

nr 9/2018 (153)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

NIEOFICJALNE ŚWIĘTOWANIE

CHOĆ OFICJALNIE NIE ISTNIEJE JESZCZE TAKIE ŚWIĘTO, JAK DZIEŃ INSTRUKTORA NAUKI JAZDY, CZĘŚĆ SZKOLENIOWCÓW Z CAŁEJ POLSKI POSTANOWIŁA JE UCZCIĆ. ORGANIZOWANO UROCZYSTE PRZEJAZDY ELEK PRZEZ MIASTA, SPOTKANIA W WORD-ACH, INTEGROWANO SIĘ PRZY GRILLU. NIEKTÓRZY INSTRUKTORZY ZNAKOWALI SWOJE AUTA SPECJALNYMI NAKLEJKAMI I FLAGAMI.

str. 6

NAUKA JAZDY POD PRĄD

CZY W SYTUACJI ZATORU NA AUTOSTRADZIE DOPUSZCZA SIĘ JAZDĘ POD PRĄD DO NAJBLIŻSZEGO ZJAZDU? TAKIE PYTANIE POWINNO ZNALEŻĆ SIĘ W TESTACH DLA KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW. ZDARZENIE Z MAŁOPOLSKI POKAZUJE, ŻE ANI INSTRUKTOR, ANI KURSANT NIE ZNALIBY POPRAWNEJ ODPOWIEDZI.



ISSN 1895-4472



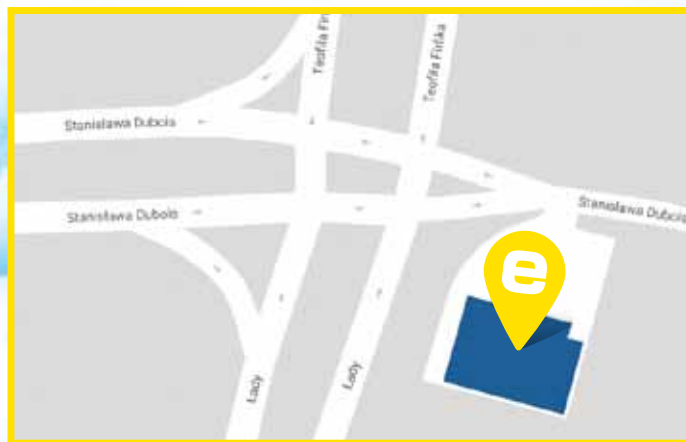
WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

Zmiana siedziby firmy e-kierowca!

Zmiana lokalizacji naszego biura i sklepu w Szczecinie wiąże się z ciągłym, dynamicznym rozwojem naszego zespołu. Znajdziecie nas pod nowym adresem:



ul. Łady 14a
71-605 Szczecin
Tel. 91 487 83 32



e-kierowca

Czułość bardzo wskazana



Krzysztof Giżycki

Wakacje mogą rozleniwzić. Ci, którzy mieli okazję choć przez tydzień odpocząć, wyjechać w Polskę lub pozwiedzać świat, wiedzą, o czym piszę. Żeby potem dojść do pełnej wydajności, pozwalającej stuprocentowo wykonywać swoje obowiązki, trzeba trochę czasu.

Urlopy to jedno. Podczas tegorocznych wakacji branża po raz pierwszy celebrowała dzień instruktora nauki jazdy. Co prawda nieoficjalnie, bo takiego święta w kalendarzu jeszcze nie ma, w niepełnym składzie (duża część szkoleniowców nie wiedziała, że jest okazja do świętowania), ale zawsze.

Teraz mamy wrzesień, o świętowaniu mało kto już myśli, branżowcy zajęli się szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców oraz kierowców. I z wielką ciekawością wypatrują długo

oczekiwane aktu prawnego, który ma zmienić zasady gry. Chodzi oczywiście o długo i często zapowiadane przez Ministerstwo Infrastruktury korekty w ustawie o kierujących pojazdami.

Pytanie, czy projekt w ogóle się pojawi. Jak poinformował resort, trafił do kancelarii premiera i... słuch o nim zaginął. Czy oznacza to, że został odłożony na półkę? Trudno powiedzieć. Projekt, jeśli taka będzie wola rządzących, może zostać przedstawiony do publicznych konsultacji w każdej chwili. Dlatego warto zachować czujność. Choćby po to, żeby nie przegapić możliwości wypowiedzenia się o zmianach, które potencjalnie mogą godzić w interesy branży. Branży, w której dzieje się bardzo wiele ciekawych rzeczy, cały czas trapiącej przez problemy. Należy do nich choćby słabe wyszkolenie części instruktorów, którym zdarza się popełniać na drogach nawet szkolne błędy, i wciąż utrzymujące się niskie ceny za kurs na prawo jazdy. Choć w tej ostatniej kwestii coś jakby drgnęło. Coraz więcej ośrodków podnosi ceny i... nie ma problemów z chętnymi kursantami. O tym między innymi piszemy w najnowszym numerze „Szkoły Jazdy”. Przyjemnej lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Nieoficjalne świętowanie	4	Ambasadorzy marek	26
Nauka jazdy pod prąd	6	Systemy, które pomagają	28
Coś się zmienia	8	Napędowy rekordzista	30
Niewdzięczna praca	10	Kulisy padoku Formuły 1	31
Imię, nazwisko, a może numer ewidencyjny?	11	Dylemat instruktora prowadzącego	32
Na Islandii rosną wymagania	12	Szkoleniowiec z zebrał na koncie	34
Hyundai przełamuje dominację Kii	15	Elektryczne pułapki	35
Szlachetne zdrowie, nikt się nie dowie...	16	Z kulturą w drodze	37
Poziom oleju trzeba umieć sprawdzić	17	Raz, dwa, trzy – pierwszy jedziesz ty	38
Samochody pod kontrolą	18	Niechciane drogi	39
Złote zasady	20	Niech kursant jeździ defensywnie	41
i20 po liftingu	22	Branżę transportową hamują długi	42
Nauka w wirtualnej rzeczywistości	24	Przegląd legislacyjny	44



Oszustwo nie poptaca

Komenda Miejska Policja w Mysłowicach poinformowała, że po trwającym ponad rok śledztwie w sprawie nieuczciwego kierownika OSK i ratownika medycznego podejrzanym przedstawiono zarzuty. Chodzi o fałszowanie dokumentacji dotyczącej zajęć teoretycznych, praktycznych oraz z udzielania pierwszej pomocy podczas kursów na prawo jazdy.

Przetępczy proceder trwa od 2014 do 2017 roku. Śledczy z Mysłowic (województwo śląskie) zebrali materiał dowodowy, który pozwolił na przedstawienie dwóm podejrzanym – kierownikowi OSK i ratownikowi medycznemu – 353 zarzutów, w większości o charakterze korupcyjnym. Sprawcy przyznali się do winy i dobrowolnie poddali karze. Prokurator skierował już w tej sprawie akt oskarżenia do Sądu Rejonowego w Mysłowicach. Sprawcom nieuczciwego procederu grozi do ośmiu lat więzienia.

Mężczyźni fałszowali dokumentację dotyczącą zajęć teoretycznych, praktycznych oraz z udzielania pierwszej pomocy podczas kursów na prawo jazdy. Sprawcy poświadczali nieprawdę w celu uzyskania korzyści majątkowej.

Uważaj, z kim jeździsz

W sierpniu do komendy policji w Obornikach Wielkopolskich zgłosił się 18-latek mężczyzna, który przyniósł znaleziony rzekomo portfel. Szybko okazało się, że to kursant, który okradł swoją instruktorkę.

Mężczyzna pojawił się w komisariacie policji, przyniósł portfel z dokumentami, twierdząc, że go znalazł. Dzielnicowy szybko ustalił numer telefonu właścicielki zagubionej rzekomo rzeczy, ale kobieta nie odbierała. Postanowił więc zawieźć go pod adres widniejący w dowodzie osobistym. Właścicielka portfela, 47-letnia mieszkanka Obornik Wielkopolskich, poinformowała, że w portfelu brakuje 5,3 tys. zł. Miała też swoje podejrzenia. Twierdziła, że kradzieży mógł dokonać jej kursant podczas szkolenia praktycznego. Poszkodowana nawet kontaktowała się z 18-latkim, żeby oddał jej portfel, lecz on nie przyznawał się do winy.

Policjanci byli bardziej skuteczni niż instruktorka. Przemaglowali młodego mężczyznę, który w końcu przyznał się do kradzieży pieniędzy z portfela. Za to przestępstwo grozi mu do pięciu lat więzienia. *red*



Nieoficjalne świętowanie

Choć oficjalnie nie istnieje jeszcze takie święto, jak dzień instruktora nauki jazdy, część szkoleniowców z całej Polski postanowiła je uczcić. Organizowano uroczyste przejazdy elek przez miasta, spotkania w WORD-ach, integrowano się przy grillu. Niektórzy instruktorzy znakowali swoje auta specjalnymi naklejkami i flagami.

Jesteśmy najważniejszym ogniwem w całym cyklu szkolenia, a jednocześnie najmniej poważanym – uważa Krzysztof Bandos, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. – Odpowiedzialność za bezpieczeństwo na polskich drogach spoczywająca na przedstawicielach naszego zawodu, rosnące wymagania ze strony państwa i społeczeństwa przy niewystarczającym wsparciu w problemach, z którymi zmagamy się na co dzień, ważność zawodu dla edukacji komunikacyjnej coraz szerszej grupy obywateli sprawia, że zasadne byłoby docenienie naszego zawodu w formie takiego dnia.

■ W oczekiwaniu na rozpatrzenie wniosku

Takie zabiegi są już czynione. Projektem oficjalnego ustanowienia dnia instruktora nauki jazdy zajęła się Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców. Wedle koncepcji szkoleniowców ma przypadać 7 sierpnia. Dlaczego zaproponowano właśnie tę datę? Bo w tym dniu w 2014 roku minister pracy i polityki społecznej wydał rozporządzenie, w którym profesja instruktora nauki jazdy została w końcu ujęta w klasyfika-



Z okazji dnia instruktora warszawscy szkoleniowcy zamówili okolicznościowy tort

cji zawodów i specjalności. Wcześniej była zaliczana do kategorii „instruktor praktycznej nauki zawodu”.

Pismo od Federacji trafiło już do Senatu. Bo to właśnie do tej instytucji należało wysłać oficjalny wniosek. Na razie żadne decyzje w tej sprawie nie zapadły, ale branżowcy postanowili

działać. Żeby pokazać decydentom, że ustanowienie takiego dnia ma sens, Federacja apelowała w lipcu do OSK i instruktorów, by oflagowali pojazdy używane do szkolenia i odświętnie się ubrali. Kiedy? Oczywiście 7 sierpnia.

– Masowy nasz udział w tej akcji, niezależnie od tego, czy jesteśmy instruktorami nauki jazdy,

TEMAT NUMERU

Dzień instruktora nauki jazdy

techniki jazdy, czy wykładowcami, bez względu na przynależność do organizacji lub jej braku, ukazałby potrzebę docenienia naszego zawodu wśród innych. Udowodnijmy, że potrafimy być jednomyślni – apelował Jan Szumiół, wiceprezes PFSSK.

■ Wszystko zaczęło się w Szczecinie

Pomysł został podchwycony przez część zrzeszonych i niezrzeszonych instruktorów. Niektórzy, komunikując się za pomocą Facebooka, wpadli nawet na pomysł zaprojektowania i wyprodukowania okolicznościowych naklejek i flag na auta szkoleniowe. Operacja zakończyła się sukcesem. Gadżety z biało-niebieskim logo, na którym znalazły się ręce zaciśnięte na kierownicy samochodu i napis „dzień instruktora nauki jazdy”, rozeszły się jak świeże bułeczki. Były potem widoczne na wielu autach szkoleniowych w całej Polsce.

Jako pierwsi dzień instruktora nauki jazdy świętowali szkoleniowcy ze Szczecina. Spotkanie integracyjne, zorganizowane przez Dariusza Szczepańskiego i Filipa Gregę, odbyło się w sobotę 4 sierpnia w szczecińskim WORD-zie. Był czas na pogawędkę, poczęstunek, chętni mogli także oddać krew. Przyszło kilkanaście osób pracujących w szczecińskich ośrodkach szkolenia kierowców.

– Nadszedł czas, żebyśmy my, instruktorzy, okazali sobie wsparcie i szacunek – mówił Dariusz Szczepański. – Wpływamy na swoich szefów, którzy są zrzeszeni w różnych organizacjach branżowych, żeby reprezentowali nasze interesy.

– Dzień instruktora to świetny moment na to, żeby pokazać nasz zawód – ciągnął Filip Grega. – Nasza profesja jest ważna, jesteśmy wychowawcami, nauczycielami. Jeśli nauczymy kursanta złych zachowań, to może kiedyś zabić na drodze nasze dziecko.

W przeddzień nieoficjalnego jeszcze święta instruktora nauki jazdy specjalne oświadczenie skierowane do branżowców napisał Krzysztof Bandos, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców.

„Liczymy na masowy udział tej w akcji, niezależnie od tego, czy jesteśmy instruktorami nauki, czy techniki jazdy, wykładowcami, bez względu na przynależność lub nie do organizacji, stowarzyszenia” – pisał Bandos. Prezes liczył, że 7 sierpnia samochody szkoleniowe będą oznaczone biało-czerwonymi chorągiewkami lub wstążkami. Proponował, żeby szkoleniowcy założyli „koszulę, krawat lub muszkę”. Akcję, oprócz Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców, wspierały także inne organizacje branżowe: Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców oraz Polskie Stowarzyszenie Instruktorów Techniki Jazdy.



Instruktorzy ze Szczecina spotkali się na kilka dni przed obchodami dnia instruktora nauki jazdy

■ Kolumna udekorowanych samochodów

Prezes Federacji się nie przeliczył. Co prawda 7 sierpnia, czyli podczas pierwszego, nieoficjalnego dnia instruktora nauki jazdy, widok aut szkoleniowych z biało-czerwonymi chorągiewkami i wstążkami nie był powszechny, a instruktorzy raczej nie nosili krawatów ani much, świętujących nie brakowało.

Na przykład w Warszawie, w Instytucie Transportu Samochodowego, odbyło się organizowane przez stołeczne Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia Kierowców spotkanie branżowe. W jego trakcie Jan Szumiół, prezes lokalnego stowarzyszenia, odczytał adresowaną do marszałka Senatu petycję (niezależną od wysłanej przez władze PFSSK) w sprawie ustanowienia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dnia instruktora nauki jazdy, obchodzonego co roku 7 sierpnia. Podkreślono w niej rolę i znaczenie szkoleniowców w kształtowaniu BRD oraz misyjny charakter tego zawodu. Zgodnie z jej treścią ustanowienie dnia instruktora nauki jazdy istotnie podniesie rangę tej profesji oraz stanie się czynnikiem motywującym do jeszcze większego zaangażowania i wysiłku, a coroczne obchody święta pozwolą systematycznie przypominać, jak ważna i odpowiedzialna jest praca instruktorów.

Petycja została podpisana przez wszystkich uczestników spotkania. Podczas dyskusji omówiono również bieżącą działalność warszawskiego stowarzyszenia i problemy trapiące OSK. Po zakończeniu części oficjalnej uczestnicy przejechali kolumną udekorowanych samochodów do podwarszawskich Starych Babic, gdzie miała miejsce mniej formalna integracja z poczęstunkiem.

Jak świętowali instruktorzy z innych części Polski? Niektórzy przyjęli zaproszenie na spotkanie do WORD-u. Taką propozycję wysunę-

li m.in. dyrektorzy ośrodków w Zielonej Górze i Toruniu. Z kolei w Ostrowcu Świętokrzyskim odbył się przejazd aut szkoleniowych ulicami miasta, a po nim integracyjny grill. Część elek była oklejona specjalnymi naklejkami i udekorowana flagami z logo, stworzonymi przez instruktorów, którzy skrzyknęli się w mediach społecznościowych.

Okazuje się, że dzień instruktora świętowali nie tylko osoby związane z branżą szkolenia kierowców.

– Nie jestem instruktorem, ale wspieram mentalnie branżę. Logo (to, które zostało stworzone przez użytkowników Facebooka – przyp. red.) mam na autku od tygodnia – mówiła 7 sierpnia Agnieszka Antosik, od niedawna posiadająca prawo jazdy.

■ Może za rok będzie lepiej?

Instruktorzy, którzy dzielili się swoimi przemyśleniami w mediach społecznościowych, podkreślali jednak, że pierwsze nieoficjalne obchody święta nie miały charakteru masowego. Uczestniczyła w nich raczej mniejszość branżowców.

– Niestety, w Grudziądzu tylko nasza szkoła jeździła oznakowana, a instruktorzy byli odświętnie ubrani – relacjonowała Natalia Renkel-Sobolewska. – Inni patrzyli na nas jak na wariatów. Szkoda. Może za rok będzie lepiej?

– W Olsztynie też bryndza. Sam jeździłem z flagą i z nalepkami. Reszta siedziała w samochodach. Żenada – ocenia Wojciech Klauziński, szef Auto Szkoły „Klawo” z Czerwonki.

– W Ostrołęce niestety sam jeździłem z chorągiewką i naklejkami – opowiada Jacek Folwarczny.

Instruktorzy liczą, że za rok do świętowania włączy się więcej osób. Ciekawe tylko, czy będą to drugie nieoficjalne obchody dnia instruktora, czy pierwsze oficjalne...

Jakub Ziębka, Dariusz Piorunkiewicz

Nauka jazdy pod prąd

Czy w sytuacji zatoru na autostradzie dopuszcza się jazdę pod prąd do najbliższego zjazdu? Takie pytanie powinno znaleźć się w testach dla kandydatów na kierowców. Zdarzenie z Małopolski pokazuje, że ani instruktor, ani kursant nie znaliby poprawnej odpowiedzi.

Wakacje, czwartkowy poranek, trasa A4 Kraków – Tarnów. Wypadek. Trzy osoby ranne. Autostrada zablokowana. Najbardziej niecierpliwi kierowcy zawracają. Przeciskają się pasem awaryjnym lub drugim skrajem jezdni przy barierach energochłonnych. Wśród „uciekierów” z miejsca zdarzenia... samochód nauki jazdy. Biała skoda fabia. Za kółkiem młody człowiek, obok niego instruktor. Zmotoryzowanym, którzy otwierają okna i zwracają mu uwagę, tłumaczy, że tak kazała jechać policja zabezpieczająca wypadek, ponieważ droga będzie zablokowana ponad godzinę. Marne tłumaczenie.

– Brak słów – stwierdza Krzysztof Bandos, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. – Słyszałem o tym zdarzeniu. Naprawdę nie wiem, co powiedzieć. Wyobrażam sobie, że mógł to zrobić statystyczny Kowalski. Ale nie instruktor! Kto mu dał uprawnienia? Kto go zatrudnia? To jest człowiek, który przez przypadek trafił do zawodu. Może przez pośrednika go skierowali?

■ Internauci nagrywają, policja nie gromadzi

Popisową jazdę elki na autostradzie A4 zarejestrował kierowca jednego z aut stojących w korku. Nagranie trafiło do sieci. Dzięki temu o instruktora z białej skody jest głośno. Pytanie, ile takich incydentów zdarza się na co dzień, lecz świadkowie nie mają kamer samochodowych, a telefonu nie zdążą wyciągnąć. Jak często pojazd nauki jazdy stwarza zagrożenie na drodze nie z powodu małych umiejętności kursanta, lecz głupoty nauczyciela? Nikt nie zna odpowiedzi na to pytanie, ale może są choćby statystyki wykroczeń, wypadków z udziałem samochodów OSK?

– Biuro ruchu drogowego KGP nie gromadzi informacji dotyczących pojazdów nauki jazdy – gasi naszą dociekliwość podinspektor Radosław Kobryś, radca wydziału opiniodawczo-analitycznego BRD KGP.

Pozostają więc tylko medialne doniesienia. A to drogówka z Olsztyna czy Łodzi przeprowadziła zmasowaną kontrolę pojazdów szkoleniowych i okazało się, że... połowa nie jest sprawna technicznie lub są nieprawidłowości w dokumentach. A to zatrzymano pijanych nauczycieli jazdy w Przeworsku i Stargardzie. A to policjanci ze Szczecina wypatrzyli śpiącego instruktora (kursant jechał przepisowo, ale drzemka pasa-



żera wydała się funkcjonariuszom dziwna). Okazało się, że był „na promilach”.

Sukcesy w walce o jakość szkolenia i egzaminowania odnoszą też internauci. W marcu udało im się nagrać samochód prowadzony przez pracownika Zachodniopomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego z Koszalina, który wykonał manewr skrętu w lewo bez kierunkowskazu.

– Egzaminator może więcej – komentowali forumowicze.

Na Opolszczyźnie zarejestrowano elkę wyprzedzającą ciężarówkę na podwójnej ciągłej! Ale to nie koniec niespodzianek: samochodem jechali nadprogramowi pasażerowie. Interwencja policji skończyła się mandatami dla kierującego oraz instruktora. Szkoleniowiec miał fart, że stracił tylko kilkaset złotych i punkty karne, a nie uprawnienia do wykonywania zawodu.

■ Selekcja negatywna życiowych nieudaczników?

– 40 proc. instruktorów jest do odstrzału. Natychmiast – ocenia prezes PFSSK. – Tak jak ok. 40 egzaminatorów nie nadaje się nawet do wystawiania samochodów na parking WORD, tak podobny odsetek zatrudnionych w OSK może co najwyżej uczyć dzieci jazdy samochodzika mi na baterie – żartuje Bandos.

Ma świadomość, że tak ostra krytyka nie przysporzy mu kolegów. Tłumaczy jednak, że sytuacja w środowisku szkoleniowym jest już tak zła, że trzeba bić na alarm.

Potwierdza to Karol Kreft z Pomorskiego Stowarzyszenia Instruktorów Nauki Jazdy.

– Obracamy się w selekcji negatywnej – zauważa Kreft. – Na pierwszej lepszej budowie można zarobić dużo więcej. Do zawodu trafiają ludzie, którzy nie mają pomysłu na siebie. Stawki w OSK są śmieszne. Instruktor z 12 zł na godzinę jawi się jako nieudacznik życiowy.

Kolejna surowa ocena. Nie jest zbyt surowa?

– W Trójmieście nie jest wielkim problemem znaleźć pracę za 6 tys. zł miesięcznie. Tyle zarabia np. kierowca ciężarówki – tłumaczy Kreft. – Firma produkująca lamy chłodnicze oferuje 5 tys. zł na rękę. To na start. Później więcej. Mają siedem wakatów. Wydzwaniam do mnie majster od nich i pyta, czy kogoś nie znam. A ja sam szukam chętnych do pracy i znaleźć nie mogę – żartuje instruktor z Redy.

Wyjaśnia, że do pracy szkoleniowej można namówić policjanta emeryta, lecz trudno przyciągnąć młodych, wykształconych, kompetentnych. Dlaczego? Zbyt małe wynagrodzenie, niestabilna sytuacja w branży, częste zmiany przepisów lub zapowiedzi zmian.

– Dwa czynniki warunkują dobrą pracę: atmosfera i zarobki. Jeśli tego nie ma, to co ma być motywacją? – pyta Kreft.

Zdradza, że firmy szkolące instruktorów mają problemy z naborem. Na kategorię A w ubiegłym roku w Trójmieście zgłosił się jeden kandydat. Większość OSK szuka ludzi ze stosownymi uprawnieniami.

– U mnie od lat jest wakat. Z konieczności sam szkołę na ciężkich motocyklach. I nieraz włozy mi dęba stają, jak widzę, co wyprawia kursant. To jest stresująca, odpowiedzialna robota – mówi Kreft. – Póki nie będzie płacy na poziomie 7 tys. zł, fachowcy nie przyjdą.

■ Tanio i bez kwalifikacji

Taka pensja pozostaje jednak w sferze fantazji. Przynajmniej dopóki ceny kursów na kategorię B są sztucznie utrzymywane na poziomie 1500 zł, a za godzinę doszkalania kursant ocenia stawki 50–60 zł.

– Od lat obserwujemy psucie rynku: zaniżone ceny, niską jakość szkolenia, brak nadzoru starostw nad OSK – wylicza zrezygnowany Bandos.

Szefowie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego również dostrzegają niekorzystne zmiany w tym obszarze. Ich zdaniem jedną z przyczyn jest liberalizacja przepisów, tzw. reforma Gowina, deregulacja zawodów.

– Obowiązujące prawo określa, że instruktorem może być osoba bez wykształcenia – przypomina Janusz Kuwak, zastępca dyrektora WORD-u Katowicach. – Stawiam pytanie, jak może wyglądać przekazywanie wiedzy przez osobę nieposiadającą nawet podstawowego wykształcenia? Idąc dalej tym tokiem myślenia, stawiam tezę, iż taka osoba jest zdolna do nieprzestrzegania podstawowych norm prawnych w innych sytuacjach życiowych. Nikt z nas nie chciałby, aby osoba mająca problemy z prawem była wychowawcą naszych bliskich.

Podobnymi refleksjami dzieli się Krzysztof Żółtek, egzaminator nadzorujący WORD-u w Toruniu. Przywołuje art. 33 znowelizowanej ustawy o kierujących pojazdami.

– Niegdyś zawód instruktor-wykładowca był profesją elitarną. Prestiżowe grono, które nie liczone zostało, do dziś spełnia swoją rolę – rolę nauczycieli kształcących kierowców z największą starannością, poświęceniem i zaangażowaniem – przekonuje Żółtek. – Zgodnie z dzisiejszym wymogiem instruktor nie musi mieć nawet średniego wykształcenia, zaś dwa lata posiadania prawa jazdy kategorii B, po deregulacji zawodów, ustawodawca uznał za wystarczające. Czegóż zatem wymagać od instruktora, skoro to nie jego wina, lecz w dużej mierze systemu.

Przypomina trwające od wielu lat debaty na branżowych kongresach czy ministerialnych konsultacjach na temat wymogów stawianych OSK.

– Były dyskusje, aby instruktor miał wykształcenie pedagogiczne, był po technikum samochodowym czy nawet po studiach samochodowych. Były nawet propozycje, aby instruktor miał uprawnienia ratownika medycznego. Niestety, ktoś z niewiadomych przyczyn stwierdził, że jednak instruktor nie musi mieć ani ponadpodstawowego wykształcenia, ani większego doświadczenia w swoim zawodzie – konkluduje Żółtek.

■ Karygodne zachowanie

Szef egzaminatorów z Tarnowa, Tadeusz Michałek, proponuje, by „o głębszą analizę poziomu szkolenia” poprosić starostów, bo to oni sprawują nadzór m.in. nad pracą instruktorów.

– W mojej ocenie starostowie w bardzo znikomym procencie korzystają z przepisów art. 43 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami, umożliwiających pełniejszą kontrolę ośrodków szkolenia kierowców, co w efekcie powinno przyczynić się do podniesienia poziomu i jakości szkolenia przyszłych kierowców – stwierdza Michałek.

A jak ocenia popis białej elki na trasie Tarnów – Kraków?

– Oglądałem na YouTube. Tę sytuację trzeba ocenić jednoznacznie jako karygodne zachowanie kierującego (współkierującego) pojazdem nauki jazdy oraz pozostałych kierujących – stwierdza w mailu do redakcji egzaminator. – Taki instruktor nie daje rękami należytego wykonywania swoich obowiązków zawodowych i nie powinien zajmować się szkoleniem kandydatów na kierowców. Myślę jednak, że było to zachowanie incydentalne i nie może być powodem negatywnej oceny wszystkich instruktorów, wykonujących swoją pracę odpowiedzialnie, fachowo i merytorycznie.

Egzaminator nadzorujący WORD Toruń też stara się być wyrozumiały.

– Trudno jednoznacznie określić, dlaczego instruktor zachował się w ten sposób. Może pośpiech, może jakaś nadzwyczajna sytuacja, o której nie wiemy. A może mechanizmów tak skrajnie niebezpiecznego działania należałoby się doszukiwać w tzw. psychologii tłumu – definicji opartej na koncepcji zbiorowej nieświadomości – zastanawia się Krzysztof Żółtek. – A może po prostu instruktor chciał przetestować procedowane w polskim prawie tzw. korytarze życia dla pojazdów uprzywilejowanych w wersji ekstremalnej – pod prąd. Zapomniał tylko, że niebieski znak L nie jest tym samym, co niebieski sygnał świetlny na dachu pojazdu.

Apeluje jednak, by „nie wydawać wyroku na instruktora”. Tak jak w setkach internetowych komentarzy pod filmikiem pokazującym elkę przeciskającą się pod prąd na autostradzie.

– Należałoby zbadać wszystkie okoliczności związane z zaistniałą sytuacją, być może znajdują się jakieś szczególne, które oczyszczą instruktora z zarzutów – podsumowuje Żółtek.

Gdyby wyrok zależał od wicedyrektora katowickiego WORD, byłby surowy.

– Ten przypadek, nagłośniony przez środki masowego przekazu, jest jaskrawym naruszeniem obowiązujących przepisów prawa i norm obowiązujących w życiu publicznym. Jest to drastyczny przypadek głupoty zasługujący na potępienie, a nawet usunięcie z zawodu instruktora – grzmi Janusz Kuwak.

■ W Warszawie słupki sondaży, w terenie wypalenie

Gdyby w składzie orzekającym był również prezes PFSSK, nauczycielowi z białej elki nie pomógłby najlepszy adwokat.

– Powinien stracić uprawnienia. Koniec. Kropka – ucina Bandos.

Ale komentując zdarzenie na A4 wskazuje szerszy problem.

– System szkolenia i egzaminowania wymaga mądrych zmian. To zadanie dla polityków. Jeżdżąc przez lata na konsultacje, komisje, konferencje do Warszawy, miałem nadzieję, że kwestie BRD są ponadpartyjne. Ze wspólnie uda się wypracować odpowiednie regulacje. Niestety, zamiast dobrych reform są zapowiedzi, deklaracje, obietnice. Obecna władza też tylko rzuca hasła: nauka jazdy z rodzicami, nieprzerwanie egzaminu, WORD-y pod nadzór wojewody. To jest sondowanie opinii publicznej. I czekanie, czy słupki sondaży drgną.

Przemyślane zmiany legislacyjne zamiast populistycznych hasel to na pewno słuszny postulat. Ale czy branża OSK nie powinna też sama sobie stawiać wyższych wymagań? Dlaczego powszechną praktyką jest majstrowanie przy dokumentacji szkolenia? Publiczną tajemnicą jest, które ośrodki oferują ekspresowy kurs i egzamin. Dlaczego pijanego instruktora ze Stargardu zatrzymali takśwarke na stacji paliw, a nie koledy z branży? Przecież wiedzieli, że ma problemy z alkoholem. Że w stanie upojenia spowodował kiedyś wypadek. Że na dziesięć lat stracił uprawnienia.

– Nietrzeźwi instruktorzy zdarzają się, ale to jest ułamek procenta – przekonuje Karol Kreft. – Mnie przeraża co innego: ludzie pracujący w nauce jazdy są zgaszeni, zrezygnowani. Nie wszyscy, ale większość. Zero zaangażowania. Całkowite wypalenie zawodowe. Nic ich nie obchodzi. Na niczym im nie zależy. Kiedyś tak nie było.

Czy kondycja środowiska instruktorskiego jest tak kiepska? Czy poziom kwalifikacji zawodowych drastycznie się obniżył?

– Ocena jakości szkolenia kierowców nie pozwalała na stwierdzenie, że uległa ona pogorszeniu – dyplomatycznie odpowiada podinspektor Kobryś z BRD KGP.

– Z punktu widzenia WORD-u, patrząc na przygotowanie zdających, uważam, że jest coraz gorsze. Dotyczy to wszystkich kategorii – nie ma wątpliwości zastępcy dyrektora WORD Katowice.

Wyjaśnia, że spadek poziomu szkolenia najbardziej widoczny jest w tzw. kategoriach ciężkich: C, C+E, D i D+E.

– Do egzaminu zgłaszają się osoby mające problem z jazdą do przodu – opowiada wicedyrektor katowickiego WORD-u. – Nieprawdopodobne? A jednak. Tak niekorzystne zjawisko przenosi się na coraz większy udział pojazdów ciężarowych w tragicznych w skutkach wypadkach drogowych.

Tomasz Maciejewski

Coś się zmienia

Coraz więcej właścicieli OSK sukcesywnie podwyższa ceny za kursy. Wszystko drożeje, poza tym dobrze przeprowadzone szkolenie musi kosztować – tłumacz. Niektórzy chcieliby, żeby kurs na kategorię B docelowo kosztował 2000 zł, inni już do tej ceny mocno się zbliżają.

Od wielu lat duża część właścicieli szkół jazdy narzeka, że z prowadzenia szkolenia kandydatów na kierowców ledwo da się wyżyć. W takiej sytuacji ktoś mógłby spytać, dlaczego nie podnoszą cen swoich usług. Odpowiedź na to pytanie wydaje się prosta. Powodem jest to, że część autoszkół kusi bardzo atrakcyjnymi cenami, które wciąż przyciągają niezbyt bogate polskie społeczeństwo.

■ „Superokazja” za niecałe 700 zł

Rzeczywiście, wystarczy wejść do Internetu, żeby zobaczyć, że niektórzy szkolą za naprawdę małe pieniądze. Na Grouponie (najbardziej znanym portalu zakupów grupowych) swoje oferty wystawiają ośrodki szkolenia kierowców z całej Polski. Na przykład w Warszawie w jednej z autoszkół za kurs prawa jazdy kategorii B płaci się jedynie 799,99 zł. Jeśli chcemy wydać o 100 zł więcej, dostajemy w cenie trzy godziny jazd dodatkowych. Inne stołeczne szkoły oferujące swoje usługi na Grouponie nie żądają dużo więcej. Za kurs kategorii B trzeba zapłacić od 900 do 1100 zł.

W innym dużym mieście, Krakowie, też nie musi być dużo drożej. Za kurs prawa jazdy kategorii B nie musimy płacić więcej niż 850 zł. W Radomiu jest jeszcze taniej. Można trafić „superokazję” za 699,99 zł!

■ Niech minister określi cenę minimalną

Jak stosowaniu takich dumpingowych cen zaradzić? Niektórzy są zwolennikami wprowadzenia urzędowej ceny minimalnej za godzinę jazdy. Takie głosy pojawiają się w branży już od dawna. Ale kilka lat temu koncepcja stała się bardzo popularna. Wszystko za sprawą największej organizacji branżowej, czyli Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. W 2015 roku przygotowano nawet projekt zmiany ustawy o kierujących pojazdami, który następnie trafił do ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Jakie zapisy znalazły się w zaproponowanym przez szkoleniowców projekcie? Cenę minimalną za godzinę szkolenia musiałyby określić minister na drodze rozporządzenia. Miałby na to do sześciu miesięcy od wejścia w życie nowelizacji. Oplata nie mogłaby być jednak



wyższa niż 25 zł za naukę teorii. Z kolei w przypadku praktyki cena nie powinna przekraczać 100 zł (w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, C1, D1 lub T i 200 zł (B+E, C1+E, C, C+E, D, D+E, D1+E).

■ Zignorowani branżowcy

W uzasadnieniu projektu czytamy: „wprowadzenie minimalnych stawek cenowych w szkoleniu kandydatów na kierowców efektywnie zmobilizuje przedsiębiorców do realizacji prawnie wymaganych standardów szkolenia, a organom kontrolnym zapewni łatwe ujawnianie ewentualnych nieprawidłowości i w konsekwencji ich egzekwowanie oraz sankcjonowanie. Wprowadzenie minimalnych stawek umożliwiłoby także podjęcie prac nad precyzyjniejszą standaryzacją procesu dydaktycznego, a następnie łatwe wdrożenie opracowanych standardów. Dzięki temu byłaby możliwość zastosowania bardziej szczegółowych i ujednoliconych wymagań w zakresie środków dydaktycznych oraz infrastruktury technicznej, a także właściwej i efektywnej

metodyki nauczania. Proces szkolenia powinien przebiegać w identyczny i gwarantujący wysoką jakość sposób niezależnie od wielkości ośrodka szkolenia kierowców oraz od miejsca jego położenia na terytorium Polski. Byłoby to korzystne dla kandydatów na kierowców, gdyż umożliwiłoby uzyskanie tego samego poziomu wiedzy i umiejętności w każdym legalnie funkcjonującym ośrodku szkolenia”.

Projekt nie zyskał jednak akceptacji resortu. Został zignorowany.

■ Dobrze zorganizowany kurs powinien odpowiednio kosztować

Co prawda plan regulowania ceny za szkolenie nie wypalił, ale na rynku coś się zmienia. Coraz więcej szkół jazdy zaczyna się cenić.

– Stawiamy na jakość, a to musi kosztować. Co jakiś czas cena szkolenia u nas rośnie – informuje Dariusz Tyrakowski, szef szczecińskiej autoszkoły Tyrakowscy. – Dlaczego mamy cenić się mniej niż inni specjaliści organizujący kursy? Skoro nauczycielka języka angielskiego

bierze za jedną lekcję 55 zł, nie ponosząc przy tym prawie żadnych kosztów, my też nie powinniśmy być gorsi.

Cennik szkoły można łatwo sprawdzić na jej stronie internetowej. Kurs standard (30 godzin jazdy, 30 teorii, egzaminy wewnętrzne, karta z dostępem do testów, zajęcia z pierwszej pomocy) na kategorię B kosztuje 1899 zł. Jeśli chcielibyśmy mieć bonusy w postaci badań lekarskich i treningową jazdę po luku w WORD-zie, zapłacimy już 2099 zł.

– W większości szczecińskich szkół jazdy znajdziemy kursów na kategorię B, które kosztowałyby mniej niż 1800 zł – mówi Tyrakowski.

■ Próbna podwyżka

Jednak nie we wszystkich miastach ceny za kurs sięgają 1800 zł. Ale podwyższać ceny można i tam. Znajdą się chętni.

– Przeprowadziłem pewien eksperyment – opowiada Łukasz Szura, właściciel rzeszowskiej szkoły ABC Prawo Jazdy. – Otóż zdecydowałem się podnieść cenę kursu na kategorię A o 400 zł. Teraz kosztuje u mnie już 1500 zł.

Szura mówi, że był pozytywnie zaskoczony reakcją klientów. Na kurs przyszli bowiem ludzie, którzy byli zainteresowani motocyklami, mieli już o temacie jakieś pojęcie. Nie było tzw. łowców okazji. Właściciel rzeszowskiej autoszkoły przyznaje, że po zmianie ceny w szkole pojawiło się mniej kursantów.

– Ale zdecydowanie lepiej się ich szkoliło – przyznaje Szura. – Duża część z nich była gotowa wykupować kolejne godziny jazdy, byleby być przygotowanym do egzaminu państwowego. Dla nich liczył się efekt, nie pieniądze.

Jest jeszcze jeden plus podwyżki. Mimo mniejszej liczby kursantów pieniądze w kasie się zgadzały, bo kurs podróżał.

– A ja mam trochę więcej czasu dla siebie. Zaczęłam to mocno doceniać – śmieje się Szura.

Dlaczego właściciel rzeszowskiej szkoły jazdy zdecydował się przeprowadzić eksperyment cenowy na kategorii A?

– Powód jest prozaiczny. Szkolenia motocyklowe prowadzę sam. W razie niepowodzenia eksperymentu konsekwencje tej decyzji poniósłbym tylko ja. A jeśli chodzi o kategorię B byłoby inaczej. Zatrudniam przecież instruktorów, jestem za nich odpowiedzialny.

■ Wszystko drożeje, kursy też muszą

W Skierniewicach też coś ruszyło. Między innymi za sprawą Szkoły Nauki Jazdy „Arek”.

– W tym roku postanowiliśmy podwyższyć cenę za kurs na kategorię B o 100 zł – mówi Arkadiusz Stopiński, szef ośrodka. – Teraz szkolenie kosztuje u nas 1550 zł i tyle osiągają ceny w mieście. Powód, dla którego zdecydowaliśmy się na podwyższenie ceny, jest prozaiczny. Wszystko drożeje – paliwo, ubezpieczenie.

Trzeba wymieniać pojazdy. Dbamy także o jakość oferowanych przez nas kursów. Oferujemy najlepszej jakości materiały dydaktyczne, przychodzi do nas doświadczony ratownik medyczny. To wszystko kosztuje.

Jeśli tak, dlaczego inne szkoły z regionu oferują kursy na kategorię B za 1100–1200 zł?

– Nie chcę się wypowiadać o jakości oferowanych przez nie usług – wzbrania się Stopiński. – Ale opowiem pewną historię: ostatnio przyszedł do nas chłopak, który wcześniej skończył w innej szkole jazdy. Jakie materiały dydaktyczne dostał? Kartkę papieru i jakąś płytę.

Średnia cena za kurs kategorii B w Skierniewicach i okolicy to 1300 zł.

– Ja mam drożej, ale na brak klientów nie narzekam. Zadowolony kursant poleci OSK swoim znajomym, rodzinie, tak to działa – uważa Stopiński.

■ Coraz bardziej liczy się renoma

Z właścicielem skierniewickiej szkoły jazdy zgadza się Anna Motyka, właścicielka lubelskiej szkoły jazdy Mila. Twierdzi, że coraz częściej kursanci patrzą na renomę firmy.

– Coraz częściej kursanci wybierają szkoły renomowane, dobrze uczące, takie, które na rynku istnieją długo i dobrze się o nich mówi. Nie wierzą już za bardzo w promocje. Bo szkoła, która tak postępuje, długo na rynku nie podziała. Widziałam już takie firmy. Często związały się po roku.

Na przestrzeni dwóch ostatnich lat Motyka dwukrotnie podwyższała cenę za kurs kategorii B.

– Teraz cena ze zniżką dla osoby uczącej się wynosi 1600 zł. Do tego trzeba jeszcze dodać 200 zł za badania lekarskie. Mimo że cena jest jak na Lublin wysoka, nie narzekam na brak chętnych. Mało tego, co półtora tygodnia, kie-

dy zaczynam nowy kurs, muszę odmawiać średnio pięciu osobom. Dlaczego? Mam co prawda świetną kadrę instruktorską, ale trochę za krótką. Przydałoby się na rynku więcej wykwalifikowanych pracowników. Bardzo ich brakuje.

Cenę za kurs sukcesywnie podnosi także Tomasz Matkowski, prowadzący ośrodek szkolenia kierowców w Inowrocławiu.

– Teraz szkolenie na kategorię B kosztuje u mnie 1550 zł. Zauważyłem, że na kursach coraz częściej pojawiają się nie nastolatki, tylko osoby w średnim wieku, nawet seniorzy.

■ 2000 zł to nie majątek

Spytani o to, ile według nich powinien kosztować kurs na kategorię B, żeby dobrze się im żyło, a instruktorzy nieźle zarabiali, właściciele OSK są dosyć zgodni.

– Chciałbym, żeby już niedługo kursy na kategorię B kosztowały ok. 1800 zł. Powoli do takiej ceny będę starał się dochodzić – mówi Arkadiusz Stopiński. – Podwyżki planuję stopniowo. Jeśli szkoły jazdy będą się cenily, większe stawki będziemy mogli proponować instruktorom. A ich na rynku jest mało. Odchodzą z zawodu, wolą wykonywać lepiej płatne, mniej odpowiedzialne zajęcia.

O takiej samej cenie w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” wspominał Łukasz Szura. O większej kwocie mówi natomiast Anna Motyka.

– Cena za kurs powinna być wyższa. Moja jest kompromisem między rzeczywistością idealną, bo kurs moim zdaniem powinien kosztować ok. 2000 zł, a tym, co mamy teraz.

Podobnego zdania jest Tomasz Matkowski. Ciekawe tylko, kiedy kurs na prawo jazdy kategorii B będzie kosztował średnio 2000 zł. Trzeba jednak zauważyć, że dla przeciętnego Polaka już teraz nie jest to przecież majątek.

Jakub Ziębka



Niewdzięczna praca

Okazywanie wdzięczności za pomoc, choćby poprzez dobre słowo albo jakiś drobiazg, nie jest już tak częste, jak kiedyś. Instruktorzy i ośrodki szkolenia nie słyszą zbyt wielu pochwał od byłych kursantów.



czy to takich osób, którym nauka przychodziła z trudem. Zamieszczają też pozytywną opinię w Internecie, co nas cieszy. Raz zdarzył się nam nietypowy prezent. Dostaliśmy rysunki pojazdów szkoleniowych.

■ Czekoladki to rzadkość

– Kursanci bardzo rzadko zżywają się ze swoim ośrodkiem na tyle, żeby utrzymywać z nim stały kontakt. To się jednak zdarza – przekonuje Małgorzata Skumiał ze szkoły jazdy Pro-Kierowca z Pszczyny. – My jesteśmy tego przykładem. Wpadają czasem na herbatkę do biura pochwalić się, jakie auto kupili, opowiadają o swoich poczynaniach na drogach, a czasem nawet zwierają się.

– Nasi kursanci są zadowoleni z kursów i jesteśmy poleceni znajomym – mówi Sebastian Wesołowski z toruńskiej szkoły jazdy Rajder. – Po zdanym egzaminie może 20 proc. osób kontaktuje się ze szkołą, żeby się pochwalić, jednak najczęściej rozmawiają z instruktorem. Zdarzają się sytuacje, że kursant w podziękowaniu przyniesie do biura czekoladki dla instruktora, jednak jest to rzadkość. Najczęściej zadowolone osoby piszą pozytywną opinię w Internecie i polecają naszą szkołę znajomym.

■ Płaci, wymaga

Czekoladki nie są wręczane pracownikom OSK zbyt często. Bywa nawet, że muszą oni wysłuchiwać narzekań swoich byłych kursantów.

– Przychodzą najczęściej, jeśli nie uda im się zdać i mają do nas jakieś pretensje, że niewystarczająco im pomogliśmy – usłyszeliśmy anonimowo w jednej ze szkół jazdy z dawnego województwa łomżyńskiego. – Klienci wychodzą z założenia, że skoro płacą, to wymagają. Uważają więc, że nie ma powodu, żeby komuś dziękować. Wyjątek stanowią starsze osoby, które zdają u nas np. na kategorię C. Oni dzwonią, dziękują i informują o swoich wynikach. Młode osoby mają inne podejście i raczej nie widzą powodu, żeby kogoś chwalić. Wiem także, że niektóre szkoły podczas kursu namawiają klientów, żeby po zdaniu egzaminu przyszli, pochwalili się w Internecie.

Małgorzata Tobiasz

Czasy mamy takie, że właściciele OSK cieszą się, gdy nie usłyszą na ulicy lub nie przeczytają w Internecie negatywnych słów na temat ich ośrodka. Klienci są coraz bardziej roszczeniowi, nie okazują uczuć i sentymentów. Kursanci nieczęsto informują swoją szkołę jazdy o zdanym egzaminie, jeszcze rzadziej przychodzą, żeby powiedzieć coś miłego bądź wręczyć mały prezent w podziękowaniu za pomoc w nauce.

– Prezenty zdarzają się bardzo rzadko – mówi Izabela Dymkowska, szefowa OSK „As” z Gdańska. – Kiedyś, jakieś dziesięć lat temu, zdarzało się, że ktoś przyniósł instruktorowi jakiś drobiazg. Teraz raczej nie ma takich sytuacji... Chociaż ostatnio bardzo zaskoczyła nas pewna pani. Do ośrodka trafiła po wielu godzinach jazdy w innym OSK, miała więc możliwość porównania systemu nauczania i fachowości instruktorów. Egzamin państwowy zdała bez problemu i zrobiła nam prezent. Otóż dała instruktorom ręcznie malowane, spersonalizowane kubki z napisem „Dla najlepszego instruktora”. Wszystkim, z którymi jeździ-

ła. W ten sposób doceniła wkład każdego z naszych szkoleniowców w jej sukces, jakim jest otrzymanie prawa jazdy.

■ Kursantka, która potrafiła rysować

Autoszkola As jest raczej wyjątkiem, bo kursanci informują ją o zdanym egzaminie.

– Kursanci chwalą się tym, że zdają – zaznacza Izabela Dymkowska. – Zwłaszcza że u nas bardzo dużo osób zdaje praktykę za pierwszym razem. Mamy taką politykę, że gratulujemy kursantom poprzez nasz fanpage w mediach społecznościowych.

Jeśli kursant powiadomi szkołę o tym, że zdał egzamin, dodaje do tego podziękowania, czasem przynosi kwiaty.

– Kursanci, którzy dzięki nauce w naszym ośrodku zdali egzamin państwowy, czasami przychodzą i opowiadają o tym, jak zdawali – mówi Aleksandra Kowalik z OSK „Kowalik” z Ustronia Śląskiego. – Dziękują, czasami przynoszą kwiaty, kartkę z podziękowaniem czy opakowanie czekoladek. Zwłaszcza doty-

Imię, nazwisko, a może numer ewidencyjny?

W związku z wejściem w życie przepisów dotyczących RODO duża część wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego zmieniła zasady dotyczące wywoływania kandydatów na kierowców na egzaminy. Nie wymienia się już imienia ani nazwiska osoby zdającej. Ale nie wszędzie tak jest. Bo przepisy interpretowane są w różny sposób.

Nowych zasadach, którymi objęto kandydatów na kierowców, WORD-y informują na swoich stronach internetowych. „Z dniem 25 maja 2018 roku osoby przystępujące do egzaminów na prawo jazdy będą wywoływane po imieniu i godzinie egzaminu. Na ekranie w poczekalni egzaminu praktycznego będzie wyświetlana kolejka osób egzaminowanych, na której zamiast nazwiska będzie widniał numer ewidencyjny kandydata, który jest na zaświadczeniu o wyznaczeniu terminu egzaminu” – wyjaśnia WORD w Szczecinie.

■ Nie zapomnij swojego numeru

Trochę inaczej jest w Kielcach. Tam postawiono wyłącznie na numer ewidencyjny. „Z dniem 25 maja 2018 roku osoby przystępujące do egzaminów na prawo jazdy będą wywoływane przez system przywoławczy do egzaminu praktycznego za pomocą numeru ewidencyjnego znajdującego się na zaświadczeniu o zapisie na egzamin. W związku z powyższym osoba przystępująca do egzaminu na prawo jazdy powinna znać swój numer ewidencyjny” – czytamy na stronie internetowej kieleckiego ośrodka.

■ Skąd te zmiany?

– Nowy sposób wywoływania kandydatów na kierowców na egzamin, z użyciem numeru ewidencyjnego, wynika z interpretacji przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27 kwietnia 2016 roku w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) z 27 kwietnia 2016 roku (dz. urz. UE. L nr 119, str. 1) oraz realizacji przyjętych w WORD Kielce polityk ochrony danych – wyjaśnia Krzysztof Gołębski, inspektor ochrony danych w kieleckim WORD-zie.

Gołębski powołuje się przy tym na różne artykuły i motywy RODO. Chodzi m.in. o definicje takich wyrażen, jak „dane osobowe”, „narusze-



nie danych osobowych”, zasady dotyczące ich przetwarzania oraz obowiązki administratora.

■ W Zielonej Górze (prawie) bez zmian

Z kolei WORD w Zielonej Górze dalej wywołuje się kandydatów na kierowców z imienia i nazwiska. Przeszto jedynie wywieszać „wokandy”. Przyszłych kierowców informuje się, że dane osobowe są przetwarzane na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c RODO w związku z art. 51 ustawy o kierujących pojazdami w celu ustalenia terminu, przeprowadzenia i rozliczenia egzaminu państwowego na prawo jazdy, na praktyczną część egzaminu państwowego na prawo jazdy wywoływani są z imienia i nazwiska przez urządzenie nagłaśniające.

Co możemy przeczytać w przywoływanym przepisie? Przetwarzanie jest zgodne z prawem, gdy jest niezbędne do wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze.

– Przydzielone numery – identyfikatory – też są danymi osobowymi – uważa Rafał Gajewski, dyrektor WORD-u w Zielonej Górze.

Poza tym, ciągnie Gajewski, osoba wywoływana za pomocą numeru identyfikacyjnego może się po prostu zestresować. Bo musi go pamiętać albo mieć przy sobie kartkę, na której ten numer jest zapisany.

■ Słupsk zmienił zasady wcześniej

A jak jest w Słupsku? Tam zmiany wprowadzono już w... 2014 roku. Cel?

– Ochrona danych osobowych klientów WORD-u – wyjaśnia Zbigniew Wiczowski, dyrektor słupskiego ośrodka.

Osoba wylosowana na egzamin jest wywoływana przez egzaminatora w następujący sposób: „Pani/pan o numerze ewidencyjnym XXXX/20XX – zapraszam na egzamin kategorii X do pojazdu nr X”. Dopiero w przypadku braku reakcji, podczas trzeciego wywołania, osoba zostanie wywołana za pomocą innego komunikatu. Jakiego? „Pani/pan – tutaj nazwisko – o numerze ewidencyjnym XXXX/20XX zapraszam na egzamin kategorii X do pojazdu X”.

Jakub Ziębka

Na Islandii rosną wymagania

Kraj lodowców, wulkanów i gejzerów przemierza się częściej po szutrowych drogach niż po autostradach, ale przepisy drogowe są tam restrykcyjnie przestrzegane. W tym roku mandaty wzrosły o kilkaset procent. Rosną też wymagania wobec kandydatów na kierowców.



Autorzy bloga „Z Archiwum Podróżnika”, Aleksandra i Piotr Juczycowie, organizują niezapomniane wycieczki po Islandii

Fot. „Z Archiwum Podróżnika”

Kilkanaście lat temu zdobycie islandzkiego prawa jazdy było urzędową formalnością. Śmiesznie łatwe pytania na egzaminie, żadnych pułapek podczas sprawdzianu praktycznego.

– Mój kurs wyglądał tak, że po pięciu jazdach nauczyciel powiedział, że nie ma dla mnie czasu, wbił w książeczkę szesnaście jazd i przystąpiłam do egzaminu – wspomina Malwina, od 2001 roku mieszkająca w Reykjavíku.

Teorię zdawała w języku polskim, ponieważ nie czuła się jeszcze wystarczająco pewnie czytając po islandzku. Praktykę zaliczyła z marszu.

– Czterdzieści minut jazdy z egzaminatorem, który czyta gazetę i tylko od niechcenia mówi ci, gdzie masz jechać – opowiada Malwina. – Specjalnego placu, parkowania, zawracania i różnych tych cudów nie było. Tak więc łatwizna.

Zwraca również uwagę, że jako kandydatka na kierowcę nie musiała zapisywać się do szkoły jazdy, zaliczać kilkudziesięciu godzin zajęć, egzaminu wewnętrznego. Wystarczyło udać się do osoby, która ma uprawnienia szkoleniowca, oceni umiejętności kierującego i postawi pieczęć. Następnym krokiem było zgłoszenie się na egzamin w jednym z oddziałów Frumherji,

Icelandic Transport Authority, czyli islandzkiej inspekcji transportu. Ta instytucja zajmuje się również badaniami diagnostycznymi pojazdów czy wydawaniem świadectw technicznych.

■ Nauka w warunkach ekstremalnych

Teraz procedury szkoleniowo-egzaminacyjne są bardziej złożone. Znacząco wzrosły też koszty kursu.

Na Islandii jest ok. 13 tys. km dróg. Trasy górskie oznaczone są literą F i mogą poruszać się nimi auta z napędem 4x4.

– Jest podzielony na trzy części: teorię, praktykę i naukę jazdy w warunkach ekstremalnych – wyjaśnia Aleksandra Juczyc, która z mężem prowadzi bloga „Z Archiwum Podróżnika” i organizuje wycieczki, imprezy, sesje fotograficzne na Islandii. – Coraz częściej szkolenie rozpoczyna się od części praktycznej, a teorię realizuje w tzw. międzyczasie. Kursanci otrzymują cztery

pakiety testów próbnych wraz z odpowiedziami; broszurkę ze znakami drogowymi oraz wydruki slajdów z przykładami różnych sytuacji, które mogą wystąpić na drodze.

Przygotowanie do egzaminu trwa zwykle kilka tygodni. I kosztuje – razem z opłatami za testy, wydaniem dokumentów – ok. 300 tys. koron islandzkich (ISK), czyli ponad 10 tys. zł. Wykłady i pogadanki mieszczą się w 30–40 tys., jednak kilkanaście lekcji za kółkiem to wydatek na poziomie 200 tysięcy ISK. Do tego trzeba jeszcze doliczyć „zabawę” na płycie poślizgowej (40–50 tys. ISK). Sporo, lecz biorąc pod uwagę zarobki w Islandii uzyskanie prawa jazdy nie drenuje portfeli mieszkańców bardziej niż Polaków. Program kursu też jest podobny: co najmniej 24 godziny teorii, od 16 do 24 godzin za kierownicą.

Anglojęzyczni blogerzy, którzy robili prawko w Reykjavíku, piszą, że standardowo mieli 25 godzin zajęć teoretycznych i siedemnaście jazd. Aleksandra informuje, że słyszała o kursie teoretycznym na kategorię B, który zaplanowany był na 30 godzin. Co ciekawe – kierowca może uczyć się (i zdawać) w różnych językach. Na przykład po rosyjsku, chorwacku, hiszpańsku, polsku.

– Kursanci otrzymują książeczkę [Zunámsbók – przyp. red.], w której instruktor zapisuje daty odbytych jazd i zaliczenia. Jest też w niej dużo praktycznych informacji na temat szkół i egzaminów – tłumaczy polska podróżniczka. – Jeżeli wszystko idzie po naszej myśli, po tym czasie instruktor zapisuje na trzecią część szkolenia, a czasami nawet też na egzamin.

Ta trzecia część to coś w rodzaju szkolenia na ODTJ-cie. Początkujący kierowcy ćwiczą wychodzenie z poślizgu, jeżdżą w alkooglach, wsiadają do symulatora dachowania. Na islandzkich oblodzonych drogach niezbędna jest również umiejętność jazdy na oponach z kolcami lub w łańcuchach.

■ Egzamin w harcówce

Nauka jazdy z naciskiem na „ice” nie oznacza jednak poślizgu w uzyskiwaniu uprawnień. Polacy znający lodową wyspę przekonują – m.in. na portalach społecznościowych – że w Reykjavíku, Kópavogur, Siglufjordur, Akureyri czy Akranes łatwiej zdać prawko niż w Poznaniu, Koszalinie czy Opolu. Dlaczego? Mniej samochodów na drogach, skomplikowanych skrzyżowań, mniejszy stres. Islandia ma większą powierzchnię niż Portugalia czy Czechy, ale populację szacuje się na 360 tys. Reykjavík zamieszkuje ok. 120 tys. osób. Inne, obok stolicy, największe miasta skupiają po kilkanaście tysięcy osób. Nic więc dziwnego, że nie ma tam sieci WORD-ów, a egzaminy odbywają się w wybrane dni tygodnia. W dość oryginalnych miejscach. Kandydaci na kierowców z Keflavíku zdają testy w... siedzibie klubu harcerskiego. W Stykkishól-

mur kursantów zaprasza się do biura związków zawodowych, a terminy ustala indywidualnie. W rybackim Ólafsvík teorię zalicza się w Klif Society House. To coś w rodzaju wiejskiej świetlicy, bo osadę na zachodnim wybrzeżu zamieszkuje tysiąc osób. W Akranes egzaminy przeprowadzane są we wtorek rano, w Circuit tylko w czwartki, w Saudarkrókur w środy. Do Husavík inspektorzy Frumherji przyjeżdżają co drugi piątek. Testy rozdają o godzinie 21.30! Sprawdzian praktyczny jest o północy? Nie. Egzaminowanie w różnej kategorii trwa od godz. 10.30.

Tego typu szczegółowe komunikaty znajdują się na stronach internetowych Frumherji.is oraz Icelandic Transport Authority (Icetra.is). Wskazówki dla obcokrajowców publikowane są – w kilku językach – na portalu Mcc.is (Multicultural and information Centre). Kierowcy znajdą tam informacje podstawowe: np. że na Islandii obowiązuje ruch prawostronny, przez cały rok należy jeździć na światłach mijania, w terenie zabudowanym obowiązuje limit 50 km/h, poza miastami na drogach nieutwardzonych 80 km/h, na trasach asfaltowych 90 km/h; że kie-

Golden Circle

Tak nazywa się najpopularniejszy szlak turystyczny w południowo-zachodniej Islandii. Złoty Krąg prowadzi z Reykjavíku m.in. przez Park Narodowy Thingvellir, obszar geotermalny Geysir i wodospad Gullfoss. Na 300 kilometrach jest też kilkanaście innych atrakcji.

rowca i wszyscy pasażerowie muszą mieć zapięte pasy, a dzieci podróżują w specjalnych fotelikach. Są też zalecenia bardziej szczegółowe: obowiązkowym wyposażeniem każdego pojazdu ma być trójkąt ostrzegawczy, natomiast gaśnica, apteczka, kamizelka odblaskowa to akcesoria zalecane. Opony zimowe wymagane są od 15 listopada do 15 kwietnia.

Turystów zapewne ucieszy informacja, że po wyspie można bez problemów podróżować autem mając polskie prawko. Honorowane są dokumenty wszystkich krajów UE. Ważne, by kierowca posiadał też dokument tożsamości (paszport ważny minimum trzy miesiące, dowód osobisty ważny jeszcze co najmniej sześć miesięcy), dowód rejestracyjny pojazdu, przegląd techniczny, ubezpieczenie OC. Policja i służby drogowe są wyrozumiałe, ale jeśli przebywamy na wyspie dłużej niż pół roku, uzyskaliśmy meldunek, należy postarać się o islandzkie dokumenty kierowcy. Wymiana polskiego prawa jazdy jest formalnością. Trzeba je tylko dostarczyć do urzędu razem z paszportem i dodatkowym zdjęciem legitymacyjnym.

■ Trzyletni okres próbny

Jeśli cudzoziemiec dopiero zamierza być kierowcą, musi pokonać nieco dłuższą drogę. Przy składaniu wniosku o egzamin wymagana jest karta pobytu, stałe zameldowanie od co najmniej sześciu miesięcy oraz islandzki numer identyfikacyjny (kennitala). Uprawnienia do prowadzenia auta osobowego otrzymuje się nie wcześniej niż po siedemnastych urodzinach, ale szkolić może się już 16-latek. Co ważne – nauka praktyki dozwolona jest nie tylko pod nadzorem zawodowca, ale także pod opieką rodzica, dziadka, starszego brata.

– Po minimum dziesięciu godzinach jazdy i pozytywnej opinii instruktora można kontynuować naukę z członkiem rodziny lub znajomym – tłumaczy Aleksandra Juczcic. – Taki nauczyciel musi mieć ukończone 24 lata, posiadać prawo jazdy od pięciu lat i czystą kartotekę wykroczeń drogowych przez dwanaście miesięcy.

Egzamin (kuprof) zdaje się swoim samochodem. To znaczy – autem instruktora, który nas szkolił. Sprawdzenie umiejętności praktycznych kosztuje 8700 ISK i zwykle trwa około pół godziny. Łuku czy koperty nie ma. Oprócz krótkiej jazdy po mieście kierowca musi poradzić sobie tylko z pytaniami dotyczącymi budowy i obsługi pojazdu. Losuje się pięć zagadnień.

Egzamin z teorii (opłata 3100 ISK) to papierowy arkusz z 30 pytaniami, podzielonymi na dwie grupy. Dopuszcza się maksymalnie siedem błędów. Czas na wypełnienie testu – 45 minut. Jeśli wszystko zaliczymy, do domu nie musimy wracać piechotą. Urzędnik z Frumherji wypisuje nam kwit potwierdzający kwalifikacje kierowcy. Właściwe prawko (kuskírteini) otrzymuje się po tygodniu lub dwóch.



Fot. „Z Archiwum Podróżnika”



Fot. „Z Archiwum Podróżnika”

Uprawnienia do prowadzenia pojazdów nie są – jak w Polsce – bezterminowe. Otrzymuje się je na trzy lata.

– Jeśli w tym czasie nie spowodowało się żadnego wypadku, prawo jazdy jest przedłużane na piętnaście lat – informuje Aleksandra.

Ograniczenia dotyczą nie tylko nowicjuszy. Także seniorów. Po 70. roku życia trzeba odnawiać prawko. Na przykład co dwa lata zaliczać sprawdzian.

Inne regulacje związane z kierowaniem pojazdami są odpowiednikami polskich przepisów. Na przykład motorowerem może jeździć 15-latek, traktorem 16-latek. Kategoria A2 (motocykle o mocy do 35 kW) dostępna jest od 19 roku życia. Mocniejsze maszyny może prowadzić dopiero 24-latek.

■ 12 tys. zł mandatu

Gdyby komuś przyszła do głowy jazda na dziko, bez papierów – jego zapał ostudzi wysokość kar.

– Od maja tego roku mandaty wzrosły nawet o 400 proc! – ostrzega Malwina. – Za przejechanie na czerwonym świetle płaciło się, w przeliczeniu, 500 zł. Teraz jest tysiąc. Za jazdę pod wpływem alkoholu można zapłacić równowartość 12 tys. zł! I stracić prawo jazdy – wylicza Polka z Reykjavíku.

Znaczne przekroczenie prędkości, np. gdy jechaliśmy 150 km/h tam, gdzie jest ograniczenie do 90 km/h, kosztowało dotychczas maksymalnie 150 tys. ISK, czyli około 5 tys. zł. Teraz piraci drogowi płacą 240 tys. ISK! Słono trzeba płacić też za rozmowę przez telefon podczas jazdy. Nawet 40 tys. ISK, czyli ok. 1400 zł. Przed zmianą taryfikatora maksymalną sankcją było 5 tys. ISK, czyli osiem razy mniej!

Pocieszeniem może być nieco łagodniejszy niż w Polsce system naliczania kierowcom punktów karnych.

– Limit wynosi 12. Za wykroczenie zabiera ją od jednego do trzech punktów – wyjaśnia Malwina.

Zwraca uwagę na statystyki wypadków śmiertelnych. W 2017 roku takich zdarzeń odnotowano siedemnaście. Przy czym tylko siedem ofiar było narodowości islandzkiej.

– Największe zagrożenie na islandzkich drogach stwarzają turyści – komentuje Polka.

Od kilku lat na lodowej wyspie zaczyna się robić tłoczno. Islandia stała się popularnym ce-

Droga krajowa nr 1, Circular Highway L, ma długość 1339 km.

lem wycieczek. I miejscem emigracji zarobkowej dla kilkudziesięciu tysięcy osób, m.in. z Europy Środkowo-Wschodniej. A to oznacza, niestety, problemy z bezpieczeństwem, zmiany obyczajów drogowych.

– Policja raczej nie jest surowa dla kierowców. Islandczycy z natury nie są podejrzliwi i nie zakładają z góry, że ktoś może kłamać albo kombinować. Niestety, ludzie coraz częściej wykorzystują tę łatwowierność, przez co natura mieszkańców zaczyna się zmieniać – ocenia Aleksandra. – Funkcjonariusze różnych służb są pomocni. Nie szukają na siłę powodów do nakładania mandatów, jednak na celowniku są miłośnicy jazdy off-road – zauważa blogerka.

Islandzkie bezdroża kuszą miłośników przygód. Niestety, czasem zapominają oni, na jakiej szerokości geograficznej się znajdują. Jak dyna-

micznie zmienia się tam pogoda, w jak kiepskim stanie mogą być niektóre szlaki. Bywa, że są przejezdne tylko latem, ponieważ w czasie intensywnych opadów i oblodzenia nie przebijają się przez nie nawet mocny terenowy samochód z napędem na cztery koła.

■ Nie zapomnij kanistra

Podróżnicy, którzy eksplorowali Islandię, doradzają amatorom podróże w grupach (przynajmniej dwa, trzy auta), monitorowanie sytuacji drogowo-pogodowej na portalach Road.is albo Vegagerdin.is, zabezpieczenie zapasu paliwa i prowiantu. Sieć szlaków komunikacyjnych, stacji paliw, serwisów samochodowych nie jest tam tak rozbudowana, jak w innych krajach europejskich. Warto odnotować, iż nie ma tam płatnych autostrad (nieduża opłata jest tylko za przejazd tunelem Hvalfjörður, 30 km na północ od Reykjavíku). Natomiast na tankowaniu nie zaoszczędzimy. Paliwo jest o 25 proc. droższe niż w Niemczech. Stacji LPG nie ma w ogóle. Hotele są droższe niż we francuskich kurortach. Podstawowe produkty spożywcze kosztują nawet trzy razy więcej niż w Polsce. Ale Islandia – choć chłodna i deszczowa – ma też jasne oblicza. Woda z kranu jest lepsza niż u nas butelkowana, wszędzie można biwakować (byle tylko nie niszczyć zieleni i sprzątnąć po sobie), w sklepach częstują darmową kawą, a widoki zapierają dech w piersiach. Do wąskich dróg bez neonów stacji benzynowych i centrów handlowych można się przyzwyczaić. Do spokojnego życia – też.

– Islandczycy to Włosi północy. Żyją sobie w swoim tempie, nie przejmując się niczym. Nawet tym, że auto należy od czasu do czasu zatankować. Na Islandii spotyka się wiele samochodów pozostawionych przy drodze tylko dlatego, że zabrakło paliwa. Rzadko kiedy używają kierunkowskazów albo wysiadają z auta, zostawiając je na luzie. Całkowicie bezstresowo. Stłuczki parkingowe są na porządku dziennym – opowiada Aleksandra. – Zdarzyło się, że dziewczyna uderzyła w moje auto podczas parkowania. Chciałam, aby przyjechali policjanci i spisali protokół. Powiedzieli nam przez telefon, że możemy taki dokument spisać sami, a tak w ogóle to jest święto, więc oni nie pracują. Telefon działa tylko w razie sytuacji awaryjnej.

Malwina diagnozuje, że Islandczycy zachowują się za kółkiem „przepisowo, choć nieuważnie”. Z humorem mówi o „mozolnej jeździe”.

– Lewy pas tutaj nie jest pasem szybkiego ruchu, więc podejrzewam, że wielu polskich kierowców byłoby bardzo poirytowanych na islandzkich drogach. Sama czasami jestem – przyznaje Polka z Reykjavíku. – Islandczycy nigdzie się nie spieszą. W Polsce spieszą się wszyscy. Wyprzedzają jak wariaci. Zero wyobraźni. Sami zawodowi kierowcy. Królowie szos.

Tomasz Maciejewski

Hyundai przetłumuje dominację Kii

Jeszcze niedawno większość przetargów na dostawę aut egzaminacyjnych przeznaczonych do egzaminowania na kategorię B wygrywali dilerzy oferujący kie rio. Teraz to się zmieniło, w krakowskim i radomskim ośrodku postawiono na hyundaie i20.



Krakowski MORD chciał, żeby pod koniec roku trafiło do niego 45 pojazdów przeznaczonych do egzaminowania na kategorię B i jeden na B+E. Na razie do tego celu wykorzystywane są kie rio (w Krakowie) i toyoty yaris (w Oświęcimiu) oraz chevrolet captiva (kategoria B+E).

■ Hyundai w towarzystwie ford

Firmy, które zdecydowały się wziąć udział w przetargu, musiały zaoferować pojazdy nowe, wyprodukowane w 2018 roku. W przypadku auta na kategorię B+E model miał być w sprzedaży minimum rok od terminu składania ofert, który nastąpił w czerwcu. Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia wszystkie pojazdy na kategorię B, wraz z systemem rejestracji wideo, mają zostać nieodpłatnie wymienione na takie same, nowe, po dwóch latach użytkowania.

Najważniejszym kryterium brany pod uwagę przez krakowski MORD była oczywiście cena. Ale punkty przyznawano także za wyposażenie

opcjonalne, możliwość montażu instalacji LPG, wydłużony okres gwarancji, czas realizacji napraw gwarancyjnych oraz wskazanie stacji serwisowej na terenie miasta i gminy Oświęcim. Samochody, które są teraz używane w krakowskim MORD-zie, zostaną przekazane zwycięzcy przetargu w rozliczeniu.

Ostatecznie do krakowskiego MORD-u wpłynęły dwie oferty, znacznie różniące się od siebie ceną. Firma Inter Auto zaoferowała ośrodkowi peugeoty 208 oraz ford s-max. Cena? Ponad 5,2 mln zł brutto. Z kolei diler Inter Car Nowak zaproponował hyundaie i20 oraz, tak jak konkurencja, ford s-max. Firma zażądała za swoje usługi 1,3 mln zł brutto.

Nietrudno było zgadnąć, która oferta okazała się atrakcyjniejsza. Pod koniec roku w ośrodku pojawi się 45 hyundaiów i20 i jeden ford s-max.

■ Dwukrotne rozpatrywanie ofert

Jeszcze wcześniej, bo we wrześniu, nowe pojazdy pojawią się w Wojewódzkim Ośrodku Ru-

chu Drogowego w Radomiu. Przetarg na dostawę 25 pojazdów przystosowanych i spełniających wymagania do prowadzenia egzaminów na prawo jazdy kategorii B oraz jednego wykorzystywanego do celów służbowych został początkowo rozstrzygnięty już w czerwcu. Zgłosiło się do niego dwóch dilerów. Tańszą ofertę przedstawiła firma proponująca hyundaie i20 (takie pojazdy są obecnie wykorzystywane w radomskim WORD-zie). Opiewała na 843 tys. zł. Z kolei drugi diler zaproponował toyoty yaris. Podana przez niego kwota to prawie 959 tys. zł.

Zwycięzcą przetargu został diler oferujący hyundaie i20. Jednak do podpisania umowy z WORD-em nie doszło. Dlaczego? Bo konkurencja postanowiła zawiadomić Krajową Izbę Odwoławczą, uważając, że ośrodek egzaminacyjny nie powinien wybrać tej oferty.

Wyrok w tej sprawie Krajowa Izba Odwoławcza ogłosiła pod koniec czerwca. Nakazała WORD-owi dokonać ponownego badania i oceny ofert. Ten tak zrobił i... ponownie wybrał tę samą firmę, co na początku czerwca. Nowe hyundaie i20, wyprodukowane w 2018 roku, pojawią się w radomskim WORD-zie już we wrześniu. W ramach umowy diler musi jeszcze odkupić od ośrodka egzaminacyjnego 24 używane samochody osobowe.

■ Koreańska dominacja

Ostatnie rozstrzygnięcia przetargów w ośrodkach pokazują, że nie spełnią się raczej przewidywania niektórych branżowców o totalnej ofensywie dilerów oferujących kie rio. Rzeczywiście, w ostatnim czasie przede wszystkim te samochody pojawiały się w kolejnych WORD-ach (Leszno, Poznań, Konin, Piła, Kalisz, Zielona Góra, Gdańsk), ale teraz firmy je proponujące nie przystąpiły do przetargów. Zgłosili się do nich za to dilerzy również oferujący koreańskie pojazdy, tyle że hyundaie.

Jakub Ziębka

Szlachetne zdrowie, nikt się nie dowie...

Długie godziny spędzone w niewygodnej pozycji, stres, brak czasu na jedzenie – tak niestety wygląda codzienność instruktorów nauki jazdy. Jednak można zadbać o zdrowie. Wystarczy tylko stosować kilka prostych reguł.



Bez jedzenia żyć się nie da. A fachowcy mówią, że najważniejszym posiłkiem jest śniadanie. Żeby utrzymać się w dobrej formie, instruktorzy nauki jazdy nie powinni o nim zapominać.

– Rano jesteśmy w domu, więc mamy czas, żeby zjeść coś, co da nam paliwo do pracy ciała przez cały dzień – mówi Anna Grzechowiak, dietetyczka. – Nie można unikać śniadań. Najlepiej zjeść węglowodany złożone, a więc posiłek gotowany, zbożowy. Może to być kasza jaglana z owocami lub jajecznicą, płatki owsiane z bakaliami, ryż z warzywami. Warto unikać kanapek. Instruktorzy często jedzą je już w przerwach od pracy. Co istotne: wszystkie zboża gotujemy na wodzie, nie na mleku. Zimą możemy dodać przyprawy korzenne, które pomogą się rozgrzać, latem – świeże owoce.

■ Na stacji benzynowej zdrowo niejemy

Każdy instruktor nauki jazdy, który chce zadbać o swoje zdrowie, powinien ponadto z wyprzedzeniem zaplanować co będzie jadł w ciągu całego dnia.

– Jeśli nie zaplanujemy posiłków i nie zabierzemy ich z sobą, może się skończyć tym, że będziemy skazani na to, co oferują na przykład stacje benzynowe. A tam królują zapiekanki czy kebaby w bułce – zaznacza Anna Grzechowiak. – Żeby ułatwić planowanie posiłków, polecam termosy obiadowe. Możemy zapakować do nich dania jednogarnkowe. I to się idealnie sprawdzi. Jeśli bowiem nie zabierzemy takiego posiłku, to wieczorem rzucimy się na jedzenie. To nie jest wskazane. Najlepiej zabrać z sobą kaszę, makaron, ziemniaki plus białko zwierzęce, nabiało-

we bądź strączkowe. A więc na przykład fasolkę po bretońsku z kaszą gryczaną i ogórkiem małosolnym czy ryż z warzywami i soczewicą, gulasz mięsny, może jajko i brokuł.

Warto pamiętać, że głodzenie się w ciągu dnia i zjadanie stresów wieczorami prowadzi do zwiększenia się masy ciała. Nie należy też przesadzać z kawą. Napojów z kofeiną nie powinniśmy pić więcej niż dwa. Unikajmy napojów energetycznych. Lepiej zastąpić je wodą bądź sokami.

■ Pomocna piłeczka kauczukowa

Żeby organizm mógł dobrze funkcjonować, potrzebuje trochę ruchu. A o to w pracy instruktora trudno. Co można zatem zrobić?

– Przeciwdziałać szkodliwej dla organizmu pracy w pozycji siedzącej, np. poprzez autoterapię – podpowiada Magdalena Mackiewicz, fizjoterapeutka ze Szczecina. – To nic innego jak forma masażu, który przyniesie nam ulgę. Można do tego celu użyć zwykłej piłeczki kauczukowej lub tenisowej. Wystarczy poświęcić kilka minut przerwy na rozluźnienie napiętych mięśni. Pochylamy głowę i opieramy ją o kierownicę, a piłeczką masujemy kark. Jeśli instruktor może zdjąć buty, niech użyje piłeczki do masażu stóp. Pobudza to krążenie i rozluźnia mięśnie w bolących miejscach. Przy bólach pleców masujemy dokuczające nam miejsce, np. wykorzystując ścianę do podparcia piłeczki.

■ Kręcenie ósemek

Nie można także zapominać o prawidłowej pozycji, która uaktywni mięśnie brzucha.

– Już samo siedzenie prosto na guzach kulszowych aktywuje brzuch – radzi Mackiewicz. – Niestety, w aucie trudno o stuprocentowo prawidłową pozycję, bo ciężar ciała opiera się często na kości krzyżowej. Jeśli więc instruktor czy instruktorka mają wolną chwilę, warto ją wykorzystać na ćwiczenie polegające na kołysaniu miednicą w przód i w tył. Można pokręcić ósemki. Warto też chwilę się przespacerować, wykonać skłon w przód i spróbować dotknąć ziemi palcami dłoni. A to da nam na pewno poczucie ulgi.

Nie można zapominać także o stopach.

– Pokręmy nimi w kółko, stańmy na palcach, pobudźmy krążenie – sugeruje Mackiewicz. – Zakładajmy wygodne obuwie, zwłaszcza panie nie powinny prowadzić auta w szpiłkach bądź klapkach. Pracując w pozycji siedzącej warto co dwie godziny wstać, pochodzić, zrobić kilka ćwiczeń na rozruszanie mięśni.

Jak wskazują specjaliści, ruch jest niezwykle ważny. Zwłaszcza że pozostajemy w pozycji siedzącej nie tylko w pracy. Po powrocie do domu często zalegamy na kanapie. A nawet niewielka zmiana nawyków może mieć znaczący wpływ na polepszenie zdrowia.

Małgorzata Tobiasz

Poziom oleju trzeba umieć sprawdzić

Nie wystarczy, że osoba egzaminowana wskaże, przy użyciu jakich przyrządów lub wskaźników sprawdza się poziom odpowiednich płynów w pojeździe. Musi wiedzieć, jak należy to zrobić – orzekł Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gliwicach.

Sąd rozpatrywał sprawę związaną z egzaminem praktycznym, który odbył się w dąbrowskiej filii katowickiego WORD-u. Kandydat na kierowcę nie zdał, bo egzaminator wskazał, że dwukrotnie nieprawidłowo wykonał zadanie polegające na sprawdzeniu poziomu oleju w silniku.

■ Marszałek i SKO podważają decyzję egzaminatora

Egzaminowany nie zgodził się z taką decyzją i postanowił odwołać się do marszałka województwa śląskiego. Ten uznał, że egzaminator naruszył zasady egzaminowania, egzamin został przeprowadzony niezgodnie z ustawą, a ujawnione nieprawidłowości miały wpływ na jego wynik. Podobne stanowisko wyraziło SKO. Bo właśnie do niego od decyzji marszałka odwołał się egzaminator.

Na jakiej podstawie podjęto taką decyzję? Odwołano się do pozycji nr 1 tabeli nr 4 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami. Czytamy tam, że zadaniem egzaminacyjnym jest sprawdzenie stanu technicznego podstawowych elementów pojazdów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego. Osoba egzaminowana musi zaprezentować, że potrafi m.in. sprawdzić poziom oleju w silniku. Przy czym powinna co najmniej wskazać, gdzie i przy użyciu jakich przyrządów lub wskaźników sprawdza się poziom odpowiednich płynów w pojeździe.

■ Samo wskazanie wystarczy?

Z nagrania przebiegu egzaminu wynika, że osoba egzaminowana na początku egzaminu przystąpiła do sprawdzenia dwóch losowo wybranych elementów, w tym poziomu oleju w silniku. Po wykonaniu zadania kandydat na kierowcę wsiadł do pojazdu i wyraził gotowość do dalszej jazdy. Egzaminator poinformował wtedy egzaminowanego, że nieprawidłowo wykonał zadanie polegające na sprawdzeniu oleju w silniku i musi je poprawić. Kandydat na kierowcę ponownie przystąpił więc do jego wykonania. Na nagraniu widać, że egzaminowany wyciągnął spod maski samochodu bagnet. Mimo to egzaminator nie zaliczył tego zadania. Nagranie nie zarejestrowało przebiegu rozmowy pomiędzy egzaminatorem a egzaminowanym,



wanym, która odbyła się poza pojazdem egzaminacyjnym.

Zgodnie z wyjaśnieniami osoby egzaminowanej egzaminator nie zrozumiał jego objaśnień dotyczących przebiegu czynności koniecznych do weryfikacji poziomu silnikowego. To miało skutkować niesłusznym niezaliczeniem zadania. Z kolei egzaminator przedstawił inną wersję zdarzenia. Osoba egzaminowana potrafiła jedynie wskazać, za pomocą jakiego przyrządu odbywa się sprawdzenie poziomu oleju silnikowego, nie potrafiła jednak wytłumaczyć, na czym ono polega.

Według marszałka i SKO egzaminowany prawidłowo wykonał zadanie egzaminacyjne, bowiem wskazał, gdzie i przy użyciu jakiego przyrządu sprawdza się poziom oleju silnikowego.

■ Nie, nie wystarczy!

Egzaminator nie zgodził się z taką interpretacją przepisów. Dlatego sprawa trafiła do WSA w Gliwicach. Sąd nie podzielił stanowiska marszałka i SKO. „Podstawowym kryterium oceny, czy egzaminowany prawidłowo wykonał zadanie sprawdzenia stanu oleju, czy też nie, jest użyty w ww. przepisie (pozycja nr 1 lit. a tabeli nr 4 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami – przyp. red.) zwrot: «osoba egzaminowana musi zaprezentować, że potrafi

sprawdzić poziom oleju w silniku». Dla każdego kierowcy oczywiste jest przy tym, że do sprawdzenia poziomu oleju w silniku niezbędne jest wykonanie kolejno takich czynności, jak: wyjęcie odpowiednika miernika z przeznaczonego dla niego miejsca przy silniku, wytarcie go do sucha, włożenie miernika z powrotem do przeznaczonego dla niego miejsca aż do oporu – tak by dotarł do miski olejowej – oraz ponowne jego wyciągnięcie i odczytanie poziomu oleju w oparciu o znajdujące się na mierniku wskaźniki minimum i maksimum. Pominięcie którejkolwiek z wyżej wymienionych etapów uniemożliwi prawidłowy odczyt poziomu oleju. Egzaminator w trakcie przeprowadzenia egzaminu państwowego jest więc zobowiązany upewnić się, czy egzaminowany zna i rozumie, na czym kolejno polegają wszystkie wyżej wymienione czynności. Przyjęta przez organy administracyjne interpretacja przepisu całkowicie gubi sens i cel przeprowadzenia egzaminów państwowych na prawo jazdy, gdyż w efekcie mogłaby prowadzić do wydawania uprawnień osobom niepotrafiącym wykonać tak elementarnej czynności, jak weryfikacja poziomu oleju w silniku, który jest przecież podstawowym elementem pojazdu odpowiedzialnym za bezpieczeństwo w ruchu drogowym” – czytamy w uzasadnieniu wyroku WSA. Sąd postanowił uchylić decyzję SKO i marszałka.

Jakub Ziębka

Samochody pod kontrolą

W Europie kładzie się coraz większy nacisk na zaostrzenie ograniczeń prędkości, a także zobligowanie producentów samochodów do wyposażenia nowych modeli w systemy trzymające w ryzach tempo jazdy. Zmiany mają poprawić bezpieczeństwo i wpływ aut na środowisko naturalne.



Ograniczając prędkość jazdy można zmniejszyć prawdopodobieństwo wystąpienia tragicznych wypadków oraz konsekwencje zdarzeń, do których dojdzie. Wolniej jadące samochody zużywają mniej paliwa, więc emitują mniej dwutlenku węgla do atmosfery. Niższa maksymalna prędkość wcale nie musi wiązać się ze spadkiem średnich prędkości. Belgijski instytut VIAS przeprowadził symulację związaną z wprowadzeniem czasowych ograniczeń prędkości w godzinach szczytu wraz z okresowym zakazem zmiany zajmowanych pasów ruchu. Z szacunków wynika, że podniosłoby to aktualnie obserwowaną średnią prędkość na poziomie 44 km/h do 57 km/h.

W lipcu we Francji na jednojezdniowych drogach poza obszarem zabudowanym dozwolona maksymalna prędkość została zmniejszona z 90 do 80 km/h. Zrobiono to w ramach dwuletniego eksperymentu, który ma ocalić życie nawet 800 osób. Jeżeli na drogach nie zrobi się bezpieczniej, zostanie przywrócony dawny limit. Zmiana dotyczy 400 tys. km dróg, więc naukowcom na pewno uda się zebrać wiele ciekawych danych. Z prędkością ograniczoną do 80 km/h Francja nie jest wyjątkiem na drogowej mapie Europy. Podobny przepis obowiązuje w Danii, Finlandii, Holandii, Norwegii czy

Szwajcarii. Z kolei w stawiającej na bezpieczeństwo Szwecji obowiązuje generalna zasada 70 km/h (chyba że znak stanowi inaczej). W styczniu 2017 roku również ostry limit zaczął obowiązywać w belgijskiej części Flandrii. Pod koniec lipca władze Londynu zapowiedziały objęcie całego centrum miasta „Strefą 20”, będącą odpowiednikiem kontynentalnych „Stref 30”. Złośliwi twierdzą, że chcieliby móc tak szybko jeździć po wiecznie zakorkowanym Londynie. Osoby chłodnym okiem oceniające sytuację zauważają, że zmiana nie powinna mieć istotnego wpływu na średnią prędkość, a ograniczy chwilowe prędkości, jeżeli prawo będzie faktycznie egzekwowane, z czym w miastach, które dokonały podobnej zmiany, bywało różnie.

Swoją propozycję do debaty na temat prędkości postanowiła dołożyć Komisja Europejska, która opowiada się za wyposażeniem nowo produkowanych aut osobowych w ograniczniki do 150 km/h. Czy taka regulacja istotnie zmieniłaby drogową rzeczywistość? W Japonii od lat obowiązuje limit 180 km/h, a większość oferowanych w Europie samochodów elektrycznych ma „kaganiec” ustawiony na 140–150 km/h, co nie czyni z nich niepełnowartościowych środków transportu. Śledząc polskie i zagraniczne serwisy można było zauważyć, że temat ograniczników prę-

kości do 150 km/h wzbudził wiele emocji głównie nad Wisłą. Na zachodzie Europy czy za oceanem ludzie przestali ekscytować się szybką jazdą po drogach publicznych. To zasługa rosnących cen paliw, świadomości obywateli i natężenia ruchu na drogach – obecnie coraz trudniej w bezpiecznie rozpędzić auto do wysokiej prędkości. Nie bez znaczenia są też mandaty. W marcu br. kanadyjskie media lotem błyskawicy obiegła informacja o kobiecie, która na odcinku autostrady z ograniczeniem do 80 km/h postanowiła jechać 153 km/h. Sprawę zakończono wystawieniem mandatu (ok. 1400 zł) i... konfiskatą samochodu.

Za kilkanaście lat również spektakularne łamanie prawa może w ogóle nie być możliwe. Komisja Europejska proponuje wyposażenie aut nie tylko w limitory do 150 km/h, ale także w inteligentnego asystenta ograniczeń prędkości, który będzie dopasowywał tempo jazdy do dozwolonego. Nie jest to bynajmniej innowacyjne rozwiązanie. Od dziesięciu lat samochody są coraz częściej wyposażone w oparte na kamerze lub nawigacji systemy ostrzegania o przekraczaniu dozwolonej prędkości. Od kilku lat w wybranych modelach odczytany limit może zostać wprowadzony do pamięci tempomatu lub programowanego przez kierowcę ogranicznika prędkości

– wystarczy zatwierdzenie go przyciskiem na kierownicy. Producenci aut z jednej strony ułatwiają życie zmotoryzowanym, a z drugiej troszczą się o swoje dobro – wprowadzenie na listę wyposażenia asystenta prędkości zapewnia dodatkowe punkty w testach bezpieczeństwa EuroNCAP. Komisja Europejska widziałaby inteligentny ogranicznik na liście wyposażenia standardowego, podobnie jak stało się to z ABS, ESP czy czujnikami ciśnienia powietrza bądź zapięcia pasów. Kwestią otwartą jest sposób działania systemu ostrzegania o przekraczaniu prędkości, który może jedynie informować, zachęcać do redukcji tempa jazdy (np. poprzez zwiększenie oporu stawianego przez pedał gazu) lub dopasowywać prędkość do limitu, umożliwiając przekroczenie go dopiero po wciśnięciu gazu do podłogi. Z przeprowadzonych badań wynika, że 60–75 proc. kierowców zaakceptowałoby inteligentny system regulacji prędkości we własnym aucie.

Ułatwienie utrzymania dozwolonej prędkości ma sens. Nowoczesne samochody są w stanie złamać obowiązujący w mieście limit prędkości w ciągu kilku sekund. Maksymalne dozwolone prędkości poza obszarem zabudowanym czy na autostradach można przekraczać bez istotnego pogorszenia komfortu, a w mocnych i dobrze wyciszonych autach wyższej klasy zupełnie nieświadomie. Komplikacje zaczynają się, gdy chwila zapomnienia zostanie utrwalona przez fotoradar, wychwycona przez funkcjonariusza lub dojdzie do wypadku. Obecnie do rekonstrukcji zdarzenia mogą posłużyć nie tylko ślady zostawione na drodze, obrazy z kamer czy skanery zniszczeń powstałych w wyniku uderzenia.

W USA do rzadkości nie należy widok rozbitego samochodu i podłączonego do niego komputera. Już na miejscu zdarzenia zabezpieczone są kluczowe informacje – w tym prędkość przed zderzeniem, stopień otwarcia przepustnicy, siła nacisku na hamulec, kąt skrętu kierownicy, przeciążenia czy zapięcie pasów bezpieczeństwa. W USA pierwsze systemy tego typu pojawiły się w 1994 roku, a od 2014 roku wyposażanie aut w „czarne skrzynki” jest obowiązkowe. Rozwiązanie, znane też jako EDR (od event data recorder), to system umożliwiający zebranie kluczowych informacji na temat zdarzenia. W dobie globalizacji różnicowanie konstrukcji aut jest pozbawione sensu, więc rejestratory zdarzeń trafiły też do Europy. Zapisanych zostaje zwykle 15 s przed zdarzeniem oraz 5 s po nim. Im nowsze auto, tym więcej parametrów jest zbieranych. Dane pozwalają na odтворzenie przebiegu zdarzenia przy braku lub niewystarczających danych z oględzin pojazdu i miejsca zdarzenia. Z zapisywanymi przez elektronikę informacjami trudno dyskutować. Przekonał się o tym m.in. gubernator stanu Massachusetts, który stwierdził, że wypadł z drogi służbowym samochodem z powodu oblodzonej nawierzchni i zaklinał się, że nie przekroczył dozwolonej prędkości, hamował oraz miał zapięte



pasy. Po podpięciu samochodu do komputera ujawniono, że nie miał zapiętych pasów, pędził 172 km/h, a samochód do ostatniej chwili przyspieszał. Gdy media nagłośniły temat, polityk przyznał się do błędu i przeprosił za zdarzenie.

Bramą do zapisanych w pamięci pojazdu danych jest złącze OBDII. Nie oznacza to jednak, że każdy zainteresowany może prześwietlić auto. Niezbędny jest do tego drogi skaner diagnostyczny, a nie czytnik podstawowych kodów błędów za kilkanaście złotych i aplikacja na smartfona. W Europie najwięcej „czarnych skrzynek” mają samochody w Wielkiej Brytanii. Poza fabrycznymi posiadają moduły dostarczane przez

ubezpieczycieli. Kierowcy dobrowolnie decydują się na ich wożenie w zamian za bardziej przystępną cenę polisy. W Polsce polisy ze zniżkami związanymi z monitorowaniem pojazdu dopiero pojawiają się w ofertach firm ubezpieczeniowych. Ubezpieczyciele potrafią także poprosić wyspecjalizowane firmy o zebranie kompletu danych zapisanych w „czarnych skrzynkach” – są one pomocne przy ustalaniu, czy zdarzenie faktycznie miało miejsce, czy zgłoszona szkoda jest próbą wyłudzenia odszkodowania, które w przypadku aut wyższej klasy może opiewać na astronomiczną kwotę.

Łukasz Szewczyk





Złote zasady

Istnieją złote zasady, o których powinien pamiętać każdy kierowca. Gdyby wszyscy je stosowali, na naszych drogach byłoby o wiele bezpieczniej.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Ale u nas bezpiecznie nie jest. Na porządku dziennym jest np. „spychanie” kierowców. Na czym polega? Otóż wyprzedzamy inny pojazd lewym pasem i nagle dogania nas auto jadące dużo szybciej niż pozwalają na to przepisy. Kierowca się spieszy, oślepią nas światłami. Hamuje, tak żeby nasze auta mocno się do siebie zbliżyły.

Ale źle postępuje też kierowca, który jeździ wolno, niby bezpiecznie. Nie patrzy w lusterka, jedzie za ciężarówką prawym pasem i nagle postanawia go zmienić. Nie widzi, czy jest wolny, zakłada, że tak.

■ O czym powinni pamiętać kierowcy?

To oczywiście tylko przykłady nieprzykładnego zachowania na drodze. Ale istnieją złote zasady, o których powinien pamiętać każdy kierowca.

ca. Gdyby wszyscy je stosowali, na naszych drogach byłoby o wiele bezpieczniej.

Jakie? Warto pamiętać, że jeśli nie skręcamy za chwilę w lewo, jedźmy prawym pasem (chwila to nie 5, 10, 15 czy 50 km). Co jeszcze? Po wyprzedzeniu pojazdu zjeżdżamy na prawy pas. Warto też spoglądać w lusterka. Szczególnie jeśli widzimy w nich samochód, którego kierowca właśnie rozpoczął manewr wyprzedzania. Warto poczekać, aż go dokończy. Nie ma co zjeżdżać na lewy pas ruchu.

Jeśli pojazd przed nami jedzie 90 km/h, starajmy się go wyprzedzić z największą dozwoloną prędkością. Będzie szybciej i bezpieczniej. Naprawdę, wyprzedzanie z prędkością 92 km/h nie jest wskazane. Nie zapominajmy także o kierunkowskazach. Nie używajmy ich w momencie, gdy wyprzedzamy, tylko dużo wcześniej. My wiemy, co zamierzamy zrobić, inni nie. Warto ich o tym poinformować!

■ Bezpieczny odstęp

Kolejna rzecz, o której nie mógłbym nie wspomnieć, to bezpieczny odstęp. Kwestia niezwykle istotna dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Bo odpowiednio zachowany odstęp pozwala jeździć bezpiecznie, nawet je-

śli na liczniku są wysokie liczby. Są takie kraje, np. Niemcy, gdzie mandatów nie dostaje się za przekraczanie prędkości. Bo tam na autostradach żadnych limitów nie ma. Kara może za to spotkać tego, kto nie zachował bezpiecznego odstępu.

W Polsce braku ograniczeń prędkości na autostradach nigdy nie będzie. Dlaczego? Bo my uwielbiamy jeździć na zderzaku. W dodatku o rozsądek i kulturę na drodze jest bardzo trudno.

Obecne przepisy określają jedynie, że odległość od auta przed nami ma być bezpieczna. Nie wiadomo jednak, co to znaczy. Szacuje się, że gdy jedziemy 140 km/h, bezpieczna odległość od auta nas poprzedzającego powinna wynosić co najmniej 50 m.

■ Lektura obowiązkowa

Na koniec polecam wszystkim ustawę Prawo o ruchu drogowym. Szczególnie pewne fragmenty. Na przykład: „Kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu”. Albo: „Kierujący pojazdem jest obowiązany: 1) jechać z prędkością nieutrudniającą jazdy innym kierującym; 2) hamować w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia; 3) utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu”.

Warto poczytać sobie także przepisy dotyczące bezpiecznej odległości. Miłej lektury! ■

**SZKOŁA
JAZDY**

SKLEP ONLINE



**Kup więcej,
płać mniej!**

**Aż 35%
taniej!**

**Pakiet 10 podręczników
SPS Kat. B, B1 + 10 x testy on-line**



sklep.szkola-jazdy.pl



Dowiedz się więcej: 91 431 43 95



i20 po liftingu

Najnowszy hyundai i20, poddany face liftingowi, pojawi się w tym roku w radomskim WORD-zie. Sprawdźmy zatem, jakie zmiany przewidział producent w tegorocznej edycji pojazdu doskonale znanego w branży związanej ze szkoleniem kierowców.

Produkowany od 2014 roku miejski model Hyundai jest chętnie wykorzystywany przez ośrodki egzaminacyjne i OSK. W tym roku producent postanowił go odświeżyć, nowocześniejąc szereg elementów stylistycznych oraz wyposażenia.

■ Powtarzanie procedury

Zacznijmy od zespołu napędowego. W ofercie pojawiła się automatyczna siedmiobiegowa dwusprzęgłowa skrzynia biegów (7DCT) oraz system stop and go, wpływający na ograniczenie emisji CO₂. Silnik wyłącza się po wrzuceniu biegu na luz i puszczeniu pedału sprzęgła. Da się go wyłączyć przyciskiem. Niestety, procedurę należy powtarzać po każdym ponownym uruchomieniu silnika. W palecie silników są do wyboru trzy różne jednostki benzynowe. Podstawowy 1.25 MPI osiąga moc 75 KM i jest dostępny z pięciostopniową manualną skrzynią biegów. Zespół napędowy 1.25 MPI o mocy 84 KM pozwala cieszyć się jeszcze większą mocą. Turboładowany silnik Kappa 1.0 T-GDi osiąga moc 100 KM i jest dostępny z pięciostopniową manualną skrzynią biegów lub z dwusprzęgłową au-

tomatyczną przekładnią 7DCT o siedmiu przełożeniach. Warto zwrócić uwagę, że w najnowszej wersji jest wyposażony w filtr cząstek stałych.

■ Auto w nowych kolorach

Najbardziej widoczne zmiany zaszły w stylistyce i20. Ich efektem jest m.in. charakterystyczny dla aut marki Hyundai kaskadowy grill oraz zaprojektowany przedni zderzak. Zmiany przeszedł także tylny zderzak oraz układ reflektorów, dzięki czemu również tył auta stał się jeszcze bardziej dynamiczny. Miejsce na tablicę rejestracyjną znalazło się na klapie bagażnika, a w pięciodrzwiowej wersji samochodu pojawiły się nowe wzory 15-calowych i 16-calowych felg oraz opcjonalny dach panoramiczny. Zaszaleć można z doborem kolorystyki pojazdu. Nowy hyundai od listopada oferowany będzie także z czarnym dachem, a możliwość połączenia go z dziesięcioma kolorami lakieru ułatwi spersonalizowanie samochodu. Dostępne kolory to: passion red, aqua sparkling, cashmere brown, sleek silver, stardust, polar white, phantom black oraz trzy nowe: tomat red, champion blue, clean slate. Wewnątrz, w nowej opcji wykończenia blue,

przez całą szerokość deski rozdzielczej oraz wokół klamek poprowadzono niebieską ozdobną linię. Z kolei opcje wykończenia wnętrza red point i blue point wyróżniają się czerwonymi i niebieskimi akcentami stylistycznymi. Wnętrze nowego i20 może być również czarne lub szare.

■ Zaawansowane rozwiązania integrujące ze smartfonem

Dużo uwagi poświęcono komfortowi podróży, wyposażając pojazd w szereg zaawansowanych rozwiązań z zakresu łączności zintegrowanych ze smartfonem kierowcy. Model oferowany jest z jednym z czterech systemów audio. Oprócz 3,8-calowego ekranu standardowego dostępny jest teraz także nowy 5-calowy ekran monochromatyczny. Natomiast 7-calowy wyświetlacz audio umożliwi łatwą łączność – użytkownicy mogą przeglądać zawartość swoich smartfonów dzięki usługom Apple CarPlay i Android Auto oraz korzystać np. z telefonicznej nawigacji. Ponadto i20 jest oferowany z opcjonalnym systemem infotainment, integrującym nawigację, media i rozwiązania z zakresu łączności, współpracującym z Apple

CarPlay, Android Auto i usługami Live Services. Aby sprostać wysokim europejskim standardom, nowy hyundai i20 może być wyposażony w szereg systemów z zakresu wspomagania bezpieczeństwa. System ostrzegania o niezamierzonej zmianie pasa ruchu (LDWS) emituje sygnał wizualny i dźwiękowy, jeśli samochód zaczyna przekraczać linię, wzdłuż której się porusza. Z kolei asystent utrzymywania pasa ruchu (LKA) wycozuwa pozycję samochodu i ostrzega kierowcę o nieprawidłowej sytuacji, samodzielnie korygując tor jazdy. Asystent zapobiegania zderzeniu czołowemu (FCA), działający zarówno w mieście, jak i poza terenem zabudowanym, alarmuje o niebezpiecznej sytuacji grożącej kolizją, a w razie potrzeby samodzielnie zatrzymuje samochód. FCA działa trój etapowo. Na wstępie ostrzega kierowcę wizualnie i akustycznie, następnie uruchamia hamulce, kontrolując siłę ich działania proporcjonalnie do zagrożenia kolizją. Na koniec używa pełnej siły hamowania, by uniknąć kolizji lub ograniczyć jej skutki, jeśli jest już nieunikniona. System ostrzegający o zmęczeniu kierowcy stale monitoruje i analizuje styl jazdy. Uwzględnia takie dane, jak: kąt i moment skrętu kierownicy oraz pozycję pojazdu na zajmowanym pasie ruchu. Jeżeli zostaną rozpoznane wzorce zmęczenia lub rozproszenia kierowcy, DAW zwróci jego uwagę za pomocą dźwiękowego ostrzeżenia i wyświetli wiadomość, sugerując przerwę w podróży.

■ Nowy hyundai od 50 tys. zł

Samochód może być również wyposażony w system inteligentnych świateł drogowych (HBA). Po przełączeniu w tryb automatyczny asystent wykrywa nocą zarówno pojazdy nadjeżdżające z przeciwka, jak również podążające w tym samym kierunku – przełączając w razie potrzeby na światła mijania i zmniejszając efekt oślepienia innych kierowców. Gdy inne pojazdy przestaną być widoczne, system automatycznie włączy światła drogowe. Oczywiście rozwiązanie przedstawione powyżej znajdziemy w najwyższych i zarazem najdroższych wersjach wyposażenia. Dla OSK oczywistym wyborem będą nieco prostsze konfiguracje. Jak zatem kształtują się cenniki? Pierwsza wyposażona w klimatyzację wersja Classic Plus w cenniku promocyjnym wyceniona została na 49.900 zł w wersji z silnikiem o mocy 75 KM i 51.100 zł za 84-konny motor. Dość ciekawą propozycją jest występująca tylko z 84 konną jednostką wersja Launch. Za 53.900 zł otrzymujemy dodatkowo szybką ładowarkę USB, złącze AUX, radio z 7-calowym dotykowym ekranem, kamerę cofania oraz zestaw głośnomówiący Bluetooth. Wyższe wersje wyposażenia zapewne nie wzbudzą zwiększonego zainteresowania OSK. 84-konna wersja Comfort kosztuje 55.700 zł, a występująca tylko z 1-litrową turbodoładowaną jednostką odmiana Premium 67.500 zł.

Dariusz Piorunkiewicz





Nauka w wirtualnej rzeczywistości

Nowoczesna technologia dokonuje powolnej acz istotnej zmiany w sposobie kształcenia kierowców. Faktem stają się lekcje w wirtualnej rzeczywistości.

Nie oznacza to jednak, że zabraknie pracy dla szkół jazdy. Technologia VR (Virtual Reality) dopiero raczkuje, a wybrane szkoły czy uniwersytety w ramach prac badawczych sprawdzają jej użyteczność w procesie szkolenia kierowców. A ona wydaje się duża. Skoro istnieją symulacyjne gry, o których nawet kierowcy ze światowej czołówki wypowiadają się z uznaniem, dlaczego nie użyć ich do oswojenia kursanta z gabarytami pojazdu czy sposobem operowania pedałami i lewarkiem skrzyni biegów?

■ Producent gier współpracuje z uniwersytetem

Oczywiście gry nie będą idealną platformą do kształcenia kierowców. Pozwolą na posta-

wienie pierwszych kroków czy późniejsze doskonalenie techniki jazdy. Do kluczowego etapu szkolenia, związanego z jazdą po mieście w ruchu o zróżnicowanym natężeniu, obserwacją zagrożeń i pieszych konieczna jest już specjalistyczna aplikacja. Ich opracowanie to jednak kwestia czasu. Liverpool John Moores University przy wsparciu Onteca, lokalnego producenta gier, stworzyło platformę VR Drive, starającą się możliwie dokładnie oddać charakterystykę ruchu czy siatkę ulic i skrzyżowań. Docelowo VR Drive będzie można zainstalować na smartfonach, komputerach i konsolach.

– VR Drive pozwala młodym kierowcom, którzy są za pan brat z grami i technologią wirtualnej rzeczywistości, na rozwinięcie umiejętności prowadzenia pojazdu oraz zrozumienie powiązań między ryzykownymi zachowa-

niami, impulsywnością a wypadkami – wyjaśnia Jon Wetherall z Onteca. – VR Drive daje początkującym kierowcom szansę na rozwijanie umiejętności poza lekcjami za kierownicą. Opracowany przez nas system jest w stanie tworzyć profil kierowcy. Odpowiednio zinterpretowany przez instruktora pozwoli na optymalne ukierunkowanie zajęć na drodze, chociażby na umiejętność rozpoznawania i unikania niebezpieczeństw.

– Obecnie przeprowadzamy doświadczenie, które ma wykazać, czy symulator VR zwiększa świadomość zagrożeń i zmienia postawę wobec ryzykownej jazdy – dodaje profesor Stephen Fairclough z Liverpool John Moores University.

Inne rozwiązanie na zlecenie kontrahenta z Chin opracowuje niemiecki Karlsruhe Insti-

tute of Technology. Chodzi o system Drive-Sim. Jest o co walczyć, bo każdego roku w Kraju Środka prawo jazdy zdobywa 30 mln kierowców.

■ VR w szkołach jazdy

Mieszcząca się w kanadyjskim mieście Winnipeg Frontier Driving Academy reklamuje się jako pierwsza na świecie szkoła jazdy VR. Zajęcia z użyciem specjalnego oprogramowania i gogli Oculus Rift mają pozwolić na wykształcenie pamięci mięśniowej i zapoznać kursanta z techniką operowania kierownicą czy znajdowania właściwego pasa na skrzyżowaniu przy zerowym ryzyku. Przed wyjechaniem na drogi kursanci spędzają dwie godziny w symulatorze. W tym czasie pokonują wirtualnym samochodem miejskie ulice, jak również szutrowe i ośnieżone drogi. Mają również okazję do poznania trudów jazdy po zmierzchu i we mgle. Pakiet złożony z dwóch wirtualnych i czterech rzeczywistych godzin jazdy jest wyceniony na równowartość 1000 zł.

Instruktorzy z Frontier Driving Academy podkreślają, że technologia VR o połowę skraca czas osvajania się kursanta z samochodem, a instruktorowi pozwala na wyłapanie błędów w załazku, a nie gdy kursant podejmie złą decyzję. To zasługa sposobu prezentowania obrazu – na ekranie jest wyświetlone dokładnie to, co widzi osoba w goglach. Instruktor może na bieżąco weryfikować, czy kierujący poprawnie obserwuje drogę. Nie sposób tego zrobić w samochodzie bez dodatkowej kamery – bez niej trudno wychwycić popełniane nawet przez kierowców z dużym doświadczeniem błędy w sposobie patrzenia na drogę, w tym skupianie wzroku tuż przed maską lub skręcanie kierownicą, a dopiero później podążanie w tamtym kierunku wzrokiem. Technologię wirtualnej rzeczywistości opartą na goglach HTC Vive wykorzystał amerykański oddział firmy kurierskiej UPS do doskonalenia umiejętności swoich kierowców. Nacisk został położony na sposób obserwowania drogi i umiejętność interpretowania zagrożeń oraz zapobiegania im.

W „Szkoła Jazdy” pisaliśmy już o aplikacji Samsung Drive, która z wykorzystaniem okularów Samsung Gear VR uczy techniki „prowadzenia” auta oczami, czyli właściwej obserwacji otoczenia, jak również uwypukla zagrożenia związane z odrywaniem wzroku od drogi, np. w celu sięgnięcia po telefon. Niestety, jest to system pasywny, który pozwala jedynie na obserwowanie gotowych klipów wideo, jednak nie umożliwia faktycznego kierowania pojazdem.

■ Ile to kosztuje?

Najpopularniejszym, a zarazem najtańszym i najprostszym systemem wirtualnej rzeczywistości jest PlayStation VR – gogle do kon-

sole PlayStation 4. Całość nie wymaga konfigurowania, dobierania optymalnej karty graficznej itd. W dokładnie opisany w instrukcji sposób podłącza się jedynie system VR do konsoli i rozpoczyna korzystanie z niego. Wraz z niezbędną do ich pracy kamerą kosztują obecnie ok. 1000 zł. Kolejny tydzień trzeba przeznaczyć na zakup konsoli, a 1500 zł na kierownicę z pedałami i lewarkiem skrzyni biegów. Na razie nie istnieje specjalne oprogramowanie do szkolenia kierowców, ale np. rajdowa gra Dirt Rally czy wyścigi Gran Turismo Sport z odpowiednio dobraną trasą i słabym samochodem powinny zdać egzamin. Decydując się na stworzenie systemu opartego na komputerze, trzeba przygotować ponad 3000 zł na zakup PC i ok. 2200 zł na gogle Oculus Rift. Jakość obrazu będzie wyższa niż w przypadku PS VR, jednak nie na tyle, by uzasadniać dużo wyższą cenę zakupu. Poważniejszym atutem jest większe spektrum dostępnego na komputerze oprogramowania.

Warto przy tym podkreślić, że technologia VR nie jest rozwiązaniem dla każdego. Pierwszy kontakt z wirtualną rzeczywistością potrafi dać się we znaki – oczy sugerują mózgowi, że nie stoi się w miejscu, błędnik czy

choćby unerwienie skóry pleców, którymi odbiera się wiele bodźców istotnych z punktu widzenia prowadzenia samochodu, sugerują dokładnie co innego. Na sam koniec zostawiliśmy wyjaśnienie, czym jest technologia VR, gdyż sposób jej działania jest niezwykle prosty. Zakładane na głowę gogle mają wbudowane wyświetlacze lub montuje się do ich wnętrza smartfon (np. w systemie Samsung Gear VR). Dzięki systemom analizującym położenie głowy gogle są w stanie pokazać obszar (np. wnętrza samochodu), na który w danej chwili patrzy wirtualny kierowca. Kluczową kwestią jest jakość wyświetlaczy oraz moc obliczeniowa konsoli lub komputera, która pozwala na stworzenie płynnego, a zarazem szczegółowego obrazu.

Pierwsze komercyjne systemy VR pojawiły się w latach 2015–2016. Największy sukces odniosło PlayStation VR, sprzedane w liczbie 3 mln egzemplarzy. Eksperti niemal jednogłośnie twierdzą, że systemy pierwszej generacji są dalekie od doskonałości, a technologia w pełni rozkwitnie, gdy uda się zmniejszyć gogle do rozmiarów okularów, a jednocześnie opracować metodę bezprzewodowego transferu obrazu.

Lukasz Szewczyk





Robert Makłowicz za kierownicą alfa romeo stelvio

Fot. Alfa Romeo Sobiesław Zasada

Ambasadorzy marek

Co zrobić, żeby pojazdy wytwarzane przez duże koncerny były jeszcze bardziej rozpoznawalne? Skojarzyć je z osobami znanymi, lubianymi lub kontrowersyjnymi. W zasadzie wszystkie znane marki samochodowe mają swojego polskiego ambasadora. Lub ambasadorów.

Chyba najliczniejszym zespołem polskich gwiazd dysponuje Renault. Ambasadorami tej marki są aktorzy: Olga Frycz, Anna Dereszowska, Katarzyna Glinka oraz Maciej Zakościelny.

Olga Frycz, znana m.in. z popularnych seriali, takich jak „Pensjonat nad rozlewiskiem” oraz „M jak miłość”, jeździ renault capturem.

– Prowadzę typowo miejski tryb życia, więc renault captur idealnie do niego pasuje. Moje psy Kluska i Kapsel też już polubiły to auto, doskonale sprawdza się w dojazdach na nasze dalsze spacery. Myślę, że to idealny początek współpracy – mówi.

Z kolei Anna Dereszowska porusza się innym modelem Renault – espace.

– Uwielbiam piękne samochody, dlatego cieszę się, że mogę współpracować z marką, dla której tak ważny jest styl. Renault espace, którym będę od teraz jeździć, to niezwykle eleganckie, luksusowe auto – mówiła w kwietniu podczas nawiązania współpracy z Renault.

A czym jeździ Maciej Zakościelny? Talismanem grandtoureem.

– Marka Renault kojarzy mi się z innowacyjnością, komfortem i bezpieczeństwem, nowa linia zachwyca nowoczesnym designem – dlatego cieszę się z naszej współpracy – mówi Maciej Zakościelny.

■ Gortat w panamerze i kontrowersje wokół pisarza

Tymczasem marka Porsche na swojego ambasadora wybrała sportowca, do tego występującego na amerykańskich parkietach. To jedyny Polak w NBA – Marcin Gortat. Nie dalej jak kilka tygodni temu otrzymał on nowe porsche panamera 4 e-hybrid. Ten model ma silnik hybrydowy o pojemności 2894 cm³.

– Mimo stosunkowo niewielkiej pojemności auto ma niesamowitą moc, nie spodziewałem się tego. A przy okazji, dzięki silnikowi elektrycznemu, jest całkiem ekonomiczne. Na naładowanym w pełni akumulatorze przejechałem prawie 40 km – zachwala Marcin Gortat.

Bardzo duże zdziwienie opinii publicznej wzbudziła współpraca, którą z pisarzem mło-

dego pokolenia Szczepanem Twardochem ogłosił w 2015 roku Mercedes. Co ciekawe, wywołała szeroką i bardzo ożywioną dyskusję o statusie i etosie polskiego pisarza, roli literatury w społeczeństwie, czytelnictwie, wydawcach i honorariach. Tylko w ciągu miesiąca informacja o współpracy stała się źródłem kilkudziesięciu publikacji. W różnych mediach, nawet najpoczytniejszych.

■ Jaguar daje osiągi ikonie stylu

Do polskiej gwiazdy, tym razem aktorskiej, z propozycją współpracy zwróciła się też kolejna marka premium, czyli Jaguar. Oficjalna prezentacja nowej ambasadorki, Małgorzaty Sochy, odbyła się na początku roku. Sochę przedstawiano jako „ikonę stylu, żonę oraz matkę dwójki dzieci”.

– Bardzo się cieszę, mogąc reprezentować markę Jaguar w roli oficjalnej ambasadorki modelu e-pace. Moją dewizą jest bycie wymagającym wobec siebie, ale również innych, dlatego wybrałam auto dla ludzi, takich jak ja – jaguara e-pace. Ten model daje mi wszystko, czego

zawsze potrzebowałam od samochodu. Styl, osiągi i bezpieczeństwo – mówiła w styczniu Małgorzata Socha.

Nie tylko Jaguar stawia na kobiety. Od kilku lat jednym ze sponsorów najlepszej polskiej tenisistki, Agnieszki Radwańskiej, jest Lexus. Polka chwali się swoimi autami w mediach społecznościowych, które śledzi bardzo wiele osób. Tylko na Instagramie jej aktywność obserwuje blisko 300 tys. osób!

■ Dilerzy też szukają gwiazd

Ambasadorów szukają nie tylko duże koncerny, czasami także dilerzy reprezentujący konkretne marki. Na przykład w marcu współpracę z Alfa Romeo Sobiesław Zasada nawiązał Robert Makłowicz, jedna z najbarwniejszych postaci polskiej telewizji, znawca kuchni oraz zapalony podróżnik. Nowy ambasador dilerza porusza się pierwszym SUV-em w historii firmy, nazywanym stelvio. Pod maską auta pracuje mocny, 280-konny silnik benzynowy, współpracujący z automatyczną skrzynią biegów.

Propozycję krótkoterminowego kontraktu z dilerem samochodowym dostał w maju jeden z najlepszych polskich piłkarzy. Środkowy obrońca AS Monaco Kamil Glik został partnerem trójmiejskiego przedstawiciela marki BMW, firmy Zdunek. Podczas pobytu w Polsce tuż przed mundialem w Rosji jeździł hybrydowym modelem i8.

Wcześniej firma Zdunek współpracowała już z człowiekiem związanym z piłką nożną – znanym komentatorem sportowym Mateuszem Borkiem.

Jakub Ziębka



Marcin Gortat z hybrydowym porsche panamerą

Fot. Porsche/Agata Serge



Olga Frycz jeździ renault capturem

Fot. Materiały Renault

Systemy, które pomagają

Nowoczesne samochody i motocykle są naszpikowane coraz większą liczbą systemów ułatwiających lub wręcz wspomagających jazdę pojazdem. Oczywiście prym wiodą te rozwiązania, których celem jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa czynnego w trakcie jazdy.



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

Sądę, że nikogo nie dziwi już obecność w samochodzie systemów, takich jak ABS, ESP czy ASR. Nie będę się również odnosił do naszych „realiów egzaminacyjnych”. Chodzi mi o protesty ze strony ośrodków egzaminowania lub samych egzaminatorów w momencie, gdy szkoły jazdy podstawiają na egzamin nowoczesne pojazdy wyposażone w układy ułatwiające jazdę. W mojej ocenie to nic złego, pod warunkiem, że kierujący potrafi z tych systemów właściwie korzystać. Chcę za to skoncentrować się na mniej popularnych rozwiązaniach, na które czasem nawet nie zwraca się uwagi. Umiejętne wykorzystanie nowatorskich rozwiązań może sprawić, że jazda samochodem czy motocykłem stanie się jeszcze przyjemniejsza.

Z całą pewnością umiejętność wykorzystania dobrodziejstw techniki powinna ułatwić także zdanie egzaminu państwowego. Jasne, jest masa osób, które twierdzą, że kandydat na kierowcę po kursie powinien potrafić kierować nawet „żukiem na trzech kołach”. Lecz moim zdaniem o jakości szkolenia powinno świadczyć również to, czy dana szkoła uczy korzystania z nowoczesnych rozwiązań w pojazdach.

■ Hill assist, czyli łatwiejsze ruszanie na wzniesieniu

Czy zauważyliście, że w nowoczesnych samochodach w chwili, gdy puszczaacie sprzęgło (często nawet w neutralnym położeniu dźwigni zmiany biegów), wzrastają obroty silnika? To jeden z objawów działania asystenta ruszania na wzniesieniu. Któryś z inżynierów-konstruktorów zauważył po prostu, że sprawne operowanie dwoma nogami i ręką sprawia kierującym problem. Wszystkiego oczywiście da się na-

uczyć. Ale kiedyś ktoś wymyślił też ABS, bo nie wszyscy potrafili nauczyć się skutecznego omińnięcia przeszkody z jednoczesnym hamowaniem pulsacyjnym.

Jak zatem działa asystent ruszania na wzniesieniu? Jak z niego korzystać? Z jednej strony część tego typu urządzeń ingeruje w układ hamulcowy, przez kilka sekund po puszczeniu pedału hamulca utrzymując zahamowany samochód na wzniesieniu. Najważniejsza zaś funkcja to podwyższanie obrotów silnika wraz z puszczeniem sprzęgła, czyli załączaniem napędu samochodu. Jeżeli obserwujemy, że przy puszczeniu sprzęgła silnik automatycznie zwiększa obroty, w zasadzie nie jest konieczne używanie pedału przyspieszenia w trakcie ruszania. Sprawia to, że ruszanie dla każdego jest dużo łatwiejsze do opanowania. Zmniejsza się prawdopodobieństwo zgaśnięcia silnika.

Ostatnio testowałem samochody należące do mojej szkoły. Okazuje się, że ruszenie nawet na wzniesieniu o pochyleniu wynoszącym 12 proc. jest możliwe tylko przy użyciu sprzęgła i właśnie asystenta ruszania na wzniesieniu, czyli hill assist.

■ Park assist – czujniki parkowania i kamery cofania

Systemy wspomagające parkowania i cofania są bardzo przydatne nawet dla doświadczonych kierowców. Jasne, mogą one powodować, że kierujący mniej wnikliwie obserwuje otoczenie. Ale w czasach, gdy nadwozia budowane są według wyśrubowanych norm odporności zderzeniowych, przez co znacznie ograniczają widoczność, są wręcz bezcenne. Oczywiście nic nie zastąpi bacznej obserwacji przez szyby oraz lusterka. Trzeba jednak wiedzieć, co sygnalizują zamontowane w pojeździe czujniki oraz to, że kamery cofania o szerokim kącie objętościowo mocno zniekształcają obraz i poczucie odległości.

Trzeba mieć na uwadze, że czujniki parkowania i ich wskazania są dość mocno zależne nawet od warunków atmosferycznych. Obfi-

ty deszcz czy błoto z drogi potrafią je oszukać. Pół biedy, jeżeli sygnalizują zbyt wcześnie. Znacznie gorzej, jeśli sygnalizacja w ogóle nie zadziała.

Czego więc można nauczyć przyszłych kierowców? Na pewno tego, że oprócz obserwacji drogi warto wsłuchać się w sygnały akustyczne. Szczególnie ciągle, które sygnalizują bliskość przeszkody – często niewidocznej dla kierowcy. Trzeba również uczyć dbałości o stan pojazdu, w szczególności tego, żeby czujniki były czyste. Należy podkreślać, że nie wolno zmieniać ich położenia.

W każdym pojeździe wyposażonym w czujniki akustyczne warto również sprawdzić, na jakie elementy nie reagują... Zdarza się, że cienki słupek z tworzywa sztucznego lub drewna przestaje być rozpoznawany.

■ Automatyczne światła

Coraz więcej samochodów jest wyposażonych w światła do jazdy dziennej. Równie często mamy do czynienia z odpowiednim czujnikiem, który przełącza światła dzienne na mijania wtedy, gdy rozpozna zmrok.

Należy uważnie obserwować zachowanie światła w pojeździe, szczególnie przy opadach deszczu. Najczęściej w ciągu dnia, kiedy zacznie padać deszcz, czujnik nie przełączy światła dziennych na mijania, a zgodnie z przepisami istnieje taki obowiązek. Tym samym prosty w założeniach system musi być kontrolowany przez kierującego.

Są oczywiście osoby, które twierdzą, że lepiej od razu włączyć światła mijania. Może to prostsze, ale proszę zwrócić uwagę, że oryginalne, dobrej klasy światła do jazdy dziennej są zdecydowanie lepiej widoczne w ciągu dnia. Gdyby tak nie było, producenci najnowszych aut z pewnością nie stosowałiby ich aż tak powszechnie.

Systemów wspomagających jazdę czy ją ułatwiających jest oczywiście znacznie więcej. Kolejne, także montowane coraz częściej w motocyklach, przedstawię już w kolejnym numerze „Szkoły Jazdy”. ■

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



Napędowy rekordzista

Golf VII jest najlepiej sprzedającym się nowym autem w Europie. To także jedyne auto oferowane aż z pięcioma rodzajami napędu.

Volkswagen przygotował dla golfa klasyczne silniki benzynowe i wysokoprężne z turbodoładowaniem, „benzynę” z fabryczną instalacją CNG (1.4 TGI, dostępna na wybranych rynkach), hybrydę (golf GTE) oraz wariant elektryczny (e-golf). E-golf stał się bardziej praktyczny dzięki modernizacji przeprowadzonej w 2017 roku. Wówczas Volkswagen zastąpił pakiet akumulatorów o pojemności 24,2 kWh odpowiednikiem mieszczącym 35,8 kWh. Po zmianie deklarowany zasięg wydłużył się ze 190 do 300 km.

W przeciwieństwie do podobnych zapewnień odnośnie konwencjonalnych aut obietnice producenta dotyczące elektrycznego golfa znajdują pokrycie w rzeczywistości. Jeżdżąc po mieście bez rezygnowania z klimatyzacji, gdy jest potrzebna, oraz korzystania z pełnego przyspieszenia można osiągnąć ok. 250 km na jednym ładowaniu. Używając ekologicznego trybu jazdy, który zmniejsza moc silnika (do wciąż satysfakcjonującego poziomu) i wyłącza klimatyzację oraz stosując technikę prowadzenia auta elektrycznego, jak hamowanie silnikiem aż do zatrzymania czy dynamiczne osiągnięcie pożądanej prędkości i podtrzymywanie jej minimalnym naciskiem na gaz, uda się przejechać 300 km bez odwiedzania stacji ładowania. Zapas energii najszybciej można odbudować na stacjach szybkiego ładowania CCS. Podają one prąd o napięciu 500 V i natężeniu przekraczającym 100 A, dzięki czemu są w stanie naładować niemal pusty akumulator w 45 min. Stacje CCS znajdują się już we wszystkich większych miastach Polski. W zwykłym punkcie ładowania e-Golf



musi spędzić 5–10 h, a pełne ładowanie akumulatora prądem z gniazda 230 V zajmuje ok. 17 h.

Na papierze parametry silnika e-golfa nie wyglądają imponująco. Kierowca ma bowiem do dyspozycji 136 KM w zakresie 3300–12000 obr./min oraz 290 Nm w przedziale 0–3300 obr./min. Rozkład momentu obrotowego sprawia jednak, że w miejskiej dżungli elektryczny VW nie ma sobie równych. Osiągnięcie 50 km/h zajmuje 3,2 s. Po 9,6 s golf może przekroczyć 100 km/h, a maksymalnie osiąga 150 km/h. Jest to więc samochód, którym z powodzeniem można korzystać z podmiejskich autostrad. A nawet wybrać się w dłuższą podróż. W lipcu krajowa sieć stacji szybkiego ładowania została rozbudowana o 21 punktów, co oznacza, że z Warszawy do Gdańska może uda się dotrzeć po zaplano-

waniu jedynie kilkunastominutowego postoju w połowie trasy.

W przeciwieństwie do samochodów z konwencjonalnym napędem auta elektryczne są najmniej efektywne podczas jazdy poza obszarem zabudowanym – powyżej 90 km/h zapotrzebowanie na prąd wyraźnie rośnie. W mieście zasięg topnieje wolno, gdyż podczas postoju silnik w ogóle nie zużywa prądu, a każde hamowanie jest okazją do odzyskania energii. W domyślnym ustawieniu po zdjęciu nogi z gazu e-golf zaczyna toczyć się siłą pędu, pokonując zaskakująco duże odległości (procentuje obecność opon o zmniejszonych oporach toczenia). Po lekkim naciśnięciu na lewy pedał auto zaczyna hamować w wyniku intensywnego odzyskiwania energii. Dopiero po mocnym naciśnięciu na hamulec

następuje dociśnięcie klocków do tarcz. Proces przebiega liniowo i niezauważalnie – jedynie doświadczeni zwrócą uwagę na zmieniające się położenie wskaźnika przepływu energii czy szum hamulców, możliwy do wychwycenia po otwarciu szyby. Dźwignią wyboru kierunku jazdy (trudno mówić o skrzyni biegów, gdyż e-golf ma bezpośrednie przełożenie) można wybrać też jeden z trzech poziomów hamowania rekuperacyjnego po zdjęciu nogi z pedału gazu oraz wybrać tryb B, w którym odzysk prądu jest największy – na tyle, że po nabraniu wprawy można jeździć z minimalnym wykorzystaniem pedału hamulca.

Gdyby nie dynamika i cisza, za kierownicą e-golfa można by szybko zapomnieć, że podróżuje się samochodem elektrycznym. W przeciwieństwie do konkurentów elektryczny volkswagen nie jest uduchowiony stylistycznie. Nie ma w nim też nietypowych tworzyw – celowo upodobnionych do materiałów wykonywanych w większości z przetworzonych materiałów.

Komfortowy, solidnie wykonany i dynamiczny e-golf ma w zasadzie tylko jedną wadę. Jest nią cena, która w Polsce wynosi najmniej 164.890 zł. Przy zasięgu istotnie przekraczającym 200 km kwestia skąpej infrastruktury przestaje być palącą. Auto można eksploatować bez panicznego spoglądania na wskaźnik zasięgu. Osoba mieszkająca w większym mieście zwykle co kilka dni przejeżdża koło stacji ładowania, coraz częściej także szybkiego. Odpowiednio planując dzień, można jeździć elektrycznym autem nie mając nawet garażu z gniazdkiem. Przeciwnicy samochodów zasilanych prądem powiedzą – po co się męczyć? Ich zwolennicy nie widzą w tym problemu – poświęcają czas, ale w zamian zyskują możliwość jazdy w wolnej od hałasu kabinie, a także oszczędzają. W wielu punktach auta wciąż można ładować za darmo, a przy obecnych cenach prądu za zużywanego w mieście 12 kWh/100 km trzeba zapłacić ok. 6 zł. Korzystając z szybkich płatnych ładowarek należy przygotować się na czterokrotność tej kwoty. To i tak niedrogo. Jeżdżąc po mieście samochodem z silnikiem benzynowym trudno pokonać 100 km za 24–28 zł.

Łukasz Szewczyk



Kulisy padoku Formuły 1

Jeśli człowiek, który przepracował w załodze zespołu Formuły 1 prawie dziesięć lat, decyduje się na publikację swoich wspomnień, to taką pozycję warto przeczytać. Sięgnijcie więc po książkę Marca „Elvisa” Priestleya „Mechanik. Kulisy padoku F1 i tajemnice rywalizacji”.

Marc „Elvis” Priestley to postać nietuzinkowa. Był mechanikiem i członkiem załogi McLarena w Formule 1 w latach 2000–2009. Pracował m.in. z Miką Häkkinenem, Davidem Coulthardem, Kimim Räikkönenem, Jeanem Alesim, Juanem Pablo Montoyą, Lewsem Hamiltonem i Fernando Alonso. Obecnie jest prezydentem telewizyjnym i spikerem, gospodarzem programu „Driving Wild; Gear, Grease and Glory” w Discovery Channel, współprowadzącym „The F1 Report” w Sky Sports, ekspertem technicznym w Formule E.

W książce „Mechanik. Kulisy padoku F1 i tajemnice rywalizacji” przeczytamy m.in. o ukrytym stetoskopie przykładanym do maszyny tankującej, wojskowych systemach szyfrowania wprowadzonych w obowiązek przed szpiegami czy kombinacjach przygotowanych przez Europejską Agencję Kosmiczną... O świecie, w którym o wyniku decydują ułamki sekundy, a każda nowinka techniczna może być na wagę złota.

Najlepszą rekomendację książce Priestleya wystawił dziennikarz motoryzacyjny Cezary Gutowski. Napisał o niej tak: „Historie prawdziwe, nie z telewizorów i oficjalnych prasowych komunikatów, o żywej Formule 1 i ludzkim obliczu le-

gend oraz tych, którzy w cieniu budują te legendy. To nie są PR-owe bajki o lepszym, niedostępnym dla nas świecie, lecz opowieści o rzeczywistości. Bo nawet tam, w miejscu nadzwyczajnym, życiem kierują zwyczajne prawidłowości. Pośród błichtru i wspaniałości przewijają się ludzkie historie o wzlotach i upadkach, zwycięstwach i porażkach, wspaniałomyślności i małostkowości. Oto prawdziwa Formuła 1!”.

Sami widzicie, obok tej książki nie da się przejść obojętnie!

red



Dylemat instruktora prowadzącego

Instruktorzy zazwyczaj wiedzą, kto ma szansę zdać egzamin państwowy. Decyzja wpisana na arkuszu przebiegu egzaminu wewnętrznego wydaje się oczywista. Dylemat pojawia się w przypadku osób, które ewidentnie nie radzą sobie za kierownicą, a już na pewno nie na tyle, żeby zdać ten egzamin.



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

Część praktyczna kursu podstawowego trwa minimum 30 godzin. Opinie, czy powinna być dłuższa, czy krótsza, od lat są podzielone. Faktycznie, trudno stwierdzić, jak byłoby najlepiej. W końcu chodzi o moment, w którym większość kursantów będzie w stanie osiągnąć choćby podstawowy poziom umiejętności prowadzenia pojazdu. Podstawowy, czyli jaki? Dający szansę na pozytywny wynik egzaminu praktycznego. Ponadto już po odbiorze prawa jaz-

dy młody kierowca musi czuć odpowiedzialność za siebie i innych uczestników ruchu drogowego.

Egzamin wewnętrzny ma zweryfikować poziom umiejętności kursanta, konkretnie wskazać mocne i słabe strony potencjalnego kierowcy. Ostatecznie to instruktor prowadzący podejmuje decyzję, czy kursant przystąpi do egzaminu państwowego (wielu kandydatów na kierowców o tym nie wie).

■ Nietatwa decyzja

Instruktorzy zazwyczaj wiedzą, kto ma szansę zdać egzamin państwowy. Decyzja wpisana na arkuszu przebiegu egzaminu wewnętrznego wydaje się oczywista. Dylemat pojawia się w przypadku osób, które ewidentnie nie radzą sobie za kierownicą, a już na pewno nie

na tyle, żeby zdać ten egzamin. Teoretycznie w takiej sytuacji instruktor wpisuje wynik negatywny, odhacza błędy, pokazuje je kursantowi i informuje o konieczności kontynuacji szkolenia w określonym w przybliżeniu wymiarze godzin.

W praktyce w ośrodkach regularnie pojawiają się osoby, którym wydaje się, że są mądrzejsze od swoich szkoleniowców. Nie zgadzają się z ich decyzjami. Są przekonane co do swoich umiejętności, czasem wręcz wymuszają na instruktorze wynik pozytywny egzaminu wewnętrznego. Jak? Mówią np., że mają mało czasu, jadą na wakacje i szybko chcą mieć to za sobą. Z pewnością każdy instruktor się z taką taktyką spotkał.

Co szkoleniowiec powinien w takiej sytuacji zrobić? Najlepiej po prostu odmówić

i trzymać się swojego zdania. Wiąże się to jednak z konsekwencjami. Kursant może zrezygnować z dalszej nauki w szkole jazdy i przenieść się do innej. To nie wszystko. Może także, w ramach zemsty na „niesprawiedliwym” instruktorem, napisać mnóstwo negatywnych opinii w Internecie. Z całą pewnością nigdy nikomu swojej byłej szkoły jazdy nie poleci. Może również zarzucić ośrodkowi nieuczciwe praktyki wymuszania na kursantach dokupowania dodatkowych godzin jazd szkoleniowych. Jeśli takie opinie będą pojawiać się regularnie, szkoła może wpaść w poważne kłopoty wizerunkowe i z czasem tracić coraz więcej klientów.

To właśnie jest istota tego dylematu. Na ile iść kursantom na rękę i dopuszczać ich do egzaminu państwowego mimo że ich szanse na sukces są mizerne, a przy tym uniknąć negatywnych opinii, które mogą przysporzyć szkole nie lada kłopotów?

■ Informuj zawczasu i uniknij nieporozumienia

Istnieje sposób na zmniejszenie prawdopodobieństwa pojawienia się takiego dylematu. Są trzy etapy kursu, na których warto podjąć kilka działań, żeby uniknąć kłopotów z trudnymi kursantami.

Etap pierwszy ma miejsce na początku kursu. Podczas części teoretycznej lub na pierwszych jazdach szkoleniowych warto uświadomić kursantowi, że instruktor prowadzący decyduje o tym, kiedy osoba pobierająca nauki jest gotowa do podejścia do egzaminu wewnętrznego i państwowego. Co jeszcze warto mu powiedzieć? Na przykład, że najwcześniej po 30 godzinach będzie zdawał egzamin wewnętrzny, który sprawdzi jego umiejętności ściśle pod kątem możliwości zdania egzaminu państwowego oraz ogólnej sprawności w kierowaniu pojazdem. Wówczas kursant będzie zmotywowany, a jego cel stanie się bardziej konkretny. Zrozumie, że 30 godzin praktycznej nauki warto w pełni wykorzystać.

Etap drugi – między 15. a 20. godziną części praktycznej. Warto wtedy przekazać kursantowi informacje dotyczące postępów w nauce, planu dalszego szkolenia, prognozowanej szansy pozytywnego zaliczenia egzaminu wewnętrznego i państwowego.

Etap trzeci zbiega się z końcem części praktycznej kursu. Nauka dobiega końca, czas na egzaminowanie. Chyba że ktoś nie osiąga poziomu niezbędnego minimum, żeby podejść do egzaminu wewnętrznego. Wówczas od razu należy przeprowadzić konkretną rozmowę.

■ Argumentuj, nie informuj

Na każdym etapie kursu konieczna jest umiejętność argumentacji. Przekazanie suchej informacji niczego nie załatwi. Kursant nie tyle musi,



co ma prawo wiedzieć, na czym instruktor opiera swoje prognozy i decyzje. Na tej podstawie dowie się, na czym stoi, na czym szczególnie musi się skoncentrować, by prawidłowo się rozwijać i zbliżyć się do postawionego na wstępie celu. To właśnie w dobrze skonstruowanej argumentacji tkwi rozwiązanie. Kursant musi otrzymać przejrzystą listę błędów, jakie wciąż na danym etapie szkolenia popełnia. Instruktor rozwija świadomość kandydata na kierowcę zwłaszcza w kwestii wszelkich zagrożeń w ruchu drogowym. Stymuluje wyobraźnię kursanta, aby poczuł odpowiedzialność odpowiednią dla kierowcy. Ułatwia zrozumieć, że pewnych błędów popełniać nie można, jeżeli chce bezpiecznie prowadzić pojazd. Jeśli zostaną one wychwycone na egzaminie wewnętrznym, będą jasnym wskaźnikiem, że czas szkolenia musi zostać wydłużony.

■ Celem jest zdobycie umiejętności

Zazwyczaj celem kursantów jest zdobycie prawa jazdy. O tym, kto je otrzymuje, ostatecznie decyduje jednak egzaminator (efektywność systemu udzielania uprawnień do kierowania

pojazdami stanowi temat do odrębnej dyskusji). Celem nadrzędnym szkolenia jest zdobycie konkretnej wiedzy i umiejętności praktycznych, które pozwolą kursantowi zupełnie samodzielnie i bezpiecznie poruszać się po drogach danym pojazdem. Jeśli cel ten będzie jasno komunikowany na przestrzeni całego kursu, kursant również będzie do niego dążył. Jeśli kierowanie pojazdem będzie sprawiało mu problemy, zaakceptuje decyzję instruktora prowadzącego o przedłużeniu szkolenia.

Każdy instruktor mógłby wymienić mnóstwo przypadków, kiedy nie widział żadnych szans na bezsporne wyjście z trudnych sytuacji. Są bowiem osoby, które bez względu na wszystko nie przyjmą żadnej argumentacji. To jednak są wyjątki, które potwierdzają regułę. Efektywna komunikacja międzyludzka to umiejętność, którą warto stale udoskonalać, przydaje się nie tylko w życiu zawodowym. Życzę wszystkim instruktorom skutecznego dialogu z kursantami oraz mnóstwa cierpliwości i opanowania w wielu trudnych sytuacjach, jakie zdarzają się w trakcie szkolenia. To z pewnością będzie owocowało wspólnie osiąganymi sukcesami. ■

Szkoleniowiec z zebra na koncie

Na początku sierpnia na osiedlu Zamojskiego w Zamościu powstała trójwymiarowa zebra. Jest to pomysł, który wymyślił, sfinansował i wykonał Andrzej Trusek, właściciel tamtejszego OSK, czyli Dobrej Szkoły.



Fot. Archiwum Andrzeja Truska

– mówi Trusek. – Wykonały projekt, na podstawie którego wymalowali pasy.

■ Zebra poddana ocenie

Nietypowe przejście dla pieszych na osiedlu Zamojskiego powstało w sierpniu. Koszty wzięły na siebie Andrzej Trusek.

– Lubię po prostu robić coś dobrego dla innych, o pieniądzach nie chcę rozmawiać, zapewniam, że nie wydałem na to fortuny – mówi z uśmiechem właściciel OSK z Zamościa.

Nie jest to pierwsza tego typu akcja zainicjowana przez Andrzeja Truska. W zeszłym roku wraz z policją rozdał 500 kamizełek odbaskowych, w tym roku ma zamiar przekazać ich tysiąc.

A co do trójwymiarowej zebry – na swoim profilu facebookowym właściciel zamojskiego OSK napisał związłe: „Poddaję ocenie. Obietnica zrealizowana”.

■ Gdańskie smart przejście

Sposobów na zwiększenie bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych może być wiele. Ciekawe rozwiązanie zaprezentowała np. spółka Energa Oświetlenie (pisaliśmy już o tym na łamach „Szkoły Jazdy” – przyp. red.). „Smart przejście” powstało przy Trakcie Świętego Wojciecha – na jednym z najbardziej niebezpiecznych przejść w Gdańsku. Sercem systemu jest układ analizowania obrazu wideo, który zarządza lampami zamontowanymi na przeciwnych krańcach przejścia. Obraz jest pobierany w odstępie 0,2 s i przekazywany do analizy – algorytm porównuje kolejno pobrane obrazy i w przypadku wystąpienia różnicy określa wielkość obiektu, który różnicę spowodował. Na tej podstawie system identyfikuje przechodnia, odróżniając go np. od zwierzęcia czy samochodu. Gdy z przejścia chce skorzystać przechodzień, system automatycznie zwiększa natężenie oświetlenia, powodując, że sylwetka człowieka staje się bardziej widoczna nawet przy bardzo niekorzystnych warunkach pogodowych.

Jakub Ziębka

Trójwymiarowe przejścia dla pieszych są już w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie i Niemczech. Ale nie tylko. We wrześniu ubiegłego roku w islandzkiej miejscowości Ísafjörður pojawiło się trójwymiarowe przejście. Firma Vegamálun Gíh uznała, że nietypowe rozwiązanie zachęci kierowców do zwiększenia uwagi i zredukowania prędkości przed przejściem. Pomysł opiera się na złudzeniu optycznym – odpowiednio ukształtowanych i cieniowanych pasach. Optyczna iluzja zdała jednak egzamin. Na widok zebry „unoszącej się” kilkanaście centymetrów nad drogą kierowcy zwalniają.

■ Zainspirowani ruszyli do działania

– Takie przejście dla pieszych sprawia, że można odnieść wrażenie, że coś blokuje drogę – wyjaśnia Gauti Ívar Halldórsson, właściciel firmy, która stworzyła nietypową zebra.

Halldórsson nie kryje jednak, że inspiracją dla niego były rozwiązania, które widział w New Delhi w Indiach. Projekt przedstawiono islandzkie-

mu ministerstwu transportu oraz policji. W ciągu kilku tygodni został zaaprobowany i można było rozpocząć prace.

– Kiedy zobaczyłem taką zebra na jakimś filmiku w Internecie, postanowiłem zrobić coś podobnego w Zamościu – mówi Andrzej Trusek, szef Dobrej Szkoły.

■ Studencki projekt

Problem w tym, że trójwymiarowa zebra nie jest znakiem drogowym, nie ma go w tzw. czerwonej książce, czyli rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Dlatego też Zarząd Dróg Grodzkich w Zamościu pozwolił na wymalowanie trójwymiarowej zebry nie w centrum miasta, tylko na osiedlowej drodze.

Jednak najpierw trzeba było trójwymiarową zebra zaprojektować.

– Zajęły się tym studentki lubelskiej uczelni, absolwentki zamojskiego liceum plastycznego



Elektryczne pułapki

Od lutego obowiązuje w Polsce ustawa o elektromobilności. Nie w pełnym zakresie, bo kwestie związane ze zniesieniem akcyzy na auta elektryczne i hybrydowe wciąż są pod lupą Unii Europejskiej. Okazuje się, że nie jest to jedyny problem.

Do 1 stycznia 2026 roku art. 148a. 1. ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych dopuszcza poruszanie się pojazdów elektrycznych po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów. Jednocześnie przewidziano, że zarządca drogi może uzależnić poruszanie się pojazdów elektrycznych po buspasach od liczby osób nimi jadącymi.

■ Mogą, nie mogą?

Tu zaczynają się jednak schody związane z interpretacją. Dotyczy to w szczególności słowa „wyznaczonych”. Wyznaczonych dla autobusów czy wyznaczonych, czyli otwartych przez zarządcę drogi, dla pojazdów elektrycznych, tak jak w wielu miastach dla motocykli? W ostatnich dniach marca portal wysokienapiecie.pl poprosił o komentarz stołecznej policji.

– Bazując na obecnie obowiązującym stanie prawnym należy stwierdzić, że nie istnieją regulacje dopuszczające możliwość poruszania się wskazanych pojazdów po pasach ruchu przeznaczonych dla autobusów, wyznaczonych w ciągach komunikacyjnych miasta stołecznego Warszawy – poinformował Krzysz-

tof Bujnowski, naczelnik wydziału ruchu drogowego warszawskiej policji. Kilka dni później na Twitterze policja opublikowała post o następującej treści: „W odpowiedzi udzielonej do artykułu zabrakło doprecyzowania, że odnosi się ona do art. 148a ust. 2 Prawa o ruchu drogowym, co można błędnie odczytać. Zgodnie ze stanowiskiem policji pojazdy elektryczne mogą poruszać się po pasach przeznaczonych dla autobusów”.

■ Kierowco, pokaż przepis

Wątpliwości mają też inne komendy. Gdańska twierdziła, że pojazdy elektryczne z buspasów korzystać nie mogą, gdyż nie są wymienione na tabliczkach towarzyszących znakom. W Łodzi sytuacja wygląda podobnie, natomiast zupełnie inaczej w Krakowie, który już dawno otworzył niektóre części miasta dla aut elektrycznych, a teraz chętnie będzie je widział także na pasach dla autobusów. W sieci można znaleźć nagranie, na którym funkcjonariusz zatrzymujący kierowcę auta elektrycznego stwierdza, że dopiero są przymiarki do tego, by auta zasilane prądem mogły się poruszać buspasami. Gdy kierowca twierdzi, że jechał zgodnie z prawem, policjant pro-

si go o wskazanie przepisu, po czym dodaje, że takie regulacje obowiązują tylko w wybranych miastach... Jeżeli funkcjonariusza nie uda się przekonać, że przepisy weszły w życie i obowiązują na terenie całego kraju, użytkownik pojazdu elektrycznego będzie musiał dochodzić swoich racji w sądzie. Nie piszemy o tym, bo kierowcy grozi 100 zł mandatu, 1 punkt karny, o nerwach i czasie poświęconym na dyskusję z funkcjonariuszem nie wspominając. Największym problemem wydaje się sposób działania ustawodawcy, który wprowadza nowe rozwiązanie bez zwerifikowania, czy nie powstaną luki lub pola do różnych interpretacji.

■ Kulawe oznakowanie

Okazuje się, że niejasności jest więcej. Kolejna to sposób oznakowania pasów dla autobusów. W Warszawie wiele buspasów kończy się kilkaset metrów przed skrzyżowaniami. Tuż za znakami D-12 z tabliczką T-3a z napisem „Koniec” umieszczane są znaki F-10, informujące o układzie pasów na skrzyżowaniu i możliwych kierunkach z jazdy z każdego z nich. Prawy pas jest przeznaczony do skrętu, natomiast pod strzałką informującą



du według wzoru określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1. Czas płynie, a naklejek brak. Z końcem lipca Warszawa postanowiła rozwiązać problem i wprowadzić naklejki na przednią szybę, które wyróżnią auta na prąd i wodór. W sierpniu pojawią się analogiczne oznaczenia dla pojazdów zasilanych sprężonym i skroplonym metanem (CNG/ LNG). Dlaczego są tak ważne? Samochody z alternatywnymi napędami zostały zwolnione z opłat za postój w strefie parkowania (a docelowo także za wjazd do stref czystego transportu). W ciągu kilku lat mają zostać wprowadzone zielone tablice dla ekoaut. Do tego czasu ich właściciele będą zdani właśnie na naklejki oraz czujność kontrolerów opłat. Jeżeli znajdą za wycieraczką wezwanie do zapłaty bez uiszczenia opłaty, pozostanie odwoływanie się. Przy obecnej opłacie dodatkowej w wysokości 50 zł wydatki poniesione na wysłanie listów poleconych do zarządu dróg miejskich będą nieproporcjonalnie wysokie względem kary.

■ Niedziela różni się od poniedziałku

Wszystko to brzmi jak odległa przyszłość, ale w rzeczywistości nią nie jest. Elektryczna mobilność na dobre zawita do Polski już za kilka lat. Na różne aspekty i nieścisłości zaczęliśmy zwracać uwagę podczas tygodniowego testu volkswagena e-golfa – w końcu punkt widzenia zależy od punktu siedzenia. Okazuje się, że na właściciela auta elektrycznego czeka wiele pułapek – niestety, nie zawsze oczywistych i łatwych do uniknięcia. Dochodzą do tego czynniki społeczne. W niedzielny poranek kierowcy patrzą na samochód elektryczny z zaciekawieniem. Sytuacja zmienia się diametralnie w poniedziałek. Jadący buspasem „elektryk” staje się problemem...

Lukasz Szewczyk

o możliwości jazdy na wprost znajdują się dopiski „Bus” oraz „Taxi”. Nie jest to jednak buspas w pełnym tego słowa znaczeniu – poprzedzony znakiem D-12. W efekcie kierowca jadący na wprost zwykle nieświadomie łamie prawo i naraża się na mandat, a przynajmniej pouczenie, o którym w liście do redakcji informował czytelnik serwisu elektrowoz.pl. Jeżeli chciałby pokonać skrzyżowanie przepisowo, musiałby zmienić pas ruchu, co w godzinach szczytu nie jest łatwe i mogłoby zaburzyć płynność ruchu na buspasie.

■ Oczywiste nieoczywistości

Oczywiste nie wydaje się też zachowanie przed sygnalizatorem ST z tabliczką „Bus”, który nadaje sygnały świetlne dla kierujących autobusami oraz innymi pojazdami wykonującymi od-

płatny przewóz osób na regularnych liniach, poruszającymi się po wydzielonych dla nich pasach ruchu. Nawet jeżeli auto elektryczne może legalnie znaleźć się na wydzielonym pasie ruchu, nie wykonuje odpłatnego przewozu osób na regularnych liniach. Czy jego kierowca powinien więc czekać na zapalenie się zielonego światła, blokując autobusy? W ustawie o elektromobilności nie wspomniano o tym słowem. Dodajmy, że cykl świetlny zwykle jest tak ustawiony, by dać kierowcy autobusu margines czasowy na zajęcie optymalnego pasa za sygnalizatorem.

Wróćmy do ustawy, która stanowi, że od 1 lipca 2018 roku do 31 grudnia 2019 roku pojazdy elektryczne i pojazdy napędzane wodorem oznacza się nalepką wskazującą na rodzaj paliwa wykorzystywanego do ich napędu, umieszczaną na przedniej szybie pojaz-



Fot. Kancelaria Sejmu

Z kulturą w drodze

Główny Inspektorat Transportu Drogowego rozpoczął akcję propagującą kulturalne zachowania na polskich szosach. W serwisie YouTube opublikowano już dwa filmy – z ministrem kultury i dziedzictwa narodowego Piotrem Glińskim oraz aktorem Dariuszem Kowalskim.



Brawura jest często widoczna na polskich drogach – ocenia minister Gliński, pytany przez szefa ITD Alvina Gajadhura. – I taki, delikatnie mówiąc, rodzaj niezwracania uwagi na innych. Pamiętajmy jednak, że w tym drugim samochodzie zawsze może być ktoś z naszej rodziny, ktoś bliski.

– Każdy chce osiągnąć swój cel, chce do niego dotrzeć – mówi aktor Dariusz Kowalski, znany z serialu „Plebania”.

■ Kulturalny katalog

To od przedstawienia poglądów tych panów na temat kulturalnej jazdy rozpoczęła się w lipcu akcja „Z kulturą w drodze”. To cykl filmów o kulturalnej i bezpiecznej jeździe. W kolejnych produkcjach, które będą dostępne w mediach społecznościowych, w tym w serwisie YouTube, o swoich oczekiwaniach wobec innych użytkowników dróg będą opowiadać m.in. aktorzy filmowi i teatralni.

Do akcji mogą włączyć się także mniej znani niż Gliński i Kowalski użytkownicy dróg. Jak? Otóż są zachęceni do przesyłania organizatorom akcji (pod adresem: info@gitd.gov.pl) materiały dokumentujące stosowanie w praktyce zasad kulturalnej jazdy, a także informacje o oczekiwaniach w tym zakresie. Na ich podstawie stworzony zostanie „Katalog kultury w drodze”, opublikowany na zakończenie akcji.

■ Ludzie nie formują korytarzy

– Kultura jazdy i szacunek wobec innych są kluczowymi elementami bezpieczeństwa ruchu drogowego – uważa Andrzej Adamczyk, minister infrastruktury. – Wielu niebezpiecznych zdarzeń można by uniknąć, gdyby uczestnicy ruchu drogowego szanowali siebie nawzajem. Projekt „Z kulturą w drodze” wpisuje się także w działania Ministerstwa Infrastruktury, związane z popularyzacją wśród kierowców prawidłowych zachowań. Jakich? Choćby ułatwiających dotarcie służb ratowniczych do miejsc wypadków na drogach szybkiego ruchu. Musimy zdawać sobie sprawę, że rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych w Polsce stawia przed nami nowe wyzwania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego – przekonuje Adamczyk. – Zaobserwowaliśmy ostatnio niepokojące zjawiska związane z niewłaściwym zachowaniem uczestników ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych, skutkujące utrudnionym dojazdem służb ratowniczych do miejsc zdarzeń drogowych.

■ Wytyczne już są

Celem działań prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury jest także redukcja liczby tragicznych zdarzeń na polskich drogach. Słu-

żą temu działania zarówno edukacyjne, jak i inżynieryjne.

– Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych jest jednym z najważniejszych celów, jakie stawia przed sobą Ministerstwo Infrastruktury w zakresie BRD – informuje Adamczyk. – Dlatego opracowane zostały wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych, które definiują standardy w tym zakresie. Celem tych działań jest redukcja zdarzeń śmiertelnych z udziałem pieszych. Wytyczne były długo oczekiwaną przez zarządców i projektantów.

■ Kierowcy jadą za szybko i nie ustępują pierwszeństwa

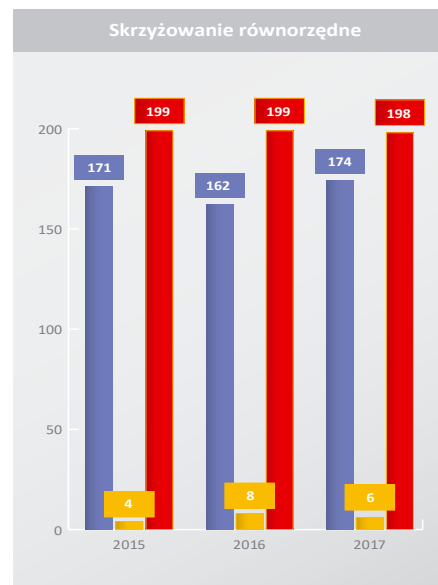
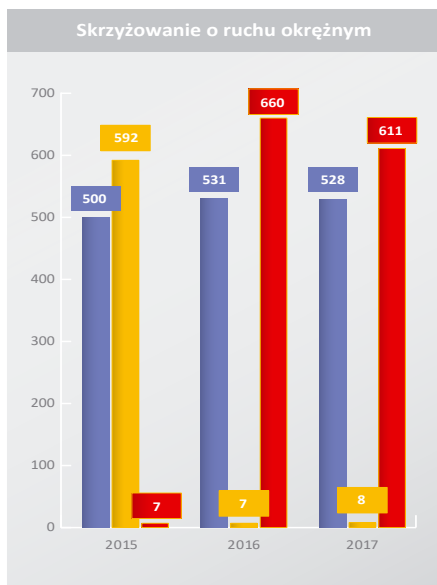
32.760 wypadków, 2.831 ofiar śmiertelnych, 39.466 rannych – to tragiczny bilans drogowych zdarzeń, do których doszło tylko w ubiegłym roku. Przyczyny? Średnio co do czwartego wypadku doszło z powodu nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu przez kierujących. Z kolei przyczyną co czwartego była nadmierna prędkość, a co ósmy wypadek spowodowali kierujący, którzy nie ustąpili pierwszeństwa pieszeemu na przejściu dla pieszych.

Mimo że rok 2017 był najbezpieczniejszy od ponad 20 lat, to wciąż jest wiele do zrobienia. Kto wie, może takie kampanie sprawią, że ludzie staną się ostrożniejsi, zaczną myśleć o innych?

Jakub Ziębka

Raz, dwa, trzy – pierwszy jedziesz ty

Mała liczba zdarzeń drogowych na skrzyżowaniach równorzędnych nie świadczy o wysokiej kulturze kierowców (choć ona poprawia się z każdym rokiem), lecz przede wszystkim niewiedzy, jak poruszać się na takim skrzyżowaniu.



Marek Rupental

Po zdaniu egzaminu państwowego kandydat na kierowcę powinien znać podstawowe zasady ruchu drogowego oraz posiadasz umiejętność prowadzenia pojazdu. I tak generalnie jest. Świadczą o tym choćby statystyki zdawalności i związane z nimi dość surowe podejście egzaminatorów do osób egzaminowanych.

Z biegiem lat kierowca nabiera doświadczenia, rozwija umiejętności związane z korzystaniem z pojazdu. Niektórzy robią nawet więcej niż większość. Ćwiczą na torach kartingowych, gokartowych czy w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy. Wszystko po to, żeby być lepszymi kierowcami. I bardzo dobrze! Uważam, że podarowanie osobie bliskiej karnetu na szkolenie doskonalenia techniki jazdy z okazji jakiegoś jego święta (urodzin, imienin) jest doskonałym pomysłem. Korzystajmy z tej możliwości!

■ Braki wiedzy i arogancja

A jak jest z przypominaniem sobie, utrwalaniem teorii? Słabo. Kierowcy na ogół przejawiają wstręt do słowa drukowanego. Do przepisów nie zaglądają praktycznie wcale. Mieli z nimi stycz-

ność na kursie prawa jazdy. Ale wtedy jeszcze nie byli nawet kierowcami.

Skąd więc lwia część kierujących czerpie wiedzę o przepisach? Choćby z dyskusji z rodziną i przyjaciółmi. To bardzo niedobrze. Jaką mamy pewność, że znają oni przepisy rządzące ruchem drogowym? Żadną. Dlatego znaczna grupa uczestników ruchu drogowego ma duże braki w wiedzy z przepisów regulujących zasady ruchu drogowego. Jest to widoczne niemal każdego dnia.

Oczywiście nie jest też tak, że całe zło, które dzieje się na polskich drogach, wynika z niewiedzy. U podstaw niektórych wykroczeń leży arogancja. Kierowcy mogą czuć się swobodnie, gdyż policja boryka się brakami kadrowymi. Efekt? Znacznie rzadziej niż kiedyś spotykamy na drogach patroli.

■ Uderzenia w miękkie podbrzusze

Brak elementarnej wiedzy o przepisach ruchu drogowego u znacznej części kierujących znajduje potwierdzenie w statystykach wypadkowych. Wydawałoby się, że z trzech rodzajów skrzyżowań – z określonym pierwszeństwem, o ruchu okrężnym oraz równorzędnym – najbezpieczniej powinniśmy czuć się na pierwszych z wymienionych. Przecież właśnie w tym przypadku nie trzeba za bardzo mędrkować, bo kolejność przejazdu uregulowana jest znakami lub sygnałami świetlnymi. Bezpiecznie powinno być również na rondach. Dlaczego? Bo jadące po nich

samochody poruszają się z nieznacznymi prędkościami. Ale rzeczywistość jest zgoła odmienna.

Analiza danych z tabeli ilustrującej opisywany przeze mnie problem prowadzi do wniosków, że na skrzyżowaniach z określonym pierwszeństwem lekceważone są znaki i sygnały regulujące pierwszeństwo przejazdu. Świadczy o tym liczba wypadków, która w każdym roku wynosi ok. 10 tys. Z kolei liczba ofiar śmiertelnych wskazuje, że do tych zdarzeń dochodzi przy dużych prędkościach. Najczęściej są to uderzenia w bok pojazdu, który można nazwać miękkim podbrzuszem samochodu. Nie ma tam stref zgniotu, a jedynym elementem bezpieczeństwa mogą być (w nowszych samochodach) kurtyny boczne.

■ Zasada znana, lecz niestosowana

Mała liczba zdarzeń drogowych na skrzyżowaniach równorzędnych, z niewysokimi liczbami ofiar śmiertelnych, nieprzekraczającymi ośmiu osób w roku, nie świadczy o wysokiej kulturze kierowców (choć ona poprawia się z każdym rokiem), lecz z niewiedzy, jak poruszać się na takim skrzyżowaniu.

Wszyscy co prawda znają zasadę prawej ręki, jednak nie zawsze potrafią ją zastosować w warunkach drogowych. Często niewiedza przykrywana jest udawaną kulturą. Wówczas zagubiony kierowca przepuszcza wszystkich innych kierujących i przejeżdża przez skrzyżowanie jako ostatni. ■



Niechciane drogi

Samorządy nie są zainteresowane zarządzaniem tzw. starodrożami, czyli starymi drogami krajowymi, które przejęły po wybudowaniu i oddaniu do użytku nowych. Dlaczego? Ponieważ muszą je utrzymywać za swoje pieniądze – wynika z raportu Najwyższej Izby Kontroli.

W latach 2004–2017 samorządom oddano blisko 1,4 tys. km starych dróg krajowych. W nowych realiach, po wybudowaniu ekspresówek lub autostrad, przestały one pełnić swoją dotychczasową funkcję. Właśnie takimi drogami zajęli się inspektorzy Najwyższej Izby Kontroli. Kontrolerzy NIK pojawili się w dwunastu urzędach gmin, dwóch starostwach powiatowych, siedmiu powiatowych oraz pięciu wojewódzkich zarządach. To właśnie te jednostki zarządzają drogami przejętymi po wybudowaniu nowych.

■ Kukulcze jajo

Jeszcze do lipca 2015 roku odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym pozbawiany był dotychczasowej kategorii i zaliczany do kategorii drogi gminnej. Obowiązki związane z jego utrzymaniem, czyli remontami, odśnieżaniem, okresowymi kontrolami stanu technicznego, spadały oczywiście na gminy. To kosztowało, a samorządy nie dysponowały odpowiednimi środkami na bieżące utrzymanie tych dróg.

Walczyły więc o zmianę ustawy o drogach. Postulowały np. każdorazowe przeprowadzanie oceny danego odcinka drogi przed zmianą jej statusu pod kątem funkcji, jakie pełni w sieci dróg publicznych.

W końcu w lipcu weszła w życie nowelizacja ustawy o drogach publicznych. Przewidywała ona, że jeśli odcinek drogi krajowej zostanie zastąpiony nowo wybudowanym, nie będzie uzyskiwał – jak dotychczas – kategorii drogi gminnej. A jaką? Będzie drogą wojewódzką. Choć nie w każdym przypadku. Zarówno sejmiki województwa, jak i rady powiatów uzyskały możliwość podjęcia uchwały o pozbawieniu jej miana drogi wojewódzkiej bądź powiatowej.

Zgodnie z nowymi przepisami rady gminy w ciągu 90 dni od wejścia w życie nowelizacji były uprawnione do podjęcia uchwały o pozbawieniu drogi zaliczonej do kategorii dróg gminnych jej statusu. Wtedy z mocy ustawy stawała się ona drogą wojewódzką. Z kolei samorządy województw mogły zatrzymać przekazane w ten sposób przez gminy drogi lub oddać je powiatom. Te z kolei mogły przekazać je gminom.

Nowelizacja ustawy o drogach spowodowała, że blisko 100 gmin przekazało takie drogi województwom. Te w większości się ich pozbyły. A co zrobiły powiaty? Otóż część tych dróg przekazały z powrotem gminom. Najbardziej spektakularnym przykładem „karuzeli drogowej” jest przypadek gminy Rajcza. Tam proces przekazywania drogi rozpoczął się w grudniu 2008 roku i trwa do dziś!

■ Braki w dokumentacji

Ponieważ samorządy nie ucieszyły się z oddawania dróg pod ich pieczę, dużym problemem stało się prawidłowe wypełnianie obowiązków, które wynikają z konieczności dbania o nie. Jak wynika z kontroli NIK, nie dokonywano wymaganych kontroli dróg, w tym sprawdzania ich stanu technicznego, lub przeprowadzano je niezgodnie z przepisami prawa budowlanego. W skrajnym przypadku przejęty przez samorząd odcinek starodroża nie był poddawany żadnej kontroli przez dwanaście ostatnich lat, mimo że powinno się to robić co rok.

Blisko połowa skontrolowanych zarządców nie miała ponadto projektów organizacji ruchu dla wszystkich przejętych odcinków dróg. Także w przypadku zmian w organizacji ruchu po przejściu ich w zarząd. Zarządcy nie zapewnili również na tych drogach sprawnego, czytelnego i zgodnego z przepisami oznakowania. To oczywiście źle wpływało na bezpieczeństwo.

Zarządcy dróg nie dbali należycie o swój majątek. Nie regulowali stanu prawnego gruntów pod drogami (co w przyszłości może opóźnić procesy inwestycyjne), nie zakładali dla nich ksiąg wieczystych lub nie ujawniali w już istniejących księgach swojej własności. Nie dokonowali także wyceny dróg i nie wykazywali ich w ewidencji księgowej, przez co zaniżali wartość majątku jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto nie prowadzili wymaganej dokumentacji dróg lub prowadzili ją niezetelnie.

Ustalenia NIK wskazują na niedostateczny nadzór nad jednostkami i komórkami organizacyjnymi wykonującymi zadania związane z zarządzaniem drogami oraz na brak skutecznej i efektywnej kontroli zarządczej prowadzonej przez kierowników. Kontrolerzy stwierdzili także, że proces przejmowania zarządu nad starodrożami nie zawsze przebiegał płynnie i bezkonfliktowo. Dla dwóch odcinków nie zapewniono ciągłości zarządzania drogą. W przypadku sześciu skontrolowanych jednostek (23 proc.) przekazanie zarządzania starodrożem zakończyło się w sądzie.

■ Złe oznakowanie

Kontrola NIK wykazała, że przejęte w zarząd odcinki starodroży nie zawsze miały zatwierdzoną stałą organizację ruchu. A to ona jest podstawowym dokumentem dotyczącym zarządzania ruchem, regulującym ustawienie znaków drogowych w terenie. Czterech zarządców w ogóle nie miało zatwierdzonej organizacji, natomiast u ośmiu dokument taki istniał tylko dla części przejętych odcinków starodroży.

Brak zatwierdzonej organizacji ruchu może powodować niewłaściwe umiejscowienie znaków na drodze, a w konsekwencji zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego. Przeprowadzone w trakcie kontroli oględziny starodroży wykazały szereg nieprawidłowości w oznakowaniu pionowym i poziomym. Stwierdzono je w 20 spośród 26 jednostek objętych kontrolą. W szczególności dotyczyły one ustawienia pionowych znaków drogowych niespełniających wymogów określonych przepisami (znaki wyblakłe, zniszczone), rozmieszczenia ich niezgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu oraz braków w oznakowaniu w stosunku do informacji zawartych w projektach organizacji ruchu. Widoczne, sprawne i umieszczone zgodnie z przepisami oraz zatwierdzoną organizacją ruchu oznakowanie pionowe i poziome stanowi kluczowy element



zapewniający bezpieczeństwo uczestników ruchu na drodze.

■ Liche zarządzanie

Kontrolerzy zauważyli także wiele nieprawidłowości w bieżącym zarządzaniu drogami. Otóż prawie wszystkie objęte kontrolą odcinki starodroży w momencie ich przekazywania przebiegały przez grunty, które nie miały w pełni uregulowanego stanu prawnego. Aż 96 proc. zarządców nie doprowadziło do uregulowania stanu prawnego gruntów i ujawnienia prawa własności do gruntów w księgach wieczystych.

Tylko 38 proc. zarządców wywiązało się z obowiązków planistycznych, określonych w art. 20 pkt 1 i 2 ustawy o drogach publicznych, dotyczących sporządzenia projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz projektów finansowania budowy, przebudowy, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich. Ustalono też, że w 65 proc. skontrolowanych jednostek nie funkcjonował prawidłowo nadzór nad jednostkami i komórkami organizacyjnymi wykonującymi zadania związane z zarządzaniem drogami. Zdaniem NIK stwierdzone nieprawidłowości świadczą o tym, że kierownicy kontrolowanych jednostek nie zapewnili w pełni skutecznej i efektywnej kontroli zarządczej dotyczącej zarządzania przejętymi drogami. W skontrolowanych jednostkach audytor wewnętrzny marginalnie traktował sprawy zarządzania drogami publicznymi.

■ NIK wzywa do nowelizacji ustawy o drogach publicznych

Raport NIK kończy się rekomendacjami. Kontrolerzy chcieliby, żeby minister infrastruktury przygotował nowelizację ustawy o drogach publicznych. Co powinno znaleźć się w tym akcie prawnym? Choćby „wprowadzenie obowiązku uregulowania przez zarządcę dróg krajowych stanu prawnego gruntów zajętych przez odcinki dróg krajowych przed ich przekazaniem samorządowi województwa po wybudowaniu nowych odcinków dróg krajowych”. To nie wszystko. Rekomendowane jest także „wprowadzenie obowiązku przekazywania samorządowi województwa danych o wartości odcinków dróg krajowych oraz gruntów zajętych przez te drogi, przejmowanych przez samorząd na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy o drogach”. NIK chciałby także uregulowania sposobu postępowania w przypadkach, gdy po przejściu odcinków dróg krajowych przez zarządców dróg samorządowych w obrocie prawnym funkcjonują decyzje wydane przez zarządcę dróg krajowych, zezwalające na umieszczenie w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, w których określono wysokość stawki opłaty niezgodnie z wysokością stawki ustalonej w uchwale organu stanowiącego właściwej jednostki samorządu terytorialnego, wydanej na podstawie art. 40 ust. 8 ustawy o drogach publicznych”.

Jakub Ziębka

Niech kursant jeździ defensywnie

Czy gdyby wszyscy kierowcy stosowali zasady defensive driving, na polskich drogach byłoby bezpieczniej?
Zdecydowanie tak!



Piotr Rucki,
właściciel warszawskiej
szkoły jazdy Elmol

Bezpieczeństwo ruchu drogowego – czy każdemu na nim zależy? Z rozmów i dyskusji prowadzonych przez kierowców wynika, że tak, jest to sprawa pierwszorzędna. Przecież wszyscy starają się na drodze zachowywać ostrożnie, przewidywalnie i co za tym idzie – bezpiecznie. Rzeczywistość jest niestety inna. Nie bez przyczyny statystyki wypadków mamy takie, że lepiej się do nich nie przyznawać. Gorzej na drogach jest tylko w trzech europejskich krajach.

Oczywiście statystyki od kilku lat troszkę się poprawiają, jednak liczba osób, które giną w wypadkach drogowych w Polsce, w dalszym ciągu budzi grozę. Każdego dnia na polskich drogach w wypadkach komunikacyjnych ginie osiem osób.

■ Mniejsze wydatki na paliwo

Kto te statystyki, oczywiście na plus, może poprawić? Każdy z nas. Wszyscy uczestnicy ruchu – piesi, rowerzyści i przede wszystkim kierowcy. A co my, instruktorzy nauki jazdy, możemy w tym celu zrobić? Wszyscy doskonale wiemy, jakie mamy zadanie. Nauczyć przyszłego kierowcę bezpiecznego poruszania się po miejskich i pozamiejskich drogach. Bardzo często priorytetem dla kursanta jest zdanie egzaminu państwowego i to najlepiej za pierwszym podejściem. Ale nie dla instruktora!

Jedną z metod bezpiecznego poruszania się po drogach jest tzw. jazda defensywna. Czy ta technika, a właściwie filozofia jazdy jest dla początkującego kierującego za trudna do opanowania? Niestety, spotkałem się z opiniami, że tak. Mówiąc konkretniej, dotyczyły one jaz-



dy energooszczędnej, która jest częścią defensywnej. Niektórzy mówią, że jest ona za trudna do opanowania i niepotrzebna na szkoleniu podstawowym. Na szczęście są to rzadkie przypadki. Eco-driving jest sposobem na obniżenie kosztów paliwa, a dla instruktorów jest to niezwykle ważne. Dlaczego? Bo w zawodzie funkcjonują osoby, które otrzymują wynagrodzenie brutto i muszą pokryć z niego wydatki na paliwo.

■ Myślmy za siebie i innych

Defensywna jazda powinna być wpajana kursantom niemal od samego początku szkolenia. Młodzi (niekoniecznie wiekiem) kierowcy muszą mieć świadomość, że technika ta ma na celu unikanie niebezpiecznych sytuacji, które wynikają z warunków drogowych lub/ błędnych decyzji uczestników ruchu. Minimalizowanie ryzyka zdarzenia drogowego to podstawowy cel jazdy defensywnej.

Technika jazdy defensywnej wymaga od kierującego przede wszystkim wyrozumiałości, odpowiedzialności i przewidywania. Świadomy kie-

rowca powinien myśleć za siebie, ale i za innych, być przewidywalny i widoczny na drodze. Musi unikać jazdy w tzw. martwym punkcie innego pojazdu, bo grozi to wypadkiem. Musi wiedzieć, że martwe pole to nie tylko miejsce (punkt), którego nie widać w lusterku, ale również słupki w samochodzie, mogące zasłaniać widoczność.

Defensywny kierowca będzie utrzymywał bezpieczny odstęp od pojazdu jadącego przed nim, liczony w sekundach. Trzy sekundy są wystarczającym buforem bezpieczeństwa przy dobrej pogodzie. Jeśli jest gorsza, przestrzeń powinna być znacznie zwiększona. Jest to niezmiernie ważne, biorąc pod uwagę czas reakcji kierowcy, który średnio wynosi około jednej sekundy.

Jest jeszcze wiele innych elementów związanych z jazdą defensywną, o których my, instruktorzy, oczywiście wiemy. Wydaje mi się, że dobre szkolenie jest bezpośrednio związane z elementami jazdy defensywnej, tylko może nie zawsze nazywamy to w ten sposób. Czy gdyby wszyscy kierowcy stosowali zasady defensive driving, na polskich drogach byłoby bezpieczniej? Zdecydowanie tak! ■



Branżę transportową hamują długi

W bazie danych KRD widnieje 23,7 tys. firm transportowych. Ich łączny dług przekracza 925 mln złotych. I z roku na rok rośnie – wynika z raportu Krajowego Rejestru Długów. To niejedyne problemy polskiej branży transportowej. Doskwiera jej brak pracowników, wywołuje strach ewentualne wejście w życie unijnej dyrektywy o pracownikach delegowanych.

Polska odgrywa istotną rolę w europejskim transporcie. Ma to potwierdzenie w liczbach. Według danych Eurostatu (Europejskiego Urzędu Statystycznego – przyp. red.) w 2016 roku nasi przewoźnicy wykonali pracę przewozową na poziomie 290.749 mln tonokilometrów. Tym samym pod względem towarów przewiezionych drogą znaleźli się na drugim miejscu w Europie. Jednak polscy kierowcy nie zawsze jadą po nowoczesnych autostradach, a sygnalizacja świetlna nie pokazuje wyłącznie zielonego światła. Mimo że nie jest to od nich zależne, ich kurs zbacza na wyboiste i dziurawe drogi.

■ Embargo i dyrektywa

Problemy polskich przewoźników zaczęły się w 2014 roku. Wtedy branżę dotknęło rosyjskie embargo. Jego pokłosiem było przeorganizowanie wielu firm transportowych. Skupiały się one na poszukiwaniu nowych zleceń na Zach-

dzie. Od tamtego momentu minęło sporo czasu, jednak na horyzoncie pojawiają się kolejne problemy, które mogą poważnie uderzyć w polski transport. Sporym utrudnieniem mogą okazać się zmiany w zasadach zatrudniania kierowców jeżdżących po unijnych drogach. Celem dyrektywy o pracownikach delegowanych, bo o niej mowa, jest uregulowanie międzynarodowego transportu drogowego. Nowe przepisy nakładają na polskie firmy transportowe obowiązek wypłacania pracownikom wykonującym przewozy międzynarodowe nie tylko stawek minimalnych obowiązujących w krajach, przez które jadą, ale także wszelkich dodatków i bonusów, jakie otrzymują pracownicy lokalni.

– Jeśli przepisy wejdą w życie, na firmy delegujące pracowników do innego kraju UE spadnie szereg dodatkowych obowiązków – mówi Mirosław Sędłak, zarządzający programem Rzetelna Firma w ramach Kaczmarek Group. – Przedsiębiorca, który wyśle kierowcę z transportem za granicę Polski, będzie musiał wypłacić mu

wynagrodzenie na takich zasadach, na jakich otrzymują je tamtejsi pracownicy, uwzględniając przy tym m.in. premię. To oznacza, że pracodawca delegujący pracownika będzie musiał zapłacić mu nie tylko stawkę minimalną obowiązującą w danym kraju, ale też identyczne dodatki, jakie otrzymują tamtejsi kierowcy. Dlatego polscy przewoźnicy już teraz spodziewają się horrendalnych podwyżek kosztów usług przewozowych, co siłą rzeczy przełoży się na wzrost ich cen, a tym samym zmniejszy konkurencyjność polskich przewoźników na unijnych rynkach. Zmiany mogą sprowadzić na kierowców także nałożenie obowiązków administracyjnych, których niespełnienie będzie wiązało się z wysokimi karami finansowymi.

■ Niekorzystne tendencje

Podobnego zdania jest prezes zarządu Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”. Zdaniem Macieja Wrońskiego proponowane

zmiany mogą też sprawić, że przewoźnicy zrezygnują z wykonywania pracy przewozowej na niektórych kierunkach. Na to wszystko nakładają się problemy z niedoborem kierowców. Zdaniem PwC oraz Transport i Logistyka Polska branża transportowa jest w stanie przyjąć od zaraz dodatkowo ponad 100 tys. pracowników.

– Sytuacji w branży nie poprawiają także przyjmowane krajowe przepisy – uważa Wroński. – System monitorowania przewozów drogowych towarów wrażliwych, split payment (system płatności, w którym kwota podatku VAT, wydzielona z należnej sprzedawcy kwoty wynagrodzenia brutto, trafia na wyodrębniony rachunek o ograniczonej dostępności dla sprzedawcy – przyp. red.), nowa opłata paliwowa czy propozycja zmiany przepisów o odpadach, nakładająca na przewoźnika dodatkowe obowiązki, tworzą bariery i kolejne dodatkowe koszty. To nie ułatwia prowadzenia biznesu, szczególnie dla małych firm. Jeśli nie dojdzie do odwrócenia niekorzystnych tendencji, a istniejące bariery nie będą sukcesywnie likwidowane, to z rynku może zniknąć wiele przedsiębiorstw.

■ Rekordzista z prawie sześciomilionowym długiem

Przedsiębiorstw transportowych, które już mają problemy, nie brakuje. Ich długi w ciągu roku wzrosły o prawie 40 proc.! – wynika z raportu Krajowego Rejestru Długów. W maju 2017 roku

21 tys. przewoźników było zadłużonych na 664 mln zł. Teraz w bazie danych Krajowego Rejestru Długów widnieje 23,7 tys. firm transportowych. Ich łączny dług przekracza już 925 mln zł.

– Gdyby pokusić się o charakterystykę statystycznego zadłużonego przedsiębiorstwa transportowego, to na jego koncie znajdziemy pięć niespłaconych zobowiązań o łącznej wartości 39 tys. zł – szacuje Adam Łącki, prezes zarządu Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej. – Są jednak i takie przedsiębiorstwa, których sytuacja finansowa jest jeszcze gorsza. Mowa chociażby o niechlubnym rekordziste – przedsiębiorcy ze Śląska, a konkretnie z Dąbrowy Górniczej, którego dług wynosi 5,74 mln złotych. Pieniądze powinien oddać jednemu wierzycielowi – spółce transportowej, wobec której nie uregulował jedenastu zobowiązań.

Najgorzej z regulowaniem zobowiązań radzą sobie przewoźnicy z Mazowsza. Ponad 4,1 tys. firm przewozowych z tego regionu musi oddać wierzycielom 170 mln zł. Tuż za nimi są przedsiębiorcy z Górnego Śląska. W województwie śląskim działa 3,2 tys. zadłużonych przedsiębiorców transportowych. Razem są oni winni 118 mln zł. Na trzecim miejscu znalazły się firmy z Wielkopolski. Działa tam 2,5 tys. zadłużonych przewoźników, których dług wynosi łącznie 104 mln zł. Na przeciwnym biegunie zadłużenia znajdują się przewoźnicy z województwa opolskiego. 500 tamtejszych przedsiębiorców nie oddało wierzycielom 16,9 mln zł.

■ Przedsiębiorcy dają się zwodzić dłużnikom

Nierzadko zdarza się jednak, że firmy transportowe same padają ofiarą nieuczciwych kontrahentów, którzy nie płacą za wykonaną usługę. W sumie dłużnicy przewoźników mają do oddania 168 mln zł. Z płatności firmom transportowym nie wywiązali się przedsiębiorcy z branży handlu hurtowego i detalicznego (54,8 mln zł), przedsiębiorstwa budowlane (46 mln zł), a także koledzy po fachu, czyli firmy przewozowe (29,3 mln zł).

– W tej branży normą jest dziewięćdziesięciodniowy termin płatności – tłumaczy Jakub Kostecki, prezes zarządu Kaczmarek In-kasso, zajmującej się windykacją należności. – Jeśli do tego dodać krótszy termin przedawnienia, który w przypadku usług transportowych wynosi dwanaście miesięcy, to tak naprawdę na odzyskanie pieniędzy zostaje dziewięć miesięcy. Niestety, część przedsiębiorców zwleka ze zleceniem windykacji do ostatniej chwili, dając się zwodzić dłużnikom kolejnymi obietnicami zapłaty. W konsekwencji część firm transportowych rozpoczyna windykację należności, które bywają już przedawnione. Co prawda przedawnienie roszczenia nie zamyka drogi do odzyskania pieniędzy, jednak czyni ją dużo trudniejszą i wiąże się z większymi nakładami finansowymi.

Jakub Ziębka



Przegląd legislacyjny

W tym miesiącu na tapecie znalazły się dwa tematy. Chodzi o tzw. konstytucję dla biznesu oraz rozporządzenie w sprawie doskonalenia techniki jazdy.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Prawo przedsiębiorców to nowa ustawa, regulująca zasady prowadzenia działalności gospodarczej, w pakiecie kilku innych ustaw nazywana hucznie „konstytucją dla biznesu”. Wprowadza ona szereg zmian, które nie omijają oczywiście również branży szkolenia kierowców.

Ustawa weszła w życie już 30 kwietnia, ale część rozwiązań rozłożono w czasie. Zmiany mają na tyle szeroki zakres (choćby ze względu na liczbę aktów odwołujących się do dotychczasowej ustawy o swobodzie działalności gospodarczej), że towarzyszy jej ustawa wprowadzająca, która m.in. uchyla 48 dotychczasowych aktów, w tym przede wszystkim ustawę o swobodzie działalności gospodarczej.

Wśród uchylanych aktów znajduje się rozporządzenie ministra infrastruktury i budownictwa w sprawie numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia kierowców i innego podmiotu prowadzącego szkolenie, wzorów dokumentów i pieczęci związanych z utworzeniem i działalnością ośrodka szkolenia kierowców oraz wysokości opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców i opłaty za wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań przez ośrodek szkolenia kierowców. Do 30 kwietnia 2019 roku konieczne będzie wydanie nowego rozporządzenia w tej sprawie. Zmieniana jest też ustawa o kierujących pojazdami i ustawa o transporcie drogowym.

■ Ważne zasady

Wśród zmian dotyczących wszystkich przedsiębiorców wyrażonych wprost w ustawie można wskazać:

– zasadę „co nie jest prawem zabronione, jest dozwolone”. Przedsiębiorca może podejmować wszelkie działania z wyjątkiem tych, których zakazują przepisy prawa oraz może być

obowiązany do określonego działania tylko na podstawie przepisów prawa

– domniemanie uczciwości przedsiębiorcy. Organ ma rozstrzygać wątpliwości na korzyść przedsiębiorcy i z góry zakładać, że działa on uczciwie i zgodnie z prawem

– zasadę „przyjaznej interpretacji”, czyli rozstrzygania wątpliwości interpretacyjnych na korzyść przedsiębiorcy

W związku z Prawem przedsiębiorców i przepisami wprowadzającymi tę ustawę 1 maja 2019 roku utraci moc obowiązującą dotychczasowe rozporządzenie dotyczące doskonalenia techniki jazdy, wydane na podstawie art. 120 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami. Dlatego trwają już prace nad nowym aktem prawnym w tej kwestii.

– zasadę proporcjonalności. Chodzi o równoważenie spornych interesów i niestosowanie nieproporcjonalnych środków wobec przedsiębiorcy

– zasadę odpowiedzialności urzędników za naruszenie prawa.

Ponadto na mocy dodatkowej ustawy powołany został rzecznik małych i średnich przedsiębiorców. Może on np. wnioskować do ministrów o wydanie objaśnień najbardziej skomplikowanych przepisów i interweniować w sprawie łamania prawa przedsiębiorców.

W obrębie ustawy o kierujących pojazdami nowe przepisy pozwalają przedsiębiorcy rozpocząć działalność ośrodka szkolenia bez wpisu do rejestru, jeśli starosta nie rozpatrzy wniosku o wpis w ciągu czternastu dni. W przypadku wykreślenia ośrodka z powodu stwierdzonych naruszeń przepisów o ponowny wpis będzie można się ubiegać po upływie trzech lat. Decyzja o zakazie prowadzenia działalności i wykreśleniu ośrodka z powodu naruszeń będzie musiała być poprzedzona wyznaczeniem terminu do usunięcia

naruszeń. Analogicznie zostało to uregulowane również w przypadku ośrodków doskonalenia techniki jazdy. Zasady te wprowadzono także do ustawy o transporcie drogowym w odniesieniu do ośrodków szkolenia.

Zmiany w ustawie o kierujących pojazdami i ustawie o transporcie drogowym wiązały się z koniecznością zmiany niektórych wydanych na ich podstawie rozporządzeń. W związku

z Prawem przedsiębiorców i przepisami wprowadzającymi tę ustawę 1 maja 2019 roku utraci moc obowiązującą dotychczasowe rozporządzenie dotyczące doskonalenia techniki jazdy, wydane na podstawie art. 120 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami. Dlatego trwają już prace nad nowym aktem prawnym w tej kwestii.

Projekt rozporządzenia w sprawie doskonalenia techniki jazdy pojawił się w Rządowym Centrum Legislacji w sierpniu. Określa szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotu prowadzącego ośrodek doskonalenia techniki jazdy (ODTJ) stopnia podstawowego i wyższego w zakresie infrastruktury technicznej, warunków lokalowych oraz wyposażenia dydaktycznego.

■ Prezentacja nie dłuższa niż 15 minut

Zapisane w projekcie kluczowe warunki prowadzenia ODTJ-otu nie ulegają zmianie. W stosun-

Zapisane w projekcie kluczowe warunki prowadzenia ODTJ-otu nie ulegają zmianie.

ku do dotychczasowego rozporządzenia (jego autorem był jeszcze minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej) projekt przewiduje jedynie pewne zmiany formalne

w zakresie uzyskiwania uprawnień instruktora techniki jazdy. Są to:

- zakres danych wpisywanych do wniosku o wyznaczenie terminu egzaminu dla osób ubiegających się o uprawnienia instruktora techniki jazdy oraz do ewidencji osób przystępujących do egzaminu (ograniczono go o dane adresowe zgłaszanej na egzamin osoby, które są zbędne)
- wymóg okazania prawa jazdy również przed egzaminem, ograniczenie do maksymalnie 15 minut czasu prezentacji, o której mowa

W projektowanym rozporządzeniu uzupełniono również zakres wymaganych danych wpisywanych do karty przeprowadzonych zajęć o numery rejestracyjne pojazdów, przy użyciu których prowadzono poszczególne zajęcia oraz imiona, nazwiska i podpisy wszystkich instruktorów je prowadzących.

w § 25 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze oraz lit. b tiret pierwsze

- doprecyzowanie, że część praktyczną egzaminu ocenia dwóch egzaminatorów
- nałożenie na Komisję Egzaminacyjną obowiązku przekazywania organowi zgłaszającemu na egzamin informacji o wyniku egzaminu, w tym negatywnym
- doprecyzowanie, że m.in. uiszcza się opłatę za egzamin przy wyznaczeniu kolejnego egzaminu dla osoby ubiegającej się o uprawnienia instruktora techniki jazdy, która uzyskała negatywny wynik części teoretycznej albo praktycznej egzaminu
- doprecyzowanie, że zajęcia praktyczne z jazdy osoba szkolona odbywa indywidualnie, kierując pojazdem przez co najmniej taką liczbę godzin, która jest określona w programie szkolenia dla zajęć praktycznych.

■ Nowe zdjęcie, usunięcie zbędnych linii w świadectwie

Ponadto zmodyfikowano wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy i wzór wniosku o wpis do ewidencji instruktorów techniki jazdy. Wprowadzono tam możliwość podania adresu poczty elektronicznej do korespondencji oraz czytelniej przedstawiono zakres wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ODTJ.

We wniosku o wpis do ewidencji instruktorów techniki jazdy w zakresie posiadanego wykształcenia wprowadzono możliwość złożenia oświadczenia o posiadaniu, zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 117 ust. 2 pkt 1 ustawy z 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami, m.in. wykształcenia średniego branżowego jako wystarczającego do jego uzyskania. Ponadto dokonano modyfikacji we wzorze świadectwa instruktora techniki jazdy, polegających na usunięciu zbędnych linii oraz uporządkowaniu numeracji. Wymagane będzie też zdjęcie spełniające wymagania identyczne jak przy zdjęciach do prawa jazdy czy dowodu osobistego.

■ Więcej danych w karcie

W projektowanym rozporządzeniu uzupełniono również zakres wymaganych danych wpisywanych do karty przeprowadzonych zajęć o numery rejestracyjne pojazdów, przy użyciu których

prowadzono poszczególne zajęcia oraz imiona, nazwiska i podpisy wszystkich instruktorów je prowadzących. Analogiczną zmianę wprowadzono w dzienniku zajęć teoretycznych odnośnie wykładowców. Zmodyfikowano także sposób prowadzenia rejestru osób szkolonych, tak żeby oprócz szkoleń osób ubiegających się o uprawnienia instruktora techniki jazdy obejmował on również pozostałe szkolenia, które podlegają nadzorowi wojewody. Chodzi o praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, kursy dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i pojazdów przewożących wartości pieniężne oraz zajęcia praktyczne z jazdy w warunkach specjalnych, prowadzone w ramach kursu kwalifikacyjnego dla osób zamierzających wykonywać przewóz drogowy. Zrezygnowano natomiast z dotychczasowego wymogu zakładania rejestru osób szkolonych w każdym roku kalendarzowym. ■

www.trends.com.pl

BMW i VOLKSWAGEN bez tajemnic!

trendy

nowości

porady

testy

historia

Jedynie na rynku magazyny prawdziwych miłośników aut

www.trends.com.pl

REKLAMA



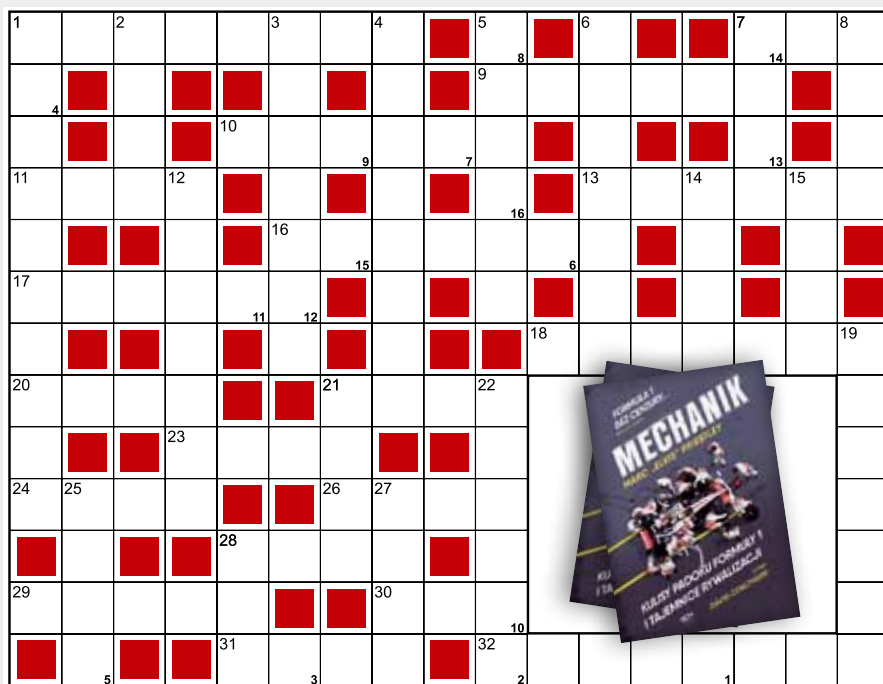
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 16 utworzą rozwiązanie.

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

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

POZIOMO:

1) ... biegów. 7) żądliący owad. 9) wiraż. 10) klient w urzędzie. 11) Zamkowy w Warszawie. 13) samochód z Japonii. 16) niemiarowość serca. 17) tekst na koszulce. 18) miejsce postojowe auta. 20) typ zamka do drzwi. 21) drogowy na słupku. 23) napad wściekłości. 24) kamień półszlachetny. 26) auto zza Odry. 28) surowiec na opony. 29) czeska ciężarówka. 30) Iwan Groźny. 31) co roku zaskakuje drogowców. 32) zwarta w centrum miasta.

PIONOWO:

1) wijąca się droga górską. 2) nadgryza karoserię auta. 3) niestosowny postępek. 4) najprostszy węglowodór nienasycony. 5) kumpelska zgoda. 6) stan zachwyty, uniesienia. 7) imię męskie pochodzenia germańskiego. 8) Karenina u Tolstoja 12) jeden z sakramentów chrześcijańskich. 14) miniaturowy pies pokojowy. 15) składnik powietrza. 19) w obowiązkowym wyposażeniu samochodu. 21) ruina pojeździe. 22) jedzie w peletonie 25) ostry i skalisty grzbiet górski. 27) deseczka tynkarza. 28) obok sprężnia i hamulca.

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło przerwanie „jazda po łuku”. 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 Rupałtal, Marcin Kukawka, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marek Kasprzyk, Piotr Rucki, Dariusz Piurunkiewicz.

Adres redakcji: al. Wojska Polskiego 184, 71-256 Szczecin, tel. 509 671 583, e-mail: redakcja@szkola-jazdy.pl
Warunki prenumeraty: tel. 91 431 43 95, www.sklep.e-kierowca.pl

Foto: Jakub Ziębka, Łukasz Szewczyk, Albin Sieczkowski, Dariusz Piurunkiewicz, „Z Archiwum Podróżnika”, Alfa Romeo Sobiesław Zasada, Porsche/Agata Serge, materiały Renault, Kancelaria Sejmu.

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

SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

- www.szkola-jazdy.pl
- www.sklep.e-kierowca.pl
- tel.: 91 431 43 95

26.10.2018

„Nowoczesne media w ośrodkach szkolenia kierowców”

Dowiedz się, jak wykorzystać social media do promowania własnego biznesu i zwiększania zysków.

➤ Więcej informacji wkrótce

Zapisz się już dziś!
Tel. 91 431 43 95 wew. 1



**SZKOŁA
JAZDY**

SKLEP ONLINE

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