

nr 7-8/2018 (151-152)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

NIEPOTRZEBNY PLAC

STOWARZYSZENIE WŁAŚCICIELI OŚRODKÓW SZKOLENIA KIEROWCÓW W ŁODZI AUTOS PROPONUJE, ŻEBY Z POLSKIEGO SYSTEMU SZKOLENIA I EGZAMINOWANIA NA KATEGORIĘ B ZNIKNAŁ PLAC MANEWROWY. POSTULAT JEST TAKI: Z ŻAŁAŃ EGZAMINACYJNYCH WYCOFANA ZOSTAŁABY JAZDA PO ŁUKU, NATOMIAST RUSZANIE NA WZNIESIENIU MOGŁOBY BYĆ WYKONYWANE NA MIEŚCIE.

str. 6

RODZINNE PRZEJAZDŹKI

BĘDZIE MOŻNA JEŹDZIĆ BEZ PRAWKA! NAWET DWA LATA! BYŁE TYLKO NA PRAWYM FOTELU SIEDZIAŁ DOŚWIADCZONY KIEROWCA. TAKĄ REWOLUCYJNĄ ZMIANĘ ROZWAŻA MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY. TO DOBRY KIERUNEK CZY JAZDA BEZ TRZYMANKI?



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

**SZKOŁA
JAZDY**

SKLEPONLINE

NOWA ODSŁONA E-SKLEPU

Teraz zakupy będą jeszcze prostsze!



Kup teraz:

sklep.szkola-jazdy.pl



Burza mózgów



Krzysztof Giżycki

Mamy już lipiec, a nie odnotowaliśmy jeszcze początku tzw. sezonu ogórkowego. Branżowcy zażarcie dyskutują, szczególnie o dwóch kwestiach. Pierwsza to propozycja łódzkiego stowarzyszenia Autos. Chodzi o wykreślenie łuku ze szkolenia i egzaminowania na kategorię B. Zamiast tracić czas na uczenie jazdy po placu, warto przeznaczyć go na jazdę po drogach o podwyższonej prędkości – argumentują łodzianie.

Drugi temat to „wrzutka” Ministerstwa Infrastruktury. Otóż całkiem niedawno rozniosła się wieść, że resort rozważa liberalizację przepisów. Ma ona polegać na możliwości uczenia się kandydata na kierowcę po kursie na prawo jazdy, jeszcze przed egzaminem, pod okiem członków rodziny.

To jednak jak na razie tylko koncepcje i plany. Ale taka swoista burza mózgów, dyskusja nad systemem szkolenia i egzaminowania, jeszcze nikomu nie zaszkodziła. Warto rozmawiać, spierać się i dzielić doświadczeniami, podpowiadać sobie nawzajem. Może kiedyś ktoś zdecyduje się argumentów branżowców wysłuchać? Może kiedyś powstanie w miarę spójny i sensowny system? Pożyjemy, zobaczymy. Tymczasem do momentu zamknięcia tego numeru „Szkole Jazdy” zapowiadana przez resort publikacja nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami nie doszła do skutku. Ale bądźmy czujni, nawet podczas wakacji. Bomba może wybuchnąć w każdej chwili! Dlatego warto śledzić serwis szkole-jazdy.pl. Tam najnowsze informacje pojawiają się zawsze najszybciej.

Wszystkim naszym Czytelnikom życzę satysfakcjonujących wakacji. Warto przeznaczyć choć kilka dni na odpoczynek. Wszak bez należytej regeneracji dobrze pracować się nie da. A my wracamy już we wrześniu!

Redaktor naczelny

W numerze

Niepotrzebny plac	4	Chłodzenie atmosfery	28
Rodzinne przejażdżki	6	Udany efekt kompromisu	30
Czy branża potrzebuje rzecznika?	9	Polska myśl motoryzacyjna	31
Tytuł pojechał na Śląsk	10	Instruktorze, ucz odpowiedzialnie	32
Kraj 300 milionów pojazdów	12	Coraz bliżej otwarcia trzech nowych filii	33
Strajk, którego nie było	15	Ośrodki świętują jubileusz	34
Ekstremalnie tani wynajem	16	Jest plan. Co dalej?	35
Uszkodzili ci elkę?		Dialog w sieci	37
Należy ci się pojazd zastępczy!	17	Transport w kryzysie	38
Poślizg motocyklem	18	Elektrycznego nissana podróże po świecie	39
Coraz więcej łagodnych hybryd	19	RODO. Pytania i odpowiedzi	40
Mam pierwszeństwo, guzik obchodzi mnie bezpieczeństwo	20	Na polskich drogach królują lwy	41
Nawet najlepszym zdarzają się wpadki	22	Uczmy młodych!	42
Niekończąca się historia	24	Zmiany zamiast likwidacji	44
Rozważna i towarzyska	26	Przegląd legislacyjny	45



Bon na szkolenie

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Lublinie postanowił nie oglądać się na ministerialne plany odnośnie uruchomienia w pełni sprawnej Centralnej Ewidencji Kierowców i wziąć sprawy w swoje ręce. Plan jest następujący: ok. 750 młodych kierowców zostanie w tym roku przeszkolonych na należącym do WORD-u ODTJ-ocie. Za darmo!

– Nie chcemy czekać na zmiany w prawie i oglądać się na innych, pomyśleliśmy, że sami włączymy się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym wśród świeżo upieczonych kierowców w ramach akcji „Bezpieczny młody kierowca” – powiedział „Szkole Jazdy” Krzysztof Babisz, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Lublinie. Na czym polega akcja?

– Od 1 lipca każda osoba po uzyskaniu pozytywnej oceny na egzaminie państwowym na kategorię B prawa jazdy w lubelskim WORD-zie otrzyma bon uprawniający do godzinnego bezpłatnego szkolenia w prowadzonym przez nas ośrodku doskonalenia techniki jazdy – informuje Babisz. – Akcją tą chcemy objąć w tym roku ok. 750 młodych kierowców.

WORD chciałby, żeby świeżo upieczeni kierowcy ćwiczyli w pojazdach, które użytkują na co dzień, ale będzie także możliwość odbycia szkolenia samochodami należącymi do ODTJ-otu.

– Chętnych podzielimy na kilkusobowe grupy – zapowiada Babisz. – Najpierw odbędą przejazd na torze w asyście instruktora techniki jazdy, potem zadania będą wykonywali samodzielnie.

WORD w Lublinie nie ogranicza się tylko do szkolenia świeżo upieczonych kierowców. Także w tym roku rozpoczynają się bowiem zajęcia dla seniorów. Osoby w wieku 60+ wezmą udział w wykładach dotyczących zagrożeń w ruchu drogowym, szkoleniu z pierwszej pomocy oraz zakresu kierowania pojazdem w trudnych warunkach drogowych.

red



Niepotrzebny plac

Stowarzyszenie Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców w Łodzi „Autos” proponuje, żeby z polskiego systemu szkolenia i egzaminowania na kategorię B zniknął plac manewrowy. Postulat jest taki: z zadań egzaminacyjnych wycofana zostałaby jazda po łuku, natomiast ruszanie na wzniesieniu mogłoby być wykonywane na mieście.

Środowiska właścicieli ośrodków szkolenia kierowców oraz instruktorów nauki jazdy od lat sygnalizują szereg, trafnych naszym zdaniem, argumentów podających w wątpliwość zasadność prowadzenia szkolenia i egzaminowania wykonywania manewru jazdy po łuku – tzw. rękawie. Z naszego zawodowego doświadczenia wynika, że umiejętność ta nie ma żadnego wpływu na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a jest jedynie rutynową, automatyczną czynnością – czytamy w piśmie sporządzonym przez stowarzyszenie Autos, którego adresatem jest Ministerstwo Infrastruktury.

■ Co zamiast łuku? Szkolenie na ekspresówkach i autostradach

Dokument został sporządzony w połowie czerwca. Wtedy to członkowie Stowarzyszenia Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców w Łodzi

„Autos”, niegdyś zrzeszonego w Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców, teraz już samodzielnego, rozpoczęli zbieranie podpisów poparcia dla swojej inicjatywy. Osobami wspierającymi są właściciele ośrodków szkolenia kierowców, instruktorzy nauki jazdy, kursanci, ich rodziny oraz obywatele, którzy z branżą w ogóle nie mają do czynienia.

W piśmie, którego adresatem jest Ministerstwo Infrastruktury, prezes stowarzyszenia Autos (zrzesza aż 40 z 60 autoszkoł działających w mieście) Krzysztof Kołodziejczak przekonuje, że na naukę jazdy po łuku kursanci tracą wiele cennych godzin szkolenia, które można byłoby wykorzystać na kształtowanie prawidłowego zachowania na drogach ekspresowych i autostradach.

– Jak wynika z danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, obecnie w Polsce jest 1638,45 km autostrad oraz 1807,3 km dróg ekspresowych, a ich liczba z pewno-

ścią jeszcze wzrośnie. Niestety, rośnie również liczba tragicznych wypadków na tych drogach, co potwierdzają zarówno raport Najwyższej Izby Kontroli, jak i dane policji – wylicza Kołodziejczak.

■ Kilkadziesiąt procent kandydatów na kierowców nie wyjeżdża na miasto

Łódzcy branżowcy przypominają, że wyprowadzenie zadań egzaminacyjnych na kategorię B z placu manewrowego przyniosło już kiedyś wymierny skutek. Chodzi o parkowanie, które teraz odbywa się w ruchu miejskim. Zdaniem szkoleniowców dzięki temu zdecydowanie poprawiła się jakość wykonywania tego manewru przez kierowców.

„Za likwidacją tzw. rękawa przemawiają również dane dotyczące zdawalności egzaminów, przedstawiane przez WORD-y” – czytamy w pi-

śmie sygnowanym przez stowarzyszenie Autos. Wynika z nich, że spory procent egzaminów kończy się już na placu manewrowym. A dokładniej między 20 a 35 proc. osób nie jedzie już na miasto. W całym 2017 roku procent niezdaných egzaminów na kategorię B na placu manewrowym wyniósł w Tarnobrzegu 23,9 proc., w Kaliszu – 24,7 proc., w Słupsku 27 proc., a w Poznaniu nawet 34,9 proc.

Branżowcy postulują, żeby z placu wyprowadzić również ruszanie na wzniesieniu, które także można wykonywać w mieście.

■ Relikt poprzedniej epoki

Członkowie stowarzyszenia zwracają także uwagę na fakt, że „w żadnym z europejskich państw nie funkcjonuje ten rodzaj szkolenia. Jest to relikwyt poprzedniej epoki, który powinien zostać zlikwidowany”.

Fakt. Trudno znaleźć kraj, w którym tak dużą wagę przywiązuje się do placu manewrowego. Egzaminu praktycznego od zadań z dala od ruchu miejskiego nie zaczynają Brytyjczycy, Szwedzi, Duńczycy, Niemcy, Hiszpanie, Finowie, Kandyjczycy czy Amerykanie. Z kolei zupełnie inaczej jest np. w... Gruzji. Tam egzaminowany musi wykonać tylko kilka manewrów: zaczyna od koperaty, później wykonuje krótki slalom między słupkami, skręt i zatrzymanie na niewielkim wzniesieniu (rampie). Kilka metrów dalej czeka go coś w rodzaju wjazdu na podwórko (parkowanie prostopadłe przodem), dalej ósemka i wjazd na parking tyłem. Egzamin kończy zatrzymanie przed sygnalizatorem świetlnym. Na miasto się nie wyjeżdża.

■ Zakaz współdzielenia uderzy w małe szkoły

W liście kierowanym do Ministerstwa Infrastruktury łodzianie nawiązują także do jednego z pomysłów zapisanych w nieoficjalnej wersji projektu zmiany ustawy o kierujących pojazdami, który został udostępniony przez „Szkołę Jazdy” już rok temu. Chodzi o zakaz współdzielenia przez OSK infrastruktury, w tym placu manewrowego.

„Informacje wzbudziły niepokój zwłaszcza w środowiskach właścicieli mniejszych ośrodków, działających w większych miastach. Infrastruktura w większych miastach jest zagospodarowywana przez wielkie koncerny deweloperskie, wykupujące działki pod zabudowę mieszkalno-biurową, z którymi małe firmy w żaden sposób nie są w stanie konkurować. Praktycznie niemożliwe stanie się zatem nabycie gruntów z przeznaczeniem na organizację placu manewrowego. Również rynek działek pod wynajem jest bardzo ograniczony. Wobec tego koncepcja ta jest w naszej ocenie nie do przyjęcia i spowoduje likwidację większości małych szkół nauki jazdy, najczęściej rodzinnych firm, działających od wielu lat i posiadających ugruntowaną pozycję na rynku, cieszących się zaufaniem klientów” – czytamy w apelu Stowarzyszenia Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców w Łodzi „Autos”.

Oczywiście jeśli ministerstwo zdecydowałoby się na wycofanie z egzaminowania wykonywania zadań na placu manewrowym, przepis o zakazie współdzielenia przez OSK infrastruktury nie byłby taki dotkliwy. Ośrodki nie potrzebo-

wałyby po prostu placów. Zakazem objęte byłoby np. współdzielenie biura.

■ Etap pierwszy – zbieranie podpisów

Jaki plan działania nakreślili sobie łodzianie?

– Na razie zbieramy podpisy popierające nasz wniosek – mówił w połowie czerwca Krzysztof Kołodziejczak, prezes łódzkiego stowarzyszenia. – Zgłaszając się do nas zarówno szkoły jazdy, jak i zwykli obywatele. Cieszę się, że zainteresowanie naszą inicjatywą jest spore. Nasz wniosek, wraz z podpisami, zamierzamy złożyć w resorcie na początku lipca.

Wręczenie przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury wniosku wraz z podpisami miało odbyć się już po zamknięciu wakacyjnego numeru „Szkoły Jazdy”. Żeby śledzić dalsze losy pisma zawierającego propozycję likwidacji z systemu szkolenia i egzaminowania placu manewrowego, wystarczy zaglądnąć na nasz serwis internetowy – www.szkoła-jazdy.pl.

■ Jedni za, drudzy przeciw

O pomysł dotyczącym wykreślenia z systemu szkolenia i egzaminowania jazdy po łuku pisaliśmy już na łamach „Szkoły Jazdy” dwa lata temu.

– Plac jest bardziej narzędziem szybkiej selekcji niż elementem rzetelnej oceny umiejętności kandydata na kierowcę – komentował wtedy instruktor nauki jazdy z 20-letnim stażem.

Pracował wtedy w dużym warszawskim OSK. Wyszkolił setki kierowców. Zwracał uwagę, że wiele osób oblewa egzamin już na placu z powodu drobnych błędów, a nie dlatego, że nie panuje nad pojazdem.

– Z nerwów zapomną o włączeniu świateł albo silnik im zgaśnie – opowiada instruktor. – Najechanie na linię czy zatrzymanie auta w nieodpowiednim miejscu na końcu pasa ruchu nie powinno dyskwalifikować.

Ale branżowcy nie są jednomyślni. Zdarzają się też inne opinie.

– Plac jest potrzebny. Ja bym go jeszcze utrudnił, wprowadzając na przykład slalom tyłem pomiędzy nieregularnie ustawionymi pachołkami. Bo wykonywanie manewrów to podstawowa umiejętność kierowcy – mówił Mirosław Zięba, właściciel szkoły jazdy Lider w Poznaniu. – Wiele osób uczy się placu na pamięć, mechanicznie ćwiczy kolejne zadania. I to jest problem. Średnio inteligentnego szympansa też nauczę robić łuk – żartuje Zięba.

Podział na zwolenników i przeciwników pomysłu łódzkiego stowarzyszenia widać także w dyskusji, jaka wywiązała się na facebookowym profilu naszego internetowego serwisu – www.szkoła-jazdy.pl. Czyje zdanie weźmie pod uwagę ministerstwo – to okaże się już wkrótce.

Jakub Ziębka



Rodzinne przejazdy

Będzie można jeździć bez prawka! Nawet dwa lata! Byle tylko na prawym fotelu siedział doświadczony kierowca. Taką rewolucyjną zmianę rozważa Ministerstwo Infrastruktury. To dobry kierunek czy jazda bez trzymanki?

Szkolenie praktyczne pod nadzorem bliskiego członka rodziny to pomysł, który może namieszać w branży OSK i na skrzyżowaniach polskich miast. Rewolucja w przygotowywaniu przyszłych kierowców zakłada, że nowicjusze za kierownicą będą mogli kontynuować naukę po zakończeniu standardowego kursu, a przed egzaminem. Przez rok lub nawet dwa lata! Pod nadzorem rodzica lub opiekuna prawnego, który ma prawo jazdy od co najmniej pięciu lat. Taka liberalizacja przepisów byłaby niejako skopiowaniem modelu brytyjskiego, znanego również w innych europejskich krajach i USA.

■ Szkolenie z rodziną po praktyce i pierwszej pomocy

Pytanie, jak sprawdziłaby się w polskich realiach drogowych? Czy wpłynęłaby na statystyki wypadków? I zdawalność egzaminów? Jak w nowej sytuacji poradziłoby sobie właściciele OSK?

– Trochę byśmy stracili finansowo, kursanci nie braliby dodatkowych godzin, ale wydaję mi się, że pomysł takiego rodzinnego doszkalania warto rozważyć. Im więcej treningu, tym lepiej – stwierdza Marcin Opałka z OSK „Marian K.” w Radomiu. – A jeśli kursantem jest sześćdziesięciolatek, to też będzie pod nadzorem rodzica się uczył? – dopytuje z nutą ironii.

Familijne doszkalanie to fajne hasło. Branżę nurtują jednak szczegóły. Zapytaliśmy o nie w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Odpowiedź jest dość ogólnikowa.

„Wprowadzenie możliwości szkolenia osoby ubiegającej się o prawo jazdy kategorii B w formie kursu rozszerzonego o jazdy z osobą towarzyszącą było postulowane przez zespół doradczy” – wyjaśnia biuro prasowe MliB. „Propozycja przewiduje, że do szkolenia będzie mogła przystąpić osoba, która ukończyła 17 lat, a szkolenie będzie odbywało się przy użyciu odpowiednio oznakowanego pojazdu. Warunkiem rozpoczęcia jazd z osobą towarzyszącą byłoby ukończenie części teoretycznej i części praktycznej szkolenia w OSK oraz nauki udzielania pierwszej pomocy. Z kolei osoba towarzysząca musiałaby posiadać prawo jazdy kategorii B od co najmniej pięciu lat i pozostawać w pierwszym stopniu pokrewieństwa z osobą szkoloną. Jazdy z osobą towarzyszącą byłyby traktowane jak jazdy



dodatkowe w OSK i odbywałyby się do czasu zdania egzaminu na prawo jazdy”.

■ Kto to wymyślił?

No to już wiadomo, że kursantowi może towarzyszyć nie tylko rodzic, ale też mąż, żona, syn, córka. Kiedy można spodziewać się dalszych konkretów?

„Prace nad możliwością wprowadzenia takiego rozwiązania są na początkowym etapie, jest więc jeszcze za wcześnie, aby przedstawić jego ostateczny kształt” – czytamy w komunikacie MliB przesłanym „Szkole Jazdy”.

Skoro pomysł nie wyszedł od urzędników, tylko zespołu doradczego – szukamy autorów. Wspomniany zespół – powołany w 2016 roku – tworzą przedstawiciele resortu (przewodniczący, zastępca, sekretarz), trzej przedstawiciele środowiska szkoleniowców i trzej egzaminatorzy. W pracach mogą uczestniczyć też inni eksperci, przedstawiciele administracji samorządowej, centralnej.

Kto konkretnie zaproponował „brytyjski model” szkolenia? Nie wiadomo. Szeffowie WORD-ów i egzaminatorzy nadzorujący zarzekają się, że nikt ich o zdanie nie pytał.

– Do chwili obecnej ministerstwo nie przedkładało WORD-owi Toruń żadnej informacji w tym zakresie i nie konsultowało z nami przedmiotowej propozycji – stwierdza dyrektor toruńskiego ośrodka Marek Staszczuk.

W Wielkopolsce też nie mają oficjalnych informacji.

– Nie mamy żadnych danych z ministerstwa, dotyczących planowanych zmian w systemie szkolenia, w związku z tym nie możemy się do nich ustosunkować – ucina Katarzyna Woroż z WORD-u Poznań.

Na Śląsku również są zdziwieni.

– WORD w Katowicach nie uczestniczy i nie uczestniczył w pracach legislacyjnych związanych z wprowadzeniem zmian do szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami – pisze zastępca dyrektora Janusz Kuwak.

W Łodzi temat znają tylko z mediów.

– WORD-y nie uczestniczyły w pracach legislacyjnych lub konsultacjach związanych z nową formą szkolenia kandydatów na kierowców – zauważa Grzegorz Próchniewicz, kierownik oddziału szkoleń i BRD w łódzkim WORD-zie. – Nie posiadamy więc również na temat proponowanych zmian innych informacji niż komunikaty prasowe.

■ WORD są raczej na tak

Mimo że szefowie WORD-ów są trochę zaskoczeni kolejnymi inicjatywami resortu w zakresie nauki jazdy, propozycja doszkalania kursantów przez rodziców jest oceniana dość życzliwie.

– Pomysł zdobywania doświadczenia za kierownicą z udziałem osoby towarzyszącej uważam za pozytywny. Taki model kształcenia kierowców jest praktykowany w kilku krajach europejskich, które mogą poszczycić się wysokim poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego, więc można sądzić, że się sprawdził. Największą korzyścią jest wydłużenie okresu zdobywania doświadczenia na drodze – komentuje dyrektor Staszczuk.

O tym, że każda godzina za kółkiem jest cenna, mówi też Próchniewicz.

– Przyczynia się do nabierania pewności w panowaniu nad pojazdem oraz do obycia w ruchu drogowym. Pomysł ma więc oczywistą szansę przełożyć się na wzrost BRD. Dodatkowo rodzice będą bardziej, wręcz bezpośrednio, zaangażowani w kształcenie drogowe swych dzieci. Może to być również okazja do powtórzenia sobie zasad ruchu drogowego, szczególnie mniej stosowanych, przez samych rodziców – zaznacza Próchniewicz.

Stwierdza, że proponowane przez ministerstwo rozwiązanie zweryfikują „czas i praktyka”. Teoretyczne rozważania niewiele dadzą.

– Wiadomo, że podobne rozwiązania funkcjonują na świecie, ale czy jest to dostateczny dowód na ich skuteczność w polskich realiach drogowych, gdzie dominuje swoiste cwaniactwo z wybiórczym przestrzeganiem przepisów? – zastanawia się Próchniewicz. – Wiele osób ma poważne wątpliwości, czy polskie społeczeństwo ma odpowiednią kulturę prawną, czyli czy dorosło do tego typu rozwiązań, zakładających dobrą wolę i dbałość o przepisy tych, którzy mogliby z nich korzystać. Prawdą jest również, że wielu rozsądnych rodziców mogłoby w ten sposób pomóc swoim pociechom w nabywaniu doświadczenia drogowego, i to bez dodatkowych kosztów związanych z wynajmowaniem autoszkoły.

Zwraca jednak uwagę, że tańszej, rodzinnej formie nauki kierowców nie sprzyjają częste zmiany przepisów ruchu drogowego i zasad egzaminowania. O tym mówią przedstawiciele wszystkich WORD-ów, które włączyły się w dyskusję na łamach „Szkoły Jazdy”.

– Czy mama lepiej zna aktualne przepisy niż zawodowy instruktor? – pytają retorycznie. – Braki w przygotowaniu merytorycznym będą powodować zamieszanie, a nawet konflikty. No bo mama i tata mówią co innego niż pan z elki – prognozują WORD-owcy.

Jednocześnie przyznają, że „domowa nauka” jest czymś naturalnym. Potrzebnym.

– Przecież wszystkiego uczy się od najbliższych. Mówienia, chodzenia, czytania – stwierdza filozoficznie Janusz Stachowicz, dyrektor WORD

-u Rzeszów. – Rozwiązania, gdzie najbliższa osoba – rodzic – czuwa nad nauką jazdy i przepisów ruchu drogowego oraz bezpieczeństwem kierującego – dziecka – są rozwiązaniami dobrymi i zasadnymi, jednak ich realizacja musi się odbywać w oparciu o ściśle dopracowane wymogi.

■ Nauczyciel ze złymi nawykami, a bez hamulca

Postuluje, żeby rodzic, który zdecydował się na samochodowe doksztalcenie syna czy córki, musiał przejść specjalistyczne szkolenie, odpowiadające programowi kursu dla instruktorów nauki jazdy. W skróconej wersji. Z pominięciem metodyki, psychologii. Dyrektor rzeszowskiego WORD-u oczekuje też, że każdy samochód do nauki będzie odpowiednio oznakowany i wyposażony. Przede wszystkim w dodatkowy hamulec.

– Należy się liczyć z odpowiedzialnością, jaka ciąży na rodzicu w przypadku, gdyby w porę nie zareagował i dopuścił do kolizji drogowej, narażając zdrowie i życie własnego dziecka i innych uczestników ruchu drogowego. Pomijając odpowiedzialność emocjonalną należy mieć też na uwadze aspekty karne – przypomina Stachowicz.

Rozważana przez resort infrastruktury liberalizacja przepisów nie przewiduje „podwójnego” hamulca, sprzęgła w aucie wykorzystywanym do rodzinnej nauki. Jest mowa o dodatkowym lusterku.

– Szkolenie pojazdem bez dodatkowego pedału hamulca dla instruktora czy rodzica niewątpliwie niesie zagrożenia. Świadomość braku możliwości awaryjnego zatrzymania pojazdu przez osobę nadzorującą może stanowić również barierę psychologiczną – ostrzega Próchniewicz.

Wspomina również o nawykach doświadczonych kierowców. Niewłaściwej technice prowadzenia pojazdu, lekceważeniu przepisów.

– Często są to złe nawyki – ocenia Próchniewicz. – Będą się przenosiły na młodych kierowców, co może być przyczyną niepowodzeń w czasie egzaminu państwowego.

– Poziom umiejętności przekazanych młodemu człowiekowi będzie pochodną umiejętności rodzica, a z tym bywa różnie – potwierdza dyrektor WORD-u Toruń. – To może zepsuć całą rzetelną pracę, którą przez 30 godzin wykonał instruktor.

Szefowie WORD-ów przypominają, że kierujący, którzy niedawno uzyskali uprawnienia, są grupą wysokiego ryzyka na drogach. W większości są to osoby w wieku 18–24 lat. Gubi je brawura, brak wyobraźni. Na przykład w województwie podkarpackim powodują 40 proc. więcej wypadków niż kierowcy 60+.

■ Kto podszkoli dziadka? A żonę?

– To fakt. Młodym brakuje i wyobraźni, i umiejętności. Ale uczy się ich łatwiej, bo lepiej radzą

sobie za kółkiem niż seniorzy. Chodzi o sprawność, koordynację ruchową, refleks – podkreśla Marcin Opałka. – Wyobraźmy sobie rodzinne doszkalanie seniora, któremu marzy się prawo jazdy. Może syn lub córka by się tego podjęli, ale ryzyko będzie spore – komentuje instruktor z Radomia.

Podkreśla, że osoby dojrzałe bardzo rzetelnie podchodzą do kursu, zdobywania wiedzy teoretycznej. Natomiast szkolenie praktyczne często idzie jak po grudzie. Wszystkim – i juniorom, i seniorom – zdarzają się niebezpieczne sytuacje na drodze.

– I jak wtedy zareaguje ten nadzorujący pasażer? Co zrobi? Może tylko chwycić kierownicę i hamulec awaryjny – stwierdza Opałka.

– Może też próbować wyrwać kluczyki ze stacyjki, ale raczej nie zdąży – dodaje Zenon Maśniak, prowadzący OSK w Krotoszynie.

Potwierdza, że bez dodatkowego hamulca nie ma co nawet próbować nauki.

– Nie boję się z nikim jeździć pod warunkiem, że mam swoje pedały i lusterka – stwierdza Maśniak. – Kiedy siedzę na prawym fotelu w aucie bez dodatkowego wyposażenia czuję się niepewnie. Nawet gdy prowadzi zawodowiec. A co dopiero nowicjusz!

Instruktor z 20-letnim stażem podkreśla, że kierowcy mają różny temperament, a podczas jazdy może wydarzyć się wszystko.

– Instruktor, mimo że ma umiejętności, doświadczenie, a także sprzęgło i hamulec, nie zawsze zdąży zareagować – opowiada Zenon Maśniak. – Naukę syna czy córki jeszcze sobie wyobrażam, choć dzieci często wyklócają się z rodzicami, robią na przekór. Ale nauka w relacji żona – mąż zupełnie odpada!

Dlaczego?

– Bo zaraz byłaby awantura! – śmieje się. – Każda uwaga, sugestia, porada oznacza kłótnię. Miałem kursantów, którzy uczyli się w duście. Żadna z pań nie słuchała tego, co mówił małżonek!

A chociaż instruktora słuchały?

– Tak. Bo to jest inna relacja – zauważa pan Zenon.

Przy okazji opowiada historię drobnej małżeńskiej sprzeczki w samochodzie.

– Żona prowadziła, mąż powiedział, że ma skręcać w pierwszą ulicę, ona chciała jechać inną trasą, on chwycił kierownicę i... auto dachowało. A jechali 20–30 km/h. Co by się stało przy większej prędkości?

Dbałość o bezpieczeństwo, dobry kontakt z kursantem, autorytet i kompetencje instruktora to podstawy działalności OSK.

– Kluczową kwestią jest odpowiedzialność. Za osobę szkoloną, za jakość szkolenia i jego wynik – podkreśla Piotr Drapa, przewodniczący Górnośląskiego Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia. – Jeśli osoba bez uprawnień, pod nadzorem taty czy mamy spowoduje wypadek, będzie problem.



Również mówi o nie najlepszych nawykach doświadczonych kierowców, których kursant nie powinien kopiować.

– Gdy stary kierowca zrobi coś nieprawidłowo, zwykle jakoś wybrnie z sytuacji. Dla młodego jeden błąd, zlekceważenie przepisów może skończyć się tragicznie – stwierdza instruktor z Katowic.

Zastanawia się też, czy zdawalność egzaminów wzrośnie, kiedy po standardowym kursie kandydat na kierowcę będzie jeszcze np. przez dwanaście miesięcy jeździł z rodzicami.

– Nie zda egzaminu i będzie miał pretensje do mamy czy do instruktora, mimo że ten od roku nie widział go na oczy – ironizuje Drapa.

■ Nie tylko plotki. W roku wyborczym

Tłumaczy, że propozycja rodzinnego doszkalania jest żywo dyskutowana w środowisku OSK, mimo że oficjalnych informacji z ministerstwa infrastruktury czy konsultacji nie było.

– Tego newsa nie traktujemy jednak jako plotkę – podkreśla szef GSOS. – W czerwcu, na konferencji instruktorów w Warszawie, dyrektor Oleksiak (Bogdan Oleksiak – dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MliB – red.) wspominał, że taka zmiana może wejść.

Wejdzie? Przewodniczący GSOS jest sceptyczny.

– W roku wyborczym nie takie rzeczy od polityków słyszałem – komentuje. – Kilka lat temu zapowiadano, że rodzice będą mogli uczyć jazdy zamiast instruktora. Nie po kursie, tylko zastąpią OSK w szkoleniu. I co? Nic. Pomysł umarł śmiercią naturalną.

Przewiduje, że nawet jeśli stosowne zapisy pojawią się w nowej ustawie o kierujących po-

jazdami, to na akty wykonawcze, rozporządzenia będzie trzeba czekać latami.

– A nawet jeśli zostaną opracowane, to wymogi stawiane osobom doszkalającym i obowiązkowe wyposażenie pojazdu zniechęca rodziców do nauki młodych kierowców – stwierdza Drapa.

Właściciel OSK z Krotoszyna widzi problem podobnie.

– Kiedyś, jak się młody uczył jeździć, to rodzice martwili się o auto. Że dzieciak będzie katował malucha czy dużego fiata. Że uszkodzi skrzynię biegów, sprzęgło – wspomina Zenon Maśniak. – Teraz mama i tata nie mają czasu, bo pracują od rana do wieczora. Albo mówią „ja cię dobrze nie nauczę. Lepiej wykup kilka godzin w szkole”.

Instruktor z Wielkopolski przekonuje, że pomysł z rodzinną nauką jazdy ma niewielkie szanse na realizację m.in. dlatego, że mógłby negatywnie wpłynąć na BRD. A już teraz statystyki wypadków w Polsce, na tle krajów UE, są dramatyczne. Pojawiają się też pytania o kwalifikacje nauczycieli amatorów (kto i jak ma je weryfikować), koszty dodatkowego wyposażenia pojazdów, ceny ubezpieczeń (prawdopodobnie konieczne byłoby wykupienie dodatkowego pakietu), szczegółowe zasady doszkalania (np. czy osoba bez uprawnień miałaby zakaz wjazdu tylko na autostrady i ekspresówki, jakich limitów prędkości musiałaby przestrzegać).

■ Wypożycz sobie elkę

Właściciele OSK zastanawiają się nad skutkami finansowymi ewentualnych zmian przepisów. Byłyby tylko straty, czy może też korzyści? Może ośrodki zarobiłyby na wynajmie aut?

– Dlaczego nie. Wymieniamy samochody średnio co pięć lat. Sprzedać je trudno,

a w doszkalaniu można by wykorzystać – mówi Marcin Opałka. – Podejrzewam, że nawet powstałyby nowe firmy specjalizujące się w takiej usłudze.

– Wypożyczanie? Nie widzę tego – ucina Zenon Maśniak. – Starsze auta sprzedajemy albo pełniąc funkcję rezerwowych.

Zastanawia się nad kosztami ubezpieczenia pojazdu, który byłby użytkowany bez nadzoru zawodowego instruktora.

– Za auto wykorzystywane do nauki jazdy jest zwyczajka sto procent. Za elkę wypożyczaną klientom byłoby więcej – mówi pan Zenon. – Jaka byłaby stawka za wynajem? Firmy ubezpieczeniowe liczą 400 zł plus VAT za jeden dzień, kiedy muszą nam zapewnić samochód zastępczy. Kursant byłby w stanie tyle zapłacić?

W Radomiu nie są tak sceptyczni. Nawet jeśli liberalizacja przepisów ograniczyłaby przychody OSK „Marian K” i innych ośrodków.

– Każda godzina za kierownicą jest wartościowa, bo pozwala lepiej panować na autem, dodaje pewności kierowcy – mówi Marcin Opałka. – Początkujący kierowcy niby znają przepisy, potrafią wykonywać manewry, ale na ruchliwej ulicy wpadają w panikę. A na egzaminie się trzęsą. Dosłownie. Gdyby mogli praktykować pod opieką rodzica, choćby przez kilka miesięcy, na pewno radziliby sobie lepiej.

– Dowolność w ilości i czasie jazd młodego kierowcy to na pewno pozytywny aspekt – stwierdza dyrektor WORD-u Rzeszów. – Odpowiedzialny rodzic, wiedząc, że dziecko nie potrafi samodzielnie w sposób bezpieczny poruszać się w ruchu drogowym, będzie czuwał nad tym, aby zapobiegać niebezpiecznym sytuacjom.

Zaznacza jednak, że szkolenie pod okiem doświadczonego profesjonalisty w odpowiednio wyposażonym OSK przewyższa jakością wariant rodzinnej nauki jazdy.

Szef toruńskiego WORD-u zauważa z kolei, że zmiany systemu szkolenia inspirowane rozwiązaniami np. z Anglii mogą nie dać oczekiwanych efektów.

– W „Światowym raporcie bezpieczeństwa ruchu drogowego DEKRY 2017” dość mocno zaakcentowano, że nie wszystkie środki związane z poprawą bezpieczeństwa na drogach, które z powodzeniem sprawdziły się w niektórych krajach, znalazły swoje miejsce i odniosły sukces w innych społeczeństwach.

– Osoba po kursie, dobrze przygotowana, powinna iść na egzamin z marszu. Po co to odkładać? Szkolenie na kierowcę wymaga mobilizacji. Kursant chce jak najszybciej zdobyć uprawnienia. Jeśli miałby możliwość jeszcze przez rok czy dwa „zdobywać doświadczenie” pod nadzorem rodzica, mógłby nigdy nie przystąpić do egzaminu. Szkoliliby się całe życie, znając skłonność Polaków do kombinowania, omijania przepisów – żartobliwie podsumowuje instruktor z Krotoszyna.

Tomasz Maciejewski

Czy branża potrzebuje rzecznika?

Do Ministerstwa Infrastruktury trafiła petycja w sprawie powołania rzecznika kierowców i kandydatów na kierowców. Adresat nie chce się ujawnić, a resort rozpatrzył ją negatywnie.

Informacje o wnioskodawcy są publikowane w przypadku wyrażenia na to zgody przez podmiot składający petycję – usłyszeliśmy od Ministerstwa Infrastruktury.

A tutaj takiej zgody nie było. Osoba, która domaga się powołania rzecznika kierowców i kandydatów na kierowców, chce pozostać anonimowa. Dlaczego? Może z obawy o to, że petycja wywoła burzliwą dyskusję?

■ Rzecznik jako opiekun

W piśmie skierowanym do resortu infrastruktury czytamy, że „powołanie rzecznika praw kierowców i kandydatów na kierowców jest niezbędnym aktem dla tak dużej grupy społecznej, jaką są kierowcy i kandydaci na kierowców, którzy uczestniczą zarówno w transporcie prywatnym, jak i zawodowym. W obecnym stanie prawnym omawiane grupy nie mają żadnej instytucji, do której mogliby się zwrócić ze swoimi skargami, wnioskami czy innymi problemami, z którymi codziennie się stykają. Powołanie odrębnej instytucji Rzecznika Praw Kierowców i Kandydatów na Kierowców w założeniu powinno służyć wzmocnieniu pozycji tej grupy społecznej przy dochodzeniu swoich praw, np. przed sądem, gdzie miałyby prawo występować jako oskarżyciel posiłkowy. Mógłby rozstrzygać wątpliwości interpretacyjne przepisów ustaw: Prawo o ruchu drogowym, ustawy o kierujących pojazdami czy ustawy o transporcie drogowym”.

■ Wiedza i znajomości

Nawiązując do treści petycji, można by zapytać, po co mnożyć byty. Wszak rzeczników jest co najmniej kilku. Jest jednak jedno ale...

– Mamy już trzech rzeczników, którzy powołali się sami, bez konsultowania z całością środowiska szkoleniowego – mówi Krzysztof Bandos, szef Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. – Taka instytucja byłaby potrzebna, ale rzecznika musiałoby wybrać całe środowisko szkoleniowe i transportowe. To musi być ciało społeczne, a nie powoływane przez rząd.



– Myślę, że taka instytucja jest potrzebna – uważa Maciej Witkowski, szef OSK Auto-Szkoły z Przasnysza. – Nie ma osoby, która pomagałaby kierowcom. Jest rzecznik praw obywatelskich, ale on nie stawia się za kierowcą w konfrontacji ze służbami drogowymi. Nie pomoże też kandydatom na kierowców. Rzecznik powinien być wybierany przez środowisko. Nie może to być pierwszy lepszy Kowalski. Powinien mieć branżowe doświadczenie i dojścia do osób decyzyjnych.

Nie wszyscy branżowcy uważają jednak, że rzecznik mógłby wnieść jakąś nową jakość, ciekawe pomysły, walczyć o prawa osób, które miałyby reprezentować.

– Nie wierzę w powstanie takiej instytucji, która mogłaby coś zmienić – mówi Tomasz Wilczewski z grudziądzkiej Szkoły Kierowców „Test”. – Wydaje mi się, że taka osoba miałaby za małe wpływy i możliwości.

■ Branża zapomniana przez rządzących

A co miałby robić rzecznik, jeśli zostałby powołany?

– Reprezentować całe środowisko – uważa Bandos. – Chodzi mi o zawodowych kierowców, szkoleniowców, jak i egzaminatorów. Dlaczego wspominałem o egzaminatorach? Bo to oni dokładają cegiełkę w procesie uzyskiwania prawa jazdy.

Ciekawe tylko, czy rzecznik miałby realny wpływ na to, co dzieje się np. w legislacji. Duża część branżowców ma duże wątpliwości.

– Nasza branża jest mało ważna dla rządzących, pokazuje to choćby sytuacja z pracami nad CEPiK-iem – mówi Tomasz Wilczewski. – Wszystko idzie w górę – ubezpieczenia, ceny paliw – dla nas nie ma żadnych ulg. Rządzącym chyba chodzi o to, żeby szkoły nawzajem usunęły się z rynku...

Ministerstwo Infrastruktury opracowywało już odpowiedź na petycję. Bogdan Oleksiak, dyrektor departamentu transportu drogowego stwierdził, że istnieją już instytucje i organizacje realizujące cele związane z ochroną praw wskazanej w petycji grupy społeczeństwa.

Małgorzata Tobiasz



Tytuł pojechał na Śląsk

Zwycięzcą 19. edycji ogólnopolskiego konkursu Instruktor Roku został Jarosław Kliś z Katowic. Impreza, w której wystartowało 30 osób z całej Polski, odbyła się 22 i 23 czerwca w Pile.



Ogólnopolski konkurs, mający wyłonić najlepszego instruktora nauki jazdy w Polsce, trwał dwa dni. Wzięło w nim udział 30 zawodniczek i zawodników, członków lokalnych stowarzyszeń zrzeszonych w Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców, Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców oraz szkoleniowców niezrzeszonych.

■ Cztery konkurencje. Były troleje, lanca i piłeczka

Podczas pierwszego dnia zawodów przeprowadzona została jedna konkurencja. Polegała ona na rozwiązywaniu testów dotyczących przepisów ruchu drogowego. Zawodnicy rywalizowali z sobą w piłskim hotelu Gromada.

Natomiast w drugim dniu konkursu na terenie piłskiego WORD-u instruktorzy nauki jazdy musieli wykazać się umiejętnościami praktycznymi. Wśród nich było udzielanie pierwszej pomocy. W roli poszkodowanego wystąpił... fantom.

Zawodnicy zmierzili się również w konkurencji zwanej stabilnością stewarda. Zadanie polega na jeździe pasem ruchu z piłeczką na talerzu. Manewr należało wykonać szybko. I oczywiście nie zgubić piłki.

W dalszej kolejności rywalizowano w tzw. próbie sir Lancelota. Startujący musieli przejechać samochodem z lancą zamontowaną po prawej stronie i zebrać kółka zawieszane na statywach. Ostatnim zadaniem konkursu w Pile była jazda na trolejach. W zgodnej ocenie obserwatorów była to najbardziej widowiskowa konkurencja, w której współzawodniczyli instruktorzy nauki jazdy na terenie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Pile. Tym trudniejsza, że niektórzy zawodnicy brali w niej udział, gdy padał deszcz.

■ Katowice górą

Instruktor, który wygrał zawody, czyli zdobył najwięcej punktów, naliczanych za zajęcie konkretnego miejsca w danej konkurencji, został katowiczanie Jarosław Kliś. Drugie miejsce zajęł Zbigniew Hyży (Piotrków Trybunalski), trzecie – Mariusz Grzelak (Koszalin).

Organizatorzy ogłosili także zwycięzców poszczególnych konkurencji. Najlepiej z testami dotyczącymi przepisów ruchu drogowego poradziła sobie Natalia Sobolewska (Nowe, województwo kujawsko-pomorskie). Dzięki temu dobremu występowi instruktorka otrzymała nagrody ufundowane przez firmę e-kierowca, wydawcę serwisu www.szkola-jazdy.pl i miesięcznika „Szkoła Jazdy”. Jakże? Między innymi oprogramowanie służące do prowadzenia wykładów oraz roczną prenumeratę „Szkoły Jazdy”. Natalia Sobolewska zwyciężyła także w konkurencji polegającej na zaprezentowaniu znajomości zasad udzielania pierwszej pomocy.

Z kolei zwycięzcą konkurencji „próba sir Lancelota” i „stabilność stewarda” został Zbigniew Hyży. Natomiast z zadaniem polegającym na jeździe z trolejami najlepiej poradził sobie Marcin Kunda (Gdynia). Organizatorzy rozdali także wyróżnienia najlepszym zawodnikom. Wśród sześciu pań najlepsza okazała się Natalia Sobolewska, która wyprzedziła Annę Kliś (Katowice) oraz Katarzynę Bryk (Bełchatów). Najlepszym seniorem konkursu został Ireneusz Tausz (Piła), a juniorem – Artur Cichacki (Bydgoszcz).

Tegoroczny konkurs Instruktor Roku był już 19. edycją imprezy organizowanej przez Polską Federację Stowarzyszeń Szkół Kierowców.

Jakub Ziębka





Pekin

Kraj 300 milionów pojazdów

W Chinach kursy na prawo jazdy organizują państwowe i prywatne szkoły. Nauka trwa właściwie do skutku. Póki instruktor nie stwierdzi, że kursant jest już gotowy. Szkolenie kosztuje 5–6 tys. juanów, czyli ok. 3 tys. zł. Jako elki wykorzystywane są nieduże autka, jednak muszą być zarejestrowane jako pięcioosobowe.

Jeszcze w latach 80. szerokie jak rzeki ulice chińskich miast zalewały tylko miliony rowerów. Teraz wielkie metropolie korkują miliony samochodów. Mimo perfekcyjnie zorganizowanej komunikacji zbiorowej, obwodnic, tunelei, wielopoziomowych estakad i arterii z ośmioma pasami w jednym kierunku.

– Podrzedne ulice w mojej dzielnicy wyglądają jak autostrada. Trudno się przyzwyczaić do tej skali – przyznaje Zosia, która w ubiegłym roku Warszawę zamieniła na Pekin. – Nawet nie zamierzam próbować tu jazdy samochodem. Metro kursuje co do sekundy, jest niezliczona ilość linii autobusowych. Wszędzie dojadę, choć odległości są ogromne.

■ Nie walcz, omiń problem, bądź jak woda

W książce „Chiny bez makijażu” dr Marcin Jacoby z wdziękiem oprowadza po tamtejszej drogowej dżungli.

„Wiele reguł jest trochę na niby, wielu przepisów nikt nie pilnuje, jakoś to się wszystko trzyma razem z przymrużeniem oka i machnięciem ręki” – pisze znany sinolog.

„Generalnie kierowcy patrzą tylko do przodu, a ponieważ prowadzi tak każdy, jakoś to funkcjonuje. Jeśli chcemy skręcić, po prostu skręcamy, niech ci z tyłu się martwią. (...) I ci z tyłu nie hamują wcale raptownie, a w sposób bar-

dzo wprawny i naturalny omijają przeszkodę, zmieniają tor jazdy, zamiast prosto jadą w lewo lub w prawo. Dzięki temu unikają i zderzenia, i nagłego hamowania. Zazwyczaj się to udaje. Gdybyśmy pragnęli przeanalizować to filozoficznie, można by pokusić się o stwierdzenie, że takie zachowanie to kwintesencja taoizmu: nie walcz, nie przeciwstawiaj się, omiń problem, dostosuj się do zmieniającej się sytuacji, bądź jak woda, która nie ma formy, zdaje się pasywna, ale wszystko pokona i wszędzie dotrze. Stąd nie na darmo się mówi, że w głębi duszy wszyscy Chińczycy są taoistami. To podstawa nie tylko chińskiej duchowości i religijności, ale i podstawa myślenia” – wyjaśnia dr Jacoby, naukowiec

Chińskie władze chcą śledzić każdy samochód. Od lipca 2018 roku w pojazdach montowane są specjalne chipy, które pozwolą monitorować ruch drogowy. Od 2019 roku w każdym nowym samochodzie nadajniki mają być obowiązkowe.

Ta informacja obiegła światowe media. W komentarzach przeważają pytania, czy monitoring samochodów ma służyć bezpieczeństwu, lepszemu zarządzaniu ruchem, rozładowaniu korków, czy przede wszystkim inwigilacji obywateli.

UW i SWPS, który kierował Projektem Azja w Instytucie Adama Mickiewicza, pracował w Chinach i na Tajwanie.

■ Loteria dla zmotoryzowanych

Taoizm zapewne pomaga odnaleźć się w potokach samochodów, jednośladów, piechurów. Ułatwia to również organizacja ruchu, np. odseparowane pasy tylko dla skręcających, tzw. jezdnie wspomagające, bardzo szerokie drogi rowerowe czy nawet oddzielne ścieżki dla... rozmawiających przez telefon i wpatrzonych w smartfony.

– Dla zgarbionych karków przeznaczony jest wymalowany na zielono pas – tłumaczy Zosia. – Mimo że piesi i rowerzyści są grupami bardzo uprzywilejowanymi w chińskim kodeksie drogowym, codzienność bywa brutalna. Cóż z tego, że mam pierwszeństwo, skoro skręcające autobusy i ciężarówki mogą mnie bezkarnie przejechać. W Tianjin jest większa kultura jazdy. To znaczy zatrzymywali się przed białą niedźwiedzicą – opowiada z humorem.

Może dlatego, że Tianjin zamieszkuje „tylko” 16 mln ludzi. A stolicę ok. 25 mln.

– W Pekinie jest tak dużo samochodów, że gdyby miały stosować się do wszystkich zasad, to nigdy nie opuściłyby skrzyżowania – stwierdza Michał, pekiński znajomy Zofii.

Słuszna uwaga. W chińskiej stolicy zarejestrowanych jest około 6 mln aut! Żeby nie doszło do motoryzacyjnego armagedonu, wprowadzane są rozmaite ograniczenia. Na przykład dwie ostatnie cyfry tablicy rejestracyjnej oznaczają dni, w które nie można jeździć po mieście. Nie można również, ot tak, kupić sobie nowego auta.

– Organizowana jest loteria, w której nagrodami są pozwolenia na zakup i rejestrację pojazdu – tłumaczy Polka.

Oczywiście, kwitnie nieoficjalny handel szczęśliwymi losami. Przepustką na drogi jest również auto z napędem elektrycznym. Władze wspierają produkcję i sprzedaż takich pojazdów (w Chinach jest ich już prawie milion, w ubiegłym roku przybyło 340 tys.). Ekologiczne samochody – jeśli nie elektryki, to przynajmniej małowrażliwe, z najnowocześniejszymi silnikami – są w Chinach koniecznością. Dlaczego? Poziom zanieczyszczenie powietrza jest dramatycznie wysokie. To cena uprzemysłowienia i boomu motoryzacyjnego. W latach 2000–2010 liczba samochodów wzrosła tam dwudziestokrotnie, przekracza-

jąc 80 mln. W 2012 roku zarejestrowanych było 114 mln osobówek i około 130 mln motocykli.

■ Najważniejszy jest klakson

Teraz liczba wszystkich pojazdów szacowana jest na 300 mln! Czy może dziwić, że obcokrajowcy pracujący w największych aglomeracjach wolą jeździć metrem lub taksówkami?

– Na ulicach jest straszny młyn – potwierdza Piotr Raczyński, polski wideobloger, który studiował w Chinach.

Miejscowi kierowcy zapominają o kierunkowskazach i światłach mijania. Piotr żartuje, że najważniejszy w czasie jazdy jest klakson. Radzi korzystać ze skuterów elektrycznych.

– Można jeździć bez prawka. Taki pojazd, oczywiście używany, kosztuje 1 tys. juanów. Ładowanie jest bardzo tanie. Dlatego uważam, że to najlepszy środek transportu – stwierdza Raczyński.

1000 juanów to 575 zł. Przystępna cena. Natomiast mandat za jazdę motocyklem bez uprawnień może kosztować nawet 3 tys. juanów. Prawie 1800 zł! Poradniki dla turystów czy rezydentów ostrzegają, że za łamanie przepisów drogowych grozi nawet ekstradycja z ChRL.

Dla obcokrajowców, którzy chcieliby poznać Chiny zza kierownicy auta, mamy i złe, i dobre

nowiny. Zaczniemy optymistycznie: obowiązuje tam ruch prawostronny (z wyjątkiem Hongkongu i Makau), a większość przepisów drogowych jest zgodna z międzynarodowymi standardami. W terenie zabudowanym można jeździć 40–60 km/h. Poza miastem – do 80 km/h. Na autostradach – do 120 km/h. Do 2004 roku obowiązywał limit prędkości 110 km/h, ale w Państwie Środka szybko przybywa wysokiej jakości szlaków komunikacyjnych. Jest tam już około 130 tys. km dróg szybkiego ruchu.

■ Prawko trzeba „przekonwertować”

Gorszą wiadomością jest zakaz wjazdu dla obcych samochodów oraz nieuznawanie zagranicznych uprawnień do prowadzenia pojazdów. ChRL nie honoruje również międzynarodowego prawa jazdy. To oznacza, że posiadacz polskiego, niemieckiego czy kanadyjskiego prawka, żeby wyjechać na chińskie drogi, musi przejść skomplikowaną procedurę administracyjną i zdać egzamin. Na szczęście tylko teoretyczny.

Test składa się ze 100 pytań. Dotyczą przepisów ruchu drogowego, zasad udzielania pierwszej pomocy, kwestii technicznych związanych z eksploatacją pojazdu. Żeby zdać, należy poprawnie odpowiedzieć przynajmniej na 90. Teorię zalicza się przed ekranem komputera. Czas? 45 minut. Co ważne – można wybrać język, np. angielski lub rosyjski.

Autorka bloga „Lost in China” (babaichiny.blox.pl) opisuje jak „konwertowała” – tak to określa – polskie prawko na chińskie. Przekonuje, że poszło łatwo. Bo zleciła to specjalistycznej firmie obsługującej cudzoziemców. Rachunek za usługę opiewał na 1500 juanów. Taka jest cena wygody i redukcji stresu, jeśli



Szanghaj

Fot. Denys Nevohai/Good Free Photos



Pekin

slabo zna się język chiński i tamtejsze obyczaje.

– Dostarczyli mi płytę z bazą pytań egzaminacyjnych. 650 ogólnych plus 100 dotyczących Szanghaju – wspomina blogerka. – Zabrali dokumenty, załatwili wszystkie formalności, zawieźli na egzamin – opowiada „zagubiona w Chinach”. – Jak już wszystko jest git, w ten sam dzień masz prawko.

Inni podróżnicy, dziennikarze czy ludzie pracujący na kontraktach w Państwie Środka przekonują, że nie warto ponosić tak dużych dodatkowych kosztów. Chińskie urzędy mają angielskojęzyczne strony, a opłaty administracyjne nie są wysokie. Przykłady? Złożenie kompletu dokumentów w Beijing Traffic Management Bureau, czyli pekińskim wydziale komunikacji, to wydatek 50 juanów. W okienku obsługującym cudzoziemców należy przedłożyć ważną chińską wizę o terminie dłuższym niż 90 dni, kartę meldunkową, prawo jazdy, paszport. Oryginały do wglądu, kopie dla urzędu. Większym wydatkiem będzie przetłumaczenie polskiego prawka, ewentualnie innych dokumentów (ok. 300 juanów). Zanim złoży się wniosek o wydanie chińskich uprawnień do prowadzenia pojazdów, należy odwiedzić lekarza. Wykaz autoryzowanych gabinetów znajduje się na stronie Beijing Traffic Management Bureau. Badania kosztują 10–20 juanów. I wyglądają tak samo jak w Polsce.

– Pytają o wiek, wzrost, ewentualne choroby przewlekłe – tłumaczy blogerzy.

Sprawdzenie wzroku to Test Ishihary (zdolność rozróżniania kolorów czerwonego i zielonego za pomocą okrągłych plamek, które układają się w cyfry i znaki) oraz klasyczny

na białą tablicę okulistyczną z czarnymi symbolami.

– Tylko że zamiast łańcuchów liter jest taki dziwny znaczek. Trzeba określić, w którą stronę skierowany – wspomina jeden z forumowiczów na polskim portalu o Chinach. – U lekarza wypełnia się specjalny formularz, do którego trzeba wkleić zdjęcie legitymacyjne. Konieczny musimy być sfotografowani na białym tle.

■ Koperta na zamkniętej ulicy

Składając wniosek o egzamin i wydanie prawka trzeba załączyć aż sześć zdjęć. Warto też mieć przy sobie kilka dodatkowych juanów – na chiński kodeks drogowy w języku angielskim. Dokładne przestudiowanie przepisów zajmie kilka dni, ale na egzaminie będzie się pewniakiem.

– Egzamin jest łatwy. Tak twierdzą wszyscy moi tutejsi znajomi – podkreśla Zosia.

Teoria w polskich WORD-ach też jest dość łatwa. Wyzwaniem jest praktyka. W Chinach również?

– Nie ma tu egzaminu praktycznego w normalnym ruchu miejskim – podkreśla Michał. – Policja zamyka ulice, jakąś część miasta i tam sprawdza kwalifikacje kandydatów na kierowców.

Należy wykonać podstawowe manewry: parkowanie przodem, tyłem, cofanie, zawracanie, skręt w lewo, w prawo. Podobno zdawalność jest na poziomie ponad 80 proc., ale twardych danych statystycznych próżno szukać.

– Czasem kurs trwa nawet dwa lata, ale ostatecznie wszyscy zdają – stwierdza Zofia, powołując się na doświadczenia chińskich znajomych.

O prawo jeżdżenia samochodami osobowymi można starać się po ukończeniu 18. roku życia. Kursy organizują państwowe i prywatne szkoły. Nauka trwa właściwie do skutku. Póki instruktor nie stwierdzi, że kursant jest już gotowy. Szkolenie kosztuje 5–6 tys. juanów, czyli ok. 3 tys. zł. Jako elki wykorzystywane są nieduże autka, jednak muszą być zarejestrowane jako pięcioosobowe. Najpopularniejsze marki? Najczęściej krajowe, które europejskim kierowcom nic nie mówią.

■ Młodzież za kółkiem

W ChRL produkują 25 mln pojazdów rocznie. A każdego roku prawo jazdy uzyskuje ponad 20 mln obywateli! Tak wynika z „Raportów o stanie bezpieczeństwa drogowego”, publikowanych przez Komendę Główną Służby Bezpieczeństwa Chin. Eksperti alarmują, że tak duży przyrost kierowców nowicjuszy pogarsza drogowe statystyki.

– Większość młodych ma prawo jazdy. Prawie wszyscy. Wśród osób po sześćdziesiątce prawko jest rzadkością, bo 20–30 lat temu w Chinach był problem z posiadaniem prywatnego samochodu, więc nikt nie potrzebował takiego dokumentu – podsumowuje Michał.

Rynek chińskich OSK rozwija się tak dynamicznie jak przemysł motoryzacyjny. Szkoły oferują zajęcia w kilku językach. Obcokrajowiec bez prawka, ale z pozwoleniem na pobyt, bez problemu może zapisać się na kurs i egzamin.

– Nauka praktyczna jest trudniejsza niż zaliczenie teorii, bo jazda po Szanghaju to wariacjo – ostrzega „Lost in China”.

Mówi, że lokalsi w nietypowy sposób próbują zarabiać na cudzoziemcach.

– Na przejściu dla pieszych rzucają się pod stojący samochód i krzyczą, że ich zabiłam. Chcą pieniędzy – opowiada blogerka.

Drogowe polowanie na „laowajów” – tak Chińczycy nazywają białych – przybiera różne formy.

– Mnie co rusz ktoś oferuje podwiezienie. Za grube amerykańskie dolary – śmieje się Zosia. – Niedawno, jak wracałam z gór, gdzie są grobowce cesarzy z dynastii Ming, na przystanku zagadnęła mnie dziewczyna, oferując transport do miasta za 20 „baksów”. Ale napatoczyli się akurat przemili... śmieciarze. Pracownicy zajmujący się oczyszczaniem miasta stwierdzili, że propozycja podwiezienia mnie za dolary była niepoważna. Poczekali ze mną na busa, udzieliłi wskazówek. Podróż kosztowała mnie dwa „julki”. Spotykam tu miłych ludzi i to jest ważne – mówi Zosia.

Tomasz Maciejewski

W Chinach zarejestrowanych jest prawie 300 milionów pojazdów. Mniej więcej połowa to motocykle i motorowery. Jednak tzw. współczynnik motoryzacji, czyli liczba pojazdów na tysiąc mieszkańców, wciąż jest niski. W ubiegłym roku wynosił 214, w Polsce prawie 600.

Strajk, którego nie było

Nie milkną echa konfliktu pomiędzy dyrekcją a związkiem zawodowym w łódzkim WORD-zie. Obie strony zachowują rezerwę wobec poczynań swoich oponentów. Okazuje się, że podpisanie porozumienia nie gwarantuje spokoju.

Sprawa toczy się od kilku lat. Osią konfliktu jest niezrealizowana do tej pory budowa nowej siedziby WORD-u w Łodzi. Teraz ośrodek działa przy ul. Smutnej. Warunki, w jakich egzaminowani są przyszli kierowcy, nie należą do najlepszych. W 2009 roku powstała filia ośrodka przy ul. Maratońskiej. Biuro, poczekalnia dla kandydatów na kierowców i pokoje socjalne dla pracowników mieszczą się w blaszanych kontenerach. Od 2011 roku co chwilę odżywa sprawa powstania nowej siedziby, ale jak dotąd inwestycji nie udało się zrealizować. Do tego budynki zajmowane przez ośrodek nie są jego własnością. WORD wynajmuje je od PKS-u i Ligi Obrony Kraju.

■ Chorzy egzaminatorzy i zła atmosfera w pracy

W lipcu 2017 roku zakładowa Solidarność rozpoczęła ofensywę, nagłaśniając kwestię nieprawidłowości, do jakich jej zdaniem dochodzi w ośrodku. Wysyłano pisma do marszałka województwa, pytając, dlaczego nie wybudowano jeszcze nowej siedziby. Związkowcy chcieli także podwyżek dla egzaminatorów. Domagali się również usunięcia ze stanowiska dyrektora WORD-u Łukasza Kucharskiego.

W końcu zwaśnione strony podpisały porozumienie. Sprawa nie doczekała się jednak szczęśliwego rozwiązania. 29 maja część egzaminatorów nie stawiała się w pracy, doprowadzając do przestojów w pracy ośrodka. Związkowcy twierdzą, że powodem absencji egzaminatorów były problemy zdrowotne. Jednak na dyrektorze nie zostawiają suchej nitki.

– Podsumowując: trzy z naszych postulatów zostały prawie zrealizowane – mówi Radosław Banaszekiewicz, przewodniczący Solidarności w łódzkim WORD-zie. – Problem w tym, że informuje się nas o braku pieniędzy, a jednocześnie podejmuje się decyzje świadczące o tym, iż jest inaczej. Mam pismo od marszałka województwa łódzkiego. Jest tam napisane, że podwyżki byłyby niezgodne z zasadą finansów publicznych. A tu się okazuje, że jak ogłosiliśmy strajk, to pieniądze się znalazły. Mamy 20-lecie WORD-u i nie dostaniemy z tej okazji dodatkowych pieniędzy, bo ich podobno nie ma. Ale niedawno część osób dostała nagrody.

Banaszekiewicz uważa, że atmosfera w zakładzie pracy nie należy do najlepszych.



Filia WORD-u w Łodzi na ul. Maratońskiej

Fot. NSZZ Solidarność

– Decyzje dyrektora zaprzeczają informacjom, które są rozpowszechniane w zakładzie – mówi przewodniczący związku. – Konflikt podsycą także to, że kadra zarządzająca (dyrektor, jego zastępca oraz główna księgową) otrzymują nagrody co roku, do trzykrotności pensji. Bywały lata, że nagrody trzech osób były wyższe niż zsumowane nagrody pozostałych pracowników. Kolejny przykład oszukiwania pracowników to informacja (powielana również przez urząd marszałkowski), że egzaminatorzy zarabiają bardzo dobrze w porównaniu do pracowników innych ośrodków. A okazuje się, że egzaminatorzy w Łodzi zarabiają najmniej w Polsce.

■ Wynagrodzenia regulowane przez porozumienie

Łukasz Kucharski twierdzi, że związek zgodził się na takie rozwiązanie sprawy.

– Sprawę wynagrodzeń reguluje nasze porozumienie. W tym układzie zbiorowym pracy pracodawca zobowiązał się, że corocznie będzie podwyższał pensje pracownikom o określoną, wynegocjowaną przez nich kwotę oraz do wypłacania konkretnie uzgodnionych premii – tłumaczy Kucharski. – To wszystko jest zapisane właśnie po to, żeby uniknąć pewnych niedomówień, że ktoś czegoś chciał i nie dostał. W przyszłym roku pensje znowu wzrosną, bo to jest zagwarantowane w porozumieniu. Jeśli zaś chodzi o nagrody, to dyrektor zawsze ma możliwość podjęcia decyzji, żeby wynagrodzić pracownika za np. szczególny wkład pracy.

■ Czy związkowcy przekraczają kompetencje?

Kucharski uważa także, że związek zawodowy ma tendencję do przekraczania kompetencji.

– Moja rola to zarządzanie ośrodkiem. Za to jestem m.in. wynagradzany – mówi Kucharski. – Natomiast rolą związków zawodowych jest dbanie o dobro pracowników poprzez reprezentowanie ich interesów społeczno-ekonomicznych. W takich uwarunkowaniach inaczej sprawy widzi kierownictwo, a zupełnie czegoś innego chciałby pracownik. I nie jest to wyłącznie kwestią tej grupy zawodowej czy tego miejsca, ale ogólnie wszelkiego rodzaju spraw na linii pracownik – pracodawca w każdej branży. Pracownik, co jest zrozumiałe, zawsze chciałby zarabiać jak najwięcej i pracę wykonywać w sposób jak najlżejszy. Zaś pracodawca chce, żeby praca była wykonywana w określony sposób za określone wynagrodzenie. I tu najczęściej rodzą się nieporozumienia.

– Rytmujące jest to, że nasz ośrodek jest najbardziej w kraju i wszystkie decyzje zmierzające do poprawy jego sytuacji oraz pracowników w nim zatrudnionych trzeba wymuszać – kontruje Radosław Banaszekiewicz. – Potrzebujemy prawdziwego gospodarza. W tej chwili wszystko dzierżawimy, wszystko, co mieliśmy, zostało wysprzedane. I tak jest od dziesięciu lat, odkąd tu pracuję.

Małgorzata Tobiasz

Ekstremalnie tani wynajem

Rozstrzygnięty niedawno w lubelskim WORD-zie przetarg na wynajem piętnastu aut przeznaczonych do egzaminowania na kategorię B zakończył się zwycięstwem firmy Auto Broker. Dostarczy ona samochody za... 885,6 zł. Część właścicieli OSK jest oburzona, przewiduje, że diler zrekompensuje sobie tę niską cenę ich kosztem.



ku, dlatego na wynajem samochodów byliśmy gotowi przeznaczyć 768 tys. zł brutto.

■ Branżowcy protestują

Niezadowolone z takiej decyzji lubelskiego ośrodka wyrażają branżowcy ze Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców w Lublinie. Wystali nawet do dyrektora Babicza pismo. Czytamy w nim np., że rażąco niska cena oferty nie daje gwarancji należytego wykonania usługi wynajmu. Szkoleniowcy podejmują także temat nieetycznej korzyści finansowej, jaką ich zdaniem zamierza uzyskać diler, sprzedając pojazdy lubelskim szkołom jazdy.

– Z tego, co wiemy, czas realizacji zamówienia wynosi od trzech do pięciu miesięcy – mówi Mirosław Małecki, prezes Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców w Lublinie. – A nowa zliftingowana wersja modelu i20 pojawi się w listopadzie. Samochody dostaniemy więc dopiero w przyszłym roku, od lutego do kwietnia. Czyli co, kandydat na kierowcę nie będzie się mógł szkolić tym pojazdem i zobaczy go dopiero na egzaminie?

■ Wygrali, bo zdobyli największą liczbę punktów

Jak do zarzutów członków stowarzyszenia odnosi się dyrektor lubelskiego WORD-u?

– Prezes lubelskiego stowarzyszenia był członkiem komisji przetargowej, nic nie odbywało się bez wiedzy środowiska szkoleniowego – wylicza Krzysztof Babisz. – Podpisaliśmy umowę z firmą, która zdobyła największą liczbę punktów w postępowaniu przetargowym. Działamy zgodnie z prawem. Po prostu ta oferta okazała się najlepsza. Nie obawiam się, że diler może nie wywiązać się z umowy. To duża firma, która podstawiała auta do co najmniej kilku WORD-ów w Polsce. Otrzymałoby także zapewnienie, że szkoły jazdy nie będą czekać na auta kilka miesięcy. Ma nie być żadnych przestojuw w dostawach. Poza tym jeszcze przed wprowadzeniem nowych pojazdów na egzaminy, co stanie się w grudniu, chcemy pokazać je kandydatom na kierowców, żeby się z nimi oswoili. Zorganizujemy dzień otwarty.

Jakub Ziębka

Ogłoszenie o zamówieniu pojawiło się w kwietniu. WORD w Lublinie chciał wynająć piętnaście pojazdów przeznaczonych do egzaminowania na kategorię B z pakietem ubezpieczeń OC/AC/NNW/assistance, wyposażonych oczywiście w system rejestracji obrazu i dźwięku z przebiegu egzaminów. W ogłoszeniu pojawił się także jeden ciekawy, niestosowany nigdzie indziej zapis. Otóż w trakcie trwania umowy WORD ma prawo zwiększyć lub zmniejszyć liczbę zamawianych aut o pięć sztuk. Termin wykonania zamówienia: 48 miesięcy, liczone od 1 grudnia tego roku.

– Pojazdy, które wykorzystujemy na egzaminie na kategorię B, są już mocno wyeksploatowane – mówi Krzysztof Babisz, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Lublinie. – Przetarg mieliśmy ogłaszać w zeszłym roku, ale się wstrzymaliśmy. Jednak dłużej tego robić nie mogliśmy, gdyż utrzymanie aut generuje coraz większe koszty, a ja, tak jak każdy właściciel OSK, odpowiadam za wyniki finansowe swojej firmy. Zapewniam, że o naszych zamiarach wiedzieli członkowie lokalnego stowarzyszenia zrzeszającego OSK, gdyż uczestniczy-

my we wszystkich jego spotkaniach, organizowanych w siedzibie WORD-u, na bieżąco wyjaśniamy różne problemy, mając na uwadze dobro kandydatów na kierowców i właściwe wzajemne relacje.

■ Lublin przesiada się do hyundaiów

Oferty zostały otwarte pod koniec maja. Zgłosiły się cztery firmy. Dwie zaoferowały hyundaie i20, dwie kolejne – skodę i toyotę yaris. Najbardziej zadziwiająca jest rozpiętość cen. Lubelska firma Żagiel Auto za dostarczenie pojazdów chciała 1,1 mln zł, Auto Park – ponad 713 tys. zł, Sabat – prawie 384 tys. zł, a Auto Broker – jedynie 885,6 zł. Ponieważ decydującym kryterium wyboru dostawcy była cena, przetarg wygrała ostatnia z wymienionych firm. Od grudnia w lubelskim WORD-zie jeździć będą hyundaie i20 w najnowszej zliftingowanej wersji, której nie ma jeszcze w katalogach.

– Warunki przetargu były prawie takie same, jak sześć lat temu – wyjaśnia Babisz. – Nie spodziewaliśmy się, że ktoś może zaoferować taką cenę. Robiliśmy rozeznanie na ryn-

Uszkodzili ci elkę? Należy ci się pojazd zastępczy!

– Za auto zastępcze z OC sprawcy klient nic nie płaci. Zgodnie z obowiązującym prawem te koszty pokrywa towarzystwo ubezpieczeń, w którym ubezpieczony jest sprawca zdarzenia. My nie nakładamy limitu kilometrów oraz nie pobieramy żadnej kaucji gwarancyjnej. Uznaliśmy, że pojazd będzie wynajmowany na takich samych zasadach, na jakich poszkodowany użytkuje swój własny samochód – mówi Piotr Markiewicz, właściciel firmy Lex Auto, zajmującej się likwidacją szkód i wypożyczaniem samochodów, m.in. szkołom jazdy.

Jakub Ziębka: Nie wszyscy właściciele szkoły jazdy mają świadomość tego, że jeśli ich elka zostanie uszkodzona, np. podczas wypadku, na czas naprawy należy się im auto zastępcze. Jakie przepisy to regulują?

Piotr Markiewicz, właściciel firmy Lex Auto: Głównym przepisem, który reguluje należność pojazdu zastępczego na czas likwidacji szkody z OC sprawcy, jest ustawa z 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych. Ważne są również artykuły kodeksu cywilnego – 361, 363 i 415. Zwrot kosztów za wynajem pojazdu zastępczego należy się jako odszkodowanie za uszkodzenie auta przez sprawcę kolizji czy wypadku. Szkada ma być zlikwidowana w taki sposób, żeby poszkodowany nie poniósł z jej tytułu żadnych strat. Czyli jak? Najprościej – w taki sposób, jakby w ogóle szkody nie wyrządzono.

Jeżeli przedsiębiorca wykorzystuje pojazd do prowadzenia działalności gospodarczej, w przypadku uszkodzenia należy się pojazd zastępczy na czas likwidacji szkody.

Świadomość właścicieli OSK jest coraz większa. Coraz częściej decydują się korzystać z usług takich firm, jak Lex Auto. Oprócz tego, że wyposażamy klienta w pojazd zastępczy, zwalniamy go z konieczności dochodzenia należności od ubezpieczycieli. Często bywa to długotrwałe i problematyczne, więc robimy to za niego.

Przejdźmy do konkretów. Zepsuła nam się elka, kursanci są już umówieni na jazdy, nie mogą czekać, a my nie mamy jak ich szkolić. Co powinniśmy w takiej sytuacji zrobić?

To bardzo proste – wystarczy do nas zadzwonić! Poza tym, że zajmujemy się kwestiami związanymi z dostarczaniem pojazdów zastępczych, których koszt pokrywany jest z OC sprawcy zdarzenia, w ofercie mamy również wynajem gotówkowy. Najczęstszym powodem takiej formy wypożyczenia jest właśnie awaria elki. Kursantów jest sporo, a szkoła jazdy chce się wiązać z umowy.

Ale nie tylko. Zdarza się, że właściciele OSK okresowo mają tak dużą liczbę kursantów, że nie są w stanie wyjechać z nimi w krótkim czasie tyłu godzin. Wtedy wspomagają się dodatko-



wym autem. Mamy na tyle przystępne ceny, że są one bez problemu akceptowane przez kierownictwa szkół nauki jazdy w obu przypadkach. W miarę dostępności danej elki jesteśmy w stanie dostarczyć pojazd tego samego dnia pod wskazany adres.

Wracając do auta zastępczego, którego koszt pokrywany jest z OC sprawcy zdarzenia, naprawdę nie musimy za niego płacić ani grosza? Nie ma jakichś dodatkowych opłat, np. manipulacyjnych, kaucji gwarancyjnej? Czy obowiązuje jakiś limit kilometrów?

Za auto zastępcze z OC sprawcy klient nie płaci. Zgodnie z obowiązującym prawem te koszty pokrywa towarzystwo ubezpieczeń, w którym ubezpieczony jest sprawca zdarzenia. Nie nakładamy limitu kilometrów oraz nie pobieramy żadnej kaucji gwarancyjnej. Uznaliśmy, że pojazd będzie wynajmowany na takich samych zasadach, na jakich poszkodowany użytkuje swój własny samochód. Jeśli on nie nakłada sobie limitu kilometrów, to my również tego nie będziemy robili. Cały proces likwidacji szkody musi się odbyć bez żadnej straty dla poszkodowanego.

Na jakim rynku działacie, jak duża jest wasza flota? Rozwijacie się dynamicznie?

Każdego roku zauważamy coraz większe zainteresowanie usługami naszej firmy. Wynika to zapewne z coraz większej świadomości właścicieli OSK oraz dbałości o kursantów i swoje interesy. Naszym celem jest pomoc i współpraca ze szkołami nauki jazdy, często w sytuacjach kryzysowych (np. awaria elki lub szkoda komunikacyjna) oraz ułatwianie im prowadzenie biznesu.

Początkowo prowadziliśmy działalność tylko na terenie Szczecina i okolic. Rosnące zainteresowanie ze strony OSK skłoniło nas do powiększenia floty pojazdów oraz poszerzenia obszaru działalności. Teraz z powodzeniem działamy na terenie województw zachodniopomorskiego, lubuskiego, pomorskiego, wielkopolskiego i kujawsko-pomorskiego. Nasze auta jeżdżą również we Wrocławiu i Łodzi. Nie zamykamy się tylko na miejsca, które wymieniliśmy. Jesteśmy elastyczni, możemy dostarczyć pojazd w dowolne miejsce w Polsce, oczywiście po wcześniejszych ustaleniach z najemcą. W ofercie mamy toyoty yaris, kia rio, hyundaie i20 oraz fiaty punto. Wszystkie są przystosowane do nauki jazdy. Mało tego, cały czas rozbudowujemy flotę o kolejne egzemplarze i nowe modele.

Materiał powstał we współpracy z firmą Lex Auto



Poślizg motocyklem

Szwedzi słyną z troski o bezpieczeństwo. Wymyślili trzypunktowe pasy bezpieczeństwa, boczne poduszki powietrzne czy drogi w układzie 2+1 z barierami linowymi. Ze Skandynawii pochodzą też zestawy symulujące zachowanie pojazdów w poślizgu.

Nie mamy tu jednak na myśli przykręcanych do tylnej osi trolejów, które nie są w stanie odwzorować nawet zachowania auta na oblodzonej nawierzchni, czy szarpaka, imitującego brutalny i rzadko występujący podczas codziennej jazdy poślizg. Utrzymany w dobrej kondycji technicznej oraz prowadzony z dozwoloną prędkością samochód zwykle znacznie bardziej delikatnie sygnalizuje kierowcy, że zbliża się do granic przyczepności. Jeżeli kierowca poprawnie odczyta pierwsze oznaki nadchodzących problemów i zareaguje, prawdopodobnie zatrzyma rozwój niebezpiecznej sytuacji. By poznać zaczątki pod- czy nadsterowności, trzeba doświadczyć ich na własnej skórze. Pozwala na to opracowany przez szwedzką firmę Cedergrens system Skidcar, czyli platforma z dodatkowymi kołami i siłownikami pozwalającymi na odciążenie jednej lub obu osi w celu obniżenia przyczepności i symulowania różnych sytuacji na drodze. Chociażby jazdy po zimnej i mokrej nawierzchni czy ze zużytymi oponami z tyłu lub przodu.

W przypadku motocykla jest to znacznie trudniejsze. Wszystko za sprawą złożonej fizyki ruchu i naturalnego dążenia jednoślada do upadku oraz braku struktury chroniących kierującego. Nawet jeżeli motocykl zostanie wyposażony w crash pady czy klatkę osłaniającą nierzaligiczne elementy, przewrócenie zakończy się przynajmniej porwaniem spodni lub rękawic motocyklisty. Czy możliwy jest inny scenariusz? Rozwiązanie problemu uzyskano... przez przypadek. Szwedzi zastanawiali się, jak ułatwić początkującym motocyklistom ruszanie i wykonywanie podstawowych manewrów bez ryzyka upadku. W tym celu do obu stron ramy przykręcono platformy z pomocniczymi kółkami, które nie zaburzały naturalnych ruchów jednoślada, pozwalały na jazdę w złożeniach sięgających 35 stopni, jednak zapobiegały upadkom.

Prosty system zdał egzamin, więc postanowiono pójść krok dalej i spróbować wyposażyć jednoślada w siłowniki – analogiczne jak stosowane w Skidcarze, które pozwoliłyby na regulację siły przylegania przedniego i tylnego koła do na-

wierzchni. Ich ustawieniami steruje się zdalnie za pomocą pilota. W rezultacie po każdym przejeździe instruktor może nie tylko omówić z kursantem błędy, ale również zmieniać charakterystykę prowadzenia motocykla (odciążając jedno lub dwa koła ograniczać przyczepność), jak również wyłączać czy włączać ABS, kontrolę trakcji bądź inne systemy bezpieczeństwa. Zestawy Skidbike zostały już opracowane dla hondy CRF250, KTM 390 Duke, KTM 1190 Adventure oraz elektrycznego motocykla zero DSR, czyli dla większości popularnych klas jednośladow o typowych zakresach mocy czy mas.

W początkowym położeniu Skidbike zmniejsza przyczepność o ok. 20–30 proc. Wystarczy to, by koła motocykla zaczęły łatwo blokować się podczas hamowania, a na łukach, w slalomie lub podczas nawrotu błędny ruch manetką gazu czy brak balansowania ciałem powodował lawinę niechcianych konsekwencji. Wielu motocyklistów doświadcza takich sytuacji nie podczas kursu, a samodzielnej już jazdy jednośladem po drodze publicznej. Jeżeli mają szczę-

ście, kończy się na strachu. Za sprawą Skidbike'a początkujący motocyklista może szybko zrozumieć, jak istotne jest balansowanie ciałem zarówno przy manewrowaniu z niewielkimi prędkościami, jak i pokonywaniu zakrętów – może w pełni skupić się na jeździe, a nie obawach przed upadkiem.

Skidbike pozwala też na zrobienie wszystkiego, na co nikt o zdrowych zmysłach nie odważyłby się nawet na zamkniętym dla ruchu placu. W końcu każdy wie, że ostre hamowanie w złożeniu czy przerzucanie motocykla ze strony prawej na lewą przy mocno odkręconym gazie w końcu doprowadzi do upadku. By poznać symptomy problemu, sposoby radzenia sobie z nimi oraz granicę, za którą nie ma już ratunku, trzeba ją jednak przekroczyć. Nauka na Skidbike'u nie wymaga rozwijania dużych prędkości. W zupełności wystarcza 20–30 km/h. Można próbować szybszej jazdy, jednak trzeba mieć świadomość, że znacząco zwiększy to siły, próbujące wysadzić motocyklistę z siodła podczas nagłych zmian przyczepności czy osiągnięciu granicy, która w normalnej sytuacji oznaczałaby upadek. Kto doświadczył go na własnej skórze, musi przemóc się i zamiast odruchowo puszczać manetki, z całych sił trzymać się kierownicy i hamować. Skidbike nie przewróci się. Podczas testów jednemu kierowcy udało się uderzyć w bandę, mnie udało się zakopać zestaw w luźnym żwirowym poboczu, wcześniej przejeżdżając po nierównej tralce toru. Poza mocnymi przeciążeniami i platformami głośno uderzającymi o podłoże nic niepożądanego się nie stało.

Dodatkowy osprzęt sprawia, że wsiadanie na motocykl wygląda inaczej niż zwykle – rolę podłoża pełnią platformy odchodzące od ramy, które znajdują się niemal na wysokości podnóżków. Z powodu specyficznie rozkładających się sił ustawienie do pionu hondy ważącej ok. 160 kg wymagało krzepy. Po ruszeniu wszystko wróciło jednak do normy. Gdyby nie szerokość, utrudniająca chociażby jazdę w slalomie, można by szybko zapomnieć o dodatkowym wypo-

sażenie motocykla, który prowadzi się oczywiście z nogami na podnóżkach.

Skidbike kosztuje równowartość 75 tys. zł. Wraz z motocyklem, np. objeżdżaną przez nas hondą CRF 250, daje to 100 tys. zł. Czy to dużo? Poszczególne składowe Skidbike'a mają znacznie mniejszą wartość, ale płaci się za pomysł i dopracowanie systemu – chociażby geometrię, która nie zaburza obciążenia kół nawet przy maksymalnym możliwym złożeniu. Kwota staje się relatywnie niska, gdy spojrzysz na nią przez pryzmat szwedzkiej szkoły jazdy, która za przygotowanie kursanta do egzaminu na motocyklowe prawo jazdy pobiera równowartość ok. 7 tys. zł.

Skidbike po raz pierwszy w Polsce został zaprezentowany na torze w Toruniu. Przed rozpoczęciem jazd zebrani z zaciekawieniem spoglądali na hondę z doczepionym stelażem z rur, płyt i kółek. Czy coś takiego może zdać egzamin? Podczas kilkugodzinnych testów na torze w Toruniu mogłoby dojść do kilku mniej lub bardziej poważnych upadków, a niewykluczone, że także zniszczenia motocykla. Dzięki Skidbike'owi skończyło się jednak na chwilach strachu, podchodzeniu żołądka do gardła oraz zdobyciu cennych doświadczeń, których nie sposób nabyć w żaden inny sposób. Każda osoba zsiadająca ze Skidbike'a – bez względu na to, czy był to motocyklowy zawodnik, instruktor jazdy czy po prostu motocyklista z bagażem doświadczeń – była pod ogromnym wrażeniem. Wszyscy kończyli test z uśmiechem, ale też mądrzejsi o cenną wiedzę, mając w pamięci przeżycie i poczucie bezradności, jakie towarzyszy krytycznej sytuacji w czasie jazdy jednośladem. Można więc z dużym prawdopodobieństwem założyć, że Skidbike sprawdziłby się zarówno podczas szkolenia kierowców, doskonalenia techniki jazdy, jak i jako atrakcja odpłatnie oferowana motocyklistom chociażby na zlotach. W każdym przypadku cenną lekcję udało by się odbyć w bezpiecznych warunkach. Pozostaje trzymać kciuki, by było to możliwe chociaż w kilku miejscach w Polsce.

Łukasz Szewczyk

Coraz więcej łagodnych hybryd



Niedawno pisaliśmy o łagodnej hybrydzie Suzuki, czyli sprzężeniu silnika benzynowego z napędzanym paskiem alternatoro-rozrusznikiem. Oferowany od maja 2017 roku system SHVS wspomaga jednostkę benzynową podczas przyspieszania, usprawnia ponowny rozruch po wygaszeniu na czas postoju oraz odzyskuje energię w trakcie hamowania, magazynując ją w małym akumulatorze, ukrytym pod fotelem kierowcy.

Japońska marka szybko doczekała się naśladowców, którzy jednak udoskonallili rozwiązanie. Główną zmianą było zwiększenie wydajności systemu poprzez użycie mocniejszego silnika, większej baterii i podbicie napięcia zasilania alternatora sprzężonego z rozrusznikiem z 12 V do 48 V. Funkcja łagodnej hybrydy jest standardem we wszystkich wersjach benzynowych nowego mercedesa CLS. Dodaje 22 KM i 249 Nm, podnosząc dynamikę, minimalizując turbodziurę, zmniejszając spalanie i poprawiając komfort – mniej obciążony silnik benzynowy to niższy hałas.

Na elektryfikację postawił też Volkswagen. Zapowiedziany już golf VIII w wersji z silnikiem 2.0 TDI będzie miał hybrydowy komponent – alternatoro-rozrusznik, litowo-jonowy akumulator i instalację 48-voltową, która umożliwi zgromadzenie znacznie większej ilości energii w procesie rekuperacji podczas hamowania. Koncern zapewnia, że wspomagając diesla podczas ruszania z miejsca i przyspieszania czy „żeglowania” z wyłączonym silnikiem spalinowym układ mild-hybrid pozwoli na zaoszczędzenie 0,3 l/100 km. Ma też utorować drogę miękkim hybrydom do masowo produkowanych aut. Analogiczne rozwiązanie do odświeżonego modelu sportage z silnikiem Diesla wprowadzi Kia. I można z dużym prawdopodobieństwem założyć, że to właśnie silniki z samoczynnym zapłonem zostaną w pierwszej kolejności zelektryfikowane. Ich uruchamianiu towarzyszą spore wibracje i hałas, a praca pod obciążeniem to duża emisja sadzy, którą musi wyłapywać DPF. Wspomagając diesla silnikiem elektrycznym uda się ograniczyć skalę niekorzystnych zjawisk.

Łukasz Szewczyk



Mam pierwszeństwo, guzik obchodzi mnie bezpieczeństwo

Moim celem nie jest napiętnowanie żadnej grupy uczestników ruchu drogowego, ale to, co czasami robią rowerzyści, może przerażać. Jeżdżą wedle zasady „mam pierwszeństwo, guzik obchodzi mnie bezpieczeństwo”. Chciałbym ich ostrzec. Nie idźcie tą drogą, szanujcie swoje życie!



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Co zrobić, żeby rowerzyści jeździli bezpiecznie? Zainstalować na ścieżkach rowerowych progi zwalniające? Propozycja może wydawać się absurdalna. Ale nie do końca. Dlaczego? Bo zdarza się, że rowerzyści nie mają hamulców. Patrzą wyłącznie przed siebie. Tylko nie liczni rozglądają się na boki. A co, jeśli ścieżka przecina drogę? Wtedy może dojść do tragedii.

■ Kask rowerowy – iluzja bezpieczeństwa?

Dużo się teraz mówi o kaskach rowerowych. Nie wspomina się jednak o najważniejszym. Kask, nawet najdroższy, nic rowerzyście nie da w mo-

mencie, gdy dojdzie do zderzenia z samochodem. Może się sprawdzić, gdy jedziemy po leśnej drodze i dostaniemy gałęzią w głowę.

Kask rowerowy jest bardzo iluzoryczną ochroną, a wielu traktuje go jako coś, co zdecydowanie poprawia bezpieczeństwo rowerzysty. Nic bardziej mylnego. Niektórzy rowerzyści mając kask na głowie są skłonni do bardziej ryzykownych zachowań. Ponadto nie chroni on żeber, rąk, nóg, wątroby, śledziony i innych ważnych narządów. Dlatego uważam, że kask to obowiązkowy, ale trzeciorzędny element bezpieczeństwa. Podstawą jest rozważna i przewidywalna dla innych jazda!

■ Ze ścieżek wypada korzystać, ale trzeba uważać!

Często rowerzysta słusznie mówi, że w danej sytuacji drogowej miał pierwszeństwo. Owszem, ale trzeba pamiętać, że np. kierowca jest tylko człowiekiem, może się zagapić. Czasami nie warto podejmować ryzyka.

Ale i rowerzyści nie są święci. Nieraz zdażyło się, że nagle przed maską mignął mi dekwent, który z dużą prędkością pomknął przez pasy. Czy nie mówili mi, że starcie z autem może zaboлеć?

Inny przykład. Piękna ścieżka rowerowa, z której nie każdy rowerzysta korzysta. Dlaczego? Bo po co, bo zaraz skręcam, bo mi nie leży... Dziwne. Ja też jestem rowerzystą. Jeśli mam okazję przejechać odcinek i nie mieć styczności z samochodami i kierowcami, skrzętnie to wykorzystuję.

Ale czasami się boję. Bo w aucie mamy poduszki powietrzne, trochę blachy, mało poważna stłuczka nie jest groźna. Podczas jazdy na rowerze w zasadzie nic nas nie chroni. Uderzenie głową o asfalt może skończyć się poważnymi obrażeniami. A osób, które mkną z wielką prędkością prosto przed siebie, nie zważając na innych, na ścieżkach rowerowych nie brakuje. Głupoty i chamstwa również.

■ Zaczepki kierowców puszczać mimo uszu

Rowerzyści powinni większą uwagę zwracać na swoją widoczność na drodze. Światła z przodu należy ustawiać tak, żeby halogen nie oślepił kierowców. W innym przypadku efekt jest odwrotny od zamierzonego.

Rowerzyści muszą być także czujni, nie reagować na zaczepki kierowców. Dźwięk klaksonu może spowodować, że rowerzysta się obejrzy do tyłu. Co wtedy? Rower w sposób niezamierzony zmieni kierunek jazdy. Skręci w tę stronę, w którą obejrzał się rowerzysta.

Generalnie kierowcy nie znają sygnałów nadawanych przez rowerzystów. Nie wiedzą, jakie mają obowiązki i prawa. Tego, niestety, nie uczy się zbyt często na kursie na kategorię B. Pytam: dlaczego? Żeby być dobrym kierowcą samochodu, należy też wiedzieć, jak poprawnie jeździć jednoślądem, trzeba też być przykładnym pieszym.

Często jedziemy w tym samym kierunku, tą samą drogą – dzielimy się nią, tylko kulturalnie! Polecam to wam ja – kierowca samochodu, motocykla, roweru i pieszy. ■

**SZKOŁA
JAZDY**

SKLEP ONLINE

Multimedialny Podręcznik kursanta SPS



Zaprojektowany tak, żeby egzamin
teoretyczny był jedynie formalnością

kat.



A, A1,
A2, AM

kat.

B, B1

kat.

C, C1,
D, D1

- ✓ łatwe przyswajanie wiedzy, dzięki aplikacji **prawojazdy.com.pl** z filmami i animacjami
Aplikacja dostępna w:  
- ✓ obejmuje czynności kontrolno-obsługowe pojazdów wykorzystywanych na egzaminach państwowych
- ✓ każda lekcja kończy się pytaniami egzaminacyjnymi podsumowującymi temat

BONUS

bezpłatny, 4-dniowy dostęp do kursu online
i pełnej bazy testów



Kup na:

sklep.szkola-jazdy.pl



**Dowiedz się więcej:
91 431 43 95**

Nawet najlepszym zdarzają się wpadki

W ubiegłym miesiącu omówiliśmy usterki, które zdarzają się w autach producentów azjatyckich. Tym razem sprawdzimy, jak w kontekście przywoławczych akcji serwisowych, prowadzonych przez producentów na przestrzeni ostatnich trzech lat, wypadają samochody europejskie. A konkretnie wykorzystywane przez OSK.

Jakość i niezawodność produktów europejskiego przemysłu motoryzacyjnego przez wiele lat oceniano nieco niżej niż samochodów z Azji. Uważano, że auta ze Starego Kontynentu zwyciężają pod względem cen, stylistyki, estetyki materiałów używanych do wykończenia wnętrza czy dostępności części zamiennych i sieci serwisowej. Z biegiem lat i postępującą globalizacją różnice zaczęły się jednak zacierać. Nie oznacza to, że wyeliminowano wszystkie problemy.

■ Opel

Produkty niemieckiego koncernu z siedzibą w Rüsselsheim ostatnio nie za często widzi się polskich na placach manewrowych. Wykorzystuje się tylko opłe corsa C i D. A i one nie są wolne od wad.

- 26 marca 2015 roku powiadomiono, że niektóre opłe corsy D (rok modelowy 2014), wyprodukowane w Hiszpanii i Niemczech, mogą stwarzać zagrożenie dla użytkowników. Zamontowano w nich zwrotnice, które nie spełniają wymaganej specyfikacji. W skrajnym przypadku może dojść do poważnego uszkodzenia zwrotnicy. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 1237 samochodów.
- 26 sierpnia 2015 roku powiadomiono, że niektóre samochody marki Opel (m.in. corsy E, rok modelowy 2015–2016), wyposażone w system wspomagania kierownicy o stałej sile, wyprodukowane

w Niemczech i Hiszpanii, mogą stwarzać zagrożenie dla użytkowników. Zamontowano w nich przekładnie kierownicze, których jakość wykonania może odbiegać od zapewnień producenta. Może to skutkować utratą kontroli nad przednimi kołami. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 173 samochody.

- 23 grudnia 2015 roku powiadomiono, że niektóre samochody marki Opel (m.in. corsy E, rok modelowy 2014–2016), wyprodukowane w Niemczech, mogą stwarzać zagrożenie dla użytkowników. Może dojść w nich do poluzowania połączenia zwrotnicy z dolnym wahaczem. Potencjalny skutek takiej usterki? Nagła utrata stabilności jazdy. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto pięć samochodów.
- 25 stycznia 2017 roku powiadomiono, że w niektórych samochodach marki Opel (m.in. w corsie D i E), wyprodukowanych w Niemczech i Hiszpanii, może dojść do pęknięcia listwy zębatej przekładni kierowniczej. Potencjalny problem? Utrata kontroli nad pojazdem. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 660 samochodów.
- 17 marca 2017 roku powiadomiono, że w niektórych samochodach marki Opel (m.in. w corsie E z roku modelowego 2016–2017), wyprodukowanych w Niemczech, Hiszpanii i Polsce, poduszka powietrzna kierowcy może nie działać zgodnie ze specyfikacją. Potencjalny problem? Zwiększenie ryzyka odniesienia obrażeń w przypadku ko-

lizji. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 559 samochodów.

- 11 maja br. powiadomiono, że w niektórych samochodach marki Opel (m.in. w corsie E z roku modelowego 2017), wyprodukowanych w Niemczech, może dojść do obluźniania dźwigni hamulca postojowego. Na rynku polskim kampanią naprawczą objętych jest jedenaście samochodów.

■ Škoda

Škoda cieszy się dużym uznaniem użytkowników. Duża w tym zasługa sprawdzonej technologii koncernu Volkswagen, na której bazuje czeski producent. Do szkolenia i egzaminowania kierowców do dzisiaj wykorzystywana jest poprzednia generacja modelu fabia. Samochód potwierdza opinię o jakości czeskich produktów. Co prawda jego produkcja zakończyła się w 2014 roku, co tłumaczy brak przywoławczych akcji serwisowych dotyczących tego modelu, ale nie odnotowano ich też wcześniej. Również następca fabii nie stał się do tej pory przedmiotem tego typu akcji.

■ Renault

Renault clio trzeciej generacji było w naszym kraju stosunkowo popularnym pojazdem wykorzystywanym do szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Czwartej już nie. Francuskie samochody nigdy nie sływały z niezawodności i perfekcyjnego wykonania, co przeżyło się na ugruntowanie stereotypów dotyczących aut na literę f. Miejskie renault również cierpiało na kilka przypadłości.

- 25 marca 2015 roku powiadomiono, że niektóre renault clio IV, wyposażone w silniki M5Mt i wyprodukowane w japońskiej fabryce Yokohama (od numeru fabrycznego #000201 do #012599), mogą stwarzać zagrożenie dla użytkowników. Istnieje możliwość wycieku paliwa pomiędzy czujnikiem ciśnienia paliwa i rampą wtrysku. Może to skutkować pojawieniem się zapachu paliwa. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 26 samochodów.



- 26 sierpnia 2015 roku powiadomiono, że niektóre renault clio IV, wyprodukowane od 5 marca 2013 roku do 2 kwietnia 2015 roku w fabryce w Bursie w Turcji oraz od 15 kwietnia do 24 sierpnia 2014 roku w fabryce w Flins we Francji, mogą stwarzać zagrożenie dla użytkowników. Istnieje możliwość przetarcia elastycznego przewodu hamulcowego koła przedniego o krawędź osłony nadkola przedniego. Może to spowodować powolny lub gwałtowny wyciek płynu hamulcowego. Potencjalny problem? Świecenie kontrolki sygnalizującej spadek poziomu płynu hamulcowego poniżej stanu minimalnego, długi skok pedału hamulca oraz zmniejszenie skuteczności układu hamulcowego. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 10.998 samochodów.
- 25 stycznia 2016 roku powiadomiono, że niektóre modele marki Renault – m.in. clio IV (X98), wyprodukowane od 1 kwietnia do 6 października 2015 roku w Bursie, mogą nie być bezpieczne dla użytkowników. Istnieje ryzyko niedostatecznego dokręcenia śrub mocujących koła pojazdu. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 118 samochodów.
- 11 stycznia 2017 roku powiadomiono, że w niektórych samochodach marki Renault (m.in. clio IV), wyprodukowanych w Bursie od 1 do 17 lutego 2016 roku, istnieje możliwość niedostatecznego dokręcenia śrub mocujących czopy piast kół tylnych. Z tego powodu pojazd może nie trzymać się drogi. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 121 samochodów.
- 25 stycznia 2017 roku powiadomiono, że w niektórych renault clio IV, wyprodukowanych od 21 września do 10 października 2016 roku, istnieje ryzyko pęknięcia zacisku hamulcowego przedniego prawego. Może to spowodować obniżenie skuteczności układu hamulcowego w przypadku gwałtownego hamowania. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 125 samochodów.
- 13 marca 2018 roku powiadomiono, że w renault clio IV, wyprodukowanych w Turcji w fabryce w Oyak od 9 maja 2012 roku do 28 czerwca 2016 roku oraz w Bursie, Flins i Dieppe od 8 marca 2016 roku do 11 lipca 2017 roku, w przypadku silnego zderzenia oraz gdy w bagażniku znajduje się ciężki bagaż, zachodzi możliwość pęknięcia osi zawiasu centralnego stelaża oparcia 1/3 dzielonej tylnej kanapy. Wiąże się to z ryzykiem przemieszczenia się bagażu do przestrzeni pasażerskiej. To może skutkować obrażeniami pasażerów. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 7737 samochodów.

■ Fiat

Włoski producent lata świetności na polskim rynku ma już dawno za sobą. W ośrodkach egzaminacyjnych i szkołach jazdy wykorzystywane są modele punto i panda. Pierwszy z nich jest na rynku od trzydnastu lat, drugi premierę miał w 2011 roku. Przez tak długi czas Fiat zdążył dopracować obie kon-



strukcje, co przełożyło się na niewielką liczbę akcji przywoławczych w ciągu ostatnich trzech lat.

- 25 sierpnia 2017 roku powiadomiono, że w fiatach punto (roczniki 2016 i 2017) wyprodukowanych w Polsce może wystąpić nieprawidłowe działanie napinaczy wstępnych przednich pasów bezpieczeństwa. Kampanią naprawczą objęto 359 samochodów.

■ Citroën

Francuski producent słynie z niezablonowych, czasami awaryjnych rozwiązań. Na placach manewrowych pojawiła się niedawno najnowsza wersja modelu C3. Jak dotąd nie przysparza zbyt wielu problemów.

- 12 czerwca 2017 roku powiadomiono, że w samochodach marki Citroën (m.in. C3) wykryto niezgodność przełącznika elektrycznego. Skutki to zakłócenie kontroli rozrusznika, powodujące jego przegrzanie i uszkodzenie oraz zapłon instalacji elektrycznej. W rzadkich przypadkach może również wystąpić niepożądane uruchomienie rozrusznika oraz ruszenie pojazdu. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 603 pojazdy.

■ Peugeot

Samochody z lwem na masce zawsze cieszyły oko agresywną stylistyką. Nigdy nie były popularnymi pojazdami do nauki jazdy. Aktualnie model 208 wykorzystywany jest przez koszaliński ZORD. Producent zidentyfikował w tym modelu kilka problemów.

- 21 grudnia 2016 roku powiadomiono, że w niektórych samochodach marki Peugeot (m.in. 208, wyprodukowanych od 30 marca do 20 kwietnia 2016 roku) jeden z elementów bloku hydraulicznego (ABS/ESP) może być niezgodny ze specyfikacją producenta. Potencjalne zagrożenie? Nieprawidłowe działanie systemu ABS i ESP w przypadku hamowania awaryjnego lub wykonania nagłego manewru. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 56 pojazdów.
- 11 maja 2017 roku powiadomiono, że w niektórych samochodach marki Peugeot (m.in. 208) wada przełącznika elektrycznego może doprowadzić do nieprawidłowości w sterowaniu pracą rozrusznika i do jego uszkodzenia z możliwością ryzyka zapłonu. Ponadto możliwa jest niekontrolowana praca rozrusznika, co w przypadku załączonego biegu może doprowadzić do niezamierzonego przemieszczenia się pojazdu. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 731 pojazdów.
- 28 listopada 2017 roku powiadomiono, że w samochodach peugeot 208 moment dokręcenia niektórych połączeń zawieszenia przedniego może być nieodpowiedni. Potencjalne zagrożenie? Hałas oraz ograniczona precyzja prowadzenia pojazdu. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 24 pojazdy.
- 14 grudnia 2017 roku powiadomiono, że w samochodach peugeot 208 moment dokręcenia śrub mocujących piasty kół tylnych do belki zawieszenia może być niewłaściwy. Wraz z upływem czasu istnieje możliwość pogarszania się warunków kierowania pojazdem. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto trzydzieśc pięć pojazdów.
- 29 grudnia 2017 roku powiadomiono, że w samochodach wyposażonych w silnik DV6F marki Peugeot (m.in. w modelu 208) możliwa jest niezgodność obróbki jednej z części silnika, mogąca spowodować utratę mocy. Może to doprowadzić do zgaśnięcia silnika i jego uszkodzenia. Incydentowi temu towarzyszy zapalenie się kontrolki w zestawie wskaźników. W bardzo rzadkich przypadkach samochód może niespodziewanie lekko przyspieszyć. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 381 pojazdów.

wadzić do nieprawidłowości w sterowaniu pracą rozrusznika i do jego uszkodzenia z możliwością ryzyka zapłonu. Ponadto możliwa jest niekontrolowana praca rozrusznika, co w przypadku załączonego biegu może doprowadzić do niezamierzonego przemieszczenia się pojazdu. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 731 pojazdów.

- 28 listopada 2017 roku powiadomiono, że w samochodach peugeot 208 moment dokręcenia niektórych połączeń zawieszenia przedniego może być nieodpowiedni. Potencjalne zagrożenie? Hałas oraz ograniczona precyzja prowadzenia pojazdu. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 24 pojazdy.
- 14 grudnia 2017 roku powiadomiono, że w samochodach peugeot 208 moment dokręcenia śrub mocujących piasty kół tylnych do belki zawieszenia może być niewłaściwy. Wraz z upływem czasu istnieje możliwość pogarszania się warunków kierowania pojazdem. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto trzydzieśc pięć pojazdów.
- 29 grudnia 2017 roku powiadomiono, że w samochodach wyposażonych w silnik DV6F marki Peugeot (m.in. w modelu 208) możliwa jest niezgodność obróbki jednej z części silnika, mogąca spowodować utratę mocy. Może to doprowadzić do zgaśnięcia silnika i jego uszkodzenia. Incydentowi temu towarzyszy zapalenie się kontrolki w zestawie wskaźników. W bardzo rzadkich przypadkach samochód może niespodziewanie lekko przyspieszyć. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 381 pojazdów.

Przypominamy, że anonse dotyczące przywoławczych akcji serwisowych są ogłaszane na stronie Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta (www.uokik.gov.pl). W zakładce „produkty” odnajdziemy tam powiadomienia przedsiębiorców o niebezpiecznych produktach. Każdemu anonsowi dotyczącemu samochodów towarzyszy zawsze lista numerów VIN pojazdów, w których zidentyfikowano problem. Nawet największym zdarzają się wypadki. Warto zatem trzymać rękę na pulsie.

Dariusz Piorunkiewicz

Niekończąca się historia

Znowelizowano ustawę Prawo o ruchu drogowym, zbudowano ODTJ-oty, a młodzi kierowcy wciąż nie biorą udziału w kursach doskonalenia techniki jazdy. Temat jest zawieszony od 2012 roku. Powodem mają być trudności ze wdrożeniem systemu CEPiK 2.0.



Każdego dnia media donoszą o tragicznych wypadkach, eksperci mówią o konieczności poprawy systemu szkolenia, a policjanci zapowiadają, że bliżej przyjrzą się nieodpowiedzialnym zachowaniom zmotoryzowanych. Tymczasem w ostatnich latach blisko pół miliona osób rocznie zdobywało po raz pierwszy uprawnienia, jednak w bezpiecznych warunkach nie przekonało się, czym jest poślizg i jak ogromne znaczenie dla możliwości opóźnienia bądź zatrzymania samochodu przed przeszkodą może mieć kilka dodatkowych kilometrów na godzinę. Dla osoby, która nigdy nie brała udziału w kursie doskonalenia techniki jazdy, problemem bywa skuteczne operowanie kierownicą w kryzysowej sytuacji. Podczas szkoleń, np. dla kierowców flotowych, instruktorzy z przerażeniem obserwują, że nawet osoby z wieloletnim stażem na drogach w przypływie paniki nie wiedzą, w którą stronę kontrować lub puszczają kierownicę bądź stwierdzają, że w trakcie hamowania awaryjnego pedał hamulca kopie prądem... Na poprawę systemu szkolenia kierowców musimy jeszcze poczekać.

■ Ziścił się czarny scenariusz

Jak właściciele ODTJ-otów widzą tę sytuację? O opinie postanowiliśmy zapytać ośrodki z całego Polski. Nie wszystkie zdecydowały się na udzielenie wypowiedzi, pozostawiając nasze pytania bez komentarza. Czyżby nie chciały się wychylać słowami krytyki? Nie nam to oceniać.

– Kolejne przesunięcie wejścia w życie przepisów dotyczących jazd doszkalających ma ogromne znaczenie dla całego środowiska osób zwi-

zanych z doskonaleniem techniki jazdy – uważa Michał Kościuszko z krakowskiej Szkoły Jazdy Michała Kościuszko. – Bardzo wiele osób w Polsce zainwestowało dużo energii, czasu i oczywiście pieniędzy, żeby wybudować ODTJ-oty, sądząc, że kolejne przesunięcie terminu wejścia przepisów jest praktycznie niemożliwe. Niestety, ziścił się czarny scenariusz. Najpierw mówiono, że infrastruktura jest niewystarczająca, jest za mało ośrodków, żeby przeszkolić wszystkich chętnych. Teraz, kiedy jest ich już wystarczająco dużo, niektóre świecą pustkami, bo ustawodawca zmienił plany. Budowa ośrodka to zbyt poważny projekt, żeby decyzja mogła być podjęta z dnia na dzień. Moim zdaniem w tym momencie powstanie kolejnych ośrodków mija się z celem z biznesowego punktu widzenia. Jednakże ośrodki doskonalenia techniki jazdy pełnią również bardzo ważną funkcję społeczną. Gdzie kierowcy mają nauczyć się prawdziwego panowania nad samochodem, jeśli nie na zamkniętym torze? Bardzo liczę na to, że ustawa wejdzie w życie najszybciej, jak to możliwe. Wpłynie to wyraźnie na spadek liczby wypadków i zwiększy świadomość młodych kierowców, a przecież to jest naszym głównym celem.

■ Skutki (nie) wdrożenia przepisów

Zdanie byłego rajdowca, a obecnie szkoleniowca, podziela Rafał Zięba, prezes Toru Modlin.

– Nie ma co ukrywać, to bardzo poważna zmiana. Nie tylko, jeśli chodzi o kwestie finansowe ośrodka, lecz – a może przede wszystkim – wpływająca na wszystkich użytkowników dróg. Przecież przepisy o doskonaleniu techniki jaz-

dy początkujących kierowców miałyby wpływ na podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Opóźnienie wejścia w życie tych przepisów z pewnością wpłynie na Tor Modlin, na przykład jego modernizowanie i ciągłe rozwijanie. Sądzę, że decyzja dotycząca tych regulacji prawnych będzie miała podwójne znaczenie, również w skali kraju. Nie tylko spowolni już trwające inwestycje tego typu, ale również postawi pod znakiem zapytania planowanie nowych, na czym ponownie ucierpimy wszyscy. Ośrodki, takie jak nasz, to przede wszystkim szkolenia, które mają przekładać się na bezpieczeństwo na drogach. To sprawa dotycząca każdego z nas – przekonuje Rafał Zięba.

ODTJ-oty, jako obiekty o dużej powierzchni i zróżnicowanej infrastrukturze, można wykończyć do wielu zadań, co pozwala im utrzymać płynność finansową.

– Z biznesowego punktu widzenia przesunięcia nie są dla nas żadnym problemem. Na bieżąco prowadzimy szkolenia doskonalenia techniki jazdy. Wręcz mamy obawy co do zakresu i czasu trwania przyszłych ustawowych szkoleń – mówi Tomasz Kaszuba, wiceprezes Toru Łódź.

■ Ośrodki sobie radzą, bo muszą

Cieszy jedno. Właściciele ODTJ-otów nie czekają jedynie na klientów, którzy zostaną przepisami przymuszeni do wzięcia udziału w szkoleniu, ale na własną rękę podejmują – zgodnie z duchem całego przedsięwzięcia – działania na rzecz bezpieczeństwa i krzewienia kultury motoryzacyjnej.

– Tor Modlin dostosuje się do zmienionego otoczenia prawnego poprzez promocję oferty szkoleniowej dla osób indywidualnych i zwracanie uwagi na potrzebę zwiększania świadomości kierowców, którzy sami podejmują decyzję o doskonaleniu swoich umiejętności – podkreśla Rafał Zięba. – W drugiej kolejności będziemy promować naszą ofertę szkoleniową wśród instytucji i firm dysponujących flotami samochodowymi. Ponadto rozbudowana infrastruktura naszego ośrodka – a więc dwa tory: szkoleniowy oraz sportowo-treningowy, wielofunkcyjny budynek i centrum konferencyjne w zabytkowej prochowni – umożliwi prowadzenie działalności w szerszym zakresie niż tylko doskonalenie techniki jazdy. Jesteśmy doskonałym miejscem do organizacji wolnych jazd i eventów motory-

zacyjnych. Potwierdza to zresztą rosnąca popularność tych wydarzeń, odbywających się na Torze Modlin coraz częściej.

Sporo dzieje się też w krakowskiej SJMK.

– Do czasu wejścia w życie przepisów planujemy szkolić kierowców indywidualnych oraz flotowych, tak jak do tej pory – zdradza Michał Kościuszko, prowadzący szkolenia na terenie Moto Parku Kraków. – Współpracujemy z wieloma firmami i dzięki naszemu szkoleniom liczba wypadków i kolizji naprawdę mocno spada. Obiekt szkoleniowy wykorzystujemy również do organizacji dni otwartych dla mieszkańców województwa oraz imprez sportowo-rekreacyjnych dla dzieci i młodzieży. Współpracujemy z lokalnymi władzami i służbami w celu propagowania bezpieczeństwa wśród kierowców, motocyklistów oraz pieszych. Jest dużo do zrobienia w temacie bezpieczeństwa na polskich drogach i chcemy maksymalnie wykorzystywać nasz ośrodek do realnego prezentowania zagrożeń w ruchu drogowym oraz ćwiczenia prawidłowych zachowań podczas jazdy. Cieszy nas również duże zainteresowanie młodzieży naszą akademią kartingową. Chcemy wspierać młodych kierowców i dać im możliwość zrobienia pierwszego kroku w kierunku kariery w sportach motorowych poprzez udostępnianie miejsca, w którym rozwijają swoją pasję.

■ Może warto spróbować inaczej?

Przepisy dotyczące szkoleń dla początkujących kierowców zmieniły w Polsce motoryzacyjną rzeczywistość. Pojawiło się dużo niewielkich, ale dopracowanych torów, na których coraz częściej odbywają się zawody dla amatorów i profesjonalistów. Istniejące od lat obiekty w ramach przekształcania się w ODTJ-oty zyskały nową infrastrukturę, a ich socjalne zaplecze zostało „ucywilizowane”. Nie mamy powodów do wstydu na w porównaniu z zachodem Europy. Wręcz przeciwnie. Podobne, ale leciwe już obiekty w Niemczech czy Szwecji wcale nie wyglądają lepiej.

– Przesunięcie terminu wejścia w życie przepisów dotyczących młodych kierowców spowodowało kolejne inwestycje i podważyło zaufanie do państwa. Ponadto naraża na straty podmioty, które już oddały do użytku ODTJ, odpowiadając na za-

potrzebowanie ze strony administracji rządowej – bez owijania w bawełnę mówi Henryk Waluda, dyrektor WORD-u w Sieradzu.

Nie można bowiem zapominać, że każdy etap procesu szkolenia kierowców jest też działaniem biznesowym, które z założenia nie powinno przynosić strat. Niedotrzymywanie terminów i zmienianie zasad gry w trakcie jej trwania to najgorszy z możliwych scenariuszy dla przedsiębiorców. W niektórych regionach kraju wciąż brakuje ODTJ-otów, ale trudno wyobrazić sobie podmiot, który obecnie chciałby wykupić kilka hektarów gruntu i wyłożyć przynajmniej 6 mln zł na stworzenie obiektu. Efekt? Kiedy przepisy wejdą w życie, w mediach znów pojawią się głosy, że minęło tyle czasu, zaplecze szkoleniowe nie jest gotowe, kierowcy muszą dojeżdżać, a istniejące ODTJ-oty z trudem obsługują zapotrzebowanie.

– Znaleźliśmy się w kropce i nie jesteśmy z tego powodu szczęśliwi – mówi Rafał Gajewski, dyrektor zielonogórskiego WORD-u. – Nie jest to czarna rozpacz, ale sytuacja nie wygląda dobrze. Brak kursów ograniczy wpływ, a więc i środki na dalsze inwestycje. ODTJ w Tomaszowie był budowany pod kątem wymaganych ustawą szkoleń dla zawodowych i początkujących kierowców – także po to, by mieszkańcy województwa lubuskiego mieli w miarę blisko do ODTJ-otu. Wejście w życie przepisów dotyczących szkoleń zostało już po raz piąty przesunięte i mamy wrażenie, że nad tym tematem nikt nie chce się pochylić. Wystarczy spojrzeć na rozporządzenie, które wymaga posiadania przez ODTJ szarpaka lub skidcarów, jednak nie przewiduje żadnych zadań z nimi związanych. Nie patrzy się też na pozytywne skutki, jakie mogą dać kursy doskonalenia techniki jazdy. A przecież w wielu krajach zostały wprowadzone i szybko wpłynęły na zmniejszenie liczby najtragiczniejszych wypadków w grupie wiekowej 18–24. Jeżeli nie udaje się z CEPIK-iem, warto spróbować inaczej, na przykład włączając program doskonalenia techniki jazdy w kurs przygotowujący do zdobycia uprawnień.

■ Jest o co zabiegać!

Taka zmiana rozwiązałaby wiele problemów, chociażby kwestię dojazdu do ODTJ-otu przez osobę,

która nie posiada samochodu. Wielu początkujących kierowców wyjechałoby też na drogi krajowe, a czasami także ekspresowe lub autostrady, z którymi obecnie zapoznają się dopiero po odebraniu prawa jazdy. Możemy zaklinać rzeczywistość, ale wszyscy wiedzą, że kurs zazwyczaj ogranicza się do krążenia między placem manewrowym a ulubionymi trasami egzaminatorów. Kwestię udałoby się rozwiązać także w inny sposób – wprowadzając doszkalanie jako etap pośredni między zakończeniem kursu a egzaminem państwowym bądź uzależniając wydanie prawa jazdy od okazania dokumentu poświadczającego wzięcie udziału w kursie doskonalenia techniki jazdy. Nie byłyby to najwygodniejsze procedury, ale przecież od lat podobne funkcjonują w zakresie kwalifikacji wstępnych i szkoleń okresowych.

Atmosfera związanej ze szkoleniem początkujących kierowców nie służy wrzawa podsykana przez media. Społeczeństwo dowiaduje się, że zdobycie prawa jazdy będzie droższe. I to główny punkt przekazu. Gdyby jeszcze faktycznie chodziło o sięgnięcie do portfeli podatników... Tymczasem na szali jest bezpieczeństwo, a więc dobro wszystkich użytkowników dróg, które w ujęciu matematycznym można przeliczyć na wydatki z budżetu państwa – każda akcja ratownicza i hospitalizacja jest źródłem ogromnych wydatków. Jak na ironię osoby kończące jazdy na płytach poślizgowych zwykle twierdzą, że czas ten nie był przykrą koniecznością (obecnie wymaganą np. przez pracodawcę), tylko świetną zabawą, która przy okazji otworzyła im oczy na wiele kwestii związanych ze sposobem prowadzenia pojazdów.

Kraje, które wprowadziły okresy próbne dla początkujących kierowców, odnotowały spadek liczby wypadków z ich udziałem nawet o 50 proc. Jest więc o co zabiegać. Byłoby idealnie, gdyby problemy z CEPIK-iem 2.0 zapoczątkowały poważną dyskusję na temat całego systemu szkolenia kierowców. Mamy co poprawiać. Wiele szkół jazdy wciąż prowadzi wojnę cenową, a egzaminy wewnętrzne to formalność – gdyby kursanci mieli problem z ich zaliczeniem, w Internecie szybko powstałby ranking mniej lub bardziej przyjaznych OSK. Surowsze ocenianie kursantów zapewne przełożyłoby się jednak na mniejszą liczbę obłanych egzaminów teoretycznych, osób drżących przed wejściem na plac manewrowy WORD-ów bądź mających problemy z ruszaniem i jazdą po łuku. Egzaminatorzy, nawet jeżeli zdarzy im się złośliwy komentarz, nie odpowiadają z kwitkiem osobie, która potrafi jeździć – odkąd egzaminy są nagrywane, byłoby to porównywalne jedynie ze strzeleniem sobie w kolano. Kiedy przepisy dotyczące szkoleń wreszcie wejdą w życie, największym problemem staną się kierowcy, którym udało się prześlizgnąć przez egzamin. Gdy stawią się w ODTJ, zamiast szlifować technikę jazdy, nadal będą poznawali absolutne podstawy prowadzenia pojazdu.

Lukasz Szewczyk



Rozważna i towarzyska

– Myślę, że stan, kiedy na drodze będą się czuła pewnie, nigdy nie nastąpi. Uważam, że tak powinien myśleć każdy kierowca. Nawet jeśli ma masę doświadczenia i potrafić bezpiecznie prowadzić auto. Bo istnieją jeszcze niezależne od nas czynniki lub ludzie mogący spowodować zagrożenie – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” wokalistka Julia.

Pochodzi Pani z Łomży, czyli miejscowości, w której działa WORD mogący poszczycić się jedną z najlepszych statystyk zdawalności egzaminów na najpopularniejszą kategorię B. Rzeczywiście tak łatwo uzyskać tam wynik pozytywny?

Wszystko się zgadza. Pochodzę z Łomży, egzamin na prawo jazdy zdawałam w tamtejszym WORD-zie. Czy było łatwo? Nie powiedziała bym tego. Przecież taki egzamin jest stresujący! I z tego, co wiem, nie jestem w tej kwestii żadnym wyjątkiem. Jak każda osoba egzaminowana, stresowałam się.

Przyznam się bez bicia, egzamin na prawo jazdy zdałam za drugim razem. Wychodzi więc na to, że trochę popsulałam te dobre statystyki.

Od zdanego egzaminu przejdźmy, co wydaje się naturalną kolejną rzeczą, do pierwszego samochodu. Jaki był? Czy budzi jakiś sentyment?

Nie przywiązuję się do rzeczy materialnych. A jeśli chodzi o pierwsze auto, to była nim kia rio.

Czy jazda samochodem sprawia pani frajdę? A może jest tylko częstym i przykrym obowiązkiem?

To zależy od wielu czynników. Nie ma co ukrywać, że podróżowanie, kierowanie autem – to wszystko męczący. A ja często muszę pokonać spore odległości, setki kilometrów.

Jednak mimo że zmęczenie daje o sobie znać, lubię prowadzić auto. Ale samochód nie jest miejscem, gdzie można byłoby rozmyślać. Trzeba być mocno skupionym na drodze. Bo wystarczy przecież chwila nieuwagi, żeby dużo rzeczy poszło nie tak, jakbyśmy tego chcieli. Uważam, że najważniejszy jest trzeźwy umysł!

Wspomniała pani o częstym podróżowaniu i zmęczeniu. Są wpisane w wykonywany przez panią zawód, prawda?

Zawsze są pozytywne i negatywne strony naszej pracy. Każdej pracy. Wiem też, że często na końcu tej podróży czekają na mnie fani, mój świat sceniczny, który kocham. A to w zupełności wynagradza mi częste zmęczenie.

Skoro jesteśmy przy codziennym życiu artysty, w pani przypadku wokalistki, jaką muzykę najczęściej słychać w samochodzie, którym podróżuje Julia?

Nie jest łatwo odpowiedzieć na tak postawione pytanie. Dlaczego? Bo po prostu w samochodzie słucham różnorodnej muzyki. Ale jeżeli miałabym jednak coś wybrać, postawiłabym na zespół Paramore (amerykański zespół poprockowy – przyp. red.) To właśnie jego utwory najczęściej słychać w moim aucie.

A z czym kojarzy się pani słowo „samochód”? Proszę się nie zastanawiać, tylko odpowiedzieć pierwszym skojarzeniem.

Z czym? Oczywiście z kilometrami!

Zajrzyjmy teraz do bagażnika auta Juli. Co w nim możemy znaleźć?

Karton płyt, gaśnicę, trójkąt i całą resztę rzeczy niezbędnych w wyposażeniu auta. Poza tym karmę i miski dla psa.

Czy auto Juli jest naszpikowane gadżetami? A może lubi pani samochody w wersji surowej?

Absolutnie nie jestem gadżeciarą. Podczas podróży potrzebuję tylko muzyki i GPS-u, który ułatwia mi dotarcie do celu. Natomiast lubię, gdy podczas podróży mam ze sobą osobę towarzyszącą. Nie przepadam za jazdą w pojedynkę.

Na co zwraca pani uwagę podczas zakupu samochodu? Jakie kwestie są najważniejsze?

Na szczęście nie muszę robić tego sama, bo doskonałym doradcą jest mój wujek – mechanik samochodowy. Bez jego porad i asysty nie odważyłabym się niczego kupić. „Kręcone” przebiegi, bite auta i ukryte usterki to coś, na co z łatwością można się złapać, gdy nie ma się o tym większego pojęcia.

Na pewno zwracam uwagę na stan auta. Ważne jest też oczywiście spalanie. Wiadomo, jeśli dużo się podróżuje, a ja na brak podróży nie narzekam, jest to kwestia szalenie istotna.

A jak Julia ocenia swoje umiejętności prowadzenia auta? Czy zdobywane doświadcze-

nie sprawia, że czuje się pani na drodze bardzo pewnie?

W żadnym wypadku! Myślę, że stan, kiedy na drodze będą się czuła pewnie, nigdy nie nastąpi. Uważam, że tak powinien myśleć każdy kierowca. Nawet jeśli ma masę doświadczenia i potrafić bezpiecznie prowadzić auto. Bo istnieją jeszcze niezależne od nas czynniki lub ludzie mogący spowodować zagrożenie. Myślę m.in. o pieszych, rowerzystach, pojawiającej się nagle na drodze zwierzynie. Mogłabym tak jeszcze wymieniać... Mówi się, że za kółkiem trzeba mieć oczy dookoła głowy. Absolutnie się z tym powiedzeniem zgadzam!

Na koniec zapytam, czy ma pani jakieś motoryzacyjne marzenie. Chodzi mi o taką maszynę, o którą można byłoby poprosić złotą rybkę.

Jeśli jakimś przypadkiem natknęłabym się na złotą rybkę, zdecydowanie prosiłabym o coś zupełnie innego niż samochód. ■

JULITA „JULA” FABISZEWSKA

– urodziła się w 1991 roku w Łomży. Młoda wokalistka zdobyła internetową sławę dzięki amatorskim nagraniom. W ciągu kilku lat utwory autorstwa Juli osiągnęły w sieci 30 milionów wyświetleń!

W 2012 roku Julia została laureatką nagrody słuchaczy radia RMF MAXXX, nagrody internautów oraz nagrody publiczności na festiwalu TOPtrendy 2012. W tym samym roku z utworem „Za każdym razem” wystąpiła podczas koncertu Premier na 49. KFPP w Opolu. W 2013 roku jej album „Na krawędzi” uzyskał status złotej płyty. Wokalistka nagrała jeszcze dwa krążki: „180 stopni” i „Milion słów”.

Julia występowała w popularnym serialu „M jak miłość”, brała także udział w programie „Agent – Gwiazdy”.

Jazda z gwiazdą



Fot. Kajus W. Pyrz

Chłodzenie atmosfery

Utrzymywanie w pojeździe zbyt niskiej temperatury prowadzi do przeziębień. Pamiętajmy, że najbardziej optymalna wynosi od ok. 20 do 21 st. C. Szczególnie ważne jest to dla instruktora, który spędza w samochodzie wiele godzin.



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

Jest gorąco, czasami upalnie. Z pewnością wielu instruktorów wspomina czasy, gdy jeździło się samochodami bez klimatyzacji. I jakoś się żyło. A teraz? Większość kierowców i pasażerów nie umie sobie wyobrazić auta bez „klimy”. Mało tego, nawet laik szybko zauważy, gdy coś z nią jest nie tak, gdy dojdzie do awarii. Dlatego w tym miesiącu napiszę trochę o klimatyzacji samochodowej i o tym, jak właściwie o nią dbać.

■ Klimatyzacja jest jak lodówka

Do czego można porównać klimatyzację? Do lodówki. Kabinę auta można przyrównać do jej wnętrza. Nie chcę wchodzić w szczegóły techniczne, ale wymienię przynajmniej podstawowe elementy, z których składa się układ klimatyzacji. Są to: sprężarka, skraplacz, osuszacz, parownik i instalacja, przez którą transportowany jest czynnik roboczy.

Żeby klimatyzacja działała prawidłowo, w układzie musi być odpowiednia ilość czynnika. Warto to regularnie sprawdzać. Nie można do-

puścić, by czynnika ubywało, było go zbyt mało, bo dojdzie do uszkodzenia sprężarki. A to wiąże się z poważnymi kosztami.

■ Pomyślmy o ozonowaniu

Gdy używamy układów klimatyzacji, warto zadbać o higienę wnętrza pojazdu. Niestety, w parowniku i filtrze kabinowym rozwijają się grzyby i bakterie. A one, jak się zapewne domyślicie, nie są zdrowe. Trzeba zatem regularnie dbać o odgrzybianie układu klimatyzacji i wymianę filtrów. Warto pomyśleć także o ozonowaniu wnętrza pojazdu specjalistycznym urządzeniem. Da to pewność, że pozbedziemy się z auta szkodliwych mikroorganizmów. Przynajmniej na jakiś czas.

Wiele osób używa preparatów do odgrzybiania dostępnych w sklepach motoryzacyjnych. Niestety, doświadczenie mówi, że ich skuteczność jest niewielka i nic nie zastąpi porządnego ozonatora przynajmniej na kilkanaście minut ustawionego w pojeździe.

■ Jak używać klimatyzacji?

Pamiętajmy, że klimatyzacja bardzo mocno osusza powietrze. To oczywiście jedna z zalet klimatyzacji, której używamy również zimą, żeby nie doprowadzać do parowania szyb od wewnątrz pojazdu. Warto jednak zwrócić uwagę na jedną ważną kwestię. Żeby osoby jadące w pojeździe

nie zachorowały, należy dbać o dopływ świeżego powietrza. Dlatego trzeba często wymieniać filtr kabinowy.

Utrzymywanie zbyt niskiej temperatury prowadzi do przeziębień. Pamiętajmy, że najbardziej optymalna wynosi od ok. 20 do 21 st. C. Szczególnie ważne jest to dla instruktora, który spędza w samochodzie wiele godzin.

Nie zapominajmy, żeby szkolić kursantów, jak używać klimatyzacji i układu przewietrzania wnętrza pojazdu. To niezwykle istotny „system bezpieczeństwa czynnego” w pojeździe. Kierowca, który nie musi zmagać się z upałem, jest na pewno bardziej wypoczęty i może bezpieczniej kierować samochodem. Nawet w długich trasach.

■ Dbajmy o regularne nawadnianie

Niestety, motocykle nie mają klimatyzacji. Pozwólcie jednak, że przypomnę o konieczności dbania o temperaturę kursanta i instruktora. Długie przebywanie na słońcu w pełnym ubraniu i kasku na głowie może doprowadzić nawet do zasłabnięcia. Żeby tego uniknąć, należy dbać o regularne uzupełnianie płynów. Niech kursanci i instruktorzy się nawadniają! Dostarczana organizmowi odpowiednia ilość wody uzupełni wypocone braki i pozwoli „schłodzić się od wewnątrz”. Kiedyś spotkałem się również z pomysłem wylewania butelki wody do wnętrza kasku i zakładania go na głowę. Tej metody jednak nie polecam. ■

Potrzebujesz dokumentów na RODO?

SPSADMi
System Zarządzania OSK

► Mamy je dla Ciebie!

Papierowa czy elektroniczna?

Sprawdź, która wersja będzie najlepsza dla Twojego OSK!

	Dokumenty papierowe	Dokumenty online
<i>Przygotowanie na kontrolę</i>	✓	✓
<i>Wzór dokumentacji zgodny z RODO</i>	✓	✓
<i>Pomoc naszych ekspertów z działu IT, prawnego i wsparcia</i>	✓	✓
<i>Mobilny dostęp</i>	✗	✓
<i>Bieżąca weryfikacja zgodności wersji dokumentów z RODO</i>	✗	✓
<i>Szybka możliwość weryfikacji zgod kursantów</i>	✗	✓

Dowiedz się więcej: www.spsadmi.pl/rodo



Nie możesz się zdecydować?
Skontaktuj się z nami!

91 487 83 32



Udany efekt kompromisu

Czy wyrafinowanie techniczne, mocne silniki i elektroniczne gadżety można zastąpić niepowtarzającym stylem, funkcjonalnością i rozsądną ceną? Jak najbardziej, co udowodnił Citroën C4 cactus.



żyli oni nadwozie panelami z elastycznego tworzywa. Charakterystyczne dla modelu wkładki Airbump nie pełnią wyłącznie funkcji dekoracyjnej, ale realnie zabezpieczają przed drobnymi uszkodzeniami. Podobnie jak plastikowe nakładki na dolne części zderzaków i błotników oraz progi. Mimo bojowego wyglądu cactus niespecjalnie nadaje się do wypadów w teren. Zaledwie 16,5 cm prześwitu oraz brak napędu na cztery koła czynią z niego najwyżej postrach miejskiej dżungli.

Do tego samochód zapewnia dużą ilość przestrzeni dla pasażerów oraz pakowny bagażnik. W kabinie nie brakuje oryginalnych materiałów wykończeniowych i pojemnych schowków. Warto wspomnieć o znajdującej się przed pasażerem skrytce z pokrywą przypominającą wieko szkatuły. Aby jej wprowadzenie było możliwe, poduszkę powietrzną ukryto w... podsufitce. Na wzór samochodów sprzed lat przednie fotele są połączone tapicerowaną wstawką – niestety, tylko w cactusach ze zautomatyzowaną skrzynią biegów z przyciskami sterującymi zamiast lewarka. Do obsługi radia i wentylacji służy panel dotykowy – tańszy i prostszy w produkcji od wielu przełączników. Dzisiaj takie rozwiązanie niko-

Od 2014 roku do klientów trafiło przeszło ćwierć miliona egzemplarzy na wskroś oryginalnego samochodu. Wynik nie jest rekordowy, ale również nie sposób powiedzieć, że rozczarowujący. W końcu Citroën mierzył w rynkową niszę autem będącym krzyżówką crossovera z budżetowym kompaktem. Tak, to nie pomyłka. Mechanicznie C4 cactus jest najbliższ spokrewniony z miejskim C3, z którym dzieli wydłużoną

platformę. Sposobem na ograniczenie kosztów produkcji, a przy okazji zabicie masy auta było wprowadzenie jedynie uchylnych szyb tylnych, wyświetlacza zamiast analogowych wskaźników czy opcjonalnego dachu panoramicznego bez rolety. W efekcie C4 cactus waży ok. 200 kg mniej od nieoferowanego od roku C4.

Oferując równolegle dwa kompakty Citroën mógł dać stylistom cactusowi wolną rękę. Obło-

go nie dziwi, ale gdy cactus wchodził na rynek, było nowinką.

Po stronie minusów można wpisać przeciętną jakość tworzyw, brak obrotomierza, niezbyt wygodną obsługę wentylacji czy pozbawioną dzielonego oparcia kanapę. Także zawieszenie odstaje od francuskiego standardu. Cactus przechyla się na szybciej pokonywanych zakrętach, jednak mimo miękkich ustawień zawieszenia wyraźnie informuje o większych nierównościach. Lepsze mogłoby być też wyciszenie wnętrza.

Wspomniane cięcia nie ominęły nawet silników. Pod maską montowane są trzycylindrowce benzynowce 1.2 PureTech – wolnossący o mocy 82 KM i doładowany, który oferuje 110 KM. Alternatywą był diesel 1.6 (92–100 KM). W samochodzie ważącym niecałą tonę do jazdy po mieście więcej nie potrzeba – 82 KM pozwalają na uzyskiwanie 100 km/h po 12,9 s od startu. Dla większości osób optymalnym wyborem będzie właśnie silnik benzynowy – jeden z najlepszych trzycylindrowców, który godzi kulturę pracy z dynamiką i niskim zapotrzebowaniem na paliwo (w cyklu mieszanym można zmieścić się w 6 l/100 km).

Od kilku tygodni w salonach Citroena jest już dostępny odświeżony C4 cactus. Dużo mniejsze Airbumpy oraz inaczej nakreślone reflektory sprawiły, że auto zatraciło część swojej oryginalności. Dla jednych będzie to wadą, dla innych zaletą. Obie grupy mogą dokonać wyboru, gdyż jak zawsze w okresie przejściowym salony mają na stanie dwie generacje modelu. Ostatnie sztuki starszego cactusa z klimatyzacją, radioodtwarzaczem, zestawem głośnomówiącym, tempomatem oraz 82-konnym silnikiem są do wzięcia za 50–58 tys. zł. Ceny używanych zaczynają się od 30 tys. zł. Jedno nie ulega wątpliwości. Za taką kwotę trudno będzie o inny równie oryginalny samochód.

Łukasz Szewczyk



Polska myśl motoryzacyjna

Dwudziestolecie międzywojenne. Polacy przygotowują się do rozpoczęcia produkcji samochodów osobowych i... udaje im się! Jeśli macie ochotę wybrać się w podróż w tamte czasy i poczytać o autach CWS, sięgnijcie po książkę Jana Tarczyńskiego.

Autor opisuje pierwsze polskie działania produkcyjne dotyczące samochodów osobowych. Podjęto je już w 1922 roku, niepełna trzy lata po odzyskaniu niepodległości, utraconej w wyniku zaborczych działań sąsiadów: Rosji, Prus i Austrii. Poczynania te przedstawiono na tle ogólnych dokonań motoryzacyjnych pierwszych lat państwa polskiego.

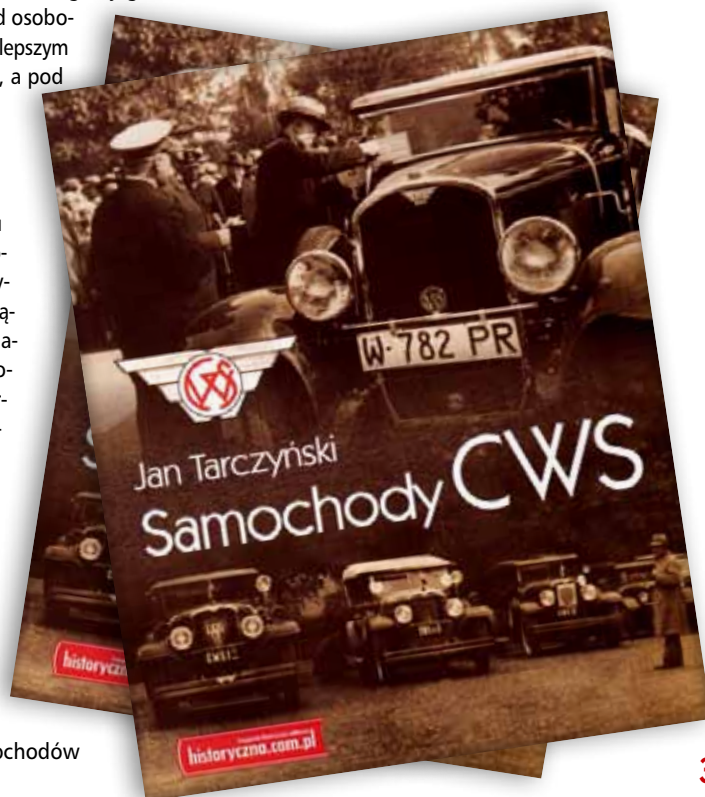
Prace nad uruchomieniem produkcji samochodów osobowych, prowadzone przez ówczesne Ministerstwo Spraw Wojskowych, zostały zapoczątkowane przez grupę entuzjastów, którzy potrafili rozwinąć ideę własnej wytwórczości i mimo ogólnej niewiary w powodzenie misji konsekwentnie ją realizować. Stworzony wówczas przez Tadeusza Tańskiego i jego zespół projektowy samochód osobowy CWS T1 odpowiadał najlepszym konstrukcjom światowym, a pod wieloma względami zdecydowanie je przewyższał. Polscy konstruktorzy stanęli na wysokości zadania.

W zrujnowanym kraju o wiele trudniej było zbudować odpowiednią bazę wytwórczą. Problemy te rozwiązano jednak dość szybko, natomiast trzyletni okres produkcji pojazdu był wystarczająco długi, aby stworzyć zręby polskiego przemysłu motoryzacyjnego, rozwiniętego w latach 30., głównie na podstawie umów licencyjnych, przynoszących nowe, doskonalsze technologie.

Warto wspomnieć, że w 1925 roku, gdy powstały prototypy samochodów

CWS T1, w Polsce było tylko 29,5 tys. aut (w tym prawie 5 tys. ciężarówek). W Wielkiej Brytanii w tym czasie jeździło ich milion, we Francji – 840 tys., a w Niemczech 370 tys. Tak niski poziom motoryzacji kraju wpływał także na działania zmierzające do uruchomienia rodzimej produkcji pojazdów mechanicznych. W książce omówiono zarówno seryjny model CWS T1 (oraz jego odmiany pochodne), jak i pojazdy prototypowe CWS T8 i CWS T2, zbudowane w pojedynczych egzemplarzach według projektu tych samych konstruktorów.

Zdecydowanie warto przeczytać! **red**



Instruktorze, ucz odpowiedzialnie

Jest coś, co możemy zrobić, żeby pozytywnie wpłynąć na mentalność przyszłych pokoleń. Uświadamiamy kursantów, żeby już po uzyskaniu uprawnień pamiętali o tym, jak to jest być kandydatem na kierowcę.



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

Zdecydowaną większość swojego czasu instruktor nauki jazdy spędza aktywnie, w ruchu drogowym. Z wnętrza pojazdu uważnie obserwuje sytuacje na drodze. Stara się jak najlepiej wpłynąć na rozwój umiejętności swojego kursanta.

Nauka obserwowania zachowań innych uczestników ruchu drogowego oraz umiejętnego przewidywania to absolutna podstawa bezpiecznej jazdy. To dopiero wyzwanie! A kursant musi to opanować w ciągu 30 godzin szkolenia praktycznego. Nie można nabyć tej umiejętności na wykładach lub studiując podręcznik.

Oprócz tego instruktor musi zatroszczyć się o rozwój wielu innych umiejętności koniecznych do usamodzielnienia się za kierownicą i porażenia sobie na egzaminie państwowym. Zadanie to nie należy do łatwych. Dlatego tak ważne jest efektywne wykorzystanie części praktycznej szkolenia.

■ Żelazne nerwy szkoleniowca

Instruktor, oprócz trafnie dopasowanej taktyki szkoleniowej (indywidualnie do każdego kursanta), musi również zadbać o właściwą atmosferę na zajęciach. Jest wiele technik, które w tym pomagają. Ważne, żeby je właściwie dobierać,

biorąc pod uwagę charakter kursanta, jego predyspozycje do prowadzenia pojazdu oraz podejście do szkolenia.

Niekulturalne i agresywne zachowania kierowców wpływają deprymująco na pracę instruktora, z kolei kursantowi znacząco utrudniają naukę. Każdy szkoleniowiec doświadcza co najmniej kilku, a bywa, że nawet kilkadziesiąt nieprzyjemnych starć z takimi kierowcami dziennie. Od instruktora wymaga się jednak żelaznych nerwów i umiejętności panowania nad sytuacją. I słusznie, bo to on jako jedyny w tej sytuacji jest zawodowcem. O co przede wszystkim powinien zadbać?

■ Kursant może się mylić

Instruktor powinien mieć z tyłu głowy, że złośliwe zachowania kierowców mogą zagrażać bezpieczeństwu wszystkich uczestników ruchu. Odpowiednio przewidując musi tak ukierunkować kursanta, żeby wyprowadził pojazd prawidłowo. Uniknięcie zagrożenia to cel nadrzędny. Dlatego w momencie, gdy kursant panikuje, instruktor musi zapanować nad napiętą atmosferą, stworzoną przez agresora z innego pojazdu. Następnie powinien postarać się spoziomować napięcie u kursanta.

Instruktor musi także szybko przypomnieć kursantowi, że nawet jeśli popełnił błąd, ma do tego prawo. Pojazd, którym się poruszają, jest właściwie oznakowany. To wyraźnie wskazuje innym kierowcom, że kierująca nim osoba może popełniać błędy.

Kierujący pojazdami uprzywilejowanymi są w zupełnie innej sytuacji, ponieważ oni świa-

domie podejmują wszystkie decyzje. Kursant nie myli się z premedytacją. Każdy uczeń popełnia błędy, na nich się uczy. Niestety, wielu kierowcom nie wystarcza wyobraźni, żeby to zrozumieć. Dlatego twierdzą, że elka musi jechać wzdłuż. A jeśli kursant się pomylił, winny jest instruktor. To w jego stronę skierowana jest największa złość i agresja.

■ Instruktor czuwa

Wdawanie się w dyskusję z pozbawionymi wyobraźni agresorami to najgorsze, co można zrobić. Do nich nie docierają żadne argumenty. Poza tym są święcie przekonani do swoich racji. Brakuje im empatii i kultury osobistej. Jakkolwiek dyskusja jest tylko niepotrzebnym zaognianiem sytuacji, dodatkowo zwiększa stres kursanta. Instruktor musi zaimponować dojrzałością i unikać takiego dialogu.

Kursanta na takie sytuacje warto wcześniej przygotować. Trzeba mu uświadomić, że instruktor czuwa nad jego bezpieczeństwem. Ponadto dba również o własne oraz pojazd szkoleniowy. Wydaje się to oczywiste, jednak warto to kursantowi zaznaczyć na początku szkolenia. Musi on wiedzieć, że jedyną osobą uprawnioną do zwracania uwagi jest instruktor nauki jazdy. Kierowcy trąbiący na elki, krzyczący, machający rękami, poganiający to uczestnicy ruchu drogowego, których powinni ignorować. Jeśli tego nie zrobią, pozwolą się im zdenerwować i zdekoncentrować.

■ Zapomniał wół, jak cielęciami był

Dojrzała postawa w trudnych sytuacjach jest wymagana od instruktora. Umiejętność jednoosobowego zapanowania nad chamstwem kierowców, paniką kursanta i utrzymaniem bezpieczeństwa wszystkich z pewnością jest bardzo ważna. Wśród polskich kierowców często panuje przekonanie, że wiedzą lepiej, a nawet najlepiej. Ale tacy najczęściej się mylą. Już sam fakt, że trąbią na elkę, świadczy o ich poziomie. Życzę wszystkim instruktorom mnóstwa cierpliwości, opanowania i siły do walki w takich sytuacjach. Jest coś, co możemy zrobić, żeby pozytywnie wpłynąć na mentalność przyszłych pokoleń. Uświadamiamy kursantów, żeby już po uzyskaniu uprawnień pamiętali o tym, jak to jest być kandydatem na kierowcę. By byli pomni powiedzenia „zapomniał wół, jak cielęciami był”. To ważne. ■

Coraz bliżej otwarcia trzech nowych filii

Wszystko wskazuje na to, że już niedługo w Polsce przybędą kolejne trzy miejsca egzaminowania. Powstaną w Miliczu (województwo dolnośląskie), Kraśniku (województwo lubelskie) i Olkuszu (województwo małopolskie). Ponadto do nowej siedziby przeniesie się istniejąca już filia. Chodzi o inowrocławski oddział terenowy WORD-u w Bydgoszczy.

W przypadku Milicza decyzja już zapadła. Za przyjęciem uchwały w sprawie wyznaczenia miejsca egzaminowania w tym mieście zagłosowali radni Sejmiku Województwa Dolnośląskiego. Zielone światło dały też władze.

■ Czwarty oddział terenowy

„Podczas posiedzenia Zarządu Województwa Dolnośląskiego przyjęliśmy uchwałę dotyczącą utworzenia nowego oddziału WORD-u w Miliczu. Jednostka ta będzie filią jeleniogórskiego Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego” – czytamy w opublikowanym niedawno facebookowym poście Cezarego Przybylskiego, marszałka województwa dolnośląskiego.

Milicki oddział terenowy jeleniogórskiego WORD-u ma powstać jeszcze w tym roku. Siedziba filii będzie się mieściła w centrum miasta. W Miliczu organizowane będą egzaminy na kategorię B. Placówka ma działać przez pięć dni w tygodniu. Filia w Miliczu byłaby już czwartym oddziałem terenowym jeleniogórskiego ośrodka. Teraz egzaminy prowadzone są w Bolesławcu, Głogowie i Kamiennej Górze.

■ Zielone światło od radnych

W czerwcu radni Sejmiku Województwa Lubelskiego pochylił się nad wnioskiem o utworzenie miejsca egzaminowania w Kraśniku. Miałby to być oddział terenowy WORD-u w Lublinie. Decyzja radnych była jednogłośnie. Wszyscy byli za tym, żeby w Kraśniku mogły być organizowane egzaminy kategorii AM, A1, A2, A, B1 i B.

– Bierzemy pod uwagę dwie lokalizacje – jedną w dzielnicy fabrycznej, drugą w starej części Kraśnika – mówi Krzysztof Babisz, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Lublinie, cytowany przez „Dziennik Wschodni”.

Jeśli nie zdarzy się coś niespodziewanego, filia ma zacząć działać jeszcze pod koniec tego roku. Byłby to drugi, po Puławach, oddział terenowy lubelskiego WORD-u.



Tak ma wyglądać nowy budynek inowrocławskiej filii WORD-u w Bydgoszczy

Wizualizacja: Materiały Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu

■ Starosta zabiega o egzaminy w Olkuszu

Bardzo możliwe, że już niedługo swoją drugą filię (pierwsza działa w Oświęcimiu) otworzy krakowski MORD. Chodzi o Olkusz. Zabiega o to tamtejszy starosta, przychylny takiej koncepcji jest także marszałek województwa małopolskiego Jacek Krupa. Stosowną uchwałę muszą podjąć jeszcze sejmikowi radni.

– Trzymajmy kciuki, aby z sukcesem doprowadzić ten projekt do końca, a już w przyszłym roku osoby ubiegające się o uprawnienia nie będą musiały jeździć poza powiat, by zdobyć upragnione prawo jazdy – dodaje starosta olkuski Paweł Piasny, cytowany przez „Dziennik Olkuski”.

■ Nowy budynek za ponad 4 mln zł

Z kolei w styczniu planowane jest oddanie do użytku nowej siedziby inowrocławskiej filii WORD-u w Bydgoszczy. Będzie kosztowała 4,3 mln zł. Inwestorem jest bydgoski ośrodek egzaminacyjny. Uroczyste podpisanie umowy z wykonawcą robót budowlanych, inowrocławską firmą Mega, odbyło się w połowie czerwca.

– Oddział WORD w Inowrocławiu to potrzebna instytucja – mówi marszałek województwa kujawsko-pomorskiego Piotr Calbecki. – Sądzę, że nowy funkcjonalny i nowoczesny obiekt ino-

wrocławskiego ośrodka spełni oczekiwania mieszkańców.

– Zależy mi na tym, aby standard obsługi wszystkich zdających egzaminy na prawo jazdy był jak najwyższy, dlatego bardzo cieszę się z pomysłu – dodał prezydent Inowrocławia Ryszard Brejza.

Dlaczego WORD w Bydgoszczy zdecydował się zainwestować w nową siedzibę inowrocławskiej filii? Bo oddział terenowy mieści się obecnie w około 50-letnim budynku, który nie spełnia podstawowych standardów, m.in. sanitarnych i obsługi klienta. Brakuje poczekalni i parkingu dla klientów oraz garaży na auta egzaminacyjne.

W ramach realizacji inwestycji powstanie nowy budynek administracyjno-egzaminacyjny oraz pięć garaży na samochody i motocykle egzaminacyjne. Trzeba będzie zburzyć stary, bo na jego miejscu powstanie parking dla klientów. To jednak stanie się w ostatnim etapie prac.

Całkowita powierzchnia nowego budynku wyniesie 643 mkw. Koszt inwestycji to 4,3 mln zł, w całości ze środków własnych sfinansuje ją WORD w Bydgoszczy. Prace mają potrwać ok. 210 dni. Oddanie nowego budynku planowane jest na styczeń przyszłego roku.

Inowrocławski oddział terenowy bydgoskiego WORD-u istnieje od 2014 roku. Od początku istnienia przeprowadził około 16 tys. egzaminów.

Jakub Ziębka

Ośrodki świętują jubileusz

Od momentu, gdy zaczęły funkcjonować, minęło już dwadzieścia lat. Spora część wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego ma już za sobą jubileuszowe obchody.



W obchodach 20-lecia WORD-u w Kielcach uczestniczył marszałek województwa świętokrzyskiego Adam Jarubas (na pierwszym planie)

W Kielcach obchody dwudziestolecia funkcjonowania WORD-u odbyły się 4 czerwca w Wojewódzkim Domu Kultury.

– Przez ten czas przeprowadziliśmy 900 tys. egzaminów praktycznych i około 600 tys. teoretycznych na wszystkie kategorie prawa jazdy – mówił dyrektor kieleckiego WORD-u Czesław Dawid. – Zdawalność egzaminu praktycznego utrzymuje się na poziomie 30 proc., co oznacza, że przez te dwadzieścia lat 300 tys. mieszkańców regionu uzyskało prawo jazdy i porusza się po drogach.

■ Egzamin powinien być trudny

Jak dodał Dawid, przez dwadzieścia lat bardzo mocno zmienił się sposób egzaminowania kandydatów na kierowców.

– Kiedyś były testy wielokrotnego wyboru na papierowych arkuszach, dziś kursanci przed ekranami monitorów komputerowych muszą w krótkim czasie rozpatrywać realne sytuacje i dokonać właściwego wyboru. Praktyczna część egzaminu odbywa się głównie w mieście. My, jako organ egzaminujący, musimy mieć pewność, że świeży kierowca niko-

mu nie zrobi krzywdy na drodze – zaznaczył Czesław Dawid.

W Teatrze Wielkim im. Stanisława Moniuszki w Poznaniu również 4 czerwca świętowali pracownicy pięciu wielkopolskich WORD-ów. To ośrodki ze stolicy Wielkopolski, Kalisza, Leszna, Poznania i Piły. Gala została zorganizowana przy wsparciu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego.

– Wiem, że nie wszyscy się ze mną zgadzają w tej kwestii, ale uważam, że egzamin na prawo jazdy powinien być trudny. To próg, przez który mogą przejść tylko osoby mające określone umiejętności i kwalifikacje. To dla naszego wspólnego dobra. I dla naszego bezpieczeństwa – powiedział podczas gali wicemarszałek województwa wielkopolskiego Wojciech Jankowiak. Rocznicową galę w Poznaniu uświetnił koncert w wykonaniu solistów i Orkiestry Kameralnej Teatru Wielkiego.

■ WORD z sukcesami i nową filią

Nowosądecki MORD swoją uroczystość zaplanował na 12 czerwca. Wspomniano podczas niej początki działalności ośrodka, a także nagro-

dzono osoby związane z tą instytucją samorządową. Niecały miesiąc wcześniej, bo 16 maja, świętowały WORD-y z Dolnego Śląska. W uroczystości wziął udział m.in. marszałek województwa dolnośląskiego, Cezary Przybylski. Z tej okazji na swoim profilu facebookowym udostępnił post, z którego dowiadujemy się o planach otwarcia nowej filii jeleniogórskiego ośrodka.

„Pragnę podziękować wszystkim pracownikom tych jednostek Samorządu Województwa Dolnośląskiego za wkład w bezpieczeństwo na dolnośląskich drogach. To dzięki Państwa pracy osoby, które rozpoczynają swoją drogę za kołem kierownicy, mogą pewnie usiąść na fotelu kierowcy. Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego to nie tylko szkolenie kierowców, ale także edukacja najmłodszych. Dzięki nim wzrasta bezpieczeństwo dzieci, które jako piesi również korzystają z dróg.

Dzisiejsza uroczystość nie bez przyczyny odbyła się w Jeleniej Górze. Tutejszy WORD należy do najlepszych w kraju. Ponadto podczas posiedzenia Zarządu Województwa Dolnośląskiego przyjęliśmy uchwałę dotyczącą utworzenia nowego oddziału WORD-u w Miliczu. Jednostka ta będzie filią jeleniogórskiego Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego” – czytamy w poście Przybylskiego.

Jeszcze wcześniej jubileusz dwudziestolecia funkcjonowania obchodzili WORD-y w Rzeszowie (pisaliśmy o tym na łamach czerwcowego numeru „Szkoły Jazdy”) oraz Elblągu.

– Nasza misja od 1998 roku jest niezmienna: egzaminujemy kandydatów na kierowców na wszystkie kategorie prawa jazdy. To statutowe działanie wymagało w ciągu dwudziestu lat działania ośrodka zatrudnienia średnio ok. 35 osób, które przygotowały i przeprowadziły w tym czasie 730 tysięcy egzaminów – mówił podczas uroczystości Marek Fabiański, dyrektor WORD-u w Elblągu, cytowany przez „Dziennik Elbląski”. – Biorąc pod uwagę liczbę mieszkańców naszego miasta można powiedzieć, że każdy elblążanin odwiedził nasz ośrodek około pięciu razy.

Jakub Ziębka



Fot. Łukasz Kulewiński/UM Częstochowa

Jest plan. Co dalej?

Polski rząd zatwierdził ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jakie ma to znaczenie dla statystycznego Kowalskiego?

Dla Europy oraz innych bogatych regionów świata motoryzacja w konwencjonalnej formule staje się coraz większym problemem. Samochody przyczyniają się do emisji dwutlenku węgla w ograniczonym stopniu (ok. 16 proc.), z drugiej jednak strony stare lub zaniedbane produkują najbardziej szkodliwe dla organizmów żywych związki – sadzę i tlenki azotu. Emisję łatwiej kontrolować mając sieć elektrowni i korzystające z nich samochody elektryczne niż miliony aut z klasycznymi silnikami o różnej efektywności czy pousuwanymi proekologicznymi elementami wyposażenia (EGR, DPF). Stąd coraz większy nacisk kładzie się na rozwój elektrycznej gałęzi transportu.

■ Moda na rowery i miejskie wypożyczalnie

Wciąż nierozwiązana pozostaje kwestia nadmiaru pojazdów, przez które zmniejszyły się przepustowość dróg i liczba wolnych miejsc parkingowych. W wielu miastach Europy najszybszym środkiem lokomocji jest rower. Nierzadko w elektrycznym wydaniu, które – jak przepowiadaliśmy kilkanaście miesięcy temu w artykule na temat e-bike'ów – zostały wzięte pod lupę przez UE, planującą wprowadzenie obowiązkowego OC oraz... prawa jazdy. Dlaczego

ludzie przekonali się do rowerów? Bo jazda nimi daje wiele korzyści.

Mniej skuteczne okazują się sankcje, takie jak opłaty związane z rejestracją, użytkowaniem, parkowaniem, a nawet wjazdem autem do centrum miast. Wiele osób po prostu poddało się i płaci. Kraje Starego Świata uznały, że dla własnego dobra trzeba podjąć bardziej radykalne działania. Na cenzurowanym znalazły się diesle, niegdyś mocno wspierane, chociażby przez rząd Francji. Coraz większy nacisk kładziony jest na współdzielenie aut, czyli wypożyczalnie samochodów „na minuty” – w takiej formule jedno auto zastępuje nawet kilkanaście prywatnych. Tego typu środki lokomocji nikogo nie dziwią już na ulicach Paryża, Berlina czy Warszawy. Pomysł na carsharing chwycił nawet w Moskwie, gdzie jeszcze w tym roku zainteresowani będą mogli za równowartość 1,2 zł/km pojeździć pororsche macanem czy 911! Jak podaje Samar, następne mają być też mercedesy i bmw.

■ Pierwszy krok ku zmianom

Coraz bardziej odczuwalny w Polsce wiatr motoryzacyjnych zmian zapoczątkował poważną dyskusję na temat konieczności uszczelnienia systemu badań technicznych oraz odświeżenia parku maszynowego. Zapowiadany milion samo-

chodów elektrycznych to mrzonka, ale ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych wykonano pierwszy krok ku zmianom. Do końca 2020 roku ma powstać ok. 6000 punktów ładowania. Przewidywane jest stworzenie także 400 stacji szybkiego ładowania, które są w stanie uzupełnić 80 proc. prądu w bateriach w ok. 30 minut. Sam proces ładowania nie będzie traktowany jak wymagająca koncesji sprzedaż energii elektrycznej. Możemy się więc spodziewać, że auto uda się podładować za niewielką opłatą niemal wszędzie – niewykluczone, że do wystawienia rachunku wystarczy odczyt z wpinanego w gniazdko miernika poboru prądu.

Zachętą do korzystania z „elektryków” jest też otwarcie dla nich buspasów i stref płatnego parkowania. Zmianami w prawie z lutego zniesiono podatek akcyzowy na samochody z napędem elektrycznym, wodorowym i (do 2021 roku) hybrydy plug-in, których akumulatory można ładować prądem z sieci 230 V. Wiele „wtyczkowsów” ma silniki o pojemności do dwóch litrów, więc realne oszczędności są niewielkie (3,1 proc.). Ale można znaleźć też luksusowe hybrydy z dużymi silnikami. W ich przypadku cena powinna stopnieć o 18,6 proc. Powinna, gdyż mogąca stanowić formę pomocy publicznej regulacja podatkowa musi zostać zaaprobowana przez Komisję Europejską. Konieczne jest

więc wydanie opinii o zgodności pomocy publicznej ze wspólnym rynkiem lub stwierdzenie KE, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej. Na razie to jednak nie nastąpiło.

■ „Elektryki” mniej trują

Rosnące zainteresowanie samochodami elektrycznymi coraz wyraźniej polaryzuje świat motoryzacji. Jeden obóz w pojazdach z silnikami pędzonymi strumieniem elektronów widzi przyszłość – cichą, wydajną i dynamiczną. Przeciwnicy „elektryków” zwracają uwagę na to, że dopóki prąd nie będzie powstawał z odnawialnych źródeł, a przynajmniej nie zacznie być pozyskiwany w sposób możliwie obojętny dla środowiska, cały misterny plan jest tylko efektowną atrapą, za którą stoją miliony ton spalane go węgla.

Czy rzeczywiście? Węgiel jest wydobywany i zazwyczaj przewożony długim łańcuchem kolejowym prosto do elektrociepłowni. Paliwa płynne mają bardziej skomplikowany łańcuch logistyczny. Po wydobyciu ropa naftowa jest transportowana rurociągami lub trafia na tankowce z silnikami zasilanymi mazutem. W rafinerii jest poddawana procesowi obróbki, którego wydajność zależy od jakości dostarczonego surowca i wyposażenia rafinerii. Z ostrożnych szacunków wynika, że wyprodukowanie jednego litra benzyny lub oleju napędowego może pochłaniać 1,5 kWh. Portal eia.gov, należący do amerykańskiego biura informacji o sprawach energetycznych, poinformował, że w 2016 roku znajdujące się w USA rafinerie kupiły 47388 milionów kWh (w 1985 roku było to nieco ponad 28123 mln kWh). Miłośnicy pojazdów elektrycznych wyliczyli, że takim nakładem energii pięć milionów aut na prąd mogłoby codziennie pokonywać ok. 65 km. Liczby, mimo że orientacyjne, robią wrażenie. W Stanach 34 proc. energii elektrycznej powstaje w wyniku spalania gazu ziemnego, a kolejne 30 proc. pochodzi z węgla.



Emisja dwutlenku węgla jest więc dwukrotna – pierwszy raz ma miejsce etapie produkcji paliwa, a później podczas jego spalania. Policzymy więc, zupełnie orientacyjnie – pomijając straty energii czy jej nakłady na logistykę. W Polsce wyprodukowanie 1 kWh uwalnia do atmosfery 650 g CO₂. Na pokonanie 100 km auto na prąd potrzebuje statystycznie 16 kWh, co przekłada się na 10,4 kg dwutlenku węgla. W przypadku samochodu zużywającego średnio 7 l/100 km emisja CO₂ z paliwa to 16,2 kg i kolejne 6,8 kg powstałe w czasie produkcji paliwa. To kwestia, którą zwolennicy samochodów z silnikami tłokowymi wolą przemilczeć lub zupełnie nie zdają sobie z niej sprawy.

■ Przyszłość należy do CNG?

Dla polskich kierowców najbardziej istotną zmianą może być zlikwidowanie akcyzy

na CNG, czyli sprężony metan, oraz uzależnienie liczby stacji jego tankowania od liczby mieszkańców gminy lub miasta. Obecnie w kraju mamy 25 stacji tankowania metanu, co w praktyce uniemożliwia normalną eksploatację samochodu na CNG. Metan został uznany za alternatywny sposób zasilania, gdyż gaz ziemny jest najczęściej spalającym się paliwem kopalnym i może być pozyskiwany z odnawialnych źródeł – w tym z hałd śmieci na wysypiskach czy stert obornika, co jest praktykowane na fermach w Holandii. Świat motoryzacji do użycia metanu podchodził z dystansem. Instalacje CNG trafiały do pojazdów użytkowych oraz wybranych modeli osobowych grupy Volkswagena, koncernu Fiat, Opla, Mercedesa czy Volvo. Niektóre marki (np. Volvo) zakończyły przygodę z tym paliwem, inne (np. Opel i Volkswagen) wciąż wprowadzają do swoich ofert nowe modele z instalacjami CNG. Nieprzypadkowo. Obecnie w Niemczech metan można zatankować już w 900 punktach. Do 2025 roku ich liczba zostanie podwojona, a liczba pojazdów zasilanych sprężonym gazem ziemnym ma osiągnąć milion egzemplarzy. Jeżeli w Polsce uda się rozbudować sieć tankowania CNG, część tych aut prędzej czy później trafi nad Wisłę. Zniesienie akcyzy nie sprawi, że metan stanie się tańszy od LPG. Ma jednak nad nim dużą przewagę. Do jazdy na CNG auta są przygotowywane już na etapie produkcji. W efekcie zbiorniki są ukryte pod podłogą, a silniki ze wzmocnionymi gniazdam i zaworowymi i zaworami dobrze znoszą podwyższoną temperaturę spalania metanu. W przypadku LPG wiele instalacji montuje się u dilerów bądź po zakupie auta, co nie zawsze ma korzystne następstwa – szczególnie w nowoczesnych modelach z turbodoładowanymi silnikami z wtryskiem bezpośrednim.

Łukasz Szewczyk



Dialog w sieci

Każda opinia, dobra lub zła, jest cenna i może pomóc w zdobyciu nowych klientów. Trzeba jedynie nauczyć się odpowiednio reagować na krytykę. Również na Facebooku.

Jak najlepiej możemy nagrodzić osobę, która pozostawiła recenzję na naszym firmowym profilu na Facebooku? Może się to wydać odrobinę dziwne, ale... wystarczy zauważyć wysiłek włożony w jej napisanie. Jeśli ośrodek szkolenia kierowców zostanie przez użytkowników portalu społecznościowego oceniony, należy „polajkować” rekomendację, a najlepiej ją skomentować. Warto grzecznie za nią podziękować, oznaczyć recenzenta i przesłać mu pozdrowienia. Czas odpowiedzi się liczy, ale nie ma co panikować, jeśli odpowiedź nadejdzie dopiero następnego dnia. Pamiętajmy jednak o najważniejszej zasadzie komunikacji między firmą a klientem. Brzmi ona tak: nigdy nie zostawiamy komentarzy/recenzji w mediach społecznościowych bez jakiegokolwiek reakcji!

■ Nagradzamy komentujących

Jeśli chcemy wyrazić wdzięczność za rekomendację, możemy zaoferować komentującemu np. zniżkę dla znajomych. W ten sposób zachęcimy do skorzystania ze swoich usług kolejne osoby i zyskamy nowych klientów.

Od czasu do czasu można także zorganizować na swoim fanpage'u konkurs i nagradzać najbardziej opiniotwórczych komentatorów. Jak często? Na przykład raz w miesiącu można wybrać jednego komentującego i zapewnić mu miłą niespodziankę. Właśnie w ten sposób zachęcimy innych do zostawiania komentarzy.

■ Negatywny komentarz. Co teraz?

Ludzie mogą zrezygnować z danej szkoły jazdy, jeśli opinie o niej są złe. Negatywne recenzje mogą także zaszkodzić pozycjom naszego fanpage'a w wyszukiwarkach. Jednak najgorsze, co możemy zrobić, oprócz pozostania obojętnym, to je skasować albo wyłączyć zakładkę „Recenzji”. Dlaczego?

W mediach społecznościowych chodzi o dialog. To, że zamykamy się na słuchanie recenzenta, źle o nas świadczy. Jeśli niezadowolona osoba zauważy, że jej recenzja zniknęła, wróci z kolejnym negatywnym komentarzem i będzie wystawiać złą opinię o naszej marce w Internecie dopóty, dopóki nie zostanie wysłuchana. Poza tym internauci wiedzą, że jeśli firma wyłą-



cza możliwość wystawiania recenzji, to ukrywa negatywne opinie, które nie biorą się znikąd.

Negatywnych ocen na Facebooku nie należy bagatelizować, bo można wyciągnąć z nich wiele korzyści! Słaba opinia to dla nas także wiadomość, co możemy poprawić, żeby podnieść jakość naszych usług. Dostajemy darmową informację zwrotną, która może posłużyć w zdobyciu nowych klientów. Osoba odwiedzająca profil zobaczy, że dbamy o dobro kursantów, ponieważ dbamy o ich komfort.

A co, jeśli nasz ośrodek dostał na Facebooku tylko dwie gwiazdki? Podziękujemy za opinię. Zapytajmy, dlaczego otrzymaliśmy ocenę, przeprosimy, potem zaproponujemy rozwiązanie, wyjaśnimy sytuację, a na koniec dajmy coś od siebie.

■ Na kryzys warto się przygotować

Jak już wspomniałam wcześniej, kilka negatywnych komentarzy może (co wydaje się zaskakujące) przysłużyć się wizerunkowi. Natomiast jeśli nasz fanpage otrzymał nagle bardzo dużo złych recenzji, które nie mają żadnych podstaw i szka-

lują imię firmy, można mieć podejrzenia, że ktoś celowo działa na naszą niekorzyść. W takiej sytuacji możemy zgłosić sytuację Facebookowi, który rozpatrzy prośbę i – jeśli zdecyduje, że doszło do naruszenia regulaminu – skasuje opinie.

Na kryzys na Facebooku warto się wcześniej przygotować. Zróbmy spis tych problemów w swoim OSK, które mogą wywołać negatywne opinie klientów. Jeden z nich może np. wynikać z zachowania instruktora. Ten, choć jest świetnym nauczycielem i zapewnia szkole wysoką zdawalność, nie jest skory do rezygnacji z palenia w aucie, co przeszkadza niektórym klientom. Przygotujmy sobie szkic odpowiedzi na krytyczne opinie, które mogą się w związku z tym pojawić.

Będąc przygotowanym na kryzys, unikniemy niepotrzebnych nerwów i emocji w reagowaniu na złe komentarze i recenzje. Pamiętajmy jednak, żeby nie wysyłać tej samej formułki do wszystkich. Klienci mogą poczuć się urażeni, że nie traktujemy ich z odpowiednią uwagą.

Anna Duda,
specjalistka ds. marketingu

Transport w kryzysie

Polskie firmy z branży transportowej narzekają na brak pracowników. Jeśli nie zmienimy przepisów, sytuacja się nie poprawi. A pole do popisu jest wyjątkowo duże.



Marek Rupental

Branża transportowa jest specyficzna. Dlaczego? Bo przygląda się jej cała armia podmiotów czekających na możliwość skontrolowania firm oraz pracujących w nich kierowców. To m.in. Inspekcja Transportu Drogowego, policja, Straż Graniczna, Krajowa Administracja Skarbowa, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, urzędy skarbowe oraz Państwowa Inspekcja Pracy. Nie znaczy to wcale, że żadnych kontroli być nie powinno. Ale wiadomo, wywołują one u przedsiębiorcy pewną dozę niepewności. Przecież ujawnienie nieprawidłowości czy choćby niewielkich uchybień może skutkować dotkliwą karą finansową lub utratą dobrej reputacji.

Spokojnemu prowadzeniu działalności transportowej nie sprzyja także deficyt zawodowych kierowców. Przecież za leasingowane samochody trzeba płacić. A auto samo na siebie nie zarabia! Jedno jest pewne. Przy tak ogromnych brakach kadrowych kierowcy mają okazję wyegzekwować od przedsiębiorców warunki płacowe, o których jeszcze niedawno nawet by nie śnili.

■ Minimalne stawki, kontrole podczas odpoczynku i brak pracowników

Życia przedsiębiorcom nie ułatwiają także rząd państw tzw. starej Unii Europejskiej, które za wszelką cenę starają się podrożyć koszty naszych przewoźników. Jak? Chodzi o wdrażanie nowych obostrzeń, jak choćby minimalne stawki godzinowe za pracę kierowcy podczas pobytu na ich terytorium. Stosują je już Niemcy, Francuzi, Norwegowie, Włosi oraz Austriacy. Takie obwarowania sprawiają, że przewoźnicy tracą dochody, zdarza się, że biznes staje się wręcz nieopłacalny.

Polskim przewoźnikom życie uprzykrzają także kontrole wykorzystywania przez kierowców regularnego tygodniowego odpoczynku. Bo kierowcom nie wolno odpoczywać w pojeździe, muszą być oddelegowani do hotelu.

Warto przy tej okazji wspomnieć, że przeprowadzane na terytorium niektórych państw



kontrole przestrzegania tego przepisu są niezgodne z prawem. Dlaczego? Bo przerywają odpoczynek kierowcy. Kontrolerzy nie widzą w tym problemu. Ale zauważają go, gdy w trakcie odpoczynku kierowcy dochodzi, gdy kierowca przejedzie się samochodem choćby przez minutę. Wtedy ochoczo nakładają kary finansowe.

Co powinien zrobić kierowca podczas takiej kontroli? Przede wszystkim przestawić selektor tachografu na pozycję „koperta”, gdyż jego odpoczynek został przerwany, skoro pozostaje do dyspozycji kontrolującego.

Sytuacji polskich transportowców nie poprawia obowiązek uczestniczenia przez kierowców w szkoleniach. Osoby, które wyrobiły prawo jazdy kategorii D lub D1 po 10 września 2008 roku lub C1, C po 10 września 2009 roku, muszą uzyskać kwalifikację wstępną (280 godzin, cena – ok. 6 tys. zł) lub kwalifikację wstępną przyspieszoną (140 godzin, cena – ok. 2,5 tys. zł). Może właśnie ze względu na ceny do zawodu nie garnie się wiele osób? Bo trzeba wspomnieć, że uzyskanie kategorii C lub D prawa jazdy także nie jest tanie.

■ Nieuczciwi przedsiębiorcy

Z kolei szkolenia okresowe, choć nie są już tak kosztowne, dla wielu kierowców stanowią znaczną uciążliwość. Chodzi przede wszystkim o to, że brakuje im na nie czasu. Poza tym podmioty prowadzące szkolenia nie są w stanie zorganizować grup, tak jak w przypadku kandydatów na kierowców. Zdarza się, że rozpoczyna je jeden kursant.

Szkolenia są także nie na rękę firmom. Bo takie zajęcia komplikują organizację pracy przedsiębiorstwa. Każdy dzień nieobecności kierowcy w pracy oznacza utratę dochodów. Dlatego zdarza się, że kierowcy szukają ośrodków, w których po pięciu dniach otrzymają świadectwo bez potrzeby uczestniczenia w zajęciach.

Ceny szkoleń okresowych są dumpingowe. Bo jak tu mówić o opłacalności, gdy wynoszą 200 zł? Do tego obecne przepisy sprawiają, że bardzo trudna jest ich kontrola.

Zgodnie z ustawą o swobodzie działalności gospodarczej urząd jest zobligowany do pisemnego powiadomienia ośrodka o przeprowadzeniu kontroli. Kontrolerzy mogą stawić się między siódmym a trzydziestym dniem po dostarczeniu takiej wiadomości. Czyli co najmniej dwa dni po... zakończeniu szkolenia.

Na szczęście nieuczciwym przedsiębiorcom przyglądają się wojewódzkie komendy policji. Coraz częściej porównuje się terminy, w których kierowca miał uczestniczyć w szkoleniu, z zapisami jego aktywności na tachografie. Wszczynane są postępowania karne. Dotyczą one również kierowców, którzy w ten sposób uzyskują świadectwo kwalifikacji. Może więc warto poświęcić dwa weekendy i zdobyć przedłużenie uprawnień zawodowego kierowcy zgodnie z prawem?

A może szkolenia powinny trwać dwa dni? Kierowcy mogliby przedłużyć uprawnienia i poszerzyć wiedzę o najistotniejsze kwestie, zamiast spędzać pięć dni na przyswajaniu informacji, których nigdy nie wykorzystają w swojej pracy. Oczywiście ten problem nie dotyczy tylko nas, ale wszystkich państw Unii Europejskiej... ■



Elektrycznego nissana podróże po świecie

Wyprawa polskiego podróżnika Arkadego Pawła Fiedlera po Afryce, którą przemierzał elektrycznym nissanem leaf, zakończyła się powodzeniem. Teraz takie auto prowadzi Marek Kamiński. Zamierza dotrzeć nim do Japonii.

Tysiące kilometrów, kilkadziesiąt pełnych cykli ładowania, kilkanaście afrykańskich państw – trasa rozpoczętej w lutym ekologiczno-motoryzacyjnej wyprawy Arkadego Pawła Fiedlera przez Czarny Ląd była różnorodna i wymagająca. Droga od Republiki Południowej Afryki do Maroka, pełna ciekawych miejsc i pasjonujących historii, wiodła zachodnią częścią kontynentu.

Podróżnik i towarzyszący mu fotograf Albert Wójtowicz musieli zmagać się m.in. z gęstą roślinnością dżungli, a także z wszechobecnym pyłem i podzwrotnikowym upałem. Te warunki, jak opowiadają członkowie wyprawy, dzielnie znosił także ich elektryczny towarzysz na czterech kołach. Na końcu wyprawy zmierzył się z najtrudniejszym przeciwnikiem, czyli gorącą Saharą.

■ Umiejętna jazda Fiedlera

– Mauretania nie była łatwa do pokonania elektrykiem – ocenia Arkady Fiedler. – Pustynia, ogromne przestrzenie, spore dystanse, brak opcji na ładowanie, a do tego potężny czołowy wiatr. Aby przejechać ten kraj, wszystko musiało zagrać jak w zegarku, zgodnie z planem, co do kilometra. Na początku był ostatni na naszej trasie szutrowy odcinek, po którym rozpoczęliśmy

podróż najgorszym asfaltem, jakim jechałem. Jednak zdobyte przez całą podróż doświadczenia zaprocentowały i udało się nam przejechać Saharę, stawiając w ten sposób kropkę nad i.

Pokonanie Afryki było dla elektrycznego nissana wymagające przede wszystkim ze względu na brak łatwego dostępu do elektryczności. Jednak mimo że liczbę stacji szybkiego ładowania można policzyć na palcach jednej ręki, kontynent udało się pokonać bez znaczących przestojów. Było to możliwe dzięki precyzyjnemu planowaniu i umiejętnej jeździe podróżnika. Średnie zużycie energii wyniosło niewiele ponad 9 kWh na 100 km, co w praktyce pozwalało na regularne pokonywanie na pojedynczym ładowaniu dystansu przekraczającego 300 kilometrów, mimo że sugerowany zasięg pierwszej generacji nissana leaf to 250 kilometrów.

– Wyprawa Arkadego Pawła Fiedlera pozwoliła nam z jednej strony przełamać wiele stereotypów związanych z samochodami elektrycznymi, a z drugiej potwierdzić ich największe zalety, takie jak na przykład niezawodność – komentuje Dorota Pajączkowska, PR manager marki Nissan w Polsce. – Przejazd przez Afrykę to chyba najlepszy dowód, że możliwości pojazdów zeroemisyjnych sięgają poza obrzeża aglomeracji.

■ Kamiński podróżuje odpowiedzialnie

Pod koniec maja w wyprawę do Japonii, także elektrycznym nissanem leaf, tylko najnowszej generacji, wyruszył kolejny podróżnik, Marek Kamiński. Trasa wiedzie m.in. przez Rosję, Mongolię, Chiny i Koreę Południową. Podczas ekspedycji Marek Kamiński zamierza popularyzować elektromobilność i odpowiedzialny styl podróżowania.

– Rozwój technologii sprawia, że coraz lepiej możemy chronić środowisko naturalne – uważa Marek Kamiński. – Doskonałym przykładem są samochody elektryczne, takie jak nissan leaf. Dzięki nim już dzisiaj możemy tak podróżować, aby jedynymi śladami, jakie pozostawiamy, były ślady opon lub fotografie dokumentujące nasze wyprawy.

Podróżnik wraz z członkami swojej fundacji przygotował szereg ekologicznych rozwiązań, dzięki którym w trasie nie zostawi za sobą żadnego śladu. Będzie na przykład korzystał z filtrów oczyszczających wodę. Podobnie jak w poprzednich podróżach, zamierza zabierać wszystkie wytworzone przez siebie odpadki. Wyprawa Marka Kamińskiego ma potrwać dwa miesiące.

Jakub Ziębka

RODO. Pytania i odpowiedzi

Po wejściu w życie RODO pojawiło się wiele pytań o praktyczne stosowanie przepisów rozporządzenia i nowej ustawy o ochronie danych osobowych. Żeby rozwiązać część wątpliwości, postanowiliśmy odpowiedzieć na te, które branżowcy zadają najczęściej.



? OSK współpracuje z firmą transportową, która wysyła kierowców na szkolenia. Na kim spoczywa obowiązek zadbania o umowę powierzenia – na ośrodku czy firmie transportowej?

✓ Obowiązek zawarcia odpowiednich umów powierzenia leży po stronie administratora, czyli w tym przypadku na firmie transportowej.

? Czy wymagane są jakieś dodatkowe zgody, jeżeli ośrodek zapisuje kursantów na egzamin w WORD-zie osobiście lub przez Internet?

✓ Nie, nie jest potrzebna w tym zakresie zgoda. Wystarczy, że kursant w dowolnej formie wyraża chęć zawarcia umowy obejmującej taką usługę. Wówczas przetwarzanie jest zgodne z prawem w świetle art. 6 ust. 1 lit. b RODO, jako że „przetwarzanie jest niezbędne do wykonania umowy, której stroną jest osoba, której dane dotyczą, lub do podjęcia działań na żądanie osoby, której dane dotyczą, przed zawarciem umowy”.

? Jeżeli kursanci piszą do ośrodka e-maila w sprawie zapisania się na kurs albo pytają o cenę, czy konieczne jest uzyskiwanie ich zgody na przetwarzanie danych w celu udzielenia odpowiedzi?

✓ Jeśli jedynie odpowiadamy na bieżące pytania potencjalnych klientów, zgoda na przetwarzanie danych osobowych nie jest w tym zakresie potrzebna. Ale gdy dane osobowe z formularza mają być gromadzone, konieczne jest uzyskanie na to zgody i udzielenie na ten temat wyczerpującej informacji.

? Czy potrzebujemy zgody na przetwarzanie danych od pracowników firmy, jeśli chodzi o kontakt w celach służbowych?

✓ Nie, zasadniczo nie potrzeba takiej zgody. Chyba że pracodawca zrobiłby z danymi coś więcej niż musi (np. publikacja wizerunków instruktorów wraz z ich personaliami na stronie internetowej).

? Czy trzeba mieć zgodę na przetwarzanie danych osobowych w sytuacji, kiedy kursant wyraża opinię na temat OSK, a ona potem jest publikowana w serwisie społecznościowym lub na stronie internetowej?

✓ Tak, jeśli publikując tę opinię, posługujemy się danymi osobowymi, zgoda jest wymagana.

? Czy OSK musi zawierać ze starostwem umowę powierzenia danych?

✓ Nie, starostwo uzyskuje i przetwarza dane na podstawie przepisów ustawy, a nie umowy z ośrodkiem.

? Czy OSK musi zawierać umowę powierzenia danych z WORD-em?

✓ W podstawowym zakresie, w jakim WORD realizuje zadania ustawowe, taka umowa nie jest konieczna.

? Czy OSK musi zawierać umowę powierzenia danych z ODTJ-otem?

✓ Tak, w takiej sytuacji umowa powierzenia danych osobowych między przedsiębiorcą jest wymagana.

? Czy OSK może wykonywać ksero dokumentów kursanta (np. dowodu osobistego, badań lekarskich) oraz je przechowywać?

✓ Nie.

? Czy wymagane jest upoważnienie lub powierzenie dla egzaminatora, który zasiada w komisji w czasie egzaminu na kwalifikację wstępną?

✓ Nie, umowa powierzenia nie jest w takiej sytuacji konieczna, bowiem egzaminatorzy delegowani są przez wojewodę i uzyskują dane w związku z wykonywaniem zadań ustawowych.

? Czy do kalendarza instruktora można wpisywać dane osobowe (imiona i nazwiska kursantów)?

✓ Tak, jednak instruktor musi zapewnić poufność i bezpieczeństwo danych, przetwarzając je na podstawie wydanego upoważnienia i zgodnie z przyjętą polityką bezpieczeństwa, a także obowiązującymi przepisami. Należy jednak pamiętać, że to ośrodek jako administrator może ponieść odpowiedzialność za ewentualne zaniedbania w tym zakresie.

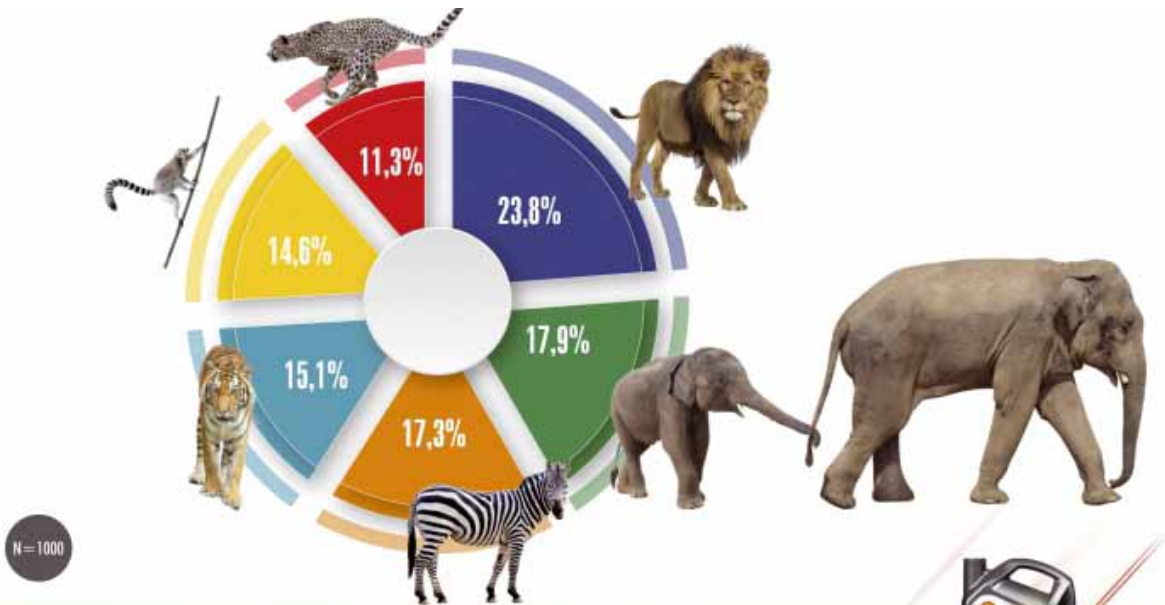
? Jakie dane osobowe może zbierać ośrodek bez uzyskiwania zgody od swoich klientów?

✓ Niestety, nie ma prostej i jednoznacznej odpowiedzi na takie pytanie. Zasadniczo zgody nie będzie wymagać przetwarzanie danych osobowych wskazanych odpowiednio w przepisach o szkoleniu osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami lub kierowców zawodowych. Chodzi zatem np. o dane znajdujące się w PKK czy te, które muszą zostać wpisane do dokumentacji szkolenia. Kluczowy jest jednak cel przetwarzania danych – użycie danych z PKK w jakimkolwiek innym celu niż to przewidują przepisy oznaczać będzie konieczność uzyskania zgody. Z drugiej strony zgody może nie wymagać nawet przetwarzanie dodatkowych danych osobowych, jeśli odbywa się jedynie w minimalnym zakresie niezbędnym do zrealizowania szkolenia (np. kontakt telefoniczny, żeby umówić się na zajęcia praktyczne) Tematyka ta jest poruszana w motywach 40–50 preambuły i art. 6 RODO.

Na wszystkie pytania odpowiedział Radosław Biernat, specjalista ds. prawnych w firmie e-kierowca

Na polskich drogach królują lwy

Jakimi typami zwierząt są polscy kierowcy? Na polskich drogach najczęściej można spotkać lwy i słonie, ale zdarzają się też gepardy. Tak wynika z badania przeprowadzonego przez Kantar TNS na zlecenie firmy Shell.



Źródło: „Drogowa dżungla, czyli Polak za kierownicą” ogólnopolskie badanie kierowców przeprowadzonego przez Kantar TNS na zlecenie Shell, 2018



DRIVE ON

Badanie, za pomocą którego Shell postanowił sprawdzić, jak zachowują się i czego doświadczają kierowcy, jest częścią kampanii #DriveOn. Zostało przeprowadzone w pierwszym kwartale 2018 roku przez pracownię badawczą Kantar TNS na reprezentatywnej grupie 1000 osób.

■ Metafora dżungli

Jak wynika z badania Shell „Drogowa dżungla, czyli Polak za kierownicą”, statystyczny kierowca w Polsce ma 40 lat, jest mężczyzną (siedmiu na dziesięciu respondentów) o wykształceniu średnim i wyższym, ma jedno dziecko i jeden samochód. Co jednak najciekawsze, na podstawie wyników wyłoniono sześć najczęściej spotykanych typów kierowców, którzy różnią się upodobaniami, poziomem empatii, temperamentem, nawykami i stylem jazdy. Oddają charakter i zachowania zwierząt z afrykańskiej dżungli.

– To badanie podejmuje ważny temat emocji, jakie towarzyszą prowadzeniu auta – czy, jak i z kim lubimy podróżować – mówi dr Tomasz Sobierajski z Instytutu Stosowanych Nauk Społecznych Uniwersytetu Warszawskiego. – Co nam daje jazda samochodem i co w samej jeździe sprawia nam przyjemność. Odwo-

łanie się do świata zwierząt doskonale oddaje złożoność ludzkich emocji i charakterów. Metafora dżungli i funkcjonujących w jej przestrzeni zwierząt sprawia, że łatwiej jest nam zrozumieć nasze drogowe zachowania, co w efekcie może doprowadzić do tego, że będziemy bardziej kompetentnymi kierowcami.

■ Rozważne słonie, pewne żyrafy, asertywne tygrysy

Okazuje się, że na polskich drogach królują lwy. Ten typ reprezentuje niemal jedna czwarta kierowców. To bardzo dobra informacja, gdyż to najbardziej kompetentny kierowca – doświadczony, skoncentrowany. Do tego skrupulatnie planuje trasę i w pełni kontroluje sytuację na drodze.

Drugą pod względem liczebności grupę stanowią słonie. To 17,9 proc. polskich kierowców. Za kółkiem rozważne i odpowiedzialne, ale przede wszystkim niezwykle opiekuńcze i troskliwe. Cenią komfortową i spokojną jazdę w towarzystwie bliskich.

Z kolei żyrafy to 17,3 proc. ankietyowanych osób. Są przyjazne i wesołe. Do tej grupy należą amatorzy długich wycieczek w towarzystwie przyjaciół i rodziny. Żyrafy prowadzą pewnie, błyskawicznie reagują w sytuacjach zagrożenia.

Najbardziej asertywne są tygrysy, czyli 15,1 proc. badanych osób. Uważają, że to właśnie im powinni podporządkować się inni mieszkańcy dżungli. Uwielbiają luksus, kręte drogi i jazdę w trudnych warunkach.

■ Radosne lemy, drapieżne gepardy

Zupełnie inaczej zachowują się lemy (14,6 proc. ankietyowanych). Są mistrzami czerpania radości z jazdy. Auto daje im poczucie radości i wolności. Lubią wycieczki donikąd, najchętniej przy otwartych oknach i głośnej muzyce.

Najmniej liczna, choć najbardziej drapieżna grupa (11,3 proc. respondentów) to gepardy. To typ wojownika i ryzykanta, który jeździ dynamicznie do granic możliwości – swoich, samochodu oraz warunków panujących na drodze.

– Z badania jasno wynika, że Polacy za kierownicą przybierają różne postacie. Najczęściej są odpowiedzialni jak lwy, ale w trasie można także spotkać szybkiego i zwinnego geparda. W kampanii #DriveOn chcemy zachęcać i inspirować kierowców do czerpania radości z prowadzenia bez martwienia się o silnik samochodu – komentuje Justyna Goraj, menedżer komunikacji marek olejowych Shell.

Jakub Ziębka



XLI finał Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym

Fot. Anna Garzyńska

Uczmy młodych!

Jeśli chcemy zwiększyć bezpieczeństwo na polskich drogach, trzeba postawić na edukację dzieci i młodzieży. W tę ideę świetnie wpisują się dwa projekty, które finał miały niedawno w Przelewicach i Białymstoku.

Na początku czerwca Przelevice w województwie zachodniopomorskim były gospodarzem XLI finału Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym. W zawodach wzięły udział 34 drużyny, składające się z dzieci i młodzieży ze szkół podstawowych i gimnazjów.

– Imprezę oceniam jako bardzo udaną – mówi Waldemar Klemeński, koordynator turnieju. – Rywalizacja była bardzo zacięta, uczestnicy zaimponowali wszystkim swoimi umiejętnościami teoretycznymi na temat przepisów ruchu drogowego, znajomością zasad udzielania pierwszej pomocy i wprawą, z jaką poruszali się na rowerze.

■ Cel? Popularyzacja bezpiecznego poruszania się po drogach

Głównym organizatorem Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym jest Polski Związek Motorowy. Cele są jasne. Chodzi przede wszystkim o popularyzowanie przepi-



XLI finał Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym

Fot. Anna Garzyńska

sów i zasad bezpiecznego poruszania się po drogach, kształtowanie partnerskich zachowań wobec uczestników ruchu drogowego oraz inspirowanie uczniów i nauczycieli do pracy u podstaw na rzecz BRD.

Turniej ma charakter wieloetapowy. Zanim najlepsze drużyny złożone z uczniów szkół podstawowych i gimnazjów (rywalizują osobno) spotkają się w finale, muszą wystartować w kwalifikacjach na poziomie szkolnym, powiatowym i wojewódzkim.

Każda drużyna składa się z czterech osób (dwie dziewczynki, dwóch chłopców). Wszyscy zawodnicy muszą rozwiązać testy teoretyczne na temat znajomości przepisów ruchu drogowego oraz wykonać zadania praktyczne. Chodzi o jazdę rowerem po miasteczku i torze sprawnościowym, a także umiejętność udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.

Za zwycięską drużynę uznaje się zespół z najmniejszą sumą miejsc zajętych przez jego uczestników we wszystkich konkurencjach.

■ Gościnni gospodarze

Do Przelewic przyjechało szesnaście najlepszych drużyn reprezentujących szkoły podstawowe i tyle samo przedstawicieli gimnazjów. W turnieju wzięły także udział dwie ekipy gospodarzy. To drużyny złożone z uczniów szkoły podstawowej w Jesionowie oraz gimnazjum w Przelewicach.

Gospodarze okazali się gościnni i zajęli miejsca poza podium. Kto zatem zwyciężył? W młodszej kategorii wiekowej pierwsze miejsce zajęła szkoła podstawowa we Włoszczowie (województwo świętokrzyskie), drugie – w Stroniu (województwo małopolskie), trzecie – w Korczowie (województwo lubelskie). A w starszej? Pierwsze miejsce wywalczyło Gimnazjum nr 1 w Koluszkach (województwo łódzkie), drugie – gimnazjum w Czarnej (województwo podkarpackie), trzecie – gimnazjum we Włoszczowie.

Jednym ze sponsorów XLI finału Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym była firma e-kierowca, wydawca miesięcznika „Szkoła Jazdy” i serwisu www.szkoła-jazdy.pl.

■ Więcej rozsądku, mniej młodzieńczej brawury

Inny projekt, także przyczyniający się do zwiększenia wiedzy na temat BRD wśród młodych, wdrażają Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Białymstoku oraz tamtejszy Zarząd Okręgu Polskiego Związku Motorowego. To program „Młodzi bezpieczni na drodze”. W projekcie wzięło udział już ponad 1500 uczniów z 50 klas podlaskich szkół średnich. Spotkania prowadzone są przez doświadczonych egzaminatorów z WORD-u Białystok, z którymi przyszli i obecni młodzi kierowcy po-



Projekt „Młodzi bezpieczni na drodze”.



Projekt „Młodzi bezpieczni na drodze”.

ruszali różne tematy związane z BRD oraz egzaminem na prawo jazdy.

Oprócz teorii młodzież ma także okazję poćwiczyć praktykę. Pod koniec maja w siedzibie białostockiego WORD-u przeprowadzone zostały zajęcia dla młodzieży posiadającej już prawo jazdy. Uczestnicy mieli okazję sprawdzić swoje umiejętności podczas jazdy na trolejach (kontrolowany poślizg), jazdy z talerzem stewarta (płynność jazdy), a także podczas jazdy samochodowym torem przeszkód.

– Dwie godziny intensywnych zajęć z techniki jazdy, oprócz nowych umiejętności, dostarczyły uczestnikom wiele radości i satysfakcji – mówi Maciej Biernacki z białostockiego WORD-u. – Wszyscy wychodzili z ośrodka zadowoleni, pytając, kiedy organizowane będą następne. Dzięki takim spotkaniom wielu uczniów nabrało pokory i dystansu do własnych umiejętności na drodze. Wierzmy, że dzięki prelekcjom i warsztatom na podlaskich drogach



XLI finał Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym Fot. Anna Garzyńska

w przyszłości będzie więcej rozsądku i mniej młodzieńczej brawury.

Jakub Ziębka



Zmiany zamiast likwidacji

Moim zdaniem plac manewrowy na kategorię B powinien zostać, ale należy wprowadzić pewne zmiany. Jakże? Jestem za likwidacją tyczek i rezygnacją z konieczności „płynnego wykonania zadania”. Dajmy na nie kursantowi np. 5 minut i pozwólmy na jedną korektę toru jazdy. Będzie bardziej życiowo.



Piotr Rucki,
właściciel warszawskiej
szkoły jazdy Elmol

Żeby pomysł likwidacji placu manewrowego (wyartykułowali go łódzcy szkoleniowcy) dobrze przeanalizować, trzeba zadać podstawowe pytanie: jaki jest cel tego zadania, czego ma się nauczyć kandydat na kierowcę? Odpowiedź nie wydaje się trudna. Kursant powinien nauczyć się obserwować tor jazdy. Chodzi mi tu oczywiście o jazdę pasem ruchu do tyłu. Bo z jazdą do przodu właściwie nikt nie ma problemu.

■ Gdzie zaczynają się schody?

Wielu szkoleniowców twierdzi, że wykonywanie takiego zadania nie ma nic wspólnego z rzeczywistą jazdą w ruchu drogowym. Bo przecież nigdzie się taka sytuacja nie zdarzy. Ja akurat mam inne zdanie. I nie chodzi mi o to, że kiedyś nasz kursant będzie musiał na drodze po jakimś skręceniu cofnąć, choć i to pewnie może się zdarzyć, np. na jakiejś osiedlowej uliczce. Kierowca musi umieć obserwować drogę jadąc do tyłu, musi wiedzieć, gdzie, w którym momencie i co obserwować, żeby nie narobić szkód sobie i innym. Żeby się nie stresować. Musi wiedzieć, jak się zachowuje auto przy skrętach kierownicy podczas cofania, że żadne kierunki się nie zmieniają, jeśli zaczynamy jazdę do tyłu.

Teraz pozwolę sobie podać przykład. Jedziemy z kursantem drogą jednokierunkową. Widzimy zbliżający z naprzeciwka inny pojazd. Jedzie pod prąd. Ulica jest zastawiona zaparkowanymi pojazdami. Nie ma szans, żebyśmy się minęli. Zatrzymujemy pojazd. Wsiadam z auta i podchodzę do kierowcy, żeby wytłumaczyć, że jest na drodze jednokierunkowej. Za kierownicą samochodu siedzi zestresowana młoda kobieta. Na moją prośbę, żeby cofnęła pojazd, odpowiada krótko: „ale ja nie umiem”. Ma do przejechania około 50 m. Zachęcam ją więc, żeby, wykorzystując wyjazd z posesji, zawróciła. Co mi odpowiada? „Nie umiem zawrócić w tak ciasnym miejscu”.

Jazda do przodu raczej nie stanowi większego problemu. Schody zaczynają się przy jeździe do tyłu.

■ Uczenie na schematy

Ilu kursantów, jeśli zapytamy, jak zachowa się samochód, jeśli skróćmy na łuku w prawo, zatrzymamy się i pojedziemy w tym samym kierunku, tylko do tyłu, odpowiada, że kierownicę trzeba skrócić w lewo? Wcale nie tak niewielu. My, instruktorzy, musimy im to pokazać, wytłumaczyć, nauczyć, jak powinna wyglądać jazda samochodem do tyłu na prostej drodze. Wyjaśnić, jak powinna wyglądać jazda do tyłu w zakręcie, gdzie i jak obserwować drogę, jaką zastosować technikę.

Powinniśmy wytłumaczyć i pokazać, jak zachowuje się auto jadące do tyłu. Że jak kręcimy kierownicą w prawo, to tył auta jedzie w prawo, ale przód „odjeżdża” w przeciwną stronę, czyli w lewo. Ile razy okazuje się, że kursant wyjeżdża-

jąc tyłem z miejsca parkingowego nie obserwuje pojazdu stojącego obok, zapomina, że jak skrócić kierownicą za mocno, uderzy w ten pojazd?

Moim zdaniem tych podstawowych elementów zachowania się przyszłego kierowcy można nauczyć właśnie na placu manewrowym. Na nim pozna podstawy. Niestety, wielu instruktorów uczy tego zadania na schematy. Dlaczego? Bo tak jest łatwiej, szybciej. Bo szkoda na to czasu, bo tak się da. Czy są to marginalne przypadki? Niestety, nie. Co instruktor chce osiągnąć tak szkoląc? Zapewne to, żeby kursantowi łatwiej było zdać egzamin. Czy kandydaci na kierowców chcą się tak uczyć? Z mojego doświadczenia wynika, że nie.

■ Pięć minut i jedna korekta

Moim zdaniem plac manewrowy powinien zostać, ale należy wprowadzić pewne zmiany. Jakże? Jestem za likwidacją tyczek i rezygnacją z konieczności płynnego wykonania zadania. Dajmy na nie kursantowi np. 5 minut i pozwólmy na jedną korektę toru jazdy. Będzie bardziej życiowo. Jeśli rozpatrywalibyśmy jednak pomysł likwidacji placu w kontekście dodania szkolenia na drogach szybkiego ruchu, nie wydaje się on taki zły. Choć przecież już teraz mamy obowiązkowe jazdy na drogach o podwyższonych prędkościach.

Jeśli zaś chodzi o pomysł posiadania placu manewrowego na wyłączność, łódzcy szkoleniowcy słusznie się z nim nie godzą. W dużych aglomeracjach działki są zajęte przez deweloperów. Komu przeszkadza to, jak jest teraz? Kto wymyślił, że plac ma być na wyłączność? Myślę, że wszyscy wiemy. ■

Przegląd legislacyjny

Sądne daty za nami. O ile 25 maja (wejście w życie RODO) sporo namieszał, to już 4 czerwca przeszedł niemal bez echa. Niemal, bowiem odwołanie po raz kolejny uruchomienie CEPIK-u 2.0 miało jednak pewne konsekwencje. Poza tym pojawił się ważny projekt dotyczący drogowych kontroli technicznych.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

W związku z ponownym przesunięciem w czasie rozpoczęcia działania Centralnej Ewidencji Kierowców konieczne okazało się szybkie znowelizowanie najważniejszych rozporządzeń do ustawy o kierujących pojazdami. Zmiany były ekspresowe i ograniczyły się niemal wyłącznie do wprowadzenia do nich osobliwej konstrukcji oczekiwania na komunikat ministra. Efektem była seria szybkich publikacji w Dzienniku Ustaw.

Jedynie w przypadku rozporządzenia regulującego szkolenia w okresie próbnym prawodawca zdecydował się na zmiany merytoryczne. Doprecyzowuje ono szczegółowy program praktycznego szkolenia w ODTJ-ocie w zakresie wykonywania poszczególnych zadań (jazda pojazdem z włączonymi i wyłączonymi systemami). Ponadto stanowi, że osoby, które posiadają w prawie jazdy ograniczenia do kierowania pojazdami przystosowanymi do ich niepełnosprawności, do wykonywania zadań przewidzianych programem szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym mogą wykorzystywać pojazdy przystosowane do ich niepełnosprawności nieposiadające funkcji wyłączenia systemów ESP i ABS. Będą one mogły wykonać wszystkie zadania przewidziane programem szkolenia pojazdami przystosowanymi do ich niepełnosprawności z włączonymi systemami ESP i ABS.

■ Kontrole stanu technicznego na drodze

Do konsultacji społecznych trafił projekt ustawy o zmianie ustawy z 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy z 6 wrze-

śnia 2001 roku o transporcie drogowym. Nowelizacja ma wdrażać postanowienia dyrektywy 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z 3 kwietnia 2014 roku w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014, z późn. zm.). Zmiany mają wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz przyczynić się do utrzymania pojazdów w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie.

Zgodnie z projektem wstępne kontrole drogowe stanu technicznego pojazdów prowadzone przez głównego inspektora transportu drogowego w każdym roku kalendarzowym będą obejmowały co najmniej 5 proc. łącznej liczby zarejestrowanych w Polsce autobusów, samochodów ciężarowych i przyczep (pojazdy kat. M2, M3, N2, N3, O3 i O4 e).

System drogowych kontroli technicznych obejmować ma wstępne oraz szczegółowe – tam, gdzie okaże się to konieczne – drogowe kontrole techniczne. Na podstawie wyników kontroli wstępnej kontrolujący podejmuje decyzję o skierowaniu pojazdu na szczegółową kontrolę drogową. Chodzi o ustalenie, czy pojazd silnikowy lub przyczepa zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, lub narusza wymagania ochrony środowiska.

■ Kto zapłaci za szczegółową kontrolę?

Szczegółowe drogowe kontrole techniczne mają być prowadzone w mobilnych stacjach kontroli drogowej przy użyciu przenośnego lub zainstalowanego w pojeździe systemu przyrządów niezbędnych do jej przeprowadzania, w wyznaczonych punktach lub w stacjach kontroli pojazdów. Według projektu przeprowadzać mają je kontro-

lujący posiadający uprawnienia diagnosty oraz legitymujący się odpowiednim wykształceniem i praktyką, którzy odbyli szkolenie dla kontrolujących i nie rzadziej niż raz w ciągu dwóch kolejnych lat uczestniczyli w warsztatach dla kontrolujących.

W projekcie wprowadzono zasadę, zgodnie z którą koszty przeprowadzenia szczegółowej drogowej kontroli technicznej w stacji kontroli pojazdów w przypadku wykrycia usterek ponosić będzie podmiot wykonujący przejazd tym pojazdem. Natomiast w przypadku, gdy usterek nie zostaną stwierdzone, koszty przeprowadzenia badania w stacji kontroli pojazdów podczas szczegółowej drogowej kontroli technicznej pokryje wojewoda. Wysokość opłat za badanie ma dopiero zostać określona.

Żeby umożliwić wykonywanie szczegółowej kontroli stanu technicznego w stacjach kontroli pojazdów, wprowadzono obowiązek współpracy podmiotów prowadzących te stacje z kontrolującymi. Ma się to dziać przy uwzględnieniu potrzeb kontroli oraz w miarę możliwości słusznego interesu podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów. W projekcie jest też obowiązek posiadania przez kierowcę protokołu ostatecznej drogowej kontroli technicznej, jeżeli taka była przeprowadzona. Planowany termin wejścia ustawy w życie wyznaczony został na początek 2019 roku. ■



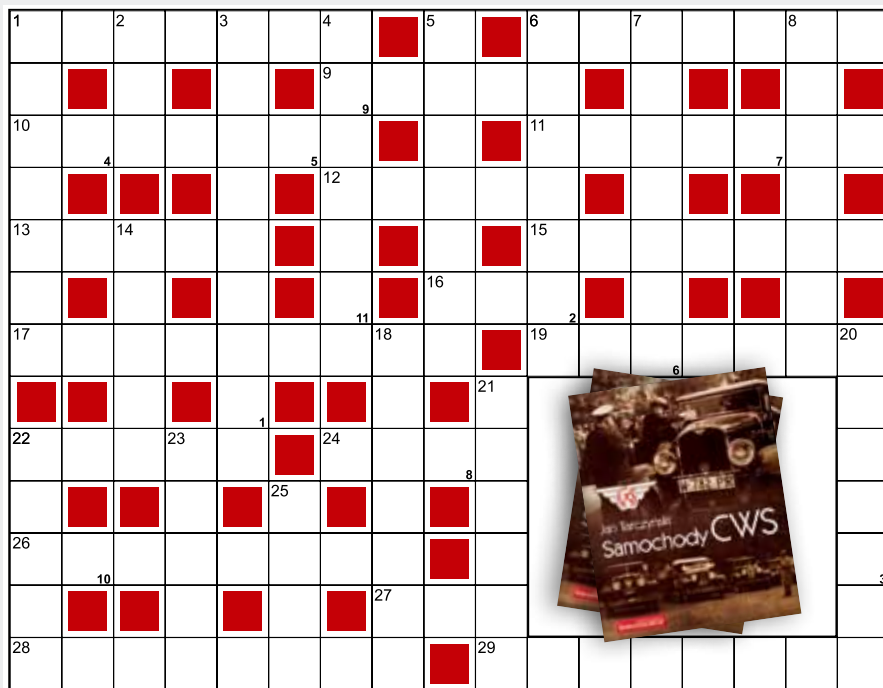
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 11 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

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

POZIOMO:

- 1) rozdzielcza lub rejestracyjna. 6) maszyna do robót ziemnych. 9) niejedna w mieście. 10) odbiorca listu, przesyłki. 11) tajanie śniegów. 12) załoga wioślarska. 13) lejce, wodze. 15) surowiec na koszyki. 16) perła belgijskich uzdrowisk. 17) dobrowolne ubezpieczenie pojazdów. 19) wręczany kelnerowi. 22) torba włóczyjka. 24) zapasowe w bagażniku. 26) instrument z miechem. 27) wierzba o srebrzystych baziach. 28) samochodowy schowek. 29) prąd, tendencja.

PIONOWO:

- 1) napęd pojazdu szynowego. 2) stary, gęsty las. 3) ... transportu drogowego. 4) przewozi pasażerów. 5) citroën xsara ... 6) pojazd w orszaku pogrzebowym. 7) przejście podziemne, tunel. 8) dołków pod kimś. 14) styl w architekturze. 18) przeznaczony dla ruchu pieszego. 20) przekręcany w stacyjce. 21) osłona felgi samochodowej. 22) cenne znalezisko. 23) straż. 25) reklama świetlna.

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „przerwanie egzaminu”. 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, Albin Sieczkowski, Denys Nevoha/Good Free Photos, NSZZ Solidarność, materiały Opla, archiwum Citroëna, Kajus W. Pyrz, Łukasz Kulewiński/UM Częstochowa, materiały Nissana, Anna Garzyńska.

Korekta: Dorota Piechna

Skład: e-kierowca – studio DTP

Druk: KaDruk, www.kadruk.com.pl, 71-246 Szczecin, ul. Romera 10E

Wszelkie prawa zastrzeżone. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo skrótów i adiacji tekstów. Przedruk jedynie za pisemną zgodą redakcji. Nakład: 5000 egz.

SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

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

Moje Vademecum Wykładowcy

Dzięki Vademecum każdy wykład stanie się atrakcyjny! Liczne animacje i grafiki pomagają w przekazywaniu wiedzy kursantom



Materiał obejmuje wszystkie kategorie prawa jazdy w jednym programie



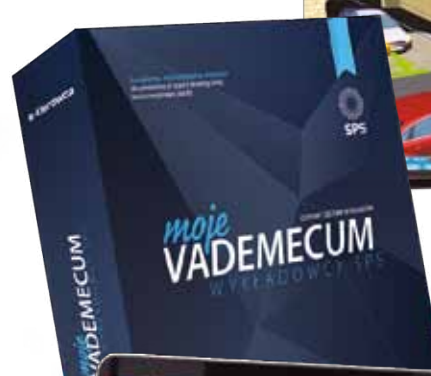
Personalizacja lekcji. Dodawaj lub usuwaj slajdy według własnego uznania



Program zawsze zgodny z obowiązującymi przepisami, na bieżąco aktualizowany



Program zastępuje obowiązkowe pomoce naukowe, wymagane od OSK



Kup na:

sklep.szkola-jazdy.pl



Dowiedz się więcej: 91 431 43 95

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