarządu GSOS, zrzeszającego ok. 50 szkół jazdy.

Szkoleniowcom w wywiadzie nie podobało się kilka kwestii. Po pierwsze, znają tylko jeden ośrodek, który za podstawawienie swojego samochodu na egzamin pobiera od kandydata na kierowcę 350 zł. Zazwyczaj kosztuje to 100–150 zł. Mówią także, że ich pojazdy stanem technicznym nie różnią się od aut WORD-u. Poza tym mówienie o „dyżurnym” samochodzie przeznaczonym tylko do szkolenia jest, ich zdaniem, nieprawdziwe.

– Jeśli samochód nie jeździ, tylko stoi i czeka na egzamin, po prostu na siebie nie zarabia – mówi Makiola. – Skoro ustawodawca przewidział możliwość korzystania z naszych pojazdów na egzaminach, niech ludzie wybierają, co wolą. Ale z doświadczenia wiem, a pra-

cują już w branży 20 lat, że taka możliwość jest przez kandydatów na kierowców bardzo chwalebna. Po prostu mniej się podczas egzaminu stresują. Nie ma co im tego zohydzać.

■ Wstępna zgoda była

Szkoleniowcy zrzeszeni w GSOS postanowili działać. Próbowali nakłonić dyrekcję katowickiego WORD-u do zamieszczenia w „Bezpiecznej Jeździe” jakiejś repliki odnoszącej się do wywiadu z Januszem Kuwakiem.

– Wstępna zgoda była – mówi Piotr Drapa. – Ale jak tylko wysłaliśmy naszą propozycję, podejście WORD-u się zmieniło. Nie chcieli naszego wywiadu opublikować.

Autorem tekstu jest Piotr Makiola, długoletni kierownik jednego ze śląskich OSK (w wywiadzie występuje jako Piotr M.). Rozmawia on z byłą kursantką (w tekście figuruje jako Monika K.), która czytała wywiad z Januszem Kuwakiem i opowiada o swoim zgola odmiennym doświadczeniu z podstawianiem auta OSK na egzamin. Mówi, że zdecydowała się na taki krok, bo czuła, że musi się oswoić z samochodem. A, jak tłumaczy, każdym jeździ się trochę inaczej. Co najważniejsze, zdawała egzamin tym samym pojazdem, którym się szkoliła. I zapłaciła za to 150 zł. Cena obejmowała podwiezienie przez instruktora na egzamin i wcześniejszą wizytę na placu manewrowym. Ponadto w jej ocenie stan techniczny aut należących do OSK jest dobry, tylko raz podczas szkolenia pojawi-

ła się jakaś usterka, która została natychmiast usunięta w warsztacie samochodowym.

Na koniec Piotr M. ocenia system egzaminowania kandydatów na kierowców. Uważa, że jest on niezdrowy (choć większość egzaminatorów stara się być przyjazna), jednocześnie zaznaczając, iż także niektóre OSK zachowują się nieuczciwie. Ale jego zdaniem sytuację można poprawić dzięki współpracy środowiska OSK z WORD-em. Przepychanki przecież nikomu nie służą – podsumowuje.

■ Co oznacza słowo „polemika”?

Ostatecznie wywiad w „Bezpiecznej Jeździe” się nie ukazał. Szkoleniowcy są rozżaleni.

– Nie dano nam możliwości sprostowania informacji, które godzą w dobre imię OSK – mówi Drapa. – To działanie nie fair. Swoją drogą nie wiem, dlaczego ktokolwiek wyraził zgodę na publikację takiego wywiadu z dyrektorem Kuwakiem.

– Żaden tekst w „Bezpiecznej Jeździe” nie ukazuje się bez mojej akceptacji – wyjaśnia Roman Bańczyk, dyrektor katowickiego WORD-u. – Nie inaczej było z wywiadem, którego udzielał wicedyrektor Janusz Kuwak. Po dyskusji na temat jego treści zdecydowaliśmy się go opublikować.

Dyrektor uważa ponadto, że wywiad nie był próbą uderzenia w środowisko ośrodków szkolenia kierowców.

– Takie rzeczy jak dopłacanie autoszkołom 300–350 zł za możliwość zdawania egzaminu autem OSK czy zły stan techniczny aut należących do ośrodków się po prostu zdarzają. A nasza współpraca ze szkołami jazdy układa się dobrze. Cały czas się spotykamy, rozmawiamy ze sobą – ocenia Bańczyk.

A dlaczego nie wyrażono zgody na opublikowanie repliki GSOS?

– Stoimy na stanowisku, że wywiad przygotowany przez Górnośląskie Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia nie był polemiką ani nie miał formy sprostowania zgodnie z wymogami prawa prasowego w stosunku do wypowiedzi Janusza Kuwaka – wyjaśnia Bańczyk. – Są tam cytowane wypowiedzi jednej kursantki, w dodatku niewymienionej z nazwiska i nieznannej redakcji „Bezpiecznej Jazdy”. Proponuję coś innego. Jeśli GSOS wyśle nam tekst spełniający kryteria polemiki, na pewno opublikujemy go w „Bezpiecznej Jeździe”.

Co na to szkoleniowcy?

– Nie chcę się czepiać, ale personalia zatrudnionych rodziców, przywoływanych w wywiadzie z dyrektorem Kuwakiem, też nie są mi znane – mówi Makiola.

– Nie bardzo wiem, jakiego rodzaju kryteria miałbym spełniać – dodaje Drapa. – Bo dla katowickiego WORD-u słowo „polemika” oznacza chyba to, że można pisać tylko po jego myśli. My tak robić nie będziemy!



Rodzinny typ niecierpiący rodzinnych aut

– Mimo że jestem rodzinnym typem, nie cierpię typowych rodzinnych aut. Wszystkie są do siebie podobne i kojarzą mi się z samochodami, które na co dzień są w różnych małych instytucjach, typu biblioteka czy instytut, przeznaczone do wożenia gości. Rodzina to nie przedszkole, a mama to nie szofer busika. Lubię auta z osobowością. Sama jestem typem, który ceni ładną linię bardziej niż praktyczność – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Agata Passent, znana felietonistka i dziennikarka.

Jakub Ziębka: Chciałbym zapytać panią, rodowitą warszawiankę, jak wygląda stolica widziana oczami kierowcy. Czy nie lepiej być jednak pasażerem, np. komunikacji miejskiej?

Agata Passent: To zależy, jak traktujemy nasze auto! Jeśli męczą nas korki, to jest i tak lepiej niż dekadę temu, bo jednak powstało metro i dwa nowe mosty. Ja lubię jeździć autem, lubię prowadzić. Ale przede wszystkim auto traktuję jak twierdzę – mam okazję побыć sama ze swoimi myślami, co jak wiedzą wszyscy pracujący rodzice, nie jest łatwe. To czas spędzany nie w biurze i nie z dziećmi w domu... Natomiast komunikacją miejską lubię jeździć w każdym mieście na świecie, bo to jak bycie w teatrze – tylu ludzi do podpatrywania!

W jednym z wywiadów przeczytałem, że pani przygoda z motoryzacją zaczęła się dosyć wcześnie – od kierowania autem zabawką, które napędzało się nogami. Była to jazda bezkolizyjna?

Jasne. To był drewniany samochodzik. Teraz mój mały syn ma takie autko policyjne. Byłam leniwym kierowcą, który kombinował, jak zagonić nianię i rodziców do tego, by mnie pchali. Do dziś marzy mi się choć kilka tygodni życia, w których mogłabym być wożona przez szofera jakimś wygodnym autem. Z tylnego siedzenia świat wydaje się bardziej przyjemny, no i można dogadywać przez ramię.

Idźmy dalej. Kurs na prawo jazdy i egzamin – dobrze pamięta pani te wydarzenia?

Oczywiście, że pamiętam kurs na prawo jazdy. To 1998 rok, byłam na wczasach w Krośnie. Wzięłam mnóstwo dodatkowych jazd, bo się bałam, czy zaskoczę. Mój nauczyciel okazał się patriotą okolic Bieszczad i jeździliśmy daleko w góry po serpentynach, pięknych wioskach.

Egzamin zdałam za pierwszym razem, chociaż raz wymusiłam nieco włączenie się do ruchu, ale egzaminator tylko skrytykował mnie

za to, a nie ukarał. Potem wzięłam kilka jazd po mieście w Warszawie. Było bardzo wesoło, bo pan głównie używał mnie jak prywatnego kierowcę. Woziłam go np. do pralni, żeby odebrał koszule.

Małe czy duże – jakie samochody woli Agata Passent?

Teraz mam auto średniej wielkości. To volkswagen eos, takie coupé ze szklanym dachem, ma już dziesięć lat. Ale zwykle miewałam długie auta – najpierw starego fiata 125p, jeszcze z prędkościomierzem – czerwona linijka. Chyba był bez wspomagania, bo miałam wyrobione ramiona. Potem seria starych volvo: 740, 850, V70. Zupełnie małe auta, takie jak np. fiat 500, podobają mi się, ale się ich boję. Wizja zderzenia w takiej lupince mnie przeraża. Zmieniałam auto na mniejsze, bo volvo dużo paliły, szkoda mi było środowiska. Mam dwoje dzieci, starszy syn trenuje piłkę nożną, więc ciągle gdzieś jeździmy na turnieje, mecze.

To auto jest dla nas ciasne, ale na razie niezawodne, więc się w nim ściskamy. Cztery osoby plus pies. Byliśmy tym coupé nawet na campingu we Francji. Ludzie nas pokazywali palcami. Cabrio na campingu to dziwactwo.

Jak powinno być wyposażone auto Agaty Passent?

Jak wspomniałam, mam volkswagena eosa. Chciałam mieć wreszcie auto z otwieranym dachem i lubię jeździć tak, kiedy jest ciepło. Mimo że jestem rodzinnym typem, nie cierpię typowych aut rodzinnych. Wszystkie są do siebie podobne i kojarzą mi się z samochodami, które na co dzień są w różnych małych instytucjach, typu biblioteka czy instytut, przeznaczone do wożenia gości. Rodzina to nie przedszkole, a mama to nie szofer busika. Lubię auta z osobowością. Sama jestem typem, który ceni ładną linię bardziej niż praktyczność.

A czy jest samochód, do którego ma pani jakiś szczególny sentyment?

Tak, to moje czerwone volvo 740 sedan. Było najlepszym autem, jakie prowadziłam. Sprzedałam je, gdy miało trzynaście lat. Ale tylko dlatego, że koleżanka była nim zachwycona i zaoferowała wysoką cenę. Głupio z takiej oferty nie skorzystać. To auto potem uratowało jej życie, bo podczas wypadku ocalała, zaś samochód nadawał się na złom. Wspaniale trzymał się drogi, była w nim świetna widoczność, był bardzo skrętny. Wygodny jak salon domowy.

Sporo ostatnio mówi się o samochodach autonomicznych, które za jakiś czas miałyby zastąpić auta kierowane przez ludzi. Czy pani zdaniem taka wizja się ziści?

Tak, będziemy tylko pasażerami nowych pojazdów, ale nie wiem, czy będą to jeszcze samochody. Raczej urządzenia kierowane przez sztuczną inteligencję. Potem może jakieś kapsuły? Za kilka lat zapewne zaleją nas tanie auta elektryczne z Chin. Transport szynowy będzie udoskonalany, więc chyba rzadziej będziemy wybierać się w dalszą podróż samochodem. Za chwilę modny powinien stać się car-sharing, pod warunkiem, że jasne będą kwestie związane z ubezpieczeniem.

A jak, pani zdaniem, wyglądałby świat bez samochodów?

Należę do pokolenia, które po prostu lubi mieć auto. Bo to trochę drugi dom, twierdza, czasem można się w nim schować, poprawić nastrój słuchając radia, albo uciec w nieznanne. Natomiast prawda jest taka, że auta emitują za dużo hałasu, niszczą przyrodę i powodują niestety ogromną liczbę wypadków, są przyczyną ludzkich tragedii. Ale piękne, kochane auto, do którego się przywiążemy, jest trochę jak członek rodziny. Trudno bez niego żyć. Przyznam, że obecny samochód tak polubiłam, że myślę, czy nie zatrzymać go aż do osiemnastych urodzin syna i nie podarować mu go jako takiego vintage reliktu. ■



AGATA PASSENT

– felietonistka i dziennikarka. Ukończyła germanistykę na Uniwersytecie Warszawskim, studiowała także na Uniwersytecie Harvarda. Pisze felietony, m.in. do „Twojego Stylu”. Jest autorką takich książek jak „Miastówka”, „Stacja Warszawa” czy „Kto to pani zrobił?”. Na antenie TVN24 prowadzi program „Xięgarnia”. Jest założycielką i prezesem Fundacji Okularnicy im. Agnieszki Osieckiej, która zajmuje się opieką nad dorobkiem poetki – matki Agaty Passent, m.in. organizuje konkurs na interpretację jej piosenek „Pamiętajmy o Osieckiej”.

Prąd jest ważny

Skoro w pewnym sensie jesteśmy zmuszeni do korzystania z pojazdów wyposażonych w urządzenia zasilane energią elektryczną, warto wiedzieć, jak właściwie, we własnym zakresie, dbać o ich układ elektryczny.



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

Różnego rodzaju systemy sterujące i nadzorujące funkcjonowanie pojazdu są coraz częściej bardzo skomplikowane. Ich zadanie polega na ułatwieniu działania i prowadzenia pojazdu. Ale jest też druga strona medalu. Szereg usterek nie da się już naprawić bez „komputera”. Coraz częściej słyszymy to w warsztatach samochodowych.

Jednak systemy elektryczne i elektroniczne to nic złego! Musimy się też pogodzić z tym, że są coraz szerzej stosowane. Wbrew pozorom zaawansowana elektronika jest najczęściej tańsza od rozwiązań konwencjonalnych. Ale to prawda, że działanie określonych funkcji pojazdu jest niemożliwe bez zastosowania systemów elektronicznych.

Skoro jesteśmy w pewnym sensie zmuszeni do korzystania z pojazdów wyposażonych w urządzenia zasilane energią elektryczną, warto wiedzieć, jak właściwie, we własnym zakresie, dbać o ich układ elektryczny.

■ Luzy prowadzą do iskrzenia

Zacznijmy od podłączenia do akumulatora. Jedno z najważniejszych miejsc to oczywiście klemy zaciskane na słupkach akumulatora. Powinno zawsze być czyste, pozbawione jakichkolwiek osadów i bardzo dokładnie dopasowane. Jakiegokolwiek luzu połączenia elektrycznego z akumulatorem będą prowadzić do iskrzenia, wypalania słupków akumulatora. To w najgorszym wypadku doprowadzi do pożaru pojazdu. Trzeba zatem zadbać o kontrolę tego połączenia, kiedy otwieramy pokrywę silnika.

■ Styk na linii kabel masowy – nadwozie

Jest jeszcze przewód masowy, podłączony do bieguna ujemnego akumulatora. Drugim końcem przykręca się go do nadwozia pojazdu. To właśnie z tego powodu mówimy o tym, że w pojazdach popularne jest stosowanie jednoprzewodowej instalacji elektrycznej.



Co to oznacza? Ano to, że masa powinna być dostępna na każdym elemencie metalowym konstrukcji pojazdu. Konieczne jest zatem zadbanie o to, żeby kabel masowy był bardzo dobrze przytwierdzony do nadwozia. Większość problemów elektrycznych zaczyna się właśnie od braku właściwego styku. Połączenie to również musi być dobrze dopasowane. Co ważne, trzeba zadbać, żeby oczko – końcówka przewodu masowego – było zwarte z czystym miejscem nadwozia lub ramy.

■ Wtyczki i inne połączenia

Przypomnijcie sobie jeszcze, jak często w wszystkich pojazdach występują problemy z oświetleniem. Słabo świejące żarówki lub jednocześnie świejące żarówki STOP i kierunkowskazu (kiedy tylko jedno ze świateł jest włączone przez kierującego) to pierwszy niepokojący sygnał. Świadczy on o tym, że nieprawidłowości pojawiają się najczęściej we wtyczce łączącej instalację elektryczną pojazdu z lampą. W takim przypadku w pierwszej kolejności warto dokładnie obejrzeć styki połączenia. Bardzo często na styku masowym pojawia się nalot lub wręcz przypalenia. To wyraźny sygnał, że konieczna jest naprawa tego połączenia. Jeżeli problem dostrzemy wcześniej, wystarczy czyszczenie. Jeżeli go zbagatelizujemy, najpewniej trzeba będzie złączyć wymienić. Naprawa zaś z reguły jest na tyle prosta, że nie opłaca się tracić czasu na dojazd do warsztatu.

Warto też przyjąć zasadę czyszczenia połączenia przy każdej wymianie żarówek. Dla wszelkich takich połączeń należy zadbać również o ich zabezpieczenie dostępnymi na rynku preparatami. Pamiętajmy jednak, że popularne preparaty penetrująco-smarujące nie będą w tych przypadkach skuteczne na dłuższy czas.

■ Wymiana żarówek na LED

Warto także pamiętać o wymianie żarówek na LED, ale najpierw trzeba zastanowić się, czy jest to legalne. Bo na razie większość nie jest homologowana. Wielu właścicieli aut decyduje się na zamienną zwykłych, często przepalających się żarówek, na wersje LED. Trzeba jednak pamiętać, że w pojazdach wyposażonych w autodiagnostykę żarówek pojawi się wówczas komunikat o niesprawnej żarówce oświetlenia zewnętrznego. System monitoruje moc pobieraną przez dany obwód elektryczny. Jeżeli zamieniamy żarówkę o znamionowej mocy np. 21 W na żarówkę LED, która będąc odpowiednikiem żarówki 21 W ma prawdopodobnie ok. 1 W, bilans mocy nie zgadza się i system zgłasza błąd. Gdy chcemy uniknąć pojawiania się tej informacji na tablicy przyrządów, należy w odpowiednie miejsca obwodu wpiąć oporniki o mocy odpowiadającej mocy zastępowanych żarówek. Dobierając oporność trzeba jednak pamiętać, że dla konwencjonalnej żarówki zmienia się ona wraz z temperaturą pracy. Zatem jest to zadanie dla doświadczonego elektryka samochodowego lub motocyklowego. ■

SPSADMi
System Zarządzania OSK



Kontroluj postępy kursantów!

Dzięki rozbudowanej funkcji raportów w SPS Admi masz pełną informację o:

- ✓ postępach w nauce użytkowników „Teorii w domu”,
- ✓ statusie ćwiczeń wykonywanych po lekcjach,
- ✓ statystykach odpowiedzi na pytania kontrolne,
- ✓ wynikach testów egzaminacyjnych,
- ✓ liczby testów egzaminacyjnych rozwiązanych przez kursanta.

Odpowiadasz za ich wyniki – miej pewność, że zdadzą!



e-kierowca

Zadzwoń i dowiedz się więcej!

91 431 43 95



Made in Poland

Pierwsza generacja craftera (2006–2016) była owocem mariażu Volkswagena z Mercedesem. Koncern spod znaku trójramiennej gwiazdy produkował bliźniaka własnego sprintera, którego wyposażał w silniki VW. Podjęmując decyzję o wprowadzeniu na rynek craftera drugiej generacji marka Volkswagen uznała, że optymalnym rozwiązaniem będzie samodzielne zaprojektowanie i produkowanie auta w nowo wybudowanej fabryce w Białej pod Wrześnią. Crafter ponownie doczekał się bliźniaka, tym razem oferowanego pod nazwą TGE przez należącą do grupy Volkswagena markę MAN.

Volkswagen starał się upodobnić craftera do transportera T6. To typowy zabieg – ujednolicanie gamy od strony wizualnej ułatwia identyfikację marki auta, co daje korzyści z marketingowego punktu widzenia. W przypadku pojazdów użytkowych równie ważna jest ich przydatność do ciężkiej pracy. W tej kwestii crafter również nie zawodzi. Już na etapie konfigurowania samochodu klient ma do wyboru trzy typy napędu (na przednie koła, tylne i obie osie), trzy rozstawy osi, zróżnicowane DMC (w tym przekraczające 3,5 t), kilka długości i wysokości nadwozia,

Wielokrotnie wspominaliśmy, że Polska motoryzacją stoi. Własnych marek nie posiadamy, jednak produkujemy wiele samochodów i podzespołów na zlecenie wiodących koncernów. Chociażby volkswagena craftera drugiej generacji.

a także jego różne konfiguracje – od klasycznego „blaszaka” po ramę do samodzielnej zabudowy. Pośrednim wariantem jest prezentowana wersja z podwójną kabiną dla siedmiu osób i otwartą zabudową skrzyniową (tzw. doka), dostarczaną przez firmę Henschel Engineering Automotive z Kostrzyna nad Odrą. I nawet tak wykończone auto klient może doposażyć według własnych potrzeb. VW oferuje m.in. montowane pod paką skrzynie do przewożenia narzędzi, przytwierdzone wyżej pojemniki oraz stele na drabiny czy łopaty.

W znacznym stopniu konfiguracji podlega także wnętrze. Do wyboru są nawet podgrzewane fotele i kierownica, automatyczna klimatyzacja, aktywny tempomat, asystent parkowania (także z przyczepą), system utrzymywania pasa ruchu czy nawigacja łącząca się z Internetem. Takiego arsenału dodatków nie powstydziliby się auto

osobowe średniej klasy. Mało prawdopodobne, by pracodawca zdecydował się na zainwestowanie sporej ilości gotówki w tak znaczne zwiększenie komfortu pracowników, ale wszystko, co istotne, jest standardem – w tym regulowana w dwóch płaszczyznach kolumna kierownicy z przyciskami systemu audio, elektrycznie sterowane szyby, asystent ruszania pod wzniesienia, liczne schowki (w kieszeniach drzwiowych mieszczą 1,5-litrową butelkę) czy podwójne siedzenie pasażera z obszerną skrytką pod siedziskiem. Obecnie crafter może poszczycić się najbardziej przestronną kabiną wśród lekkich aut użytkowych – procentuje świeżość konstrukcji czy pochylenie silnika do przodu. Plusem wersji doka są dodatkowe okna z tyłu kabiny. Zmniejszają martwe pole, w którym w przypadku „blaszaka” mógłby schować się np. rowerzysta dojeżdżający do przejazdu.



Pod maską pełne spektrum możliwości (102–177 KM), pod warunkiem, że będzie to silnik 2.0 TDI. Relatywnie mały i wysiłony motor w dużym aucie do ciężkiej pracy budzi wiele emocji. Czy wytrzyma próbę czasu? Przekonamy się za kilka lat. Volkswagen zapewnia, że silnik oznaczony symbolem EA 288Nutz został dostosowany do trudów potencjalnej pracy. Na razie jesteśmy pod wrażeniem elastyczności testowanej 140-konnej wersji, która oferuje także 340 Nm – wyraźna siła ciągu pojawia się w okolicach 1500 obr./min i utrzymuje się do 3500 obr./min. Zużycie paliwa waha się od 6,5 l/100 km przy spokojnej jeździe bocznymi drogami po 8–9 l/100 km na autostradach i w mieście. Większe diesle potrzebowały więcej paliwa, a to już konkretny argument dla pierwszego nabywcy – ewentualne naprawy czy koszty obsługi serwisowej są kwestią gwarancji czy umowy leasingowej, zaś oszczędności na oleju napędowym stanowią realną korzyść dla firmy.

Dodając do tego precyzyjną skrzynię biegów, równie dobrze skalibrowany układ kierowniczy, sprężyste zawieszenie, dobre wyciszenie wnętrza czy ergonomiczną pozycję za kierownicą Volkswagen stworzył samochód, który nie tylko nie męczy podczas codziennej eksploatacji, ale zapewnia wygodę i łatwość użytkowania, jakie jeszcze do niedawna utożsamialiśmy z samochodami osobowymi. Z ciekawości zabraliśmy craftera na plac manewrowy – jedynie długość pojazdu uniemożliwiła zatrzymanie się w wyznaczonych strefach. Regularny obrys nadwozia i duże lusteczka z dokładkami ograniczającymi martwe pole pozwoliły natomiast na sprawne przebrnięcie przez resztę zadania.

Czy w niedalekiej przyszłości będziemy oglądali craftery na polskich drogach? W parkach maszynowych wielu firm i służb mundurowych nie brakuje pierwszej generacji modelu. Naturalną kolejną rzeczą byłaby więc wymiana na drugą – przemawia za nimi także polskie pochodzenie, równoznaczne z miejscami pracy czy podatkami wpływającymi do budżetu.

Łukasz Szewczyk

Warto przeczytać

Napoleon, przyjaźń i... motocykl

Jak można złożyć hołd żołnierzom Napoleona, którzy ponad 200 lat temu, po przegranej z armią carską w bitwie pod Berezyną, wracali do Francji? Przejechać całą trasę motocyklem. Na taki pomysł wpadł francuski podróżnik Sylvain Tesson, którego książka „Berezyna. O męskiej przyjaźni, podróżach motocyklem i micie Napoleona” została niedawno wydana w języku polskim.

W grudniu 2012 roku, w dwusetną rocznicę odwrotu napoleońskiej Wielkiej Armii z Rosji, Sylvain Tesson, francuski pisarz i podróżnik, przemierza trasę Moskwa – Paryż na motocyklu Ural, żeby złożyć hołd żołnierzom Napoleona. W podróży towarzyszą mu przyjaciele: Cédric Gras, szef Alliance Française w Doniecku na wschodzie Ukrainy, Thomas Goisque, znany reporter i fotograf, oraz dwaj Rosjanie – Wasilij i Witalij. Uczestnicy wyprawy studiują po drodze świadectwa uczestników kampanii Napoleona: generała Caulaincourta, osobistego sekretarza Napoleona, oraz sierżanta Bournogone'a.

Efektom tej ryzykownej wyprawy jest barwna opowieść, dzięki której czytelnik przenosi się na pole bitwy pod Borodino, nad rzekę Berezynę, do Wilna, Warszawy i Berlina z okresu Cesarstwa. Nie brak w niej również głębszych rozważań na temat aktualnej sytuacji Francji, polityki Zachodu wobec Rosji czy wreszcie życia i jego sensu.

Taka nietypowa wyprawa nie była pierwszą w karierze Sylvana Tesson. Otóż w 1993 roku razem z Alexandrem Poussinem objechał świat na rowerze, z nim też w 1997 roku przeszedł na piechotę Himalaje. Z fotografią Priscillą Tel-

mon konno przejechał ponad 3 tys. km azjatyckich stepów z Kazachstanu do Uzbekistanu. W 2004 roku wyruszył na wyprawę śladami zbiegów z gułagu, odtwarzając trasę, jaką przebył bohater książki Sławomira Rawicza „Długi marsz”. Przewędrował wtedy z Syberii do Indii.

Ale śledzenie nietypowych wyczynów francuskiego podróżnika warto zacząć od książki „Berezyna. O męskiej przyjaźni, podróżach motocyklem i micie Napoleona”. Szczególnie jeśli jesteście fanami motoryzacji i historii!

red



Czy tak ma wyglądać rekrutacja instruktora?

Jesteś pracodawcą? Ciężko pracujesz? Starasz się rozwijać jakość szkolenia i wzmacniać przewagę nad konkurencją? Chcesz zatrudnić nowych pracowników, zwłaszcza instruktorów nauki jazdy? No to masz... problem!



Marek Kasprzyk,
właściciel szkoły jazdy
Quattro
z Krakowa i Nowego Sącza

Zaczyna się od publikacji ogłoszenia o pracę na znanych portalach ogłoszeniowych. Nie jesteś jedynym poszukiwaczem talentów, więc musisz się liczyć z tym, że będzie ich więcej i trzeba się przebić. Przygotowujesz więc dobre ogłoszenie.

Potem pozostaje już tylko sprawdzać skrzynkę mailową i selekcjonować CV do rozmów kwalifikacyjnych. I tu pojawia się pierwszy kłopot. Nikt nie pisze i nie dzwoni. Czas leci, kursanci zaczynają się niecierpliwić, bo nie ma ich kto szkolić. Z każdym dniem będzie coraz gorzej.

Co dalej? Nie ma sensu siedzieć z założonymi rękami. Wkrada się desperacja. Sięgasz po tradycyjne narzędzia. Naklejasz na samochodową szybę kartkę z napisem „Poszukiwany instruktor nauki jazdy – zatrudnię od zaraz, oferuję wspaniałe warunki”. Natychmiast zastanawiasz się, czy oferujesz rzeczywiście tak dużo. W sumie chyba nie jest źle, ale nie masz pewności. Czekasz i... dalej nic.

Na urząd pracy trudno liczyć. Jesteś jednak sfrustrowany, więc dzwoniś i pytasz. Chętnych brak. Przynajmniej spróbowałeś. Myślisz dalej. To może inny urząd? Na przykład wydział komunikacji, dział nadzoru nad OSK. Idziesz i rozmawiasz. Jest kulturalnie, ale urzędnik nie ma dla ciebie dobrych informacji. Mówi, że od ponad roku w mieście nie pojawił się ani jeden nowy instruktor, nikt też się nie „reaktywował”. Co więcej, kilkunastu instruktorów skreślono z listy, bo nie dopełnili formalności.

■ „A ile pan daje?”

Co dalej? Może wypadałoby pogadać z kolegami na placu manewrowym, oni na pewno kogoś polecą. Pełen nadziei pędzisz tam jak oszalały. Pytasz instruktorów, ale każdy mówi to samo: „Nie znam nikogo, mam kolegę, ale on odszedł z branży po zmianach w ustawie w 2013 roku”.



W tym momencie pada kluczowe pytanie: „A ile dajesz?”. Konsternacja. Odpowiadasz zachowawczo: „Byłbyś zainteresowany, przecież masz pracę?”. Odpowiada: „No tak, ale może dasz więcej?”.

Na placu spotykasz również przedsiębiorcę w trakcie szkolenia. Pytasz, czy nie zna jakichś instruktorów. Odpowiada: „Co ty, sam szukam już od kilku miesięcy”.

Mijają kolejne dni. Dzwoni pierwszy telefon. Słyszysz pewny siebie głos pytający, czy to ty szukasz pracy. Nawet nie zdążysz odpowiedzieć, nim usłyszysz drugie pytanie: „A ile pan daje?”.

W ciągu miesiąca odbierasz średnio trzy telefony. Każda rozmowa wygląda dokładnie tak samo. Zastanawiasz się, czy naprawdę chcesz zatrudnić kogoś, kto nawet się nie przedstawi i zaczyna rozmowę od negocjowania warunków finansowych. Przecież zawsze sobie mówiłeś, że dla pracownika pieniądze nie mogą być nadrzędną wartością. Są bardzo ważne, ale to nie wszystko. W branży edukacyjnej liczy się coś więcej. Jednak jeśli nikogo nie zatrudnisz, dalej nie będzie miał kto szkolić kursantów, o któ-

rych tak mocno przez lata walczyłeś. Masz im teraz odmawiać?

Na pytanie „ile?” odpowiadasz, że na tym etapie jest to tajemnica handlowa, którą ujawniasz, jak zdecydujesz się na zatrudnienie. Wiesz, że taka postawa jest uzasadniona i profesjonalna. Niestety, nie jest skuteczna. Reakcja instruktora cię zaskakuje: „Lepiej niech pan powie, bo mam już kilka ofert i chciałem wybrać najlepszą”. Człowiek ten nie jest zbyt miły ani elokwentny i ogólnie wypada, jak na szkoleniowca, słabo.

■ Role się odwróciły

Zdajesz sobie sprawę, że w tej branży role się po prostu odwróciły. Nie przeprowadziłeś ani jednej rozmowy kwalifikacyjnej. Do niedawna, zanim kogoś zatrudniłeś, przeprowadzałeś średnio pięć, dziesięć rozmów i wybierałeś najlepszego. A teraz to nie ty przesłuchujesz kandydata, tylko odwrotnie. To nie kandydat stara się zrobić pozytywne wrażenie na pracodawcy, tylko odwrotnie. Jak to jest możliwe i czy jest zdrowe?

Czas ucieka, a wraz z nim kursanci, którzy tracą cierpliwość. A ty na domiar złego dowiadujesz się, że twój instruktor przechodzi do innej szkoły. Przecież tyle lat współpracowaliście! Właściciel innej szkoły zadzwonił do niego i powiedział „Chodź do mnie! Nie wiem, ile on ci daje, ale ja obiecuję, że dam ci więcej”.

Jesteś zdruzgotany. Kto będzie szkolił? Jeśli wszystkie metody zawiodły, musisz wziąć sprawy w swoje ręce. Szkolisz sam, po szesnaście godzin dziennie. Wytrzymujesz miesiąc. Sztucznie zwiększasz cenę kursu (np. o 150 zł), co skutecznie odstrasza klientów.

■ Czy tak to powinno wyglądać?

Gdzie podzieli się instruktorzy? Co stało się z tą branżą? Marzyłeś o rozwoju, masz bardzo dobrą jakość szkolenia, wysoką zdawalność, jesteś z tego znany, masz klientów, a teraz oni uciekają. Sytuacja się odwraca. Instruktor, który od ciebie odszedł, wraca już po miesiącu. Właściciel tamtej szkoły zupełnie nie wywiązał się z obietnic finansowych. Okazało się, że zerowanie na instruktorach jest u niego standardem. Nie wypłacił wszystkich pieniędzy, bo mu się, jak mówi, „pomyliło” brutto z netto. Przestrzegam instruktorów przed praktykami nieuczciwych przedsiębiorców, ponieważ tego typu niesłowność stosowana jest przez nich z pełną premedytacją. Przed zatrudnieniem trzeba wszystko dokładnie uzgodnić i zadbać, by wszelkie ustalenia były klarowne i zapisane w umowie.

■ Kto jest winny?

Instruktorzy przebranzowali się po zmianie ustawy z 19 stycznia 2013 roku. Nie mieli wyboru. W niektórych szkołach stawki spadły wówczas nawet do 7 zł netto na godzinę. Teraz to pracodawca nie ma wyboru i musi uczestniczyć w licytacji „kto da więcej za instruktora”, a nawet przyjmować ludzi bez żadnej selekcji z ryzykiem, że przyniosą więcej szkód niż pożytku.

Tej sytuacji częściowo winny jest ustawodawca, który przed laty nieudolnie wdrażał zmiany i skutecznie zniechęcił do robienia kursów nauki jazdy. Potężne spadki ruchu w szkołach doprowadziły do upadłości wielu z nich, zniechęcając instruktorów do pozostania w branży.

Jednak największą szkodę szkoły jazdy wyrządzają same sobie. Kryzys minął, jednak w branży dalej nie ma pieniędzy, więc nic dziwnego, że nikt nie chce pracować jako instruktor. A pieniądze nie ma, bo usługi są słabo wyceniane. Minimalna cena kursu to temat poruszany tylko w kularach. Nie ma co liczyć, że szkoły jazdy przestaną walczyć na ceny. Właśnie, dlaczego nie? Skąd taki rozrzut cenowy, że w jednej szkole kurs jest za 1500 zł, a w drugiej za 1000 zł i to w tym samym miesiącu? Dlaczego wciąż wyceniamy kursy jak dziesięć lat temu? Tak wcale być nie musi.

■ Czy ludzie zapłacą za solidność?

Prowadzimy mocne szkoły i zazwyczaj robimy to dobrze. Ale mocne niekoniecznie znaczy większe. Doskonałe kursy są w stanie przeprowadzać zarówno szkoły zatrudniające dwóch instruktorów, jak i mające ich dwudziestu. Dlaczego ludzie nie mieliby zapłacić za solidność swojego szkoleniowca? Edukujemy swoich klientów, chwalamy się swoimi wynikami. Poświęcamy temu tematowi kilka minut na wykładach. Prośmy swoich klientów o publikację opinii na nasz temat w mediach społecznościowych, na stronach internetowych, pokazujemy statystyki zdawalności. Przypominamy kursantom, że to właśnie statystyki wskazują, jakie mają szanse, by zaoszczędzić na egzaminach poprawkowych (przecież to aż 140 zł). Niech kursanci dowiedzą się, że dobra nauka wpływa na pozytywną atmosferę, minimalizuje stres. To zarazem fajna przyгода, egzamin zdany za pierwszym razem, a potem śmiała i bezpieczna jazda własnym autem. Przekonujemy kursantów, że warto taki kurs zrobić i za niego zapłacić.

■ Tak, możemy!

Zadanie polega na rozprzestrzenieniu informacji o naszych dokonaniach. Inwestujemy w to. Zwróci się z nawiązką. Nie dajmy się prowokować „zaniżaczom” cen. Wykończmy ich jakością szkolenia i ogromną wartością, jaką w pocie czoła przekazujemy naszym kursantom. Ludzie to docenią. Zarówno dobrym słowem, jak i pieniędzmi. Branża może się sprofesjonalizować tylko dzięki nam, nie urzędnikom, ustawodawcom czy innym działaczom. Skoro im nie udało się to przez kilka dekad, to teraz ma się coś zmienić? Jeśli wykonamy swoją robotę jak należy, to nam się uda.

Czy bardziej opłaca się sprzedawać tanie, czyli słabe kursy, czy też przykładać się i otrzymać za to godne wynagrodzenie? Za dobre szkolenie otrzymujemy nie tylko pieniądze, mamy też satysfakcję z radości kursanta, któ-

ry nie dość, że świetnie zdaje egzamin, to jeszcze czuje się za kierownicą pewnie i bezpiecznie. A po takiej przygodzie zapamiętuje ciebie i szkołę, którą reprezentujesz, przez wiele lat. Chce ci się pracować, wstawać wcześnie rano i szkolić kolejne pokolenia. Frustracja odchodzi. A z nią obawy o przyszłość pracy i branży. Przystajesz myśleć o marnowaniu talentu pracując w innej branży tylko dla pieniędzy (najczęściej transportowej – autobusy, tiry). Jakość twojego życia może się polepszyć. To da się zrobić.

Jeśli w branży będą pieniądze za dobrze wyceniane kursy, powrócą także instruktorzy. Ale przyjmowani będą tylko najlepsi, gdyż przejdą prawidłową, zdrową rekrutację. Wyselekcjonuje się ich na podstawie wartości, jakie mogą wnieść do szkoły. Byłyby one wreszcie adekwatnie wynagradzane finansowo. To będzie opłacało się wszystkim. To jest realne.

■ Dobry kurs kosztuje!

Na razie ceny kursów ustalamy my, nie ustawodawca. Zjawiska dumpingu cenowego oczywiście nie zredukujemy do zera. „Janusze OSK” niech sprzedają się za półdarmo, klient niech zweryfikuje. Zaręczam, że długo już nie przetrwają. Dzisiejsza młodzież nie będzie płacić za bylejąkość. Te czasy się kończą.

Wykorzystajmy to. Wartościowy kurs musi kosztować, jak wszystko, co dobre! Dzięki prawdziwym, solidnym szkoleniom mamy dobrych kierowców, a oni tworzą bezpieczeństwo na naszych drogach. To nie mandaty, policja, lepsze drogi i nowoczesne samochody. To nasze kursy tworzą nowe pokolenie kierowców. Uświadamiamy to, bo od tego trzeba zacząć poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach.

Życzę nam wszystkim głowy na karku, siły w opanowaniu emocji, by umiejętnie kontrolować ceny kursów, dawać sobie szanse prowadzenia wysokiej jakości szkoleń dużej liczbie kursantów, pozwalając realizować się zawodowo i godnie przy tym żyć. ■



Barlinek

uroczyście otwarty

W połowie lutego odbyło się uroczyste otwarcie pierwszego oddziału terenowego szczecińskiego WORD-u. To Barlinek, w którym egzaminy na prawo jazdy zdają już mieszkańcy południowo-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego oraz północnej części lubuskiego.

Nowe ośrodki egzaminacyjne na prawo jazdy to przede wszystkim udogodnienie dla naszych mieszkańców. Myślę, że na oddział terenowy szczecińskiego WORD-u w Barlinku czekali nie tylko jego mieszkańcy, ale także przyszli kandydaci na kierowców, którzy zamieszkują południowo-zachodnią część województwa – mówił podczas uroczystości marszałek województwa zachodniopomorskiego Olgaierd Geblewicz.

■ Filia w poniemieckiej willi

Filia szczecińskiego WORD-u mieści się w budynku byłego liceum ekonomicznego przy ul. Jeziornej, które działało w poniemieckiej willi. Łączna powierzchnia zajmowana przez ośrodek to 460 mkw. Oddział terenowy ma salę wykładową, biuro obsługi interesantów, salę komputerową, pomieszczenie dla egzaminatorów, pomieszczenie socjalne oraz plac manewrowy.

Barlinecki oddział terenowy WORD-u w Szczecinie jest czynny od poniedziałku do piątku. Na razie pracuje tam dwóch egzaminatorów. W przyszłości może być ich więcej. Będzie to zależało od liczby kandydatów na kierowców.

Na razie w Barlinku przeprowadzane są egzaminy na prawo jazdy kategorii B. Kandydaci na kierowców jeżdżą fiatami punto. Planowane jest jednak przeprowadzanie egzaminów na kategorii motocyklowe.

■ Kontrowersyjna lokalizacja

Historia tworzenia w Barlinku oddziału terenowego szczecińskiego WORD-u jest długa. Wszystko zaczęło się w listopadzie 2016 roku. Wtedy to podczas sesji Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego radni zadecydowali, że właśnie tam może powstać filia WORD-u w Szczecinie. Takie plany nie spodobały się kierownictwu gorzowskiego ośrodka egzaminacyjnego. Powód był prosty. Jeszcze do niedawna mieszkańcy powiatów myśliborskiego, choszczeńskiego i pyrzyckiego (województwo zachodniopomorskie)



zdawali egzaminy w Gorzowie. Miasto to, choć położone w województwie lubuskim, znajduje się znacznie bliżej od wymienionych samorządów niż Szczecin. Teraz sytuacja się zmieniła. Bo pewnie większość mieszkańców województwa zachodniopomorskiego będzie chciała zdać egzaminy na miejscu.

Nie chcąc dopuścić do takiej sytuacji, ówczesny szef gorzowskiego WORD-u Zbigniew Józefowski postanowił działać. Wysłał więc do ministra infrastruktury i budownictwa Andrzeja Adamczyka list, w którym domagał się interwencji w sprawie Barlinka. Twierdził, że prowadzenie tam egzaminów byłoby niezgodne z rozporządzeniem w sprawie egzaminowania. Zdaniem Józefowskiego w Barlinku nie można było wykonać kilku zadań egzaminacyjnych. Jakich? Chodzi m.in. o jazdę drogami jednokierunkowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu (nie ma tam takich dróg) czy przejazd przez skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną (nie ma tam takiego skrzyżowania).

Do żadnej spektakularnej interwencji jednak nie doszło, a WORD w Szczecinie zapewnił, że Barlinek spełnia wszystkie wymagania

zapisane w rozporządzeniu w sprawie egzaminowania.

Do 16 lutego w Barlinku odbyło się już 229 egzaminów teoretycznych (są organizowane od listopada) oraz 369 praktycznych (zaczęły się w styczniu). W pierwszym przypadku zdawalność wynosiła 61 proc., drugim – 35 proc.

■ Zadowoleni szkoleniowcy

Otwarcie filii szczecińskiego WORD-u w Barlinku chwalą tamtejsze szkoły jazdy.

– To fajne rozwiązanie – mówi Tomasz Koniczny ze Stowarzyszenia Wspierania Edukacji Zawodowej „Wabar”, które szkoli w Barlinku kandydatów na kierowców. – Kurs jest dla nas tańszy, odchodzą nam ponadto ciągle dojazdy do Gorzowa, gdzie kandydaci na kierowców zdawali egzaminy. Do tego możemy więcej czasu poświęcić na naukę jazdy po mieście. Ale do Gorzowa i tak będziemy jeździli, oczywiście nie tak często. Bo musimy pokazać, jak trzeba zachowywać się w trudniejszych warunkach drogowych, gdy samochodów na ulicach jest dużo.

Jakub Ziębka, tob



Zmiany w facebookowej rzeczywistości

Temat zmian algorytmu Facebooka wciąż jest gorący i szeroko dyskutowany. Kontynuując wątek poruszony w poprzednim tekście przedstawiam kilka praktycznych możliwości zbudowania zasięgu organicznego oraz płatnego. O tym ostatnim nie można zapomnieć. To już praktycznie obowiązkowy punkt w strategii komunikacji w tym medium społecznościowym.

Słowo wstępu dla osób nieorientowanych jeszcze w temacie: szef Facebooka zapowiedział, że zasięgi treści generowanych przez strony będą sukcesywnie ograniczane, a sposoby, które do tej pory wpływały na ich zwiększenie, przestaną działać. Idea przyświecająca temu ruchowi to zwiększenie widoczności treści publikowanych na portalu przez osoby prywatne, czyli naszych znajomych.

■ Nie ilość, tylko jakość

Widoczność i zasięg utracą strony, które generowały posty nazywane engagement bait (nastawione na wymuszenie jak największej liczby interakcji użytkowników). Na pewno spotkaliście się z nimi w trakcie korzystania z serwisu. Mam na myśli posty typu „co bardziej lubisz: A czy B? ”, „który obrazek bardziej ci się podoba: 1 czy 2? ”, „oznacz w komentarzu osobę, która...”. Facebook doszedł (wreszcie!) do tego, że takie treści są dla użytkowników mało przydatne i nic nie wnoszą.

■ Istotne interakcje

Do tej pory korzystnie na zasięgi postów wpływały komentarze pod nimi, niezależnie od ich długości. To znaczy, że na równi ważne dla algorytmu były wypowiedzi składające się z jednej litery czy emotikony i rozbudowane wypowiedzi. Teraz się to zmieni. O wiele lepsze wyniki, w porównaniu do wskazanych wyżej, osiągną posty, pod którymi rozgorzeje wielowątkowa (i wielozdaniowa) dyskusja. Dochodzimy w tym momencie do istotnej kwestii z punktu widzenia administratorów stron. Nie wystarczy już wrzucić posta i cieszyć się z tego, że nasi odbiorcy go skomentują. Musimy zwracać uwagę na jakość tych komentarzy i –jeśli zajdzie taka potrzeba – aktywnie je moderować, zachęcać ludzi do dzielenia się swoim zdaniem. Wspomniane zmiany dotyczą na razie wyłącznie newsfeeda (podstawowego widoku strony głównej Facebooka, na której pojawiają się wszystkie treści generowane przez marki oraz naszych znajomych). Można przypuszczać, że w przyszłości dotkną również grup.

■ Co robić, żeby było dobrze?

Jeszcze nikt nie ma gotowej odpowiedzi na pytanie: co zrobić, żeby było dobrze. Zanim wszy-



scy nauczymy się funkcjonować w nowej facebookowej rzeczywistości, minie trochę czasu. Jednak już teraz można wskazać kilka możliwości działań. O jednym wspomniałem wyżej – bądźcie aktywnymi moderatorami dyskusji pod postami na waszych stronach.

Innym sposobem, oficjalnie sugerowanym przez serwis, jest opcja „wyświetlaj najpierw”. Nie słyszeliście o niej? Pod przyciskiem obserwowania strony umieszczona jest opcja, która umożliwi ustawienie, jak często będziemy widzieć posty tego fanpage’a. Do dyspozycji są trzy możliwości: „wcale”, „domyślnie” i „wyświetlaj najpierw”. Polecam przygotować posta zachęcającego naszych odbiorców do wybrania ostatniej. Najlepiej zrobić to jak najszybciej. A to dlatego, że nie wszyscy administratorzy jeszcze wiedzą o takiej możliwości, a co za tym idzie, nie wykorzystali tego. Po drugie, użytkownik do swojej listy stron, których treści mają być wyświetlane w pierwszej kolejności, może dodać jedynie trzydzieści. Warto znaleźć się wśród nich, bo wątpliwe jest to, że osoby będą specjalnie odklikiwać inne strony tylko po to, żeby dodać do listy naszą.

■ Transmitujcie na żywo!

Jeżeli jeszcze nie utworzyliście grup spiętych z waszymi stronami, pora się nad tym zastanowić. Nie zachęcam do impulsywnego kliknięcia i uaktywnienia tej formy komunikacji z fanami bez przemyślenia tematu. Jeśli utworzycie grupę i nie zajmiecie się nią z należytą starannością, nic nie zyskacie. Jednak samo to, że Facebook mocno promuje obecnie grupy poprzez dobre zasięgi treści w nich publikowanych oraz aktywność użytkowników, powinno zwrócić uwagę każdego administratora. Z własnego doświadczenia mogę polecić transmisje live. Róbcie je, przekazujcie w nich wartościowe dla waszych odbiorców informacje. Nie ma potrzeby, by były to produkcje stylizowane na programy telewizyjne, z wieloma kamerami, kilkorgiem prowadzących i wartką akcją. Istotna jest wasza naturalność i ciekawe treści, które mogą przydać się fanom waszych stron. Dodam, że zgodnie z zapowiedziami Facebooka, ze względu na dużą liczbę interakcji pod transmisjami, będą one miały w dalszym ciągu niezłe zasięgi. Temat jak najbardziej do przemyślenia.

■ Płatna reklama

Hasło „Facebook nie sprzedaje” już dawno włożyliśmy między bajki. Obecnie system reklamowy Facebook Ads jest jednym z najlepszych i najbardziej precyzyjnych narzędzi umożliwiających dotarcie do klienta. W związku z trendem zmniejszania zasięgów organicznych, jeśli do tej pory wasze strony nie korzystały ze wspomagacza w postaci płatnego promowania postów, radzę intensywnie zainteresować się tematem i zgłębić jego tajniki lub znaleźć odpowiednią agencję do przygotowania kampanii skrojonych na miarę. W przeciwnym wypadku nie dotrzenie ani do swoich fanów, ani do potencjalnych nowych klientów.

To tylko kilka możliwości radzenia sobie z malejącymi zasięgami organicznymi. Na pewno nie należy skupiać się wyłącznie na stronie. Warto wykorzystać wszystkie wyżej wymienione i systematycznie analizować to, jak reagują na nasze działania fani.

Hubert Grygielewicz,
community & content manager w agencji komunikacji interaktywnej SO FINE

Resort interesuje się finansami WORD-ów

W połowie lutego Ministerstwo Infrastruktury wysłało do wszystkich urzędów marszałkowskich pisma z prośbą o przesłanie danych dotyczących WORD-ów. Chodzi m.in. o przychody z przeprowadzanych egzaminów oraz pieniądze przekazane przez ośrodki marszałkom.



To nie wszystko. W ustawie miałyby się znaleźć zapis mówiący o tym, że egzamin byłby przeprowadzany za „opłatą stanowiącą dochód budżetu państwa”. A jak jest teraz? Zebrane pieniądze trafiają do WORD-ów podległych marszałkowi. Zgodnie z projektem ośrodki miałyby otrzymywać tylko wynagrodzenie za udostępnienie kandydatom na kierowców potrzebnej infrastruktury, czyli sali egzaminacyjnej i placu manewrowego.

■ WORD-y zredukowane do infrastruktury

Co to wszystko oznacza? Jeśli zmiany weszłyby w życie w takim kształcie, jak przedstawiliśmy to w zeszłym roku, zmieni się naprawdę wiele, ale zarazem niewiele. Dlaczego wiele? Bo biura przy wojewodzie zatrudniałyby egzaminatorów i wysyłały ich do WORD-ów na egzaminy. W konsekwencji wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego zostałyby sprowadzone do pełnienia roli infrastruktury obsługiwanej przez pracowników. Faktyczną kontrolę nad egzaminowaniem przejąłby rząd centralny, straciłby ją samorządy. Dla kogo ma to znaczenie? Przede wszystkim dla partii politycznych. Wiadomo, że w przeważającej większości województw rządzi koalicja PO-PSL, na szczeblu centralnym – PiS. W biurach do spraw szkolenia i egzaminowania ktoś musiałby pracować. Z pewnością nie byłoby to ludzie z rekomendacji partii rządzących w samorządach. Wręcz przeciwnie. Trudno także sobie wyobrazić, żeby po wprowadzeniu takiej reformy liczba pracowników administracyjnych w WORD-ach pozostała na takim samym poziomie. Proponowana zmiana wydaje się mieć wymiar czysto polityczny. Chyba że ktoś szczerze wierzy, że rząd centralny (poprzez terenowe jednostki, czyli urzędy wojewódzkie) dużo sprawniej zajmie się nadzorem nad egzaminami niż samorządy.

Przypominamy również, że urzędy marszałkowskie nie są jedynymi adresatami pism, które wychodzą od niedawna z resortu infrastruktury. Wcześniej prośbę o udostępnienie danych związanych z działalnością OSK przesłano branżowym organizacjom zraszającym szkoły jazdy.

Jakub Ziębka

Jakie konkretnie dane interesują resort? Bardzo szczegółowe, bo zostały wymienione w aż 17 punktach. Na początku Ministerstwo Infrastruktury pyta o podstawy. Interesuje ich np. liczba WORD-ów oraz ich oddziałów terenowych (co jest dosyć zabawne, ponieważ takie informacje łatwo można uzyskać, wchodząc na strony internetowe ośrodków), ale także liczba zatrudnionych tam egzaminatorów i pozostałych pracowników.

■ Szczegółowe pytania o kasę

To nie wszystko. Resort pyta także o roczne koszty utrzymania infrastruktury WORD-ów, roczne koszty pracownicze zatrudnionych egzaminatorów i pozostałych osób zatrudnionych w ośrodkach. Ministerialnych urzędników ciekawią także pensje egzaminatorów. W piśmie pada pytanie o ich średnie wynagrodzenie w 2016 i 2017 roku oraz wysokość dodatków służbowych (funkcyjnych) w skali roku.

Ministerstwo chciałoby również wiedzieć, jakie są przychody WORD-ów, zarówno z przeprowadzonych egzaminów, jak i wynikające z prowadzonych działalności gospodarczych oraz szkoleń. Urzędy marszałkowskie są także proszone o podanie procentowego udziału pracy egzaminatora w koszcie egzaminu na prawo jazdy, kosztów odbycia obowiązkowych warsz-

tatów doskonalenia zawodowego dla zatrudnionych egzaminatorów. Ostatnie dwa pytania też dotyczą finansów. Otóż marszałkowie mają podać kwoty, jakie oddają do ich budżetu poszczególne WORD-y oraz przeznaczone na działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

■ Biura przy wojewodach

Dlaczego resort wysłał takie pisma do urzędów marszałkowskich? Wyjaśnienie jest proste. WORD-y to jednostki samorządowe, podlegające marszałkom województw. A po co ministerstwu są potrzebne takie dane? Najwidoczniej bardzo poważnie rozważane jest wprowadzenie zmian, które sygnalizowaliśmy w czerwcu ubiegłego roku, ujawniając jedną z wersji projektu powstałego przy współpracy resortowych urzędników i tzw. zespołu doradczego, reprezentowanego przez przedstawicieli OSK i egzaminatorów.

Chodzi o powołanie przy wojewodach (a nie marszałkach!) biur do spraw szkolenia i egzaminowania, które wykonywałyby zadania związane z egzaminowaniem (wszystkich) oraz szkoleniem (wszystkich poza kandydatami na kierowców). Dodatkowo biura BSE miałyby wskazywać ośrodki uprawnione do prowadzenia kursów instruktorskich i warsztatów doskonalenia zawodowego.



Zmiany, zmiany i... po zmianach

Dla nas, właścicieli ośrodków szkolenia kierowców, zamieszanie z przesunięciem uruchomienia CEPIK-u i okresów próbnych nie jest wcale takie złe. Niech te zmiany będą zapowiadane co roku, a potem... przesuwane. Wtedy pracy dla nas nie zabraknie, będziemy zadowoleni.



Piotr Rucki,
właściciel warszawskiej
szkoły jazdy Elmol

Jeszcze pod koniec stycznia kontaktowali się ze mną dziennikarze jednej z ogólnopolskich stacji telewizyjnych. Pytali, czy widać już zwiększony ruch kursantów w moim ośrodku. Miał on mieć związek ze zmianami, które, zgodnie z oficjalnymi dokumentami, powinny wejść w życie już 4 czerwca.

W styczniu, na organizowanym przeze mnie pierwszym i drugim kursie na prawo jazdy, spytałem kursantów o powód podjęcia decyzji o rozpoczęciu szkolenia w tym czasie. Raptem jedna, może dwie osoby odpowiedziały, że chciałyby otrzymać prawo jazdy jeszcze przed zapowiadanymi zmianami. Z drugiej jednak strony, frekwencja na kursach w 2018 roku była dużo wyższa niż w analogicznych okresach w poprzednich latach.

■ Magia telewizyjnego materiału

Zapytałem także swoich kursantów, czego najbardziej się boją, oczywiście w kontekście zmian zaplanowanych na 4 czerwca. Co usłyszałem? „Na pewno będzie trudniej”, „Będzie trudno zdać egzamin”, „Trzeba będzie jeździć z zielo-

nym listkiem” (to powód do wstydu przed kolegami i koleżankami).

W końcu w telewizji pojawił się materiał na temat obostrzeń dla świeżo upieczonych kierowców. Co się działo jego po emisji? Na kursie, który organizowałem tuż po pojawieniu się tego materiału, zabrakło miejsc na sali. Zbieg okoliczności? Nie bardzo. Właśnie wtedy mniej więcej połowa uczestników kursu trafiła na szkolenie w obawie przed nadciągającymi zmianami. Ale, co także ważne, tylko pojedyncze osoby wiedziały, co tak naprawdę ma się zmienić.

■ Opłaty nie boją, zielony listek – tak

Interesujące jest to, że większość kursantów nie obawiała się tego, że będą musieli zapłacić za dwugodzinne szkolenie w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego i godzinne w ośrodku doskonalenia techniki jazdy. Chodzi o zielony listek, rzekomą trudność ze zdaniem egzaminu (a przecież zmiany nie mają z tym nic wspólnego). Zdarzali się także bardziej świadomi kursanci. Im z kolei przeszkadzałby czasowy zakaz podejmowania pracy zarobkowej i działalności gospodarczej związanej z posiadaniem prawa jazdy kategorii B. Ten argument trzeba uznać za mocny.

■ Nowe informacje, media znowu pytają

Od emisji wspomnianego przeze mnie telewizyjnego materiału minął może miesiąc, aż na-

gle w jednym z opiniotwórczych dzienników pojawił się pewien artykuł. Mogliśmy w nim przeczytać, że planowane zmiany dotyczące świeżo upieczonych kierowców prawdopodobnie zostaną przesunięte. Odebrałem kolejny telefon od przedstawiciela mediów. Tym razem chodziło o radio. Pytali mnie, czy zmiany, które miały wejść w życie, są sensowne, czy spowodowałyby wzrost bezpieczeństwa na polskich drogach, co z ośrodkami doskonalenia techniki jazdy.

■ Niech zmieniają termin co rok

Nie zamierzam roztrząsać, czy zapisane kiedyś zmiany w prawie są sensowne. Każdy ma na ten temat swoje przemyślenia. Jedno jest pewne. Wiele zapisów ustawy o kierujących pojazdami można nazwać bublami. Nasi koledzy próbują coś z tym zrobić, ale osoby decyzyjne ich nie rozumieją. Zastanawiam się jednak, jak to możliwe, że przez tyle lat nie można było zrobić CEPIK-u 2.0 porządnie...

Ale dla nas, właścicieli ośrodków szkolenia kierowców, zamieszanie z przesunięciem uruchomienia CEPIK-u i okresów próbnych wcale nie jest takie złe. Niech te zmiany będą zapowiadane co rok, a potem... przesuwane. Będziemy mieli ręce pełne roboty. Tak jak obecnie. A na rynku brakuje instruktorów. Część z nich odeszła z branży, szukając sobie innych źródeł dochodu. A teraz wiele ośrodków notuje braki kadrowe. ■

Wrocław i Kraków wymienią samochody

Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoly Jazdy” WORD we Wrocławiu nie wybrał jeszcze co prawda zwycięzcy przetargu na dostawę aut egzaminacyjnych, ale otworzył już oferty. Jeśli nie zdarzy się nic nieprzewidzianego, w ośrodku pojawią się kie rio. Już niedługo auta będzie też wymieniał krakowski MORD.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia zwycięzca wrocławskiego przetargu musi dostarczyć pojazdy do końca maja tego roku. Bo na razie egzaminy na kategorię B przeprowadzane są z wykorzystaniem toyoty yaris. W jaki sposób skonstruowane zostało kryterium oceny ofert? Największe znaczenie ma oczywiście cena, ale liczy się także gwarancja, zużycie energii, emisja CO2 i zanieczyszczeń. Co ciekawe, WORD we Wrocławiu bierze pod uwagę samochody dostępne na rynku minimum dwanaście miesięcy przed terminem składania ofert.

■ Kia rio zastąpi toyotę yaris?

Było to już drugie podejście wrocławskiego ośrodka do przetargu na wymianę aut egzaminacyjnych. Postępowanie, które zostało rozpisane jeszcze pod koniec ubiegłego roku, zostało unieważnione. Dlaczego? Wpłynęły co prawda dwie oferty, ale ceny przewyższyły kwotę, którą WORD chciał przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia. I to sporo. Do przetargu zgłosiły się bowiem dwie firmy. Toyota Bielany Nowakowski zaproponowała trochę ponad 1 mln zł brutto, a Auto Club – około 1,9 mln zł. Ale WORD nie chciał płacić więcej niż 439 tys. zł brutto. Pierwszy przetarg różnił się od drugiego jednym ważnym szczegółem. Początkowo WORD we Wrocławiu chciał pojazdy wynająć, teraz już kupić.

Wydaje się, że WORD we Wrocławiu nie będzie musiał dokonywać wyboru dostawcy aut egzaminacyjnych. Skąd takie przypuszczenie? Dwie z pięciu firm, które złożyły ofertę w przetargu, zaproponowały kwoty trochę niższe niż zaplanował sobie WORD (niecałe 1,1 mln zł). Wrocławski diler Wrobud chciałby otrzymać 954 tys. zł brutto, a przedsiębiorstwo Gam, także z tego miasta – prawie 960 tys. zł. Co ciekawe, obie firmy zaproponowały WORD-owi kie rio. Z tą różnicą, że Wrobud zaoferował model rio IV.

Kwoty powyżej ustalonej przez WORD zaproponowały z kolei trzy inne firmy. Chodzi o MM Cars Wrocław (oferował trzydrzwiowego opla



corse), Car Center (pięciodrzwiowego opla corse) i Toyotę Bielany (toyotę yaris). Swoje usługi, polegające na dostawie osiemnastu aut przeznaczonych do egzaminowania na kategorię B, wyceniły na niewiele ponad 1,1 mln zł. Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoly Jazdy” WORD we Wrocławiu nie zdecydował się jeszcze na wyłonienie zwycięzcy przetargu.

■ Kraków się szykuje

Na Wrocławiu tegoroczne wymiany pojazdów należących do ośrodków się nie skończą. Jeszcze w pierwszym kwartale tego roku krakowski MORD rozpisze przetarg na dostawę pojazdów egzaminacyjnych na kat. B i B+E. Właśnie na ten cel Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego chce przeznaczyć kwotę nie większą niż 2 mln zł netto.

Nowe pojazdy pojawią się w krakowskim ośrodku i jego oświęcimskiej filii w ostatnim kwartale tego roku. Mają zastąpić m.in. kie rio i toyoty yaris. Ten pierwszy model jest obecny w Krakowie (25 pojazdów), drugi – w Oświęcimiu (17 pojazdów). Z wykorzystaniem kii rio i toyoty yaris przeprowadzane są oczywiście egzaminy na kat. B. Natomiast jeżeli chodzi o kat. B+E, krakowski MORD używa zespołu pojazdów złożonego z samochodu chevrolet captiva oraz przyczepy ciężarowej Niewiadów o d.m.c. 1300 kg.

Żeby za nowe pojazdy egzaminacyjne zapłacić jak najmniej, krakowski ośrodek planuje przekazać zwycięzcy przetargu samochody, którymi obecnie przeprowadzane są egzaminy.

Jakub Ziębka

www.trends.com.pl

**BMW
i VOLKSWAGEN
bez tajemnic!**

trendy



nowości



porady



testy



historia



**Jedynie na rynku
magazyny
prawdziwych
miłośników aut**

www.trends.com.pl

Drogi specjalnej troski

W teorii, tworzonej na podstawie suchych danych, trzeba stwierdzić, że na polskich drogach jest coraz bezpieczniej. Praktyka wygląda jednak zupełnie inaczej.

Tajemniczą poliszynela jest ograniczone zainteresowanie policji patrolowaniem dróg ekspresowych i autostrad. I nie są to jedynie spostrzeżenia kierowców, ale wnioski płynące z opublikowanego 30 sierpnia 2017 roku raportu NIK „o działaniach ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych”. Stwierdzono w nim, że policja nie opracowała odrębnych standardów prowadzenia działań na autostradach i drogach ekspresowych. Były one realizowane w oparciu o ogólne procedury działania pionu ruchu drogowego, które zostały uznane przez kierownictwo policji za wystarczająco uniwersalne. W ocenie NIK stosowanie elastycznych rozwiązań organizacyjnych wymaga stałego monitorowania ich efektywności, zwłaszcza biorąc pod uwagę specyfikę zdarzeń występujących na tego typu drogach. Wątpliwości wzbudziła również, będąca po części skutkiem podejścia przyjętego przez komendanta głównego policji, niska aktywność policji na autostradach i drogach ekspresowych. NIK zwrócił także uwagę na brak odpowiedniej wiedzy użytkowników autostrad i dróg ekspresowych. Dla niektórych kierowców poruszanie się po autostradach i drogach ekspresowych jest nadal nowym doświadczeniem, a wielu z nich nie jest właściwie przygotowanych do korzystania z tych dróg oraz nie wie, jak się zachować, gdy dojdzie do wypadku. Kierowcy nie mają nawyku, by w razie wypadku na autostradzie lub drodze ekspresowej i powstałego w jego wyniku zatoru utworzyć korytarz ratunkowy, którym szybko przejechałyby służby ratunkowe. Od tego czasu na autostradach i drogach ekspresowych doszło do przynajmniej kilku karamboli. Nie brakowało też sytuacji, gdy spieszące z pomocą służby musiały torować sobie drogę wśród aut stojących w korku.

■ „Szybka, ale bezpieczna” jazda

Dyskusje na temat bezpieczeństwa wróciły, gdy w styczniu na autostradzie A1 doszło do spektakularnej, a zarazem bardzo poważnej kolizji. Kierowca potężnego bmw X5 postanowił wyprzedzić z prawej strony auto jadące lewym pasem, by chwilę później zmienić pas i wyprzedzić jadącą prawą stroną skodę. Klasyczny „slalom gigant” czy, jak niektórzy mówią, „tetris”. Niestety, planu nie udało się zrealizować. Bmw wyprzedziło pierwszy samochód i z impetem uderzyło w tył octavii, która z czterema osobami



Fot. Autostrada Wielkopolska

na pokładzie, w tym dziećmi w wieku czterech i sześciu lat, wpadła do rowu i uderzyła w fundament wiaduktu.

Chyba tylko cud sprawił, że skończyło się na strachu, stratach materialnych, 500-złotowym mandacie, korku na autostradzie, opublikowanym w sieci filmie i lawie hejtu, która wylała się na... autorkę nagrania. Z komentarzy publikowanych na portalach internetowych i w serwisach społecznościowych wylania się jednoznaczne przesłanie – lewy pas autostrady służy do jazdy z prędkością rzędu 180 km/h i większą. Kto jedzie wolniej, powinien szerokim łukiem omijać autostrady lub kurczowo trzymać się prawego pasa i pod żadnym pozorem nie wyprzedzać. Jazda po autostradzie z prędkością 90–120 km/h powinna być zakazana i karana. W końcu nie po to „szybcy i wściekli” płacą za przejazd, by jechać wolno. Tym bardziej że ruch na autostradach w Polsce jest zwykle mniejszy niż w Niemczech, więc można bezpiecznie docisnąć... Ile z jazdy „szybkiej, ale bezpiecznej” wyszło, zobaczyła cała Polska.

■ Norweg komentuje: U nas kara byłaby dotkliwa

Można dyskutować, czy nagrywająca wypadek faktycznie powinna przez tak długi czas zajmować lewy pas. Z drugiej jednak strony, od chwili manewru zmiany pasa przez nagrywającą do zderzenia mija ok. 8 sekund. To czas,

w jakim nowoczesny samochód wysokiej klasy jest w stanie wyhamować z 200 km/h do zera. Skoda oddalała się od bmw, więc przy trzeźwej ocenie sytuacji i wydłużonym czasie reakcji nawet na oszronionej nawierzchni były szanse na uniknięcie zderzenia. Czy zmieniając pas kierująca autem z kamerą zajęła drogę bmw? Dysponując nagraniem prezentującym sytuację tylko z przodu trudno to ocenić. Z drugiej jednak strony, czy w myśl zasady ograniczonego zaufania należy spodziewać się, że po drodze z ograniczeniem prędkości do 140 km/h ktokolwiek będzie poruszał się z prędkością rzędu 200 km/h? Pytań nasuwa się wiele, a o odpowiedzi trudniej.

Wirtualna Polska przesłała film z wypadku norweskim ekspertom do spraw bezpieczeństwa i poprosiła o komentarz.

– Takie zachowania na drodze można próbować zmieniać za pomocą wielu drobnych przepisów, ale z naszego doświadczenia konfiskata prawa jazdy jest najbardziej skuteczna. Kierowcy tylko wtedy dostosują się do przepisów, jeśli uznają, że w każdej chwili mogą być złapani i od razu surowo ukarani. Tylko subiektywne ryzyko kary jest skutecznym sposobem poprawy bezpieczeństwa na drogach. Gdyby coś takiego wydarzyło się w Norwegii, kierowca od razu straciłby prawo jazdy na kilka miesięcy. Spotkałaby go również bardzo wysoka kara finansowa – mówi w rozmowie z WP Bard Morten Johansen, ekspert zajmujący się bezpieczeństwem



Fot. Autostrada Wielkopolska

na drogach organizacji Trygg Traffik. – Byłem w waszym kraju i po tym, co zobaczyłem na drogach, byłem po prostu przestraszony.

■ Plany, które nie weszły w życie

Dla kierowcy nowego bmw X5 mandat w wysokości 500 zł z pewnością nie będzie dotkliwą ani nawet odczuwalną karą. Niewiele mniej kosztowałby go przejazd z Warszawy do Gdańska w tak ekspresowym tempie. Taryfikator mandatów nie przeszedł istotnych korekt od 2003 roku. W ciągu piętnastu lat płace wyraźnie wzrosły, więc grzywny są w mniejszym stopniu dotkliwe. Do tego należą do najniższych w całej Unii Europejskiej. Przynajmniej od 2015 roku poważnie mówi się o zaostrzeniu kar za wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu – w tym łamanie ograniczeń prędkości. Planowano nawet 1520 zł mandatu za przekroczenie dozwolonej prędkości o ponad 50 km/h i więcej w przypadku recydywy. Media podawały konkretne tabele, sygnalizowały, że prezydent Komorowski zgodził się na zmianę w przepisach. I faktycznie w życie weszły nowe regulacje dotyczące odbierania praw jazdy za zbyt szybką jazdę oraz prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu. O wyższych mandatach za prędkość zapomniano. Czy fakt ten należy wiązać z wyborami prezydenckimi i parlamentarnymi z 2015 roku? Z pewnością byłoby to ryzykowne posunięcie, mające wpływ na ich wynik. W kwietniu 2015 roku mówiono, że mają zostać przegłosowane przed wakacjami. Pojawiały się też sygnały, że sprawa utknęła na etapie „uzgod-

nień międzyresortowych”. Nikt nie interesuje się kwestią usystematyzowania definicji bezpiecznego odstępu. A wystarczyłoby przejąć rozwiązanie niemieckie, które mówi o połowie prędkości wyrażonej w metrach. I naprawdę jest egzekwowane. Portal dw.com pisał o kierowcy, który został skazany przez sąd na grzywnę w wysokości 180 euro za jazdę z prędkością 131 km/h za innym pojazdem w odległości zaledwie 26 m na odcinku 126 m.

■ Radiowóz nie robi wrażenia

Skutki łagodnego prawa oglądamy na co dzień na drogach. Kara za przekroczenie prędkości o 20 km/h jest tak niska (50–100 zł), że większość kierowców się jej nie obawia, a kontrolujący prędkość funkcjonariusze zazwyczaj wypatrują szybciej jadących aut. Traktowanie znaków jak tablic informacyjnych jest powszechne. Nie tylko przez statystycznego Kowalskiego, ale również stróżów prawa. Natknięcie się na oznakowany radiowóz, który bez włączonych sygnałów dźwiękowych i świetlnych przekracza dozwoloną prędkość o 20–30 km/h nie jest niczym szczególnym. A w sieci pojawiają się filmy dokumentujące bardziej rażące naruszenia. Na wielu kierowcach widok radiowozu nie robi większego wrażenia. Nawet jeżeli funkcjonariusze jadą szybciej niż pozwala znak, nic nie stoi na przeszkodzie, by ich... wyprzedzić. W końcu nie mają radaru, a na podstawie wskazań prędkościomierza nie są w stanie nałożyć mandatu. Zresztą nie wypada, by próbowali, skoro sami zdecydowali się na naruszenie prawa.

Czy musi tak być? W Niemczech podobna sytuacja jest nie do pomyślenia. Radiowozy jeżdżą po miastach i autostradach z maksymalną dozwoloną prędkością. Kierowcy, którzy decydują się na wyprzedzenie tych aut, robią to z minimalną różnicą prędkości – w tempie, z jakim potrafią wyprzedzać się samochody ciężarowe na autostradzie.

Dochodzi do tego podważana od lat zasadność ustawiania wielu ograniczeń prędkości. Zbędne, nieżyciowe, na wyrost – grzmią media i kierowcy. Czy faktycznie? Oczywiście można wskazać znaki, które pozostały przy drodze od czasu zakończenia budowy lub wymuszają ograniczenie tempa na idealnie prostym odcinku, który płynnie przechodzi w nowo wybudowaną drogę ekspresową. Z drugiej jednak strony, pięćdziesiątki na ostrych zakrętach, w tunelach czy wiaduktach, za którymi często powstają korki, są jak najbardziej uzasadnione, o czym niektórzy kierowcy boleśnie się już przekonali.

■ Kursant na autostradzie

Do wspomnianego bmw X5 można zamówić system ostrzegający o ryzyku kolizji z poprzedzającym pojazdem. Nie wiadomo, czy egzemplarz biorący udział w kolizji miał go na wyposażeniu. Do myślenia daje jednak fakt, że w wielu samochodach do testów dziennikarskich systemy wspierające zostały wyłączone (w zakresie, w jakim jest to możliwe) lub ustawione na najniższą czułość. Instruktorzy doszkalający kierowców samochodów ciężarowych w ramach akcji „Profesjonalni kierowcy” zwracają uwagę, że do rzadkości nie należy ruch wykonywany trzema palcami jednej dłoni, który wyłącza zamówione przez firmę transportową systemy bezpieczeństwa o wartości ok. 10 tysięcy euro. A „wypada” je wyłączyć, gdyż są nadgorliwe i doświadczonemu kierowcy utrudniają rozwinięcie skrzydeł na drodze. Czy rzeczywiście tak jest? Elektronika działa coraz lepiej i nawet jeżeli zdarzy się jej podniesienie fałszywego alarmu, to zawsze będzie to lepsze od zwiększonego ryzyka tragedii na drodze.

Punktem wyjścia do walki o lepsze jutro ponownie jest system szkolenia. Czy ktokolwiek widział elkę na drodze szybkiego ruchu czy autostradzie? W dobie otwierania kolejnych obwodnic miast nawet godzina w takich warunkach przestaje być logistycznym wyzwaniem. Trzeba chcieć. Przy szybszej jeździe samochód nie spali więcej niż stojąc w korku, więc z punktu widzenia szkoły jazdy koszty danej lekcji nie ulegną zmianie. A kursant mógłby sporo zyskać, zamiast uczyć się metodą prób i błędów, nierzadko patrząc złe wzorce. Kontrargument o braku gotowości uczącego się do wyjazdu na autostradę również można łatwo odeprzeć – czy w takim razie powinien zostać dopuszczony przez szkołę do egzaminu?

Lukasz Szewczyk

Złodzieje nie omijają Warszawy

W zeszłym roku łupem przestępców padło ponad 10 tys. aut. Z czego najwięcej, bo prawie 25 proc., w Warszawie i jej okolicach.

Według najnowszych danych Komendy Głównej Policji w Polsce w zeszłym roku skradziono 10.240 samochodów. To o 1405 mniej niż w 2016 roku. Oznacza to, że auta padały łupem złodziei średnio co 51 minut. Najwięcej kradzieży odnotowano w stolicy i jej ościennych powiatach (2506 samochodów). Jeśli chodzi o podział na województwa, w tym niechlubnym rankingu przoduje mazowieckie (2844 skradzionych aut), które wyprzedza województwo śląskie (1245 pojazdów) i wielkopolskie (1170).

■ Złodzieje nie robią sobie wakacji

Najmniej aut skradziono natomiast w województwie podkarpackim (Komenda Wojewódzka Policji w Rzeszowie informuje jedynie o 71 przypadkach). Regionem, w którym najbardziej wzrosła aktywność złodziei samochodów, jest Opolszczyzna. W 2016 roku ukradziono tam 83 pojazdy, w 2017 – 117, czyli o 24 więcej. Statystyki kradzieży wzrosły też w województwie łódzkim (832 w 2017 roku w porównaniu z 817 w roku 2016) oraz podlaskim (117 kontra 110).

Miesiącem największej aktywności złodziei jest marzec. W ubiegłym roku skradziono wówczas 978 samochodów. Ze statystyk policyjnych wynika też, że złodzieje nie robią sobie wakacji. W lipcu skradziono 859 pojazdów, co jest drugim miesięcznym wynikiem. Najmniej aut padło łupem złodziei w grudniu (737).

■ Statystyki maleją, ale...

Na szczęście co roku policja odnotowuje spadek liczby skradzionych samochodów. To wynik wzrostu wykrywalności, ale również zmiany obiektów kradzieży. Dziś z ulic nie znikają auta warte kilkanaście tysięcy złotych. Łupem specjalistów padają droższe pojazdy marek premium, do których dostęp jest łatwiejszy niż kiedykolwiek wcześniej. Ponieważ każdy producent aut wykorzystuje w swoich modelach te same lub bardzo podobne systemy zabezpieczeń, przestępcy po rozpracowaniu jednego stosują te same metody podczas kradzieży innych.

Złodzieje, posiadając transmiter i odbiornik, w ciągu kilkudziesięciu sekund kopiują sygnał klu-



czyka i odjeżdżają z parkingu autem, oddalając się nawet kilkaset kilometrów od miejsca zdarzenia. Niektórzy są na tyle wyrafinowani (czy też bezczelni), że tankują po drodze bez wyłączenia silnika (ze względu na brak kluczyka niemożliwe jest ponowne uruchamianie pojazdu) i w ciągu jednego dnia opuszczają terytorium Polski.

■ Jak się zabezpieczyć?

Skoro zapobieżenie kradzieży samochodu jest praktycznie niewykonalne, trzeba zrobić wszystko, by utrudnić pracę złodziejowi. Po to właśnie wymyślono zabezpieczenia. Do wyboru są, mówiąc najogólniej, mechaniczne (blokada na kierownicę, pedały, dźwignię zmiany biegów) i elektroniczne (alarmy i immobilisery, systemy odcinające dopływ paliwa, monitoringu).

Policjanci wskazują, że każde zabezpieczenie jest lepsze niż jego brak, ale jednocześnie przy-

znają, iż najbardziej skuteczne są systemy monitoringowe, a zwłaszcza radiowego. Dlaczego?

– Za sprawą niewrażliwości na działanie zagłuszarek GPS/GSM, powszechnie stosowanych przez złodziei, dokładności lokalizacji wynoszącej do kilku centymetrów, co zapobiega pomyłkom w ustaleniu rzeczywistej lokalizacji poszukiwanego auta – nawet jeśli w grę wchodzi rząd sąsiadujących z sobą garaży – i skuteczności. 98 proc. aut udaje się odzyskać w ciągu 24 godzin – wyjaśnia Dariusz Kwakszys, ekspert w firmie Gannet Guard Systems.

Wskazuje, że radiowa lokalizacja po kradzieży pozwala na odnalezienie pojazdów nawet wtedy, gdy zostały ukryte w stalowych kontenerach oraz na parkingach podziemnych, bo fale radiowe o wysokich częstotliwościach potrzebują jedynie mikroszczelin, żeby mogły się wydostać i zostać namierzone.

Jakub Ziębka

(Nie) bezpieczna autostrada

Ponad 80 proc. polskich kierowców nie umie prawidłowo poruszać się po autostradach – alarmują Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi i towarzystwo ubezpieczeń Compensa, organizatorzy akcji „Bezpieczna autostrada”. Wśród najczęściej popełnianych błędów wymieniają zbyt dużą prędkość, tzw. jazdę na zderzaku czy nieumiejętną zmianę pasa ruchu.



Polskimi autostradami każdego roku przejeżdżają dziesiątki milionów samochodów. Dobrze obrazują to statystyki zaprezentowane niedawno przez operatora płatnego odcinka A1. W zeszłym roku przejechało nim 19,6 mln pojazdów, czyli o odpowiednio 1,5 mln i 3 mln więcej niż w 2016 i 2015 roku. W założeniu autostrady mają zapewnić najbezpieczniejszy i najszybszy sposób podróżowania autem po Polsce. Niestety, wciąż trudno nazywać je drogami bezpiecznymi, bo, jak pokazuje badanie, większość Polaków nie potrafi się po nich poruszać...

■ Polacy nie przyzwyczaili się do autostrad

– Z przeprowadzonych przez Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi ankiet wynika, że ponad 80 proc. kierowców nie umie prawidłowo zachowywać się na autostradach. Ma to odzwierciedlenie w statystykach. Z danych NIK wynika, że na każdy tysiąc kilometrów dróg szybkiego ruchu przypada aż pięć razy więcej wypadków niż na innych rodzajach dróg. Kilukrotnie większa jest także śmiertelność ofiar wypadków. Trzeba pamiętać, że dla części Polaków poruszanie się po autostradach to wciąż nowość. Niestety, wielu kierowców nie ma jeszcze wyrobionych odpowiednich nawyków lub ma po prostu złe przyzwyczajenia, które w połączeniu z dużymi prędkościami przynoszą fatalne efekty – mówi Karolina Tworzydło, dyrektor biura marketingu i PR w Compensie, która wspólnie z CBRD od września 2017 ubiegłego roku prowadzi ogólnopolską akcję edukacyjną „Bezpieczna autostrada”.

■ Katalog błędów

Ekspert CBRD sporządzili także katalog błędów najczęściej popełnianych na autostradach. Kierowcy najchętniej przekraczają dozwoloną prędkość (140 km/h), nie zachowują bezpiecznej odległości pomiędzy samochodami (tzw. jazda na zderzaku połączona często z mruganiem światłami) oraz nieumiejętnie zmieniają pas ruchu. Poza tym trzeba wymienić zbyt późną sygnalizację manewrów, zatrzymywanie się i postój na pasie awaryjnym, ciągłą jazdę lewym pasem, brak umiejętności wjazdu pasem rozbiegowym czy błędy w wyprzedzaniu – wykonanie manewru tuż przed zjazdem z autostrady, lub tzw. wyścigi ciężarówek. Zdarzają się także sytuacje ekstremalne, które stanowią na szczęście rzadkość. Znane są zarejestrowane przez monitoring przykłady cofania, zawracania czy nawet jazdy pod prąd.

– Można wymienić kilka przyczyn nieprzestrzegania przepisów i błędów. Część wynika z niewiedzy, np. według naszych badań co trzeci kierowca nie zdaje sobie sprawy, że nie powinno się wyprzedzać prawym pasem. Do złamania

zasad bezpiecznej jazdy po autostradzie dochodzi także wskutek nieuwagi lub zmęczenia, którego oznaki wielu kierowców niestety lekceważą. Zdarza się, że przepisy łamane są świadomie, co można tłumaczyć na różne sposoby, m.in. pośpiechem czy pewnością siebie, która często łączy się z dużymi możliwościami, jakie daje dobry samochód – tłumaczy Tomasz Zagajewski z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

■ Autostrada ma być bezpieczna

Badania CBRD są elementem kampanii społecznej „Bezpieczna autostrada”, realizowanej we współpracy z towarzystwem ubezpieczeń Compensa. Jeszcze do końca 2018 roku będą prowadzone działania edukacyjne, dotyczące przypomnienia zasad poruszania się po autostradach oraz mające na celu promowanie wiedzy z zakresu udzielania pierwszej pomocy. Wśród zaplanowanych aktywności dla podróżujących autostradami kierowców zostały przewidziane imprezy plenerowe na MOP-ach, gdzie organizatorzy będą przypominać główne zasady obowiązujące podczas jazdy na tych drogach. Dodatkowo akcja obejmuje szkolenia z pierwszej pomocy dla pracowników obsługi autostrad, wyposażanie wybranych stacji w profesjonalne apteczki, konkursy dla kierowców i dystrybucję materiałów informacyjnych.

Jakub Ziębka



Szerokie kręgi Dieselgate

Na początku roku „The New York Times” i niemiecki „Bild” poinformowały, że w USA, w Lovelace Respiratory Research Institute, na zlecenie Europejskiej Grupy Badawczej ds. Zdrowia i Środowiska w Sektorze Transportu (EUGT) prowadzono eksperymenty na makakach finansowane przez niemieckie koncerny motoryzacyjne. Dziesięć małp na trzy – cztery godziny zamykano w pomieszczeniu, do którego tłoczono spaliny z rury wydechowej diesla.

We wrześniu 2015 roku amerykańska Agencja Ochrony Środowiska odstąpiła kulisy Dieselgate, czyli jednej z największych afer w historii motoryzacji. Ustalono, że wyprodukowane po 2009 roku samochody grupy Volkswagena z silnikami wysokoprężnymi miały specjalne oprogramowanie silnika. Gdy elektronika wykrywała, że pojazd jest poddawany procedurze badającej skład spalin, wchodziła w „czysty” tryb, który obniżał emisję tlenków azotu do wymaganego poziomu kosztem podniesienia zużycia paliwa. Kiedy auto wracało na drogę, dla sterownika przestawały liczyć się aspekty ekologiczne – priorytetem było niskie spalanie. Zapotrzebowanie na paliwo z toksycznością spalin można było pogodzić, wyposażając samochód w układ katalizacyjnej redukcji SCR, który wykorzystując podawany do układu wydechowego wodny roztwór mocznika w specjalnym katalizatorze rozbija tlenki azotu na czysty azot i wodę.

■ 11 mln aut z oprogramowaniem do wymiany

Obecnie SCR jest stosowany w volkswagenach, ale wcześniej producent poszedł na skróty. Opro-

gramowanie fałszujące wyniki testów spalin wgrano do sterowników 11 mln aut całego świata – w tym 5 mln osobowych i 1,8 mln dostawczych VW, 2,1 mln audi, 1,2 mln skód oraz 700 tys. seatów z dieslami 1.2 TDI, 1.6 TDI oraz 2.0 TDI. Afera dotyczy jednostek o kodzie EA 189. Montowane od 2015 roku EA288 są wolne od wszelkich nieprawidłowości. W ramach akcji serwisowej Volkswagen wgręwa do samochodów „czyste” oprogramowanie. Okazuje się, że nie w pełni rozwiązuje ono problem. Oczyszczanie spalin z tlenków azotu wymusza bardziej intensywną pracę układu recyrkulacji spalin – użytkownicy „poprawionych” aut zaczęli narzekać jednak na problemy z zaworem sterującym powrotem spalin do silnika. Kolejnym problemem ma być nadmiar sadzy, która przyspiesza zapychanie się filtrów DPF.

■ Zaczęło się od badań na Uniwersytecie Wirginii Zachodniej

W USA diesle wzięto pod lupę z prostej przyczyny. Tamtejsze normy dla silników wysokoprężnych są znacznie bardziej wyśrubowane od europejskich. Spełnianie ich z nawiązką

może budzić uzasadnione wątpliwości. Zagadnienia związane z toksycznością spalin, w tym rozbieżności między wynikami uzyskiwanymi w optymalnych warunkach na stanowisku pomiarowym i podczas jazdy po drodze, są ciekawym materiałem dla naukowców. I to właśnie rozpoczęte w 2014 roku badania pracowników Uniwersytetu Wirginii Zachodniej przyczyniły się do wykrycia skali nieprawidłowości. Pierwsze sygnały pojawiły się wcześniej, bo już w 2011 roku, kiedy Wspólne Centrum Badawcze Komisji Europejskiej sygnalizowało zawyżoną toksyczność spalin samochodów z silnikami wysokoprężnymi. Gazy spalinowe muszą spełniać dwa kryteria. Powinno być ich jak najmniej, gdyż w Europie zależą od tego nakładane na producentów dopłaty – obliczane na podstawie średniej emisji CO₂ całej gamy pojazdów; stąd stale rosnąca liczba aut elektrycznych i hybrydowych, które skutecznie obniżają średnią. W przypadku norm toksyczności – Euro i amerykańskich EPA czy LEV – taryfy ulgowej nie ma. Dozwolone górne poziomy emisji węglowodorów, tlenków azotu i węgla oraz cząstek stałych zostały ściśle określone. Różnice wynikają tylko z typu silnika (benzyna/diesel) oraz rodzaju pojazdu (motocykl,



cji w rozwój silników Diesla – mówił Matthias Müller, prezes koncernu Volkswagen AG w rozmowie z telewizją RTL.

– Użyliśmy w naszych badaniach metody o wyjątkowej czułości. Tak wysokiej, że mogliśmy zmierzyć efekty na długo zanim w organizmach można było zaobserwować jakiegolwiek symptomy – zapewniał natomiast sprawujący pieczę nad badaniami prof. Thomas Kraus.

Pełną odpowiedzialność za wydarzenia, do których doszło w USA, wziął na siebie Thomas Steg – główny lobbysta koncernu. Dodał on, że nie informował o projekcie ówczesnego prezesa Volkswagon AG.

■ Niekorzystny zbieg okoliczności

Pozostał jednak duży niesmak i pożar, który kolejnymi wpisami na Twitterze próbowali gasić specjaliści od mediów społecznościowych. Pikanterii dodał fakt, że do testów posłużył volkswagen beetle, następcą samochodu dla ludu, który począwszy od przełomu lat 30. i 40. miał motoryzować Niemcy. Tak się jednak nie stało. Rozpoczęła się wojna, w której początkowym okresie spaliny samochodów ciężarowych zaczęły być używane do odbierania życia. Jak na ironię, 25 stycznia na Twitterze pojawił się wpis, w którym Matthias Müller wraz z Hansem Dieterem Pötschem, członkiem rady nadzorczej koncernu VW, trzyma kartkę z napisem #weremember, propagującym przypadający na 27 stycznia Międzynarodowy Dzień Pamięci o Ofiarach Holokaustu. 26 stycznia wybuchł skandal, który przywołał do tablicy koncerny BMW, Daimler i Bosch, według doniesień mające współfinansować EUGT. Dla niemieckich firm trudno o bardziej niekorzystny zbieg okoliczności. Tradycyjnie dało to początek licznym zaprzeczeniom i odcinaniem się od sytuacji. Przedstawiciele zarządu Volkswagona zapewnili, że coś takiego nigdy się nie powtórzy, konsekwencje będą wyciągnięte tak szybko, jak to możliwe, a firma przeprasza za złe decyzje jednostek.

■ Czy spaliny mogą nie być toksyczne?

Trudno o jednoznaczne podsumowanie styczniowej kontynuacji afery Dieselgate. Bulwersuje, że mimo wiedzy o problemie i globalnego skandalu ktokolwiek mógł wpaść na pomysł udowodnienia, że spaliny nie są aż tak toksyczne. Z drugiej jednak strony, reakcję opinii publicznej i mediów można uznać za wyolbrzymioną. Nikt nie protestuje, że samochód ma skózaną tapicerkę czy chociażby obszytą skórą kierownicę. Wręcz przeciwnie. Są to požądane dodatki. Nie słyhać także głośnego i wyraźnego głosu sprzeciwu wobec praktyk branży chemicznej, która od lat poddaje zwierzęta bolesnym testom.

Michał Klucznik

samochód ciężarowy, autobus). O ile dwutlenek węgla jest obojętny dla istot żywych czy środowiska (w pewnym zakresie, bo jego nadmiar powiększa efekt cieplarniany), tak tlenki azotu powodują kwaśne deszcze, przyczyniają się do powstawania smogu i mogą powodować problemy z oddychaniem.

■ Sensacyjne doniesienia prasy

Przyznanie się do błędu, zmiany na stanowiskach kierowniczych, procesy i pierwsze wyroki kilkuletniego bezwzględnego więzienia – kiedy wydawało się, że Dieselgate jest na dobrej drodze do – nomen omen – samooczyszczenia, amerykański „The New York Times” i niemiecki „Bild” poinformowały, że w USA, w Lovelace Respiratory Research Institute, na zlecenie Europejskiej Grupy Badawczej ds. Zdrowia i Środowiska w Sektorze Transportu (EUGT) prowadzono eksperymenty na makakach, finansowane przez niemieckie koncerny motoryzacyjne. Próbowano wykazać brak rakotwórczych właściwości spalin. Dziesięć małp na trzy – cztery godziny zamykano w pomieszczeniu, do którego tłoczono spaliny z rury wydechowej diesla. Aby ograniczyć niepokój makaków, włączano im kreskówki. Amerykański portal thehill.com podał, że chwilę po odcięciu dopływu spalin do przetyku małp wprowadzają

no sondy, którymi pozyskiwano próbki tkanek z płuc. Pobierano także krew do badań. Źródłem spalin był pracujący silnik volkswagona beetle z 2013 roku. Później pojawiły się także doniesienia o fordzie F-250 z 2004 roku. Miałoby to sens, gdyby w eksperymencie chodziło o wykazanie, że nawet spaliny, które nie spełniają najsurowszych norm, wciąż pozostają względnie bezpieczne dla organizmów żywych. Motor1.com, powołując się na „Financial Times”, twierdzi, że pierwotnie zakładano, iż obiektem badawczym będzie człowiek na rowerze stacjonarnym. Choć mogło to brzmieć niedorzecznie, kilka dni po wybuchu skandalu niemiecki dziennik „Süddeutsche Zeitung” podał, że w Niemczech badano wpływ tlenków azotu na ludziach. Miał być on wdychany przez 25 osób w Klinice Uniwersyteckiej w Akwizgranie.

■ Volkswagen przeprasza i się tłumaczy

– W imieniu firmy mogę jedynie przeprosić wszystkich, którzy poczuli się dotknięci. Dopilnuję, aby w procedurach nastąpiły zmiany i nigdy więcej nie doszło do takich sytuacji. Rozumiem, że część naszych klientów doznała kolejnego rozczarowania. W najbliższej przyszłości nie zamierzamy jednak rezygnować z inwesty-

Kurza „ślepotą”

Ślepotą zmierzchowa, potocznie nazywana kurzą, objawia się słabszym widzeniem po zmroku. Schorzenie może być bardzo uciążliwe w trakcie wykonywania codziennych obowiązków, np. podczas prowadzenia samochodu. Jak sobie z tą przypadłością radzić?



Potoczna nazwa schorzenia wzięła się stąd, że kury po zmroku przestają dobrze widzieć. Dla człowieka taka przypadłość jest barierą mogącą uniemożliwić codzienne funkcjonowanie. Podczas stacjonarnych i regularnie wykonywanych obowiązków może wydłużyć czas ich realizacji. Co jednak w przypadku, gdy prowadzimy samochód, a korki zmuszą nas do pozostania na drodze dłużej niż planowaliśmy? Problem z widzeniem, który występuje u uczestnika ruchu drogowego, może być przyczyną wypadku. Jeśli jesteśmy dotknięci tą przypadłością, możemy wspomagać się np. okularami do jazdy w nocy, jednak nie będzie to rozwiązanie kompleksowe, a jedynie doraźne polepszenie jakości widzenia. Jak można zatem zapobiec ślepotie zmierzchowej, by nie narażać się na niebezpieczną sytuację na drodze?

■ Minimalizowanie objawów

– Pojawienie się tzw. kurzej ślepoty może mieć dwie przyczyny – komentuje dr n. med. Andrzej Styszyński, okulista i ekspert Krajowej Rzemieślniczej Izby Optycznej. – Pierwsza, na którą nie mamy wpływu, to wada wrodzona. Może ujawnić się już w dzieciństwie, jednak często zdajemy sobie z niej sprawę około 20. roku życia.

Pierwsze objawy, które powinny nas zaniepokoić, to zamglenie obrazu przy niedostatecznej ilości światła, często przy jednoczes-

nym podrażnieniu oka w wyniku suchości. Co wtedy powinniśmy zrobić?

– Medycyna nie zna jeszcze sposobu na wyeliminowanie tej wady, jednak możemy dbać o utrzymywanie poprawnej jakości widzenia. Dlatego, aby zminimalizować objawy schorzenia, powinniśmy jak najszybciej skontaktować się ze specjalistą – okulistą, optometrystą, ewentualnie optykiem. Zdarza się bowiem występowanie krótkowzroczności zmierzchowej, objawiającej się stosunkowo niedużą wadą przy słabym oświetleniu, wtedy korekcja okularowa soczewkami ujemnymi daje poprawę widzenia – dodaje Styszyński.

■ Dieta ma znaczenie

Drugą z możliwych przyczyn wystąpienia ślepoty zmierzchowej jest nieodpowiednia dieta, uboga w witaminy A i E.

– Takie niedobory mogą zainicjować rozwój ślepoty zmierzchowej i doprowadzić do gorszego widzenia po zmroku czy nawet podczas przechodzenia z jaśniejszego do mniej oświetlonego pomieszczenia – wyjaśnia Styszyński. – Braki w diecie wpływają destruktywnie na siatkówkę oraz nerw wzroku, co ma bezpośrednie przełożenie na pojawienie się ślepoty zmierzchowej.

Co jeść, aby nie narażać się na wystąpienie tego schorzenia? Przede wszystkim musimy zapewnić naszemu organizmowi odpowiednie ilości produktów mlecznych, takich jak sery,

twarogi czy jogurty. Bogatym źródłem witaminy A są również ryby oraz jaja. Nie zapomnijmy także o warzywach. Dobrym uzupełnieniem diety będą dania z dużą ilością marchwi, pomidorów, brokułów czy czerwonej papryki. Dobroczynne dla wzroku będą także potrawy bogate w kwasy tłuszczowe omega-3 (dobre źródło to np. olej lniany).

■ Dlaczego oko nie widzi po zmroku?

Kurza ślepotą jest konsekwencją upośledzenia elementów siatkówki oka zawierających pigment odpowiedzialny za widzenie po zmroku. Może być też objawem innych poważnych problemów ze wzrokiem. Nie znaleziono sposobu na jej wyleczenie, a jedynie na zahamowanie rozwoju, jeśli wada nie jest wrodzona. Jeśli zawiniła genetyka i cierpimy na ślepotę zmierzchową z powodu dziedziczności, mimo niemożliwości wyleczenia choroby nie musi postępować szybko i gwałtownie, a może utrzymywać się na stałym poziomie przez długi czas. Gdy powodem choroby jest niedobór witamin, dochodzi do rogowacenia spojówki i rogówki, a wada pogłębia się niemal z dnia na dzień, co grozi nawet całkowitą utratą wzroku. Odpowiednio wcześniej dobrana i zastosowana dieta może zastopować rozwój schorzenia i poprawić naszą jakość życia.

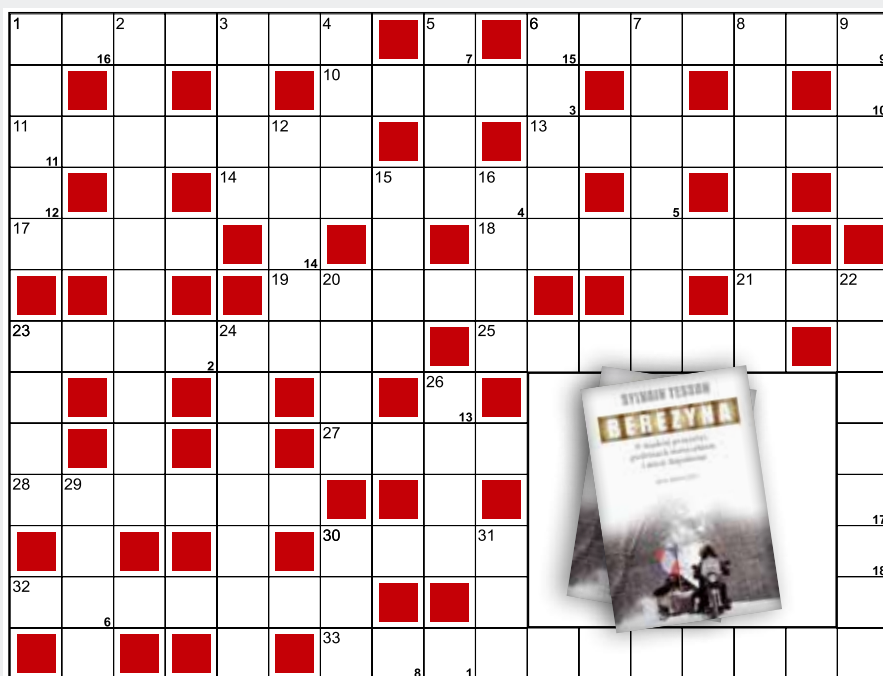
Jakub Ziębka

Uśmiechnij się



Znalezione w internecie

Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 18 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Berezyna. O męskiej przyjaźni, podróżach motocyklem i micie Napoleona”.

POZIOMO:

1) ... rowerowa. 6) wykaz spraw sądowych w danym dniu. 10) gusta, czary. 11) oszklona skrzynia z nowalijkami. 13) rozłam, niezgoda. 14) policyjna na drodze. 17) nierówność na szosie. 18) pole po skoszonym zbożu. 19) droga o twardej nawierzchni. 21) Tomasz, poeta, współzałożyciel Towarzystwa Filomatów. 23) w ręku aktora. 25) stolica Kolumbii. 27) silny argument. 28) rzymska bogini słońca. 30) wśród drzew liściastych. 32) kinetyczna lub potencjalna. 33) niejedna na placu zabaw.

PIONOWO:

1) materiał na zaspę. 2) szkoli kursanta. 3) wcięcie w zboczach górskich. 4) mknie szosą. 5) napój gazowany. 6) zakręt drogi. 7) przysuwane do stołu. 8) znieczulenie ogólne. 9) dokumenty w archiwum. 12) osłona na lampę. 15) pali się w świecy. 16) rosły opryszek. 20) solenizantka z 27 kwietnia. 22) lampa jarzeniowa. 23) atakuje karoserię auta. 24) podstępne działanie. 26) ... wydechowa. 29) skrzynka wyborcza. 30) obok sprzęgła i hamulca. 31) kolor mlecznej kawy.

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „pas bezpieczeństwa”. Nagrodę wysłamy pocztą.

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, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Małgorzata Tobiasz, Marek Rupaental, Marcin Kukawka, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marek Kasprzyk, Piotr Rucki, Dariusz Piorunkiewicz.

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

Foto: Jakub Ziębka, Łukasz Szewczyk, Dariusz Piorunkiewicz, Joanna Oleszek/
Autodrom Pomorze, WORD Wrocław, Aleksandra Andrzejewska, WORD
Lublin, Fot. Tricolors/East News, Autostrada Wielkopolska.

Korekta: Dorota Piechna

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

SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

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

NOWY ROZSZERZONY PROGRAM ⁺

Realne oszczędności na ubezpieczeniach pojazdów.

Pełne ubezpieczenie
OC, AC, NNW, ASS
od 2,5 % **wartości pojazdu!***



Pierwsza w Polsce oferta ubezpieczeń pojazdów szkoleniowych przygotowana specjalnie dla ośrodków szkolenia kierowców.

OC

Odpowiedzialność cywilna posiadaczy pojazdów mechanicznych

AC

Autocasco

NNW

Następstwa nieszczęśliwych wypadków

ASS

Assistance

Pojazdy realnie ubezpieczone – pełna oferta dla twojej floty

- pojazdy do 10 lat
- OC i NNW – dla starszych pojazdów
- ubezpieczenie pojazdów ciężarowych, autobusów, motocykli i przyczep

*Niniejszy materiał ma charakter wyłącznie informacyjny oraz nie stanowi oferty w rozumieniu ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny. Szczegółowe warunki ubezpieczenia oraz koszty ryzyka z nimi związane, jak również informacje na temat ograniczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela oraz zasady działania produktu określone są w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

Zadzwoń i sprawdź ile możesz zaoszczędzić na ubezpieczeniu swojej floty

Tel. 91 431 43 95

**Prawo
Jazdy**
.COM.PL

Pomóż kursantom w nauce - zwiększ zdawalność w swoim OSK

z aplikacją mobilną z testami od PrawoJazdy.com.pl

► Teraz za darmo w telefonie!



Gwarantujemy:

- ✓ zawsze aktualne pytania egzaminacyjne
- ✓ bardziej skuteczną naukę z podręcznikiem dzięki funkcji animacji obrazu
- ✓ możliwość rozwiązywania zadań w trybie EGZAMIN
- ✓ dostosowanie do wymagań użytkowników w różnym wieku

Pobierz, testuj, rekomenduj:

