

nr 10/2018 (154)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4 **TRAGEDIA, JAKIEJ JESZCZE NIE BYŁO**

POD KONIEC SIERPNI NA PRZEJŚCIU KOLEJOWYM W ZASKALU (GMINA SZAFLARY, POWIAT NOWOTARSKI) DOSZŁO DO TRAGICZNEGO WYPADKU. POCIĄG UDERZYŁ W STOJĄCY NA TORACH POJAZD EGZAMINACYJNY. NASTOLETνια KANDYDATKA NA KIEROWCĘ ZMARŁA, A EGZAMINATOROWI PROKURATURA PRZEDSTAWIŁA ZARZUT NIEUMYŚLNEGO DOPROWADZENIA DO KATASTROFY W RUCHU LĄDOWYM ZE SKUTKIEM ŚMIERTELNYM. CAŁA BRANŻA JEST W SZOKU.

str. 6 **MATEMATYKA, BIOLOGIA, KURS NA PRAWKO**

SZKOLENIE PRZYSZŁYCH KIEROWCÓW W RAMACH ZAJĘĆ LEKCYJNYCH PROPONUJE RADNY Z BIAŁEGOSTOKU. TO TYLKO PRZEDWYBORCZE HASŁO CZY POMYSŁ WART REALIZACJI?



ISSN 1895-4472



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

Skuteczne działania marketingowe online dla OSK

Prelekcje:

- **Jak i gdzie dotrzeć do pokolenia cyfrowych tubylców?**



Krzysztof Syrek
Digital Marketing Consultant

- **Środowisko Google**



Łukasz Wnuk CEO Orangejuice
- Google Partner Premier

- **Nowoczesne szkolenie kierowców**



Rafał Matuszak współzałożyciel
Stowarzyszenia Kierowca.pl

- **Marketing szeptany w digitalu, czyli długofalowa lojalizacja kursantów**



Karolina Wiśniewska
Sales Director MintCloud

- **Drive more English. Wyróżnij swoją ofertę i ucz także po angielsku**



Szymon Janicki, pomysłodawca, założyciel
i właściciel Internet Language
Communication Systems



- **Zapisz się już dziś!**
Tel. 91 487 83 32
wew. 1



Zachowajmy powściągliwość



Krzysztof Giżycki

W dobie błyskawicznego rozwoju nowych technologii, powstawania kolejnych mediów społecznościowych ludzie coraz chętniej komentują otaczającą ich rzeczywistość, wydarzenia, które szczególnie ich poruszyły. Co jest najważniejsze? Żeby w tych komentarzach zachować umiar, bezpodstawnie nikogo nie oskarżać, nie przeprowadzać samosądów, nie lżyć.

Stała się wielka tragedia. Podczas egzaminu zginęła 18-latką, właściwie jeszcze dziecko, a nie dorosły człowiek. Wszystkim branżowcom zależy na tym, żeby dokładnie wyjaśnić, co się stało na Podhalu. Jednak chciałbym zaapelować, żeby

przedwcześnie nie wydawać wyroku. Zanim w tej niezwykle delikatnej sprawie, bo dotyczącej śmierci człowieka, wypowie się sąd, zachowajmy powściągliwość. Nie dajmy się ponieść emocjom, nie zwracajmy uwagi na media, które próbują „informować” o niepublikowanych dotąd szczegółach życia uczestników wypadku. My oczywiście też piszemy o tragicznym wypadku, ale nikogo nie oskarżamy, po prostu obiektywnie relacjonujemy fakty, pytamy o opinię branżowców.

W najnowszej „Szkoła Jazdy” możecie ponadto przeczytać o nietypowym pomysle niedoszłego kandydata na prezydenta Białegostoku, który chciałby, żeby samorzady dofinansowywały teoretyczny kurs na prawo jazdy. Mało tego, kursy miałyby odbywać się w szkołach! Polecam także bardzo ciekawy wywiad z nowym szefem KSD WORD, Stanisławem Szatkowskim. Wszystkie teksty są godne uwagi, więc serdecznie zapraszam do lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Tragedia, jakiej jeszcze nie było	4	Serialove olśnienie	26
Matematyka, biologia, kurs na prawko	6	Oręż wykładowcy	28
Bałagan na stronie	8	Walka o wynik	30
Dyrektorzy nie są zakładnikami	9	Peerelowskie motorowery	31
Właściwa pozycja, właściwa widoczność	11	Ankietowany klient prawdę ci powie	32
Slalom z orurowaniem	12	Srebrne listki	34
Nowa stawka, nowa płaca	14	Wakacyjna kronika wypadków	35
Kodeks kulturalnego kierowcy ⁽¹⁾	15	Solaris przeszedł w hiszpańskie ręce	37
Egzamin w stylu retro	17	Polacy na zagranicznych drogach	38
Samochody w folii	18	Car-sharing dla niepełnosprawnych	40
Poprzeczka w górę	19	Wiktorowo 2.0	41
Projekt, który ma same zalety	20	Ubezpieczeni uczniowie	42
Uczą młodych odpowiedzialności	21	Katalogowe zużycie	43
Laboratorium Ingolstadt	22	Przegląd legislacyjny	44
Niebezpieczne SUV-y	24		



Nadchodzą wybory

Start w zbliżających się wyborach samorządowych zapowiedzieli ludzie związani ze szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców. Niektórzy z nich chcieliby być nawet prezydentami swoich miast.

Jedną z takich osób jest Piotr Korytkowski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Koninie. Już w czerwcu zadeklarował, że będzie z ramienia Koalicji Obywatelskiej (PO i .N) kandydował na prezydenta Konina. Jednocześnie Korytkowski jest także „jedyneką” na liście Koalicji Obywatelskiej do tamtejszej rady miasta.

W wyborcze szranki ma stanąć także Marek Konkolewski, najbardziej znany jako policjant często wypowiadający się na tematy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców. Nieprzypadkowo. Konkolewski pracował jako instruktor nauki jazdy oraz egzaminator.

Jeszcze do niedawna miejscem pracy Konkolewskiego była Komenda Główna Policji. Potem zamienił ją na Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Jednak nie pracował tam zbyt długo. Powód? Planowany start w wyborach samorządowych. Otóż Konkolewski (także z ramienia Koalicji Obywatelskiej) jest kandydatem na prezydenta Starogardu Gdańskiego. Dlaczego akurat tam? Bo ze Starogardem związany jest od wielu lat. W tym mieście skończył liceum ogólnokształcące, tam też mieszka.

Na początku września listy do kieleckiej rady miasta zaprezentowała Koalicja Obywatelska. „Jedyneką” w jednym z okręgów jest Karol Wilczyński, zastępca dyrektora tamtejszego WORD-u. Z kolei dyrektor WORD-u w Lublinie Krzysztof Babisz kandyduje do Sejmiку Województwa Lubelskiego. Zajmuje pierwsze miejsce na liście w okręgu okołolubelskim. Wybory samorządowe odbędą się 21 października.

red

Tragedia, jakiej jeszcze nie było

Pod koniec sierpnia na przejściu kolejowym w Zaskalu (gmina Szaflary, powiat nowotarski) doszło do tragicznego wypadku. Pociąg uderzył w stojący na torach pojazd egzaminacyjny. Nastoletnia kandydatka na kierowcę zmarła, a egzaminatorowi prokuratura przedstawiła zarzut nieumyślnego doprowadzenia do katastrofy w ruchu lądowym ze skutkiem śmiertelnym. Cała branża jest w szoku.



Fot. Komenda Powiatowa Policji w Nowym Targu

To niewyobrażalna tragedia. Wszyscy to bardzo przeżywamy – mówi „Szkoła Jazdy” Wiesław Kądziołka, zastępca dyrektora nowosądeckiego MORD-u.

■ Zatrzymanie na szynach

Co dokładnie wydarzyło się 23 sierpnia? W nowotarskim oddziale Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Nowym Sączu odbywał się egzamin praktyczny na kategorię B. Za kierownicą suzuki baleno siedziała 18-latkka, na fotelu obok – 62-letni egzaminator. Po jakimś czasie pojazd egzaminacyjny znalazł się kilka kilometrów od budynku filii MORD-u, w miejscowości Zaskale. Dojechał do przejścia kolejowego (niestrzeżonego, oznaczonego znakiem „Stop” i G3), po czym zatrzymał się na szynach. W tym czasie nadjechał pociąg relacji Nowy Targ – Zakopane. Egzaminator zdążył wysiąść z pojazdu i odskoczyć. Pociąg uderzył w samochód, w którym została już tylko 18-latkka zdająca egzamin.

W wyniku zderzenia kobieta doznała ciężkich obrażeń ciała i została zabrana do szpitala w Nowym Targu. Pomimo udzielonej pomocy 18-latkka zmarła. Nic nie stało się 62-letniemu egzaminatorowi pracującemu w nowotarskiej filii MORD-u w Nowym Sączu, maszyniście i 60 pasażerom pociągu.

■ Zarzut sformułowany

Jeszcze tego samego dnia przeprowadzone zostały oględziny z udziałem prokuratora, biegłego oraz komisji badania wypadków kolejowych. Ustaleniem okoliczności i przyczyny tragedii, a w szczególności tym, kto ponosi winę za spowodowanie wypadku, zajęła się Prokuratura Rejonowa w Nowym Targu. Natychmiast zabezpieczono ślady i materiał dowodowy, w tym m.in. nagranie wideo z pociągu oraz zapis dźwięku i wideo z pojazdu egzaminacyjnego.

Nie minęło kilka dni od wypadku i prokuratura przedstawiła egzaminatorowi, który uczestniczył w tragicznym wypadku, zarzut nieumyślnego doprowadzenia do katastrofy lądowej ze skutkiem śmiertelnym.

– Grozi za to od sześciu miesięcy do ośmiu lat pozbawienia wolności – informuje „Szkoła Jazdy” Józef Palenik, szef Prokuratury Rejonowej w Nowym Targu.

■ Poręczenie zamiast aresztu

Zanim do tego doszło, egzaminator złożył wyjaśnienia. Jak tłumaczył, co się stało w Zaskalu? Otóż 18-latkka, która zginęła w wypadku podczas egzaminu na prawo jazdy, nie zatrzymała się, widząc przed sobą przejazd kolejowy. Egzaminator

nie wcisnął pedału hamulca. Zamierzał zatrzymać pojazd po przejechaniu przez przejazd i ocenić wynik egzaminu jako negatywny. Pech chciał, że na przejeździe kolejowym 18-latkce zgąsł silnik. Z zeznań egzaminatora wynika, że zarówno ona, jak i on próbowali uruchomić suzuki baleno. Bezsukces. Mężczyzna wysiadł z auta, mówił, że chciał go wypchnąć za tory. Nie zdążył.

Prokuratura zawnioskowała o tymczasowy areszt dla egzaminatora z nowosądeckiego MORD-u. Sąd jednak się na to nie zgodził. Zastosował poręczenie majątkowe w wysokości 10 tys. zł, wydał zakaz opuszczania kraju i nakaz stawiania się na policji. Egzaminator nie może także wrócić do pracy. Prokuratura próbowała jeszcze złożyć zażalenie na decyzję sądu. Niesukces. Sąd Okręgowy w Nowym Targu podzielił argumenty niższej instancji. Jakie one były? Po pierwsze, nie ma przesłanek, żeby egzaminator mataczył w sprawie. Po drugie, stawia się na każde wezwanie.

■ Egzaminator z 30-letnim doświadczeniem w szkoleniu

Prokuratura zdążyła już przeanalizować nagranie z egzaminacyjnej elki.

– Jest dobrej, wręcz bardzo dobrej jakości – informuje Józef Palenik.

Wynika z niego, że egzaminator nie odezwał się do kursantki w krytycznym momencie, gdy samochód stał na torach i nadjeżdżał pociąg. Za to bardzo wyraźnie było słychać sygnały dźwiękowe nadawane przez pojazd szynowy. Egzaminator nie zeznał jednak jednoznacznie, że kazał kandydatce na kierowcę uciekać z auta. Wyjaśniał, że „prawdopodobnie to mówił”.

Jak się dowiedzieliśmy, egzaminator, który uczestniczył w wypadku, jest bardzo doświadczonym branżowcem.

– Przez 30 lat szkolił kandydatów na kierowców, potem uzyskał uprawnienia do egzaminowania i od ok. pięciu lat pracuje w naszym ośrodku – mówi Wiesław Kądziołka, zastępca dyrektora nowosądeckiego MORD-u. – Swoje obowiązki wykonywał należycie, nie było wobec niego żadnych zastrzeżeń.

■ Prokuratura eksperymentuje

We wrześniu zorganizowano także eksperyment procesowy, który odbył się na miejscu

TEMAT NUMERU

Śmiertelny wypadek w Zaskalu

wypadku. Co chcieli ustalić śledczy? Przede wszystkim, w którym momencie słyhać z przejazdu kolejowego nadjeżdżający pociąg, kiedy go widać, ile czasu mija od chwili wyłonienia się pojazdu szynowego zza zakrętu do minięcia przez niego przejazdu. Ale nie tylko. Prokuratura chciała wiedzieć, jak daleko przemieściłby się pojazd egzaminacyjny, gdyby egzaminator nacisnął pedał hamulca, gdy 18-letnia kandydatka na kierowcę nie zatrzymała się przed znakiem STOP.

Jakie wnioski wyciągnięto po przeprowadzeniu eksperymentu? Śledczy uważają, że egzaminator mógł zatrzymać auto, gdy kandydatka na kierowcę minęła znak STOP przed przejazdem kolejowym. Co jeszcze ustalono? Odległość między znakiem a pierwszą szyną wynosi ponad 8 metrów. Z opinii biegłych wynika, że w okolicach przejścia pojazd jechał z prędkością 17 km/h. To oznaczałoby, iż egzaminator miał możliwość zatrzymania samochodu przed torami. A ile czasu zajęłaby ewakuacja z pojazdu uwięzionego na torach? Od 2 do 5 sekund.

■ Dodatkowy hamulec nie wystarcza

Tragiczny wypadek podczas egzaminu na prawo jazdy bardzo poruszył wszystkich branżowców. Sprawa jest szeroko komentowana, m.in. w mediach społecznościowych. Jeden z najczęściej podejmowanych wątków dotyczył obowiązkowego wyposażenia pojazdów egzaminacyjnych. Otóż zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia wynika, że muszą one mieć tylko dodatkowy pedał hamulca roboczego, umożliwiający przejście sterowania układem hamulcowym.

– W samochodzie po stronie egzaminatora nie było sprzęgła – komentuje Mateusz Wilk, członek zarządu Polskiego Stowarzyszenia Instruktorów Techniki Jazdy. – Może jednak warto było zamontować. Wtedy mógłby uruchomić pojazd, a mając jeszcze dodatkową dźwignię gazu – odjechać. Sprawa pokazuje, że czasem warto mieć więcej zabezpieczeń niż wymaga przepis. Myślę, że WORD-y po tym wydarzeniu chętniej będą montować po prawej wszystkie dźwignie, a nie tylko wymagany przepisami hamulec.

■ Kolizje podczas omijania

Jedno jest pewne. Takiego tragicznego wydarzenia, jak śmiertelny wypadek na Podhalu, w WORD-ach nie pamiętają. Ale zdarzają się sytuacje niebezpieczne.

– Podczas przeprowadzania egzaminów w ruchu drogowym nie doszło u nas do wypadków, w których osoba egzaminowana lub egzaminator odnieśli znaczne obrażenia – mówi Stanisław Piotrowski, dyrektor WORD-u w Kaliszu. – Jedyne zdarzenia, jakie miały miejsce, to niegroźne kolizje, w większości z winy innych uczestników ru-



Fot. Komenda Powiatowa Policji w Nowym Targu

chu drogowego. Do najbardziej niebezpiecznych sytuacji dochodziło podczas wykonywania zadań na placu manewrowym na kategorię A i B w momencie, gdy osoba egzaminowana straciła panowanie nad pojazdem, a egzaminator znajdował się poza nim.

Piotrowski dodaje, że na szczęście nikt nie odniósł poważnych obrażeń. Uszkodzone zostały tylko pojazdy egzaminacyjne.

– Sytuacje takie miały miejsce m.in. podczas ruszania na wzniesienia na kategorię B lub hamowania awaryjnego na kategorię A. Zagrożenie wyeliminowano jednak poprzez wprowadzenie obowiązku przebywania egzaminatora w pojeździe egzaminacyjnym podczas wykonywania ruszania na wzniesieniu – mówi dyrektor kaliskiego WORD-u.

Z kolei Janusz Stachowicz, szef ośrodka egzaminacyjnego w Rzeszowie, wspomina inne niebezpieczne sytuacje.

– W Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Rzeszowie zdarzają się przypadki kolizji pojazdów egzaminacyjnych z innymi. W szczególności gdy osoba egzaminowana nie zachowa bezpiecznego odstępu od omijanego pojazdu, a egzaminator nie zdąży z interwencją. Są też przypadki najechania na tył pojazdu egzaminacyjnego podczas zatrzymania przed przejściem dla pieszych lub skrzyżowaniem.

■ Szczególna ostrożność w okolicach przejazdu kolejowego

Przedstawiciele WORD-ów nie chcą komentować wypadku w Zaskalu.

– O ewentualnej winie egzaminatora orzeknie sąd i trudno się w tym zakresie wypowiadać, jeżeli nie zna się szczegółów zdarzenia, m.in. przyczyn dopuszczenia wjazdu na przejazd kolejowy, jeżeli pociąg był widoczny, unieruchomienia pojazdu na przejeździe kolejowym oraz możliwości szybkiego uruchomienia silnika celem opuszczenia przejazdu, opuszczenia pojazdu przez egzaminatora – wylicza Piotrowski.

– Nie dysponuję wystarczającą wiedzą na temat wypadku, aby dokonywać takich ocen –uci-

na Jan Owsieniuk, kierownik działu egzaminowania WORD-u w Białymstoku.

Więcej do powiedzenia na ten temat ma Janusz Stachowicz.

– Na każdym kierującym ciąży obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przy przejeździe m.in. przez przejazd kolejowy – przypomina dyrektor WORD-u w Rzeszowie. – Tym bardziej egzaminator jest zobowiązany do sprawdzenia i prawidłowej oceny tego, czy osoba egzaminowana się do niego stosuje. Jeśli pojazd jechał z prędkością podawaną przez media, to wydaje mi się, że była możliwość zatrzymania go przed torami, żeby wykluczyć prawdopodobieństwo stworzenia zagrożenia, do którego niestety doszło.

■ Zmiany w przepisach dotyczących egzaminowania są niepotrzebne

A czy to, co stało się na Podhalu, powinno poskutkować zmianą przepisów dotyczących egzaminowania? Opinie w tej kwestii są podobne.

– Dyskutować powinno się przede wszystkim o szkoleniu kandydatów na kierujących. I to już dawno temu – uważa Owsieniuk. – Zdecydowanie należy rozszerzyć zakres szkolenia. A egzaminowanie to końcowy etap uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdem.

– Wypadki zdarzają się w wielu zawodach i nie oznacza to od razu konieczności zmiany odpowiednich przepisów prawa, związanych z daną profesją – podkreśla Przemysław Kałkowski, egzaminator nadzorujący WORD-u w Lublinie.

– To tragiczne zdarzenie może prowadzić do dyskusji, ale pod kątem zachowania i postępowania egzaminatora, który odpowiada za bezpieczeństwo podczas egzaminu. Co należy zrobić, żeby takich sytuacji uniknąć, na co zwracać uwagę – dodaje Piotrowski. – Ta tragedia to zapewne wynik błędu ludzkiego, a nie złych przepisów dotyczących egzaminowania, które trzeba byłoby zmieniać.

Jakub Ziębka

Matematyka, biologia, kurs na prawko

Szkolenie przyszłych kierowców w ramach zajęć lekcyjnych proponuje radny z Białegostoku. To tylko przedwyborcze hasło czy pomysł wart realizacji?

O powszechnym systemie nauki jazdy marzy Wojciech Koronkiewicz, do niedawna kandydat SLD na prezydenta Białegostoku. We wrześniu zrezygnował z ubiegania się o najważniejszy urząd w mieście, zmienił komitet wyborczy, lecz z pomysłu, który wywołał burzę wśród OSK na Podlasiu, zrezygnować nie zamierza.

– Wiem, co mówią o mojej inicjatywie. Czytam komentarze w stylu: „O, znalazł się kolejny, który by tylko rozdawał i obiecywał” – mówi „Szkole Jazdy” Koronkiewicz. – Jak już przedwyborcza gorączka spadnie, spokojnie przedstawię pomysł radzie miasta.

■ Genialnie prosty pomysł

Radny podkreśla, że nauka przepisów ruchu drogowego i kurs udzielania pierwszej pomocy w szkole to nic nowego.

– Skoro można to robić w krajach skandynawskich, Wielkiej Brytanii czy Kanadzie, dlaczego nie u nas? – pyta retorycznie Koronkiewicz. – Korzyści z takiego szkolenia są oczywiste: znajomość zasad BRD, umiejętność udzielenia pomocy poszkodowanym w wypadkach, lepsze przygotowanie do roli kierowcy.

Zwraca uwagę na dramatyczne statystyki wypadków drogowych w Polsce. Ale też na oczekiwania pracodawców.

– O co szef firmy pyta absolwenta szkoły, potencjalnego pracownika? Między innymi o uprawnienia do prowadzenia pojazdów – stwierdza Koronkiewicz. – Cena kursu na prawko dla młodego człowieka jest poważną przeszkodą. A znalezienie kilku etatów dla instruktorów, którzy pracowaliby w białostockich szkołach, raczej problemem by nie było. Rozwiązanie genialnie proste. Nie wiem, dlaczego – nie tylko na Podlasiu, ale w całej Polsce – nie zostało jeszcze wprowadzone.

Zapowiada interpelację do prezydenta miasta w tej sprawie. Chce zapytać o kwestie finansowe i prawne. Koronkiewicz nie ukrywa, że zainspirował go Zespół Szkół Mechanicznych w Białymstoku, gdzie kursy na prawo jazdy odbywają się w ramach programu nauczania.

– Uczniowie „Mechanika” mają możliwość, dlaczego inni nie? – pyta radny. – To nie jest tak, że pomysły Dobromir wymyślił... i się ma-



Białystok

Fot. Victor N/Flickr

drzy. Takie szkolenia, w ramach systemu edukacji, odbywają się w wielu krajach.

■ Smartfon cenniejszy niż prawko

„Mechaniak” to renomowana białostocka szkoła. I rzeczywiście jej uczniowie mogą w ramach lekcji zdobyć uprawnienia kierowcy.

– Ale tylko wybrane klasy, wybrane zawody mają to w programie. Pan radny chyba nie do końca przeczytał szkolne dokumenty. Uogólnił, uprościł – ocenia Krzysztof Czerech, zastępca dyrektora Zespołu Szkół Mechanicznych Centrum Kształcenia Praktycznego nr 2. – Mechanik, elektromechanik, technik mechanik... Profesje związane z motoryzacją obligatoryjnie mają przedmiot „przepisy ruchu drogowego” i naukę jazdy, która kończy się egzaminem.

Pomysł, by szkolić na kierowców wszystkich uczniów, ocenia sceptycznie.

– Po co? Skoro na przykład operator obrabiarok może być bardziej zainteresowany zdobyciem uprawnień na wózki widłowe, a nie na samochód – stwierdza zastępca dyrektora ZSM. – Przecież nie wszystkie nastolatki chcą prawko. Kiedyś tak było, teraz trendy są odwrotne: rowery, komunikacja miejska, pociąg. Wielu uczniów zamiast kursu na prawo jazdy w prezencie wolałoby otrzymać fajnego smartfona albo pojechać gdzieś za granicę. Prawko, samochód to dla nich drugorzędne sprawy – przekonuje pedagog.

Właściciele OSK w Białymstoku również ostrożnie oceniają inicjatywę radnego Koronkiewicza. Mimo że powszechna nauka jazdy w liceach, technicach, szkołach branżowych

mogłaby oznaczać większą liczbę klientów, dodatkowe godziny pracy instruktorów, wyższe zarobki.

■ Dodatkowe godziny dla Janusza i Grażyny

– Pomysł dobry, obawiam się jednak, jak wyglądałoby to w praktyce. Czy nie byłoby tak, jak z wychowaniem do życia w rodzinie? Prowadzą to przypadkowe osoby, bo kilka godzin brakuje jakiemuś Ryśkowi, Januszowi czy Grażynie do pełnego etatu – komentuje z humorem Jarosław Onacewicz, który 23 lata prowadzi Ośrodek Szkolenia Kierowców „Jaron”. – Albo byłoby tak, jak z religią, że zajęcia są, ale bez ocen. Uczniowie je lekceważą.

Dodaje jednak, że edukacja drogowa w programie szkolnym sprawdziła się m.in. w Anglii. I że w Polsce przed laty pojawiały się już podobne inicjatywy zmian systemowych.

– To mogłoby podnieść poziom szkolenia, bo wiadomo, jak to teraz wygląda w niektórych OSK. Dają płytkę CD, uczą pod egzamin – stwierdza Onacewicz. – Jeśli jako branża nie potrafimy się dogadać w kwestii cen minimalnych i pewnych standardów, to może ustabilizujemy sytuację, umieszczając naukę jazdy w ogólnym systemie edukacji.

Mówi, że wolnorynkowe reguły w systemie szkolenia kierowców nie do końca się sprawdziły. Wyścig cenowy spowodował, że instruktorem oferuje się 12 zł za godzinę. Gdyby uczyli przedmiotu „przepisy drogowe”, mieli np. pół etatu w placówce oświatowej, zarobiliby więcej.

– Fachowcy nie będą pracować za grosze. Doktorów Judymów pan nie znajdzie. Każdy ma żonę i wydatki – żartuje instruktor.

Stabilna posada belfra od przepisów drogowych nie pociąga Szczepana Łagody, który w Białymstoku prowadzi OSK „Szał”.

– Połówki czy ćwiartki etatów mnie nie interesują. Mam co robić. Nie chciałbym się rozdrabniać w zawodowej działalności – stwierdza Łagoda. – Nauka jazdy w szkołach nie jest dobrym rozwiązaniem, m.in. dlatego, że wydłużyłby się czas trwania kursu. Niepotrzebnie.

Podkreśla przy tym, że gorąco popiera wczesnoszkolną edukację dla bezpieczeństwa.

– A kolejne etapy, przygotowanie do roli uczestnika ruchu drogowego, powinny odbywać się w OSK – stwierdza Łagoda.

■ Rowerzysta proponuje, instruktorzy oceniają

Inicjatywę Koronkiewicza określa jako niegodną poważnej dyskusji. Prognozuje, że powszechna nauka jazdy w szkołach pozostanie tylko przedwyborczym hasłem.

– Pan radny już różne rzeczy wymyślał – ironizuje Łagoda. – Ekspertem w naszej dziedzinie na pewno nie jest. Prawa jazdy nie ma. Całe życie jeździ rowerem i to jeszcze niezgodnie z przepisa-



mi. Ostatnio zwróciłem mu uwagę, że po przejeździe dla pieszych rower się prowadzi. Jemu szkolenie z przepisów na pewno by się przydało – ironizuje właściciel OSK „Szał”.

Mniej złośliwy jest Jan Owsieniuk, właściciel OSK „AS Jazdy”. Mówi, że chętnie prowadziłby zajęcia w szkołach. I że naukę przepisów drogowych, zasad BRD i pomocy przedmedycznej można zaplanować na więcej niż 30 godzin (standardowy kurs teorii w OSK). Kurs rozszerzony oznaczałby większe kompetencje przyszłych kierowców.

– Biorąc pod uwagę statystyki wypadków, takie zajęcia wydają się bardzo potrzebne – ocenia Owsieniuk. – Oczywiście pojawia się problem finansowania. A jeszcze ważniejsze wydają mi się kwestie organizacyjne: opracowanie programu nauczania, przygotowanie szkół. Żeby wprowadzić nowy przedmiot, potrzebne byłyby też zmiany w prawie.

Zastanawia się, jakie byłoby stanowisko Ministerstwa Edukacji Narodowej. I w której klasie można by zaproponować nowy przedmiot pt. nauka jazdy. Analizuje system kształcenia po ostatniej reformie.

– Czwarta klasa w liceum to przygotowanie do matury. W trzeciej też jest dużo nauki. Uczniowie, generalnie, są przeciążeni. Czy chcieliby siedzieć w ławkach choćby jedną dodatkową godzinę tygodniowo? – pyta sam siebie Owsieniuk.

Ten, który rzucił pomysł wprowadzenia nauki jazdy do szkół, uspokaja: nikt nie zmuszałby maturzystów do studiowania przepisów drogowych.

– Zajęcia miałyby charakter fakultatywny. Zainteresowane szkoły, klasy zgłaszałyby chęć udziału w programie, oczywiście po konsultacjach z rodzicami uczniów – wyjaśnia Koronkiewicz.

■ W szkole taniej niż w OSK

Czy przeliczał już swój pomysł na etaty pedagogiczne? Czy szacował inne koszty, np. zakupu wyposażenia, oprogramowania? Jeśli za szkolenie

nie płaciliby młodzi kursanci, całość musiałby sfinansować samorząd.

– Nie znam szczegółowych danych. Takie wyliczenia może opracować wydział oświaty. Właśnie w tej sprawie będę pisał do prezydenta Białegostoku – tłumaczy radny. – W „Mechaniaku” instruktor ma chyba 0,7 etatu. W innych szkołach pewnie byłoby podobnie. A może osoba z pełnym etatem obsługiwałaby dwie placówki? To wszystko jest do uzgodnienia.

Zwraca uwagę, że koszty kursu organizowanego dla uczniów – w ogólnym rozrachunku – byłyby niższe niż ceny wolnorynkowe. Bo szkoły posiadają infrastrukturę: sale wykładowe, komputery, miejsca na place manewrowe.

Wicedyrektora Zespołu Szkół Mechanicznych to nie przekonuje.

– Szkolnictwo zawodowe jest niedofinansowane. Mamy inne ważne wydatki, więc prawko dla wszystkich jest niepotrzebne. Pomysł pana Koronkiewicza wydaje mi się niezbadany, nieprzemysłany – komentuje dyplomatycznie Krzysztof Czech. – Edukacja dla bezpieczeństwa jest w programie nauczania. Można rozszerzyć część związaną z ruchem drogowym, BRD. Po co wyważać otwarte drzwi?

– Wychowania komunikacyjnego nigdy za dużo. Powinno zaczynać się w przedszkolu, obejmować kolejne etapy edukacji, różne typy szkół – przekonuje Jan Owsieniuk.

– Nie wiem, czy wszystkie szkoły poradziłyby sobie z kursem na prawo jazdy. W samochodowych, mechanicznych już to jest. I wystarczy – podtrzymuje swoją opinię właściciel OSK „Szał”.

– A ja bym chętnie poprowadził zajęcia w szkołach. Jestem inżynierem samochodziarzem, nie mam przygotowania pedagogicznego, ale chętnie bym uzupełnił wykształcenie – deklaruje Jarosław Onacewicz z ośrodka Jaron. – Wydaje mi się, że większość instruktorów byłaby zainteresowana. Nowe rozwiązania systemowe korzystnie wpłynęłyby na środowisko. Zmotywowały nas. Pobudziły

Tomasz Maciejewski



Bałagan na stronie

Na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury jest wymieniona tylko część firm, które posiadają prawa autorskie do pytań wykorzystywanych w oficjalnej bazie. Nazwy innych pojawiają się jedynie w załączniku. Dlaczego? Odpowiedź resortu zaskakuje – bo nie przysłały pytań samodzielnie.

Prawa autorskie i prawa pokrewne, w rozumieniu przepisów ustawy z 4 lutego 1994 roku o prawie autorskim i prawach pokrewnych, do pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie państwowym na prawo jazdy przysługują następującym podmiotom – takie zdanie można przeczytać na oficjalnej stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury w sekcji „jak uzyskać prawo jazdy”. Potem następuje wyliczanka. Wymieniono pięć podmiotów. Co ciekawe, na samym dole strony znajduje się jeszcze jedno zdanie. „Podmiot posiadający ww. prawa do danego pytania został wskazany przy każdym pytaniu”. Informacje te są w załączniku.

■ Resort tłumaczy

Jeśli zdecydujemy się wnikliwie przewertować zawartość załącznika, okaże się, że podmiotów posiadających prawa autorskie do pytań jest znacznie więcej niż pięć. Dwa z nich, niewymienione na stronie internetowej, to największy dostawca materiałów dydaktycznych dla ośrodków szkolenia kierowców, w tym szczecińska firma e-kierowca. Trzeba dodać do nich także Instytut Transportu Samochodowego. Dlaczego nie ma ich na stronie internetowej? Takie pytanie zadaliśmy Ministerstwu Infrastruktury. Odpowiedź jest nieco zaskakująca.

– Podmioty Image, e-kierowca czy ITS nie przysłały pytań samodzielnie, a informacje o nich

znajdują się w wykazie pytań, ponieważ zostały przekazane wraz z pytaniami przygotowanymi przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych SA – wyjaśnia Szymon Huputyś, rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury.

■ Potwierdzenie

Czy prawdą jest, że wymienione przez rzecznika prasowego podmioty nie przysłały pytań samodzielnie? Tak. Dlaczego zatem zostały przekazane wraz z przygotowanymi przez PWPW? Odpowiedź jest prosta. Jeszcze przed uformowaniem się komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych bazą zarządzał operator systemu teleinformatycznego, czyli PWPW. Potem te pytania przekazał komisji. Nie znaczy to wcale, że wszystkie były jego własnością. Na przykład firma e-kierowca w sierpniu 2014 roku podpisała umowę z PWPW. Zgodnie z nią szczecińska spółka przekazała Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych 400 wyprodukowanych przez siebie pytań. Dzięki temu mogły się one znaleźć w oficjalnej bazie, a potem zostać przekazane powołanej przez ministra komisji.

W 2015 roku PWPW skierowała pismo do e-kierowcy. Czytamy w nim m.in.: „Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych SA niniejszym potwierdza, że firma e-kierowca udostępniła oraz udzieliła PWPW SA licencji na korzystanie z pa-

kietu pytań egzaminacyjnych składających się ze scenariuszy, wizualizacji i opisów, do których firma e-kierowca posiada autorskie prawa majątkowe”. Kluczowe są tutaj ostatnie słowa, potwierdzające autorskie prawa majątkowe do pytań znajdujących się w bazie.

■ Wprowadzanie w błąd

W tym kontekście wyjaśnienie rzecznika prasowego mocno zaskakuje. Dlaczego? Bo na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury są wymienione podmioty, które przysłały pytania samodzielnie. A nie te, którym przysługują do nich prawa majątkowe.

– Wobec tego, co wskazano powyżej, informacja podana na stronie resortu jest logicznie fałszywa – komentuje Radosław Biernat, specjalista ds. prawnych w firmie e-kierowca. – Wprowadzenie do wyliczenia jednoznacznie wskazuje bowiem, że chodzi o wskazanie zamkniętego katalogu podmiotów dysponujących prawami autorskimi do pytań egzaminacyjnych, a tymczasem w wyliczeniu tym pominięto część z nich na podstawie kryterium całkowicie oderwanego od prawa autorskiego. Nie ulega wątpliwości, że wprowadzanie w ten sposób w błąd opinii publicznej godzi nie tylko w interesy pominiętych podmiotów, ale wręcz narusza ich ustawowe prawa.

Jakub Ziębka

Dyrektorzy nie są zakładnikami

– Nieprawdą jest, że dyrektorzy są zakładnikami poszczególnych marszałków. Nieprawdą jest również to, że marszałkowie narzucają indywidualnie swoje oczekiwania. Na to nie zezwalają obowiązujące przepisy – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” dyrektor olsztyńskiego WORD-u i szef KSD WORD Stanisław Szatkowski.

Małgorzata Tobiasz: Jak się pan czuje jako nowy, bo piastujący swoją funkcję od czerwca, prezes Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego?

Stanisław Szatkowski, dyrektor WORD-u w Olsztynie i prezes KSD WORD: Gdybym był nieskromny, odpowiedziałbym, że piastowałem już różne zaszczytne funkcje i każdą z nich wypełniałem z poczuciem odpowiedzialności. Tak jest również i w tym przypadku. Zwłaszcza że mam świadomość, w jakim okresie piastuję to stanowisko i z jakimi problemami mamy do czynienia w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego.

Jak teraz – pod pana przewodnictwem – będzie działać stowarzyszenie?

Stowarzyszenie działa poprzez swoje organy statutowe, podejmując decyzje zgodne z wolą wszystkich członków. Moją rolą, jako prezesa, jest integrowanie i inspirowanie środowiska do aktywności na rzecz podnoszenia jakości funkcjonowania wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Mam przy tym świadomość, że nasza skuteczność uzależniona jest od inicjatywy przejawianej przez wszystkich dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego.

Myśli pan, że wśród rządzących jest wola współpracy, zainteresowanie problemami WORD-ów?

Zawsze zakładam dobrą wolę, chociaż docierają do naszego środowiska różne opinie, nie zawsze oparte na rzetelnej wiedzy o funkcjonowaniu WORD-ów. Nam natomiast zależy na tym, żeby w oparciu o fakty korygować to, co jest złe, a pielęgnować to, czego skuteczność potwierdziliśmy pozytywnymi rezultatami.

Po dwudziestu latach funkcjonowania wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego można stwierdzić, że stały się one bardzo ważnym elementem infrastruktury społecznej naszego kraju. Wykonujemy odpowiedzialne zadanie, jakim jest sprawdzanie umiejętności kandydatów na kierowców i kierowców, a poprzez to bierzemy dużą część odpowiedzialności za stan bezpieczeństwa na naszych drogach. Robimy to wszystko w sposób coraz lepiej zorganizowany. Dodatkowo WORD-y są zaangażowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z ustawy Prawo o ruchu drogowym jasno wynika, że nadwyżkę wygospodarowanych środków możemy przeznaczyć właśnie na ten



STANISŁAW SZATKOWSKI

Absolwent Wydziału Matematyczno-Przyrodniczego Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Olsztynie. W 2001 roku został powołany na stanowisko wojewody warmińsko-mazurskiego. Stanowisko to piastował przez pięć lat. Od 2013 roku jest dyrektorem WORD-u w Olsztynie, od kilku miesięcy – szefem Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego.

cel. Z roku na rok ta nadwyżka jest coraz mniejsza (na marginesie – dochody WORD-ów zmalały na przestrzeni ostatniej dekady aż 10-krotnie). Podyktowane jest to przede wszystkim niżem demograficznym, a wraz z nim zmniejszającą się liczbą kandydatów na kierowców. Mimo to prowadzimy te działania.

Nie jest pan więc pewnie nastawiony zbyt optymistycznie do pomysłu, żeby to teraz wojewoda nadzorował proces egzaminowania i egzaminatorów, nie marszałek? Interesuje mnie też odpowiedź na inne pytanie. Czy zgadza się pan z tym, żeby pieniądze z egzaminów trafiały do budżetu państwa, a nie samorządów?

Mam za sobą długoletnie doświadczenie jako egzaminator. Piastowałem również stanowisko wojewody i pamiętam ten okres, kiedy wojewódzkie ośrodki podlegały administracji rządowej. Skoro ustawodawca postanowił zde-

centralizować te zadania i w pewnym zakresie podporządkować samorządom wojewódzkim, to z pewnością przyświecał mu konkretny zamysł. Dzisiaj jestem zwolennikiem unifikacji wymagań, standaryzacji warunków prowadzenia działalności, ale wydaje mi się, że to zostało w dużej mierze osiągnięte. Egzaminatory funkcjonują na określonych zasadach, mają konkretne wytyczne w swojej pracy i wystarczy, żeby rzetelnie wykonywali obowiązki, aby osiągnąć to, o czym wspominałem. Pojawiają się głosy, że jeśli będą podlegać bezpośrednio wojewodzie, wówczas uda się osiągnąć wyższy poziom zdawalności. Mam jednak duże wątpliwości w tej kwestii. Jestem przeciwnikiem tezy, że dyrektorzy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego wywierają presję na egzaminatorów i zmuszają ich do zawyżania wymagań, czyli krótko mówiąc – obniżania poziomu zdawalności. To jest nieprawda. Nie znam takich



stii WORD-ów wszystko się udało czy może coś poszło nie tak?

Oczywiście w znacznej części jest dobrze. Można i trzeba pewne rzeczy zmieniać i modyfikować. Zaliczam się jednak do przeciwników jakichkolwiek działań rewolucyjnych. I to nie dlatego, że jestem jednym z dyrektorów WORD-ów. Uważam, że nawet jeśli zmiana będzie starannie przeprowadzona, to nie daje gwarancji na osiągnięcie celów, o których się mówi.

Zapewne słyszał pan o wypadku, do którego doszło na Podhalu. Osiemnastoletnia dziewczyna zginęła w czasie egzaminu na prawo jazdy, ponieważ nie zdążyła opuścić pojazdu, który zatrzymał się na przejeździe kolejowym. Jak pan ocenia ten tragiczny wypadek? Czy kiedykolwiek taka tragiczna sytuacja wydarzyła się wcześniej?

Nie słyszałem o podobnych sytuacjach, ale uważam, że jest to wypadek, który nie powinien się zdarzyć, zwłaszcza z uwagi na jego konsekwencje. Nie chciałbym ferować wyroków czy też ocen, nie znając bliżej okoliczności i szczegółów. Ale z tych informacji, które do nas docierają, wynika, że zaniechano pewnych obowiązków. Ten samochód nie powinien wjechać na torowisko. Dziś trudno mówić o przyczynach takiego stanu rzeczy. Zawsze uczulaliśmy naszych egzaminatorów na konsekwencje zaniechania reakcji w określonych sytuacjach drogowych. Praca instruktora, jak i egzaminatora jest bardzo odpowiedzialna. Mamy świadomość, że jest ona do pewnego stopnia niebezpieczna. Jeśli ktoś uważnie wykonuje swoje obowiązki, to jest w stanie zminimalizować tego rodzaju zagrożenia i to w bardzo wysokim stopniu.

Na koniec rozmowy wróćmy do Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. Czy chciałby pan, jako prezes, wprowadzić jakieś zmiany w funkcjonowaniu tej organizacji?

W swoim tzw. exposé zwracałem się do koleżanek i kolegów, żebyśmy nie tyle stworzyli grono ludzi, którzy będą bronili swoich interesów, co byłoby rzeczą naturalną. Zależy mi na tym, byśmy potrafili ze sobą rozmawiać, dzielić się swoimi doświadczeniami, byli sobie życzliwi. Celem nadrzędnym powinna być poprawa sytuacji nie w poszczególnych ośrodkach, ale w całym systemie egzaminowania. Trochę ubolewam, że do tej pory nie zawsze skutecznie udawało się nam artykułować argumenty za korygowaniem pewnych zasad. Krótko mówiąc, chcielibyśmy, żeby doświadczenia, które zostały wypracowane w większości WORD-ów, były uwzględniane przy wszelkiego rodzaju pomysłach, od legislacyjnych po organizacyjne. Nieprawdą jest bowiem, że dyrektorzy są zakładnikami poszczególnych marszałków. Nieprawdą jest również to, że marszałkowie narzucają indywidualnie swoje oczekiwania. Na to nie zezwalają obowiązujące przepisy. ■

przypadków. Przeczą temu dane statystyczne. Zdawalność egzaminów teoretycznych i praktycznych systematycznie rośnie. Nie może być więc mowy o determinacji w zaniżaniu tego wskaźnika po to, żeby sobie poprawić rachunek ekonomiczny. To jest teza fałszywa, ale upowszechniana, nawet przez część egzaminatorów, zwłaszcza tych, którzy nie są zatrudnieni i czekają w kolejce po etat. Ale przecież oni nie mają gwarancji, że po wejściu w życie zapowiadanych reform ich sytuacja się zmieni.

Nie jestem natomiast przeciwnikiem korygowania systemu uzyskiwania uprawnień. W raporcie NIK z 2015 roku jest wyraźnie podkreślone, że za bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce odpowiedzialne są dwa elementy systemu: szkolenie i egzaminowanie. Niemniej jednak za wciąż niezadowolający jego stan większa odpowiedzialność spoczywa na procesie szkolenia. Spośród skontrolowanych przez NIK WORD-ów tylko do niektórych były zgłoszone uwagi, ale ogólna ocena ich funkcjonowania była pozytywna. Natomiast bardzo krytycznie oceniono dużą część skontrolowanych szkół. Wynikało to m.in. z tego, że obecny system nie wymusza na ośrodkach szkolenia kierowców optymalnego poziomu przygotowania do samodzielnego uczestniczenia w ruchu drogowym w charakterze kierowcy. Chciałbym zaznaczyć, że w żaden sposób z mojej strony nie jest to przerzucanie odpowiedzialności. Szkoły nauki jazdy są naszymi partnerami. Jednak z przywołanego raportu jasno wynika, że nie wszyscy kandydaci na kierowców byli dobrze przygotowani. Nie można więc mieć pretensji do egzaminatora, że obiektywnie ocenia przyszłego kierowcę. Ponadto dziś w systemie uzyskiwania uprawnień brak jest rejonizacji, więc jeśli któryś WORD stałby ze swojej nadmiernej restrykcyjności, to po prostu nie miałby klientów. Konkludując: uważam, że reformować trzeba, ale tylko wówczas, jeśli podjęte działania dadzą gwarancję, że możemy coś usprawnić. Problem pojawia się

dopiero wówczas, jeśli robimy coś bez rzetelnego rozpoznania sytuacji.

Wracając do kwestii finansowania systemu uzyskiwania uprawnień – chcę wyraźnie podkreślić, że środki uzyskiwane przez WORD-y są przeznaczone wyłącznie na realizację zadań statutowych, a ich ewentualne nadwyżki na działalność związaną z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Uważa pan, że obowiązujący system egzaminowania jest dobry czy może należało by go zmienić?

Nigdy nie jest tak dobrze, żeby nie mogło być lepiej, ale również nie jest tak źle, żeby nie mogło być gorzej. Jeżeli chcemy odpowiedzialnie podejść do oceny systemu egzaminowania, to uważam, że trzeba zacząć od procesu szkolenia. Spotykam się z opinią, że gdyby została ustalona minimalna opłata za szkolenie kandydata na kierowcę (czyli za kurs), to wówczas mielibyśmy naturalną rywalizację za pomocą jakości oferowanej usługi. Jeżeli płacę w ośrodku X 1000 zł i taką samą kwotę w ośrodku Y, to na moją decyzję ma wpływ jakość szkolenia. Jeśli mam do wyboru dobrą szkołę za 2000 zł i średnią za 1000 zł, to oczywiście jest, że wybiorę tańszą opcję. Bo nawet jeśli podejść do egzaminu trzy razy, to i tak mi się to opłaca. Tajemnicą poliszynela jest, że niektóre – zwłaszcza słabsze ośrodki – nie podchodzą z należytą starannością m.in. do obowiązku przeprowadzania egzaminu wewnętrznego, którego ocena decyduje o podjęciu decyzji o dopuszczeniu kandydata do weryfikacji wiedzy i umiejętności na egzaminie państwowym. Trzeba niewątpliwie położyć większy nacisk na skuteczność i profesjonalne przygotowanie kandydata na kierowcę. Egzaminatorzy są dziś bardzo autonomiczni, stosują się do prawnie określonych wytycznych, a dyrektorzy WORD-ów nie mają możliwości narzucania im sposobu dokonywania oceny.

Może spróbujemy pokusić się o małe podsumowanie. Dwadzieścia lat minęło – w kwe-

Właściwa pozycja, właściwa widoczność

Do znacznego ograniczenia możliwości obserwacji otoczenia pojazdu, a tym samym do zwiększenia ryzyka nieustąpienia pierwszeństwa innym uczestnikom ruchu, może doprowadzić nieprawidłowa pozycja na fotelu przyjęta przez kursanta czy instruktora.



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

W wrześniowym artykule pisałem o systemach wspomagania jazdy w pojazdach. Istotnie, jest ich coraz więcej. Jednak mimo wszystko cały czas najważniejszym ogniwem w ruchu drogowym jest kierujący pojazdem. To od niego zależy, czy jazda będzie przebiegać bezpiecznie, czy stworzy zagrożenie dla innych. W przypadku samochodowych jazd szkoleniowych mamy w zasadzie dwie osoby, od których zależy bezpieczeństwo jazdy. Chodzi o pobierającego naukę kursanta i instruktora odpowiedzialnego za nadzorowanie przebiegu szkolenia.

Do napisania tekstu zainspirowała mnie analiza pewnego zdarzenia z udziałem pojazdu nauki jazdy. Doszło do niego na skrzyżowaniu. Wszyscy eksperci stwierdzili, że kierujący i instruktor mieli ograniczoną widoczność.

■ Lewy fotel, prawy fotel

Przyjrzyjmy się zatem, od czego zależy widoczność drogi w czasie kierowania pojazdem. Popatrzmy na to z perspektywy kursanta siedzącego za kierownicą, ale również instruktora czy egzaminatora zajmującego prawy fotel w czasie prowadzenia szkolenia. Nie trzeba być specjalistą, żeby dojść do wniosku, że od konstrukcji auta zależy to, co widzimy na drodze. Okazuje się także, że do znacznego ograniczenia możliwości obserwacji otoczenia pojazdu, a tym samym do zwiększenia ryzyka nieustąpienia pierwszeństwa innym uczestnikom ruchu, może doprowadzić nieprawidłowa pozycja na fotelu przyjęta przez kursanta czy instruktora.

Obserwacja samochodów nauki jazdy podczas szkolenia pozwala stwierdzić, że niestety nie wszyscy instruktorzy przykładają należytej wagi do właściwej pozycji za kierownicą. Mało tego, nie zwracają także uwagi na własną postawę.

■ Trzy proste zasady

Przed wszystkim kursant powinien usiąść wygodnie i tak, żeby nic nie krępowało mu ruchów. Wskażmy kilka istotnych i uniwersalnych zasad



zajmowania pozycji za kierownicą. Odległość siedziska od pedałów pojazdu powinna być taka, żeby po całkowitym wciśnięciu sprzęgła noga była lekko ugięta, a część lędźwiowa kręgosłupa mocno przylegała do oparcia fotela. To nie wszystko. Wysokość fotela powinna być wyregulowana tak, żeby osoba kierująca wygodnie mogła używać kierownicy, dźwigni zmiany biegów oraz obserwować przyrządy na desce rozdzielczej. Jeszcze coś? A jakże! Oparcie fotela powinno być ustawione tak, żeby wsparty na nim kierujący mógł umieścić nadgarstek na szczycie kierownicy nie odrywając od niego pleców.

Te proste zasady z pewnością są znane każdemu instruktorowi, ale trzeba o nich niezwykle często przypominać. Właściwa pozycja za kierownicą pomaga obserwować przestrzeń wokół pojazdu. Przyjęcie innej, np. przy mocno pochylonym oparciu fotela, z reguły sprawia, że głowa kierującego jest gdzieś na wysokości bocznych słupków, które znacznie ograniczają obserwację. To w konsekwencji może prowadzić do niezauważenia innego pojazdu, pieszego czy rowerzysty.

■ Niepotrzebna walka o utrzymanie

Instruktor również powinien prawidłowo usiąść w pojeździe. Co to znaczy prawidłowo? W sposób, który umożliwi mu przejście sterowania pojazdem w sytuacjach awaryjnych. Przyjęta pozycja musi także pozwalać mu na dobrą obserwację sytuacji na drodze w czasie jazdy. Tutaj też obowiązuje kilka reguł.

Po pierwsze, fotel powinien być wyregulowany tak, żeby instruktor miał pewny i swobodny dostęp do dodatkowych pedałów, mógł chwycić kierownicę i obserwować przestrzeń wokół pojazdu. Z reguły obserwacji nie ułatwia mocne rozłożenie fotela. Co jeszcze? Pochylenie oparcia fotela nie sprzyja również zdrowiu instruktorskiego kręgosłupa ani dobremu reagowaniu w sytuacji awaryjnej. Jeżeli instruktor chce chwycić kierownicę lub użyć dodatkowych pedałów, musi odrywać plecy od oparcia i przesuwając się do przodu. Zamiast reagować, walczy o utrzymanie się na fotelu. Niezwykle istotne będzie również zapięcie pasów bezpieczeństwa przez instruktora. Oczywiście obowiązku takiego nie ma, ale znacznie zmniejsza to ryzyko odniesienia obrażeń w trakcie zdarzeń drogowych, do których najczęściej dochodzi podczas nauki jazdy, czyli najechania na tył pojazdu. Jest jeszcze jedna zasada. Instruktor powinien zadbać o to, żeby wyposażenie znajdujące się w pojeździe lub oznaczenia pojazdu i naklejki reklamowe nie ograniczały widoczności wokół auta.

Reasumując – jeżeli chcemy minimalizować ryzyko zdarzeń drogowych, uczmy kursantów, jak prawidłowo siedzieć za kierownicą. Pozwoli to w trakcie kursu, ale również w przyszłości, lepiej obserwować drogę, rozpoznawać różnorodne zagrożenia na drodze i im zapobiegać. Wielu szkoleniowców powinno również zmienić przyzwyczajenia, zadbać o zdrowie, ale również poprawić możliwość obserwacji przestrzeni wokół pojazdu poprzez zajęcie prawidłowej pozycji na instruktorskim fotelu. ■

Slalom z orurowaniem

Motocykle podstawiane na egzaminy w MORD Kraków muszą mieć dodatkowe zabezpieczenia. Właściciele OSK z Małopolski mówią o utrudnieniach. Egzaminatorzy – o ochronie zdających. A co mówią przepisy? Ani słowa o rurach.

Na plac manewrowy MORD-u swoją maszyną nie wjechał Krzysztof Fierdonek, instruktor z Wadowic. Mimo że podstawiony na egzamin motocykl był sprawny, przystosowany do szkoleń.

– Spełniał warunki niezbędnego wyposażenia określonego w ustawie o kierujących pojazdami – podkreśla Fierdonek, od dwunastu lat prowadzący szkołę Elmoto.

Co więc było powodem niewpuszczenia pojazdu OSK? Brak tzw. orurowania. Dodatkowe wymogi dotyczące wyposażenia motocykli wykorzystywanych podczas egzaminów państwowych wprowadził dyrektor MORD-u. Regulaminem z 8 lutego tego roku.

– To są wewnętrzne wytyczne, niemające oparcia w obowiązujących w całej Polsce przepisach – stwierdza Fierdonek. – W naszym odczuciu jest to działanie na niekorzyść zdających.

Właściciel OSK z Wadowic mówi w liczbie mnogiej, ponieważ zastrzeżenia do regulacji wprowadzonych przez MORD ma kilku instruktorów z Małopolski. Na razie nie chcą wypowiadać się pod nazwiskami.

– Zależy mi na wysokiej zdawalności – komentuje szef znanego OSK z Krakowa. – Rozumiem argumenty egzaminatorów, ale oczywiście jest również to, że orurowanie utrudnia wykonanie niektórych zadań na placu. Podczas slalomu jest jedno wielkie koszenie słupków – żartuje doświadczony szkoleniowiec.

Zwraca również uwagę, że dodatkowe rury zwiększają masę motocykla.

– To jest problem przede wszystkim dla kobiet, dla osób drobniejszych, niższych.

■ Trudno się zdaje

Egzaminy na kategorie AM, A1, A2 i pełne A są w Krakowie cięższe. Dosłownie i w przenośni.

– Z orurowaniem łatwiej nie jest – przyznaje Krzysztof Majchrzycki, szef zespołu egzaminatorów nadzorujących w MORD Kraków. – Ale nie zgodzę się z oceną, że to utrudnienie. I że jest zbędne. Służy ochronie kierującego. Wielokrotnie już sprawdziło się w praktyce.

Opowiada o sytuacjach, kiedy orurowanie uchroniło motocyklistę przed przygnieciem przez ciężki jednoślad.

– Mamy kilkunastu zdających dziennie i wemy, co się dzieje przy upadku. Nawet przy ma-



Fot. Adam Cieślak/Cieślak Nauka Jazdy

łej prędkości. Motocykl o masie 150 czy prawie 200 kg może zrobić krzywdę.

Instruktorzy jednak się irytują, dlaczego w Krakowie mają obowiązywać inne wymogi niż w sąsiednich ośrodkach egzaminowania? Choćby w Nowym Sączu i Bielsku-Białej. Zwracają też uwagę, że wewnętrzne instrukcje MORD-u nie są przedstawiane ani przedsiębiorcom z branży szkoleniowej, ani kandydatom na kierowców.

Fierdonek złożył w tej sprawie oficjalne zapytanie. Dyrektor Marek Dworak krótkim pismem odpowiedział, że „wszystkie motocykle wykorzystywane do egzaminów w MORD i w oddziałach terenowych od dawna są wyposażone w rurowe osłony”. I że „dotyczy to zarówno motocykli MORD, jak również motocykli należących do OSK”. Dworak przywołuje wspomniany na wstępie regulamin... „znajomość którego właściciel pojazdu lub uprawniony pracownik OSK podstawiający motocykl do egzaminu potwierdza własnoręcznym podpisem. Regulamin ten można przeczytać na stronie MORD w Krakowie, dlatego też zarzut, że informacje te nie są dostępne do publicznej wiadomości jest bezpodstawny. Mam nadzieję, że Pan swoim wystąpieniem nie kwestionuje powodów, które stanowiły podstawę wprowadzenia takich rozwiązań, które mają na celu zabezpieczenie osób zdających egzaminy, a które w przeszłości

wielokrotnie sprawdzały się, chroniąc te osoby w czasie zdarzających się upadków i kolizji” – napisał szef MORD do instruktora.

■ Doświadczenia zebrane podczas upadków

Odpowiedź była tyleż ekspresowa (po trzech dniach), co lakoniczna. Tak jak zapis w słynnym już regulaminie. W rozdziale II „Wyposażenie i obsługa”, punkcie 1, znajduje się podpunkt f, informujący, że „Pojazdy na kat. motocyklowe powinny być wyposażone w specjalne orurowanie chroniące kierującego w razie upadku”.

Ale co to znaczy? Jakie ma być to „orurowanie”? Nie ma załącznika, szczegółów technicznych, projektu czy choćby szkicu.

– Orurowałem motocykl. Za 1200 zł. Choć nadal nie wiem, czego dokładnie oczekują. Jeden pracownik techniczny stwierdził, że rury za mało wystają. Tydzień później inny „placowy” motocykl przyjął – opowiada Fierdonek. – Miałem także oryginalne orurowanie suzuki gladiusa... i też nie było dobre.

Jego opinia i doświadczenie są istotne, lecz zasadniczą kwestią wydaje się brak podstawy prawnej. Ani ustawa o kierujących pojazdami, ani akty wykonawcze z nią związane nie nakładają obowiązku orurowania motocykli wykorzystywanych podczas egzaminu.

– Dodatkowo orurowanie nie jest wymagane przepisami, jednak ze względu na bezpieczeństwo zdających wprowadziliśmy je do naszych pojazdów egzaminacyjnych – odpowiada Krzysztof Majchrzycki. – W przeciwieństwie do osłon stosowanych na co dzień przez motocyklistów nie mają one na celu ochrony motocykla w przypadku wywrócenia, ale zabezpieczenie osoby zdającej przed urazami, głównie przygnięciem przez motocykl. Kształt orurowania wynika z doświadczeń zebranych podczas upadków na egzaminach i został opracowany przez służby bhp. Składa się na nie specjalne zabezpieczenie rąk na kierownicy oraz zabezpieczenie nóg przed przygnięciem. Dzięki tym zabezpieczeniom udało się zapobiec wielu ciężkim obrażeniom ciała, szczególnie w przypadku wywrotki w czasie hamowania awaryjnego lub w wyniku uderzenia w przeszkodę, np. słup latarni. Były one stosowane jeszcze w lżejszych motocyklach przed zmianą przepisów, a obecnie, gdy egzaminy odbywają się pojazdami o większej masie, wydają się absolutną koniecznością.

■ Owińmy kierowcę kocem

Dopytujemy Krzysztofa Majchrzyckiego o szczegóły, np. średnicę rur, długość, miejsca mocowania.

– Żadnych specjalnych projektów nie przygotowujemy – ucina egzaminator. – Ale na wszelkie pytania OSK odpowiadamy. Można do nas przyjść, porozmawiać, obejrzeć motocykle z orurowaniem.

Fierdonek potwierdza, że z szefem krakowskich egzaminatorów można pogadać. Dyskutowali m.in. na temat orurowania skuterów.

– Przemysłał sprawę i skutery bez rur są przyjmowane na egzamin – informuje instruktor z Wadowic.

Podkreśla przy tym po raz kolejny, że specjalne rury nie są potrzebne również przy większych, cięższych jednośladach.

– Orurowanie nie zabezpiecza motocyklisty. Zabezpiecza go kask. I umiejętności. A motocykl jest wystarczająco chroniony przez crash pady i fabrycznie zamontowane gmole. Montowanie dodatkowych rur to tak, jakbyśmy yarysa obłożyli poduszkami lub owinęli kierowcę kocem. Żeby w razie kolizji miał osłonę. A może wprowadzimy przepis, że zdawać można tylko niebieskimi motocyklami i białymi skuterami?

O wymogi dotyczące orurowania zapytaliśmy również w innych krakowskich ośrodkach szkolenia.

– Pięć lat temu zrezygnowaliśmy z kategorii A. Ze względu na wymianę motocykli i specjalne wymagania – wyjaśnia współwłaściciel znanego OSK. – Nic więcej panu nie powiem. Oglądał pan ostatnie telewizyjne reportaże o Krakowie. Wie pan, co się tu dzieje?

Instruktor z innego dużego ośrodka też szybko kończy rozmowę.

– Jeśli MORD wprowadził obowiązek orurowania, to na pewno ma mocne uzasadnienie – stwierdza.

■ MORD robi przeszkody?

Odważniejszy był Jerzy Masier, działający w branży szkoleniowej od dwudziestu lat.

– Ja już samodzielnie kursów na A nie prowadzę. Kiedy miałem motocykle, to zamawiałem orurowanie, żeby niedoświadczony kierowca nie uszkodził maszyny. Rury nie chronią motocyklisty, tylko motocykl – wyjaśnia właściciel OSK „Juma”.

Dlaczego egzaminacyjne jednoślady w Krakowie wyglądają inaczej niż w Warszawie, Gdańsku, Szczecinie?

– MORD zawsze robi przeszkody, kiedy podstawi się własny pojazd na egzamin. Dotyczy to także kategorii B. Wymagają jakichś specjalnych ubezpieczeń, kamer, dodatkowej pamięci [w systemie wideorejestracji – przyp. red.]. Wymyślają różne rzeczy, żeby ludzi zniechęcić – ocenia Masier.

Szef krakowskich egzaminatorów przekonuje, że chodzi tylko o bezpieczeństwo. O jakość obsługi kursantów. I o ujednoczenie standardów stosowanych wobec OSK.

– Niestety, przepisy o egzaminowaniu poza kilkoma wymaganiami związanymi ze strojem motocyklisty nie wspominają zupełnie o kwestiach bezpieczeństwa biernego osób egzaminowanych. Nie zawierają również zakazów stosowania poszerzonych zabezpieczeń, takich jak orurowanie, bandy pneumatyczne czy materace zabezpieczające. Można było oczekiwać, że zastrzeżeniu kryteriów egzaminów motocyklowych

będzie towarzyszyło szersze opracowanie, które pozwoli w całym kraju wdrożyć procedury pozwalające zachować odpowiedni poziom bezpieczeństwa osób zdających. Tak się jednak nie stało i poszczególne WORD-y same mierzą się z tym problemem, stosując różne rodzaje zabezpieczeń – wyjaśnia Majchrzycki.

Dodaje, że po wprowadzeniu możliwości przedstawiania pojazdów szkół jazdy na egzaminy państwowe okazało się, że niektóre szkoły jazdy nie stosują systemów zabezpieczających motocyklistów w przypadku wywrotki.

– W celu zapewnienia równego traktowania zdających w Małopolskim Ośrodku Ruchu Drogowego w Krakowie wymagamy, żeby pojazdy podstawiane na egzaminy zapewniały podobny poziom bezpieczeństwa, jak motocykle egzaminacyjne będące w posiadaniu MORD-u. Należy wspomnieć, że większość szkół jazdy posiada pojazdy z orurowaniem zabezpieczającym podobnym do tego, które jest stosowane w ośrodku egzaminacyjnym. Nie jest dla nas zrozumiałe, dlaczego część szkół jazdy nie stosuje podobnych zabezpieczeń. Z naszego punktu widzenia jest to zachowanie bardzo ryzykowne, szczególnie że odnosi się do zdrowia i bezpieczeństwa klientów – osób niemających doświadczenia w prowadzeniu wywrotnych pojazdów jednośladowych. MORD nie może decydować za szkoły jazdy, w jaki sposób dbają one o bezpieczeństwo swoich klientów, nie ma też do tego żadnych dostępnych narzędzi. Natomiast osoba przystępująca do egzaminu jest już klientem MORD-u i musi mieć zapewnione bezpieczeństwo na najwyższym dostępnym poziomie – podsumowuje egzaminator nadzorujący.

Tomasz Maciejewski



Fot. Adam Cieślak/Cieślak Nauka Jazdy

Nowa stawka, nowa płaca

Od 1 stycznia podwyższona zostanie minimalna stawka za godzinę z tytułu umowy-zlecenia i umowy o świadczenie usług. Wynosić będzie 14,70 zł. Dodatkowo rząd postanowił podwyższyć minimalne wynagrodzenie dla pracowników. W nowym roku będzie to już 2250 zł.

Takie regulacje są ważne szczególnie dla właścicieli szkół jazdy w kontekście współpracujących z nimi instruktorów. Specjalne rozporządzenie w sprawie wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę oraz wysokości minimalnej stawki godzinowej w 2019 roku przyjęła we wrześniu Rada Ministrów.

– Pracujemy nad tym, aby sytuacja Polaków, w tym na rynku pracy, była coraz lepsza – mówi Elżbieta Rafalska, minister rodziny, pracy i polityki społecznej.

■ Godzina pracy coraz wyżej wyceniana

Co to jest minimalna stawka godzinowa, która od 1 stycznia wynosić będzie 14,70 zł? To minimalna wysokość wynagrodzenia za każdą godzinę wykonania zlecenia lub świadczenia usług. Kogo ona obejmuje? Każdą osobę wykonującą działalność gospodarczą lub jej niewykonywającą, która przyjmuje zlecenie lub świadczy usługi na podstawie umów albo na rzecz innej jednostki organizacyjnej w ramach prowadzonej przez te podmioty działalności, także samozatrudnionych. Nie są nią objęte umowy o dzieło.

Wynagrodzenie zleceniobiorcy powinno być ustalone w umowie w taki sposób, żeby za każdą godzinę wykonania zlecenia lub świadczenia usług nie było ono niższe niż wysokość minimalnej stawki godzinowej. Co ciekawe, zleceniobiorca nie będzie mógł zrzec się prawa do wynagrodzenia w wysokości wynikającej z minimalnej stawki godzinowej ani przenieść go na inną osobę.

Minimalna stawka godzinowa została wprowadzona z początkiem tego roku. Obecnie wynosi ona 13,70 zł.

■ Pod nadzorem PIP-u

A jak ma być potwierdzana liczba przepracowanych godzin? Kwestie te powinny być ustalone w umowie zawartej przez zleceniodawcę i zleceniobiorcę. A co w przypadkach braku umownych ustaleń co do sposobu potwierdzania liczby godzin wykonania zlecenia lub świadczenia usług? Wówczas zleceniobiorca przedkłada w formie pisemnej, elektronicznej lub dokumentowej informację o liczbie godzin wykonania zlecenia lub świadczenia usług. Podobnie jest w przy-



padku umowy zawartej w formie ustnej, jeżeli nie doszło do pisemnego potwierdzenia sposobu weryfikacji liczby godzin. W sytuacji braku takiego potwierdzenia podstawą ustalenia liczby godzin wykonania zlecenia lub świadczenia usług będzie stosowna informacja przedłożona przez zleceniobiorcę.

Kto będzie nadzorował przestrzegania przepisów? To obowiązek Państwowej Inspekcji Pracy. Za naruszenie przepisów dotyczących wprowadzanej stawki godzinowej przewidziano kary od 1 do 30 tys. zł.

■ Polska we wroście gospodarczym

Od 1 stycznia podwyższone zostanie także minimalne wynagrodzenie. Teraz wynosi ono 2,1 tys. zł, w przyszłym roku – 2250 zł. Co to jest płaca minimalna? To ustalone najniż-

sze wynagrodzenie, jakie pracodawca musi wypłacić pracownikowi zatrudnionemu na umowę o pracę.

Minister Elżbieta Rafalska zaznaczyła, że zaproponowana kwota pozwala zachować relację minimalnego wynagrodzenia do przeciętnego.

– W sytuacji, kiedy rosną wynagrodzenia, jesteśmy we wroście gospodarczym, nie chcemy, żeby przeciętne wynagrodzenie uciekało – mówi Elżbieta Rafalska.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami Rada Ministrów jest zobowiązana do ustalenia wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę oraz minimalnej stawki godzinowej do 15 września każdego roku. Przed wydaniem rozporządzenia projekt nowej regulacji został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Jakub Ziębka



Kodeks kulturalnego kierowcy⁽¹⁾

Kulturalny kierowca powinien kierować się pewnymi zasadami, nie może postępować wbrew regułom. Jakim? O tym dowiecie się z lektury mojego tekstu.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Kogo uważam za kierowcę niepotrafiącego jeździć? Osobę, której brakuje drogowej kindersztuby. Bo owszem, można pojechać do centrum handlowego i zaparkować na dwóch miejscach, takich pokolorowanych na niebiesko, i popędzić w stronę wejścia, ale... Trudno to nawet komentować. Dno, żenada, wstyd. Dobry i kulturalny kierowca postąpi inaczej. Mimo trudności zaparkuje w miejscu, gdzie nie będzie nikomu wadził. A gdy wysiądzie z auta, spojrzy też na linie. Po to, żeby sprawdzić, czy na pewno zajął tylko jedno miejsce parkingowe.

■ Pogoń za pieniądzem

To nie wstyd kilkakrotnie poprawiać się w trakcie wykonywania manewru parkowania.

A co nie powinno uchodzić płazem? Parkowanie szybkie, niedokładne, byle jakie. Tacy delikwenci często powtarzają, że nie chcą, żeby ktoś porysował im drzwi. Dlatego zajmują aż dwa miejsca parkingowe. Tak tłumaczą się kiepscy kierowcy. Słabej baletnicy przeszkadza rękabek u spódnicy.

Trochę im się dziwię. Sam bałbym się być tak bezczelny. Dlaczego? Otóż oczami wyobraźni widzę wkurzonego kierowcę, który postanawia dać mi nauczkę i „lekcję parkingowej kultury”, zarysowując moje źle zaparkowane auto albo zastawiając mi wyjazd.

Pogoń za pieniądzem sprawia, że często na naszej drodze brakuje kultury. Czas jest cenny, ale zasady dobrego zachowania powinny być jeszcze cenniejsze. Niestety, coraz częściej piesi, kierowcy lub inni uczestnicy ruchu drogowego o tym zapominają. Myślą tylko o sobie. Ale to się może na nich zemścić. W dobie powszechnej cyfryzacji nie jesteśmy już anonimowi. Wystarczy przejrzeć internetowe fora, Facebooka lub YouTube'a, żeby przekonać się, z jaką chęcią internauci publikują zdjęcia i filmy pokazujące błędy i głupotę kierowców.

■ Idą lepsze czasy

Śpieszmy się powoli. Pośpiech jest złym doradcą. Ceną może być mandat. Są jeszcze punkty. Problem w tym, że nie odbierzemy za nie nagrody. Wręcz przeciwnie. Możemy jedynie zostać ukarani.

Ale nie to jest najważniejsze. Gdy jedziemy o 10 km/h więcej niż powinniśmy, możemy nie zdążyć wyhamować, doprowadzić do tragedii i stracić wolność. Na kilka miesięcy, a nawet lat. Czy dopiero wtedy przeżyliśmy swoje postępowanie i zrozumiemy, że nie wolno ignorować ustawy Prawo o ruchu drogowym? Że lepiej spóźnić się kilka minut do pracy, na spotkanie, randkę niż zniszczyć komuś i sobie życie?

Czy kulturalny kierowca jest postacią fikcyjną? Nie, po prostu porusza się nie utrudniając tego innym. To kierowca, który pomimo iż jest na drodze z pierwszeństwem (zwłaszcza w godzinach szczytu), zatrzyma się na chwilę (kilka bardzo ważnych w życiu każdego człowieka sekund), uśmiechnie się i wpuści osobę starającą się wyjechać z drogi podporządkowanej. Nagrodą dla niego będzie uśmiech



udrożnienie korka. Powinni go formować wszyscy kierowcy w momencie, gdy tylko zobaczą znak „wypadek drogowy”.

Poza granicami Polski, w krajach takich jak Niemcy, Czechy, Austria czy Szwajcaria, korytarz ratunkowy kierowcy formują odruchowo. Taki nawyk. Tego prawidłowego zachowania uczy się na kursach na prawo jazdy. Na drogach szybkiego ruchu są nawet specjalne znaki informujące kierowców, co powinni zrobić. Z pewnością zauważą i dobrze zinterpretują je także ci, którzy nigdy wcześniej z formowaniem korytarza ratunkowego się nie zetknęli. Najważniejsze jest przecież jak najszybsze udzielenie pomocy ofiarom. Im szybciej służby ratownictwa dotrą na miejsce zdarzenia, tym szanse na przeżycie osób poszkodowanych są większe. Bywa, że nawet o połowę!

Jak powinien wyglądać prawidłowo uformowany korytarz ratunkowy? Jak się ustawić? Jeżeli jezdnią jest jednokierunkowa (dwupasowa), to poruszając się lewym pasem należy zbliżyć się maksymalnie do lewej strony. Jeżeli podczas zatoru jesteśmy na prawym pasie, oczywiście zbliżamy się maksymalnie do prawej strony.

A co, gdy jezdnią ma więcej niż dwa pasy? Przede wszystkim zawsze należy pamiętać o tym, że korytarz ratunkowy powinien przebiegać z prawej strony aut stojących na skrajnym lewym pasie. Reszta aut, na kolejnych pasach, zbliża się do prawej krawędzi jezdni.

Im coś wydaje się łatwiejsze w teorii, tym jest trudniejsze w praktyce. A może wiele przepisów i podstawowych zasad kultury kierowcy mają po prostu gdzieś? Niektórzy z kulturą do dziś się nie spotkali. Ba, nawet obok niej nie przejeżdżali.

■ Pokaż, jak parkujesz

Kulturalny kierowca wie także, że parkowanie to nieodłączny element każdej, nawet najkrótszej podróży z punktu A do punktu B. Pokaż, jak parkujesz, a powiem ci, kim jesteś.

Parkujemy tylko na miejscach do tego wyznaczonych. Zajmujemy tylko jedno miejsce. Staramy się zaparkować na jego środku. Tak, żeby z lewej i z prawej strony pojazdu było dość przestrzeni dla osób chcących wysiąść lub wsiąść do stojących obok aut. Nie parkujemy pod drzwiami miejsca, do którego chcemy się dostać, spychając pieszych. I jeszcze coś. Miejsca dla osób niepełnosprawnych są przeznaczone właśnie dla nich. Koniec, kropka.

Prawda, jakie to proste? Teraz wystarczy przejechać się na pierwszy lepszy większy parking w pobliżu jakiegoś marketu. Zobaczycie, że to nic trudnego. Pamiętajcie też, że wózek sklepowy trzeba odstawiać w przeznaczone do tego miejsce. Zyskamy złotówkę lub dwie, czasem czyjś samochód nie zostanie porysowany.

O kolejnych zasadach, które wchodzą w skład kodeksu kulturalnego kierowcy, przeczytacie już w następnym numerze „Szkoły Jazdy”. ■

wdzięczności kierowcy, którego wpuścił przed siebie. Lub podziękowanie (podniesienie ręki, skinienie głową, mrugnięcie światłami awaryjnymi). Kulturalny kierowca wie, że w tej konkretnej sytuacji tak należało się zachować. Jego przecież też może spotkać coś podobnego. I będzie liczył na pomoc ze strony innych kierowców.

Rzeczywistość jednak bywa brutalna. Kulturalnych kierowców nie ma aż tak wielu, chociaż moim zdaniem ich liczba systematycznie wzrasta. Idą lepsze czasy.

■ Jedź na suwak!

O zasadach kultury zawsze warto wspominać. Dlatego chcę podzielić się z wami stworzonym przeze mnie kodeksem dobrego kierowcy. Dobrego, czyli oczywiście kulturalnego.

Zasada nr 1 – dobry kierowca zna pojęcie jazdy na suwak, wie, o co w tym wszystkich chodzi, mało tego, jest również w tej kwestii praktykiem.

Suwak jest najtrudniejszy do zaakceptowania przez szeryfów drogowych. Oni nie przepuszczą żadnej okazji, żeby utrudnić komuś życie. A w przypadku suwaka mają najłatwiej – wtedy auta się nie „zazębiają”. Blok powoduje, że pojazdy jadą tylko prawym pasem.

Jakie są podstawowe zasady jazdy na suwak? Przede wszystkim korzystamy ze wszystkich dostępnych pasów ruchu. Jeśli jednak wybierzemy lewy, jedziemy nim do samego końca, mimo że zaraz się skończy. Nie próbujemy zmieniać pasa przed zwężeniem. Bo wtedy efekt będzie taki sam, jak w przypadku blokady zastosowanej przez szeryfa.

To nie wszystko. Kiedy dojeżdżamy do końca pasa, po którym dalej się już jechać nie da, zatrzymujemy się, włączamy kierunkowskaz i oczekujemy aż jakiś kierowca sunący pasem obok zechce nas wpuścić. Kierunkowskaz można też włączyć tuż przed zatrzymaniem się, ale tak, żeby nie robić zamieszania.

Dobrze byłoby, gdyby kierowcy jadący prawym pasem zachowywali od siebie duży odstęp. Po co? Ano po to, żeby kierowcy sunący lewym pasem mogli go zmienić bez zatrzymywania się.

Pamiętajmy jeszcze o jednej ważnej zasadzie. Auta mają się „zazębiać”. Chodzi o to, żeby żadna ze stron nie była uszkodzona. Raz jedzie auto z lewej, raz z prawej.

Jest jeszcze suwak prostopadły. W Polsce stosowany jest dość często. Serio! Nawet rano, kiedy wszystkim spieszy się do pracy. Na czym polega? Raz jedzie auto z drogi podporządkowanej, raz z drogi z pierwszeństwem.

■ Formuj korytarz ratunkowy

Kulturalny kierowca musi także zdawać sobie sprawę, że na drodze ekspresowej ludzie tworzą korytarz ratunkowy nie po to, żeby on mógł jechać pod prąd i był szybciej w domu, kiwając naiwniaków. Powinien domyślić się, że doszło do wypadku i po prostu swoje trzeba odczekać.

Korytarz ratunkowy to umowny pas ruchu przeznaczony dla pojazdów uprzywilejowanych – policyjnych radiowozów, aut straży pożarnej, karetka pogotowia ratunkowego, ale także dla maszyn służb autostradowych, a nawet lawet i wozów innych służb, których zadaniem jest sprzątnięcie miejsca wypadku i jak najszybsze



Egzamin w stylu retro

Na początku września gdański PORD stał się na kilka godzin bardzo nietypowym ośrodkiem egzaminacyjnym. Dlaczego? Bo przeprowadzał egzaminy na prawo jazdy w stylu retro dla osób posiadających klasyczne samochody.

Pierwsza edycja imprezy Classic L była owocem współpracy Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku i trójmiejskiego Stowarzyszenia Classic Moto Story. W niedzielę 2 września w siedzibie PORD-u stawiło się kilkunastu właścicieli klasycznych aut, takich jak choćby fiaty 125p i 126p, citroen 2CV, mini cabrio, lincoln i cadillac. Po co? Żeby przystąpić do egzaminu w stylu retro.

■ Egzamin na kartce papieru, nie w komputerze

– Postanowiliśmy cofnąć się w czasie o 35 lat – mówi Anna Gut, prezeska Stowarzyszenia Classic Moto Story. – Egzamin teoretyczny prowadzony był w klasyczny sposób, bez użycia elektroniki. Uczestnicy zabawy dostali wydrukowany przez siebie zestaw pytań na kartce papieru.

Czy pytania również nawiązywały do przepisów, które obowiązywały jeszcze przed transformacją ustrojową?

– Były na tyle uniwersalne, że pasowały zarówno do tamtych, jak i naszych czasów – śmieje się Roman Nowak, dyrektor gdańskiego PORD-u.

■ Kopera z parkowaniem równoległym

Po egzaminie teoretycznym przyszedł czas na praktyczny. A raczej jego część, przeprowadzaną na placu manewrowym. Różniła się ona od tej, z którą mierzą się teraz kandydaci na kierowców. Czym? Oprócz jazdy po łuku dochodziła jeszcze m.in. znieprawiona niegdyś przez



kierowców koperta. To właśnie na niej wykonywało się parkowanie równoległe. O ile sam manewr nie wydaje się bardzo skomplikowany, o tyle główny problem dotyczył wielkości prostokąta namalowanego na jezdni. Otóż był on niewiele większy od obrysu pojazdu.

– Szczególnie ta część zabawy przypadła do gustu zarówno uczestnikom rywalizacji, jak i zgromadzonym PORD-zie widzom – opowiada Anna Gut. – Szczególnym wyzwaniem była dla kierowcy sześciometrowy lincoln na jazda po łuku. Ależ musiał się on nakręcić kierownicą!

■ Dyrektor pomysłodawcą

Pomysł na zorganizowanie prawdopodobnie pierwszej takiej imprezy na świecie zrodził się kilka miesięcy temu.

– Spotkaliśmy się wtedy z dyrektorem Nowakiem, chcieliśmy rozpocząć współpracę nad jakimś fajnym projektem – opowiada Anna Gut.

– Propozycji było kilka – wspomina Roman Nowak. – W końcu nagle naszła mi myśl, żeby zorganizować taką sympatyczną imprezę. Przecież klasyczne auta i ich właściciele, którzy próbują zdać nimi egzamin, to brzmi ciekawie, prawda?

■ Kolejne edycja w zmodyfikowanej formie

Organizatorzy zapewniają, że na pierwszej edycji imprezy Classic L się nie skończy.

– Wszyscy świetnie się bawili – mówi Anna Gut. – Mam tu na myśli zarówno uczestników egzaminu, jak i widzów, którzy przyszli pooglądać naprawdę ładne i stylowe samochody.

Również dyrektor Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego jest zadowolony z odbioru imprezy przez jej uczestników.

– Dlatego chcemy zorganizować jej drugą edycję – zdradza Roman Nowak. – Myślimy tylko nad modyfikacją formy. Chodzi o to, żeby impreza za każdym razem była trochę inna. Ciekawych pomysłów nie brakuje. Może warto byłoby przeprowadzić egzamin teoretyczny, bazując na przepisach, które już nie istnieją. Mało kto pamięta np., że znak STOP, który widzimy dzisiaj na ulicach, różni się od używanego kilkadziesiąt lat temu...

Jakub Ziębka
Fot. PORD Gdańsk



Samochody w folii

Przebojem ostatnich lat jest oklejanie samochodów folią. W grę wchodzi zarówno zabezpieczanie oryginalnego lakieru przezroczystym poliwęglanem, jak i car wrapping, czyli całkowita zmiana koloru nadwozia.

żyć arkusz na dach czy maskę, a następnie przykleić folię do nadwozia, przy odpowiedniej technice aplikacji wypuścić uwiecznione pod okleiną powietrze za pomocą systemu mikrokanalików, a w razie potrzeby rozciągnąć folię bez obaw o przebarwienia czy jej zerwanie.

Nie oznacza to jednak, że oklejanie jest na tyle łatwe, że każdy może je przeprowadzić we własnym garażu. Nałożenie folii na płaską powierzchnię faktycznie stało się banalne. Wprawa i wiedza na temat zachowania się okleiny są kluczem do sukcesu przy pracach wykończeniowych na karawędziach czy załamaniach elementów bądź częściach o skomplikowanych kształtach (np. lusterkach, błotnikach i zderzakach). W branży nie brakuje samouków, jak również osób, które zaczynały przygodę z oklejaniem pojazdów np. od szyb. Technika pracy z foliami do karoserii jest natomiast nieco inna.

Skutki braku wiedzy czy doświadczenia w pracy z folią mogą być różne. W najlepszym wypadku są to estetyczne mankamenty zleconej pracy. Mogą być nimi pęcherzyki powietrza, folia odklejająca się w przetłoczeniach nadwozia czy nadmierne rozciągnięcia materiału, który ulega wówczas przebarwieniu lub zniekształca się wzór na nim. Poważnie traktująca klienta firma oczywiście poprawi niedociągnięcia, jednak oznacza to konieczność odstawienia pojazdu na dzień lub dwa. Niestety, istnieje niebezpieczeństwo porysowania lakieru w miejscach cięcia folii czy uszkodzenia demontowanych elementów. Rozebrać, szczególnie przy pełnym oklejaniu auta, trzeba sporo. Odkręcenie relingów czy anteny dachowej często jest możliwe po zdjęciu podsufitki, natomiast wyjęcie klamek zwykle oznacza konieczność usunięcia bocznych drzwiowych. Nieumiejętne przeprowadzenie tych prac może doprowadzić do uszkodzenia spinek mocujących, całych mocowań, a nawet całego elementu. Nie wszystkie uszkodzenia klient będzie w stanie wychwycić w momencie odbioru auta lub tuż po nim. By zmniejszyć ryzyko kosztownej wpadki, warto poszukać opinii o danej firmie

w sieci, a na miejscu zapytać o możliwość obejrzenia przykładowego projektu (każdy szanujący się zakład ma oklejone własne auto). Nie należy obawiać się także zadawania pytań czy proszenia np. o demonstrację sposobu wykończenia krawędzi. Nie tyle po to, by zobaczyć, jak dany aplikator radzi sobie z folią, natomiast by wiedzieć, jakiego efektu się spodziewać (folia może zostać podwinięta lub przycięta „na zero”) i czy w danej firmie używane są nowoczesne rozwiązania – np. taśmy do cięcia materiału bez nożyka, które wykluczają możliwość porysowania nadwozia.

Za profesjonalne oklejanie auta trzeba zapłacić 5–7 tys. zł. Lub więcej. Wszystko zależy od rodzaju użytej folii, liczby i powierzchni elementów oraz sposobu ich wykończenia – np. między drzwiami a błotnikami mogą pozostać szpary w fabrycznym kolorze, ale możliwe jest ich wyklejenie (fragmentaryczne lub częściowe), co wpływa na koszt usługi.

Zapotrzebowanie na oklejanie aut folią jest tak duże, że klienci ustawiają się w kolejkach, czekając na wykonanie usługi przynajmniej kilka tygodni, a zajmujące się nim firmy stale szukają doświadczonych pracowników. Klienci przyjeżdżający niezadarmo autami za pół miliona złotych i więcej bez zmruczenia oka wykładają na stół tysiące złotych. Zdarza się, że wracają już po kilku miesiącach i proszą o ponowną zmianę koloru nadwozia! W takich sytuacjach ujawnia się największa przewaga folii nad lakierowaniem. Kolorowa warstwa może zostać bez śladu usunięta. Jakby tego było mało, chroni fabryczny lakier przed czynnikami zewnętrznymi (promieniowanie UV, temperatura, kontakt z zanieczyszczeniami). Oklejone auto eksploatuje się w normalny sposób. Nic nie stoi na przeszkodzie, by myć je w myjniach automatycznych czy woskować (są nawet kosmetyki przeznaczone do folii). Podobnie jak w przypadku lakieru, dosyć istotne jest szybkie usuwanie zanieczyszczeń. Ptasie odchody mogą spowodować odbarwienie folii, natomiast soki drzew czy drogowy smoła przylegają do niej równie mocno, jak do lakieru.

Lukasz Szewczyk

Pomysł na oklejanie karoserii samochodów folią nie jest nowy. Tego typu usługi świadczono już dwadzieścia lat temu i wcześniej. Przed laty wszystko wyglądało jednak inaczej. Oferta dostępnych kolorów była skromna, sporadycznie myślano o drukowaniu na folii wzorów zamówionych przez klienta, o tłoczonych strukturze nie wspominając. Problematyczny był też sam proces oklejania pojazdów – angażował dwie osoby, które miały minimalny margines na popełnienie błędu, gdyż folia łatwo i z dużą siłą przywieriała do elementów.

Obecnie osoba zainteresowana oklejaniem auta lub jego pojedynczych detali (np. lusterek, klamek czy listew wykończeniowych w kabinie) ma ogromną swobodę wyboru. Dostępne są folie błyszczące, satynowane, matowe, o strukturze szczerokowanego metalu czy włókna węglowego. Dochodzi do tego szeroka paleta kolorów, nawet fluorescencyjnych, metalizowanych i typu kameleon, oraz możliwość drukowania na folii wzorów zleconych przez klienta. Rozwój technologii ułatwił też życie aplikatorom oklein. Dzięki rozwiązaniom ograniczającym przywieranie folii w początkowym etapie prac jedna osoba jest w stanie nało-

Poprzeczka w górę



Za sprawą właśnie zaprezentowanego mercedesa actrosa w świecie samochodów ciężarowych wykonano istotny krok naprzód. Actros trzeciej generacji został w standardzie wyposażony w cyfrowe lusterka, które obraz rejestrowany przez kamery prezentują na dwóch 15-calowych wyświetlaczach w kabinie. Jest z tym związany szereg korzyści. Należą do nich niższy opór aerodynamiczny i większa zwartość pojazdu. Wyświetlacze osadzone tak, by po zasłonięciu okien pozostawały widoczne i w trybie nocnym pozwalały na kontrolowanie przestrzeni wokół pojazdu (niestety, kradzieże na parkingach wciąż nie należą do rzadkości w całej Europie).

Mercedes w pełni wykorzystał potencjał „lusterrek”, które są też aktywne. Przy kończeniu manewru wyprzedzania pojawiają się na nich linie ułatwiające ocenę, gdzie kończy się tył naczepy, co szczególnie kierowcy przesiadającego się z mniejszego zestawu da poczucie pewności. Podczas parkowania dolne lustro szerokokątne zwiększa rozmiar i kąt prezentowania obrazu, by zminimalizować martwe pole.

Nowy actros ma też Active Brake Assist 5, czyli rozwinięcie stosowanego już systemu automatycznego hamowania przed przeszkodami, który teraz jest w stanie zatrzymać zestaw po wykryciu pieszych na drodze. Inteligentny tempomat topograficzny zawiera mapy nie tylko głównych szlaków tranzytowych, dzięki czemu będzie lepiej zarządzać prędkościami na bocznych drogach. W określonych sytuacjach pakiet Active Drive Assist będzie nie tylko operować przepustnicą i hamulcami, ale również wesprze kierowcę w utrzymaniu toru jazdy.

Do wnętrza przeniesiono mnóstwo rozwiązań z osobowych mercedesów. W tym kierownicę z dotykowymi (nie mylić z naciskowymi) przełącznikami, rozbudowany system multimedialny oraz cyfrowy panel wskaźników. Standardem będzie system bezkluczykowego dostępu. Zgodnie z aktualnymi trendami reflektory wykonano w technologii LED.

Lukasz Szewczyk

Projekt, który ma same zalety

Podczas wrześniowego posiedzenia sejmowej komisji infrastruktury posłowie jednogłośnie opowiedzieli się za zmianą w ustawie o kierujących pojazdami. Zakłada ona, że osoby posiadające prawo jazdy kategorii B od co najmniej trzech lat będą mogły jeździć trójkołowcami.



■ Jak swoją propozycję uzasadnia poseł?

„Celem projektu ustawy jest wprowadzenie możliwości poruszania się motocyklem trójkołowym dla osób posiadających prawo jazdy kategorii B od co najmniej trzech lat, w szczególności dla osób, które ze względu na niepełnosprawność nie mogą odbyć egzaminu prawa jazdy kategorii A. Przyjęcie projektu ustawy zwiększy liczbę użytkowników motocykli trójkołowych, w szczególności wśród osób niepełnosprawnych, które nie mogą zdać egzaminu na prawo jazdy kategorii A. Ułatwienia dla osób niepełnosprawnych to niejedyna zaleta projektu ustawy. Wzrost popularności motocykli trójkołowych może przyczynić się do zmniejszenia korków oraz emisji spalin, a więc również do lepszej ochrony środowiska naturalnego” – argumentuje w uzasadnieniu Paweł Szramka.

■ Trójkołowiec prawie jak samochód

Teraz, zgodnie z ustawą o kierujących pojazdami, uprawnienie do kierowania każdym typem motocykla trójkołowego przysługuje wyłącznie posiadaczowi prawa jazdy kategorii A, pod warunkiem ukończenia przez niego 21 lat. A jak jest z kategoriami A1 i A2? Otóż uprawniają one do prowadzenia motocykli trójkołowych o mocy nieprzekraczającej 15 kW. Pod warunkiem, że kierujący ukończył 21 lat.

– Technika jazdy motocyklem trójkołowym jest zdecydowanie bardziej zbliżona do sposobu jazdy samochodem niż motocyklem jednośladowym – mówił podczas posiedzenia sejmowej komisji infrastruktury Paweł Szramka. – Warto też podkreślić, że zmiana ustawy nie oznacza ani konieczności zmiany blaskietów prawa jazdy, ani zmiany innych przepisów w tym przedmiocie, np. egzaminowania i szkolenia kandydatów na kierowców.

Ustawa ma wejść w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia. Kiedy się to stanie? Wszystko wskazuje na to, że jeszcze w tym roku. Choć w tym momencie trzeba przypomnieć o jednej kwestii. Poseł Szramka zaproponował zmianę w ustawie o kierujących pojazdami jeszcze w czerwcu zeszłego roku...

Jakub Ziębka

■ Większe możliwości, większa sprzedaż

Na czym ma polegać rozwiązanie pozbawione wad, którego sensowności nikt nie chce podważać? Otóż Paweł Szramka proponuje, żeby art. 6 w ust. 3 pkt 4 ustawy o kierujących pojazdami otrzymał brzmienie: [prawo jazdy – przyp. red.] kategorii B uprawnia do kierowania: a) motocyklem o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,1 kW/kg, b) motocyklem trójkołowym – pod warunkiem, że osoba posiada prawo jazdy kategorii B od co najmniej trzech lat”. Teraz przywołany wyżej przepis pozbawiony jest tej ostatniej regulacji.

Projekt ma praktycznie same zalety, nie widzimy żadnych zagrożeń w związku z wprowadzeniem takiej zmiany w prawie – krótko podsumował swój pomysł podczas wrześniowego posiedzenia komisji infrastruktury poseł Paweł Szramka (Kukiz '15).

Obiekcji nie zgłosiła również strona ministerialna.

– Na projekt patrzymy przychylnym okiem. Takie rozwiązanie zwiększy swobodę poruszania się niektórym ludziom – mówił podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Chodkiewicz.

Podczas pierwszego czytania projektu zmiany ustawy o kierujących pojazdami nie było żadnej dyskusji. Posłowie nie mieli ochoty zabierać głosu. Dlatego posiedzenie trwało krócej niż kwadrans.

Uczą młodych odpowiedzialności

Pogadanki z młodzieżą w szkołach, konkurs, w którym można wygrać voucher na kurs prawa jazdy, to działania w ramach akcji „Będę odpowiedzialnym kierowcą”. Są prowadzone przez WORD w Olsztynie i tamtejszą komendę wojewódzką policji.



Fot. KWP w Olsztynie

Celem akcji jest poprawa bezpieczeństwa na warmińsko-mazurskich drogach. Organizatorzy chcą dotrzeć do konkretnej grupy uczestników ruchu. Chodzi o przyszłych kierowców. Nieprzypadkowo. Już niedługo udadzą się na szkolenie do OSK, zdadzą egzamin państwowy i uzyskają prawo jazdy. A wtedy...

■ Dane prawdę powiedzą

Wtedy znajdą się wśród kierowców, na których szczególną uwagę zwracają eksperci zajmujący się bezpieczeństwem ruchu drogowego. Chodzi o kierujących mających od 18 do 24 lat. Mogą oni wykazywać tendencję do podejmowania ryzykownych, brawurowych zachowań na drodze, a także do kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu lub środków odurzających.

Tylko w 2017 roku na Warmii i Mazurach kierujący spowodowali 1222 wypadki drogowe, w których 75 osób zginęło, a 1503 zostały ranne. A do ilu z nich doprowadzili kierowcy w przedziale wiekowym 18–24? Okazuje się,

że do 276. Stanowi to 22,6 proc. wszystkich zdarzeń. W wyniku wypadków spowodowanych przez tę grupę kierowców na drogach Warmii i Mazur zginęło 21 osób (28 proc. wszystkich ofiar śmiertelnych), a 324 zostały ranne (ponad 21 proc.).

Z analizy zdarzeń drogowych spowodowanych przez kierowców w wieku od 18 do 24 lat wynika, że najczęstsze przyczyny tych wypadków to: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (135 wypadków, 16 zabitych, 158 rannych), nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (34 wypadki, jedna ofiara śmiertelna, 41 rannych), nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (27 wypadków, dwóch zabitych, 25 rannych).

Policjanci dzielą także zdarzenia drogowe ze względu na ich rodzaj. Tutaj najczęściej wymieniana się: najechanie na drzewo (59 wypadków, 9 zabitych, 68 rannych), zderzenie boczne pojazdów (56 wypadków, dwóch zabitych, 64 rannych) oraz najechanie na pieszego (40 wypadków, dwóch zabitych, 38 rannych).

W 2017 roku na Warmii i Mazurach młodzi kierowcy spowodowali 29 wypadków pod wpływem alkoholu. Zginęły w nich cztery osoby, a 30 zostało rannych.

■ Pogadanki we wszystkich powiatach

Mając na uwadze przywołane wyżej statystyki WORD w Olsztynie we współpracy z tamtejszą wojewódzką komendą policji wymyślił akcję „Będę odpowiedzialnym kierowcą”. Założono, że działania mają być atrakcyjne dla młodzieży, ale jednocześnie zawierać jednoznaczny i silny przekaz.

Akcja już trwa. Do końca października we wszystkich powiatach województwa warmińsko-mazurskiego policjanci będą spotykać się z uczniami najstarszych klas szkół średnich. Przekazują im najważniejsze informacje dotyczące stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, uczulają na zagrożenia, poinformują, jak wiele czynników wpływa na ryzyko powstania wypadku drogowego. Ponadto mają uświadomić młodym ludziom, jaką ważną rolę odgrywa kierujący samochodem i przekonać ich, żeby w przyszłości zostali odpowiedzialnymi kierowcami.

Oprócz pogadarek organizatorzy akcji „Będę odpowiedzialnym kierowcą” przygotowali coś jeszcze. To dwuetapowy konkurs, w którym młodzi ludzie będą mogli zaprezentować swoją kreatywność i znajomość przepisów prawa o ruchu drogowym.

■ Zwycięzca odbierze voucher

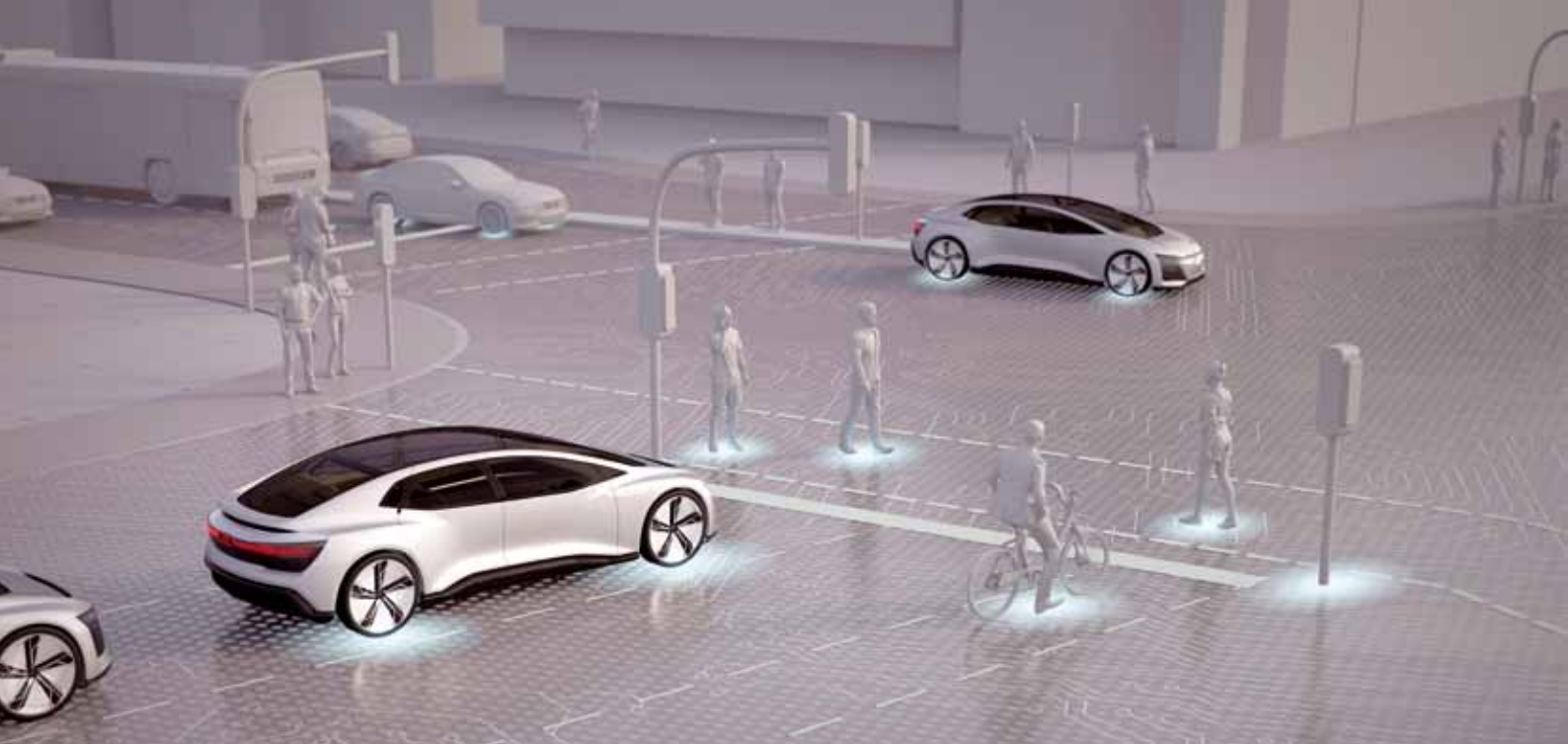
Jest o co walczyć. Główną nagrodą będzie bowiem voucher na opłacenie kursu na prawo jazdy kategorii B. Jego wartość to 1500 zł.

Konkurs podzielony został na dwa etapy. W pierwszym należy wykazać się wyobraźnią i kreatywnością. Zadanie jest następujące: indywidualnie lub w maksymalnie trzyosobowej grupie napisać scenariusz spotu profilaktycznego, którego tematem przewodnim będzie promowanie bezpiecznych, odpowiedzialnych postaw w ruchu drogowym wśród młodych kierowców. Do 26 października trzeba go przesłać do Komendy Wojewódzkiej Policji w Olsztynie. Po przejrzaniu nadesłanych prac komisja konkursowa wybierze uczestników, którzy przejdą do drugiego etapu.

W tym etapie, który odbędzie się w grudniu, będzie można wykazać się wiedzą. Uczestnicy konkursu przystąpią do testu z zakresu prawa o ruchu drogowym, podobnym do tego, jaki zdają kandydaci na kierowców na kategorię B.

Zwycięzcą i zdobywcą nagrody głównej zostanie uczestnik z najwyższą liczbą punktów uzyskanych podczas dwóch etapów. Szczegóły konkursu znajdują się w regulaminie dostępnym na stronie internetowej Komendy Wojewódzkiej Policji w Olsztynie.

Jakub Ziębka



Laboratorium Ingolstadt

Obserwując trendy w branży motoryzacyjnej nie sposób nie zauważyć wyraźnych znaków zwiastujących koniec ery tradycyjnie pojmowanych kierowców. Coraz więcej mówi się o autonomizacji ruchu drogowego i zredukowaniu kierowcy do roli pasażera. Ma być szybciej, bardziej ekologicznie i przede wszystkim bezpiecznie. Czy aby na pewno?



Znalezienie odpowiedzi na pytanie, ile czasu zaoszczędzimy w mieście, gdzie jeżdżą autonomiczne samochody, popularne są usługi współdzielenia pojazdów, stosuje się inteligentne zarządzanie ruchem ulicznym było celem badań prowadzonych przez koncern Audi we współpracy z Instytutem Technicznym z Karlsruhe (KIT) i firmą konsultingową Mobility Partners z Monachium. Symulowano przyszłość w niemieckim mieście Ingolstadt. W wyniku badań stwierdzono, że można skrócić czas codziennych dojazdów do pracy nawet o jedną trzecią, gdy wprowadzi się założenia zautomatyzowanego ruchu drogowego. I to mimo że na drogach pojawiłoby się ponad 10 proc. więcej użytkowników. Warunkiem jest jednak utrzymanie wzrostowej tendencji współdzielenia pojazdów. Samochody poruszające się bez kierowcy w dłuższej perspektywie pomogą rozwiązać problemy korków i zatorów drogowych w miastach. Korzyści z tego typu rozwiązań będą widoczne pod pewnymi warunkami. Pierwszym jest połączenie autonomicznych pojazdów z inteligentnym systemem zarządzania ruchem drogowym. Drugim – zwiększenie tzw. wskaźnika obłożenia, czyli średniej liczby osób podróżujących samochodem.

■ Nowe możliwości wykorzystania przestrzeni

Widoczna redukcja korków zostanie osiągnięta już przy wzroście wskaźnika z 1,1 do 1,3 osoby

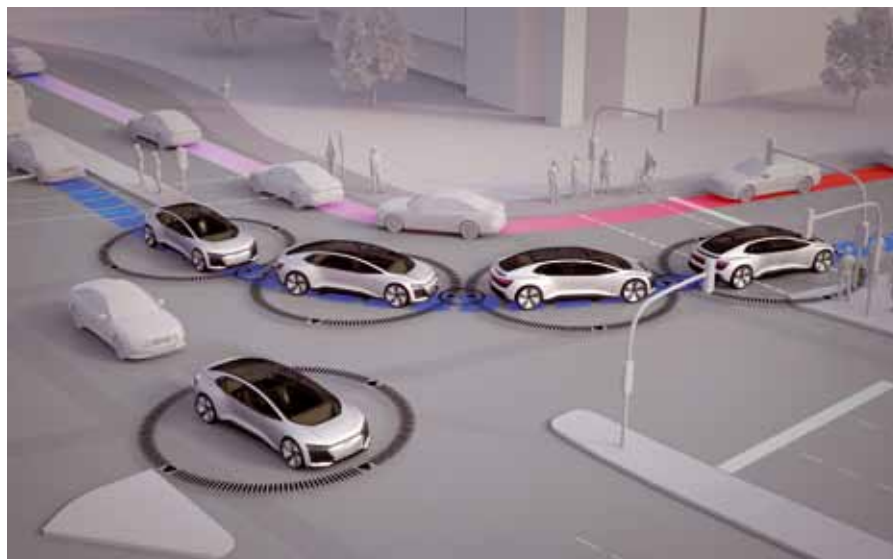
na samochód. W przypadku w pełni zautomatyzowanego, połączonego w sieci systemu podczas codziennych dojazdów do pracy przetransportowanych będzie więcej ludzi (wzrost o 12 proc.) w znacznie krótszym czasie (o 33 proc.). Połączone w sieć, zautomatyzowane i współdzielone pojazdy dadzą miastom nowe możliwości wykorzystania przestrzeni do poprawy jakości życia. Przykładowo – wdrożenie w warunkach miejskich w pełni autonomicznych pojazdów pozwoli na zmianę przeznaczenia jednego pasa ruchu na drogach wielojazdniowych i oddanie tej przestrzeni na potrzeby pieszych lub rowerzystów.

■ Mobilność dla (prawie) każdego

Wraz z rosnącą liczbą samochodów autonomicznych do mobilności będzie miała również dostęp znacznie większa grupa osób bez prawa jazdy. Chodzi o seniorów i dzieci. Z kolei z lokalnym transportem publicznym zaczęną konkurować autonomiczne taksówki. Podczas badań rozpatrywano również bardziej ekstremalne scenariusze. Dla przykładu: co się stanie, gdy nagle wzrośnie liczba osób chcących skorzystać z transportu publicznego, przejść się pieszo czy pojechać do pracy na rowerze? Jaki będzie efekt wzrostu liczby dostaw kurierskich, wynikających z większej częstotliwości robienia zakupów w Internecie? Co będzie, jeśli miasta nie zezwolą na wprowadzenie do nich autonomicznie poruszających się pojazdów albo będą powoli i niechętnie digitalizować swą infrastrukturę?

■ Typowe miasto

Wskazano szerokie spektrum skutków – od skrócenia czasu dojazdu do pracy nawet o 40 proc. po całkowitą blokadę ulic. Niezwykle istotne okazuje się holistyczne podejście do badań. Tylko dzięki niemu można stworzyć obraz tego, jak będzie wyglądała autonomiczna motoryzacja skonfrontowana z dotychczasowymi rozwiązaniami. Nie powinno koncentrować się na pojedynczych aspektach.



Do prowadzenia badań nieprzypadkowo wybrano Ingolstadt. Liczące 140 tys. mieszkańców miasto, w którym znajduje się centrala Audi, jest dobrym laboratorium doświadczalnym, jeśli chodzi o badanie ruchu ulicznego. Z przyczyn historycznych jest tam dużo samochodów i autobusów, ale nie ma tramwajów czy metra. W tym mieście panują takie same warunki, jak w wielu innych średniej wielkości aglomeracjach na świecie. W modelu ruchu drogowego dla miasta Ingolstadt badacze przeanalizowali kwestię tego, ile autonomicznie poruszających się pojazdów byłoby potrzebnych dziś, żeby ruch uliczny był bardziej płynny. Zauważalne efekty daje co najmniej 40-procentowy udział pojazdów autonomicznych. Komputery tych pojazdów utrzymują niezbędną odległość od innych użytkowników ruchu, nie jeżdżą zbyt szybko i stosują się do wszystkich sygnałów na drodze.

■ Redukcja korków i zatorów

Co ciekawe, w sytuacji mieszanego (autonomicznego i konwencjonalnego) ruchu dro-

gowego zalety te mają niekorzystny wpływ na płynność ruchu. Czas przejazdu skróci się znacząco tylko w przypadku zwiększenia się liczby samochodów autonomicznych. Jeśli dziś na ulice Ingolstadt wyjechałyby wyłącznie one, czas podróży skróciłby się o jedną czwartą.

Wyniki badań pokazują, jak istotne jest kompleksowe spojrzenie na mobilność miejską. Samochody autonomiczne, żeby pokazać większą swych zalet, potrzebują usług mobilnych i inteligentnej infrastruktury. Z tego powodu bardzo ważne jest nawiązanie ścisłej współpracy z różnymi podmiotami, a zwłaszcza z miastami. Samochody autonomiczne, usługi mobilności oraz połączona w sieć infrastruktura mogą w znacznym stopniu zredukować korki i zatory oraz zmniejszyć przestrzeń zajmowaną przez drogi. W ten sposób bardzo poprawi się jakość życia w miastach. Wnioski utwierdzają producentów w przekonaniu, że należy kontynuować rozwój autonomicznego transportu.

Dariusz Piorunkiewicz





Niebezpieczne SUV-y

Uchodzą za modne, wygodne, prestiżowe i bezpieczne. W rzeczywistości SUV-y nie są jednak aż tak udane, jak się o nich mówi.



również nie błysnęły). Pozostaje sobie odpowiedzieć na pytanie, w którym samochodzie wolelibyśmy znaleźć się w obliczu realnego zagrożenia na drodze.

■ Fiat zderza się z audi

W przypadku zderzenia SUV-y faktycznie są w stanie zapewnić wyższy poziom ochrony. Przy zderzeniach bocznych głowy czy korpusy pasażerów znajdują się wyżej głównego punktu uderzenia. Przy każdym typie zdarzenia atutem staje się ciężar SUV-ów. Mało kto wie, że przyznawane przez Euro NCAP gwiazdki są porównywalne, jeżeli masy własne pojazdów różnią się o mniej niż 150 kg. Dla lepszego zobrazowania sytuacji dodajmy, że bmw X5 waży ok. 2 ton, a VW tiguan „zaledwie” 1,6 t. Mówiąc o bezpieczeństwie w kontekście SUV-ów nie można zapominać, że za sprawą wyżej zawieszonych nadwozia ich struktury pochłaniające energię uderzeń stały się mniej kompatybilne ze wzmocnieniami małych aut. Problem został obnażony już w 2008 roku przez test ADAC – zderzenia fiata 500 (5 gwiazdek Euro NCAP) z pierwszą generacją audi Q7 (4 gwiazdki Euro NCAP). Próbę przeprowadzono ze znacznym offsetem, czyli przesunięciem symulującym typowe zdarzenie drogowe, w którym kierowcy próbują do końca uniknąć uderzenia, czego następstwem jest uderzenie mniej więcej w osi lewych stóp kierujących. Eksperti ADAC oszacowali, że kierowca i pasażerowie audi nie doznaliby poważniejszych obrażeń. Zupełnie inaczej wyglądała sytuacja na pokładzie fiata 500.

SUV lub jego łagodniejsze wydanie, czyli crossover, to samochód z nadwoziem typu kombi, stylistycznymi dodatkami i podniesionym prześwitem. Praw fizyki oszukać nie sposób. Dodatkowe centymetry przestrzeni między nawierzchnią a nadwoziem oznaczają wyżej położony środek ciężkości, a co za tym idzie – większą bezwładność i niższą precyzję prowadzenia. Podczas codziennej jazdy jest to zwykle nieodczuwalne, gdyż dobrze skalibrowane systemy kontroli trakcji i stabilności oraz szerokie opony są w stanie zamaskować mankamenty SUV-ów. Problem pojawia się, gdy sytuacja na drodze zmusza kierującego pseudoterenówką do wykonania nagłego manewru. Może się on udać, jednak równie prawdopodobne jest,

że auto z wyraźną podsterownością opuści pas ruchu bądź mocno zarzuci tyłem przy powrocie na pierwotny tor jazdy, co doskonale obrazują zamieszczane w serwisie YouTube na kanale km77.com filmy z testami łosia (nagle omijania przeszkody) i slalomu z udziałem samochodów różnych klas. W tym miejscu trzeba oddać honor SUV-om i stwierdzić, że niektóre nowsze konstrukcje (np. audi Q5 czy opel grandland X) są w stanie dorównać typowym autom osobowym. Nie brakuje jednak modeli, które dokładnie tak samo ustawioną próbę pokonują z prędkością o blisko 10 km/h niższą (np. bmw X2, ssangyong XLV, suzuki ignis). Ktoś powie – przecież to tylko kilka kilometrów na godzinę, które nie do końca są regułą (niektóre modele osobowe

Klatki piersiowe osób jadących z tyłu były narażone na znaczne przeciążenia. Na ciężką próbę zostały wystawione praktycznie wszystkie części ciała kierowcy, co stworzyło bezpośrednie zagrożenie dla jego życia. Dlaczego tak się stało? ADAC przeanalizował wyniki próby oraz konstrukcje pasów przednich obu aut. Fiat 500 miał wprawdzie wzmocnienia obejmujące praktycznie cały pas przedni, ale wystarczyła pojedyncza, wysoko zawieszona belka o relatywnie małej powierzchni w audi, by doszło do zmiążdżenia przodu włoskiego auta.

■ Ofiar więcej niż na wojnach

Niestety, na tym nie kończą się złe wiadomości. W USA liczba tragicznych zdarzeń z udziałem niechronionych uczestników ruchu od 2009 roku wzrosła o 46 proc. Detroit Free Press zauważa, że zbiega się to z boomem na SUV-y. W 2014 roku stały się one najczęściej wybieranym typem pojazdów, a obecnie mają 60-procentowy udział w strukturze sprzedaży. Statystyki są zatrważające. W 2016 roku w USA zginęło 5987 pieszych. Więcej niż wyniosła zsumowana liczba poległych w prowadzonych od 2002 roku wojnach w Afganistanie i Iraku, które wielu mieszkańców Ameryki uważa za nieuzasadnione. Eksperci dokonali analizy przyczyn zdarzeń drogowych. Okazało się, że wzrosła liczba przypadków związanych z przechodzeniem w nieprawidłowych miejscach czy wałęsaniem się po drogach pod wpływem alkoholu. Insurance Institute for Highway Safety obliczył, że w latach 2009–2016 o 81 proc. wzrosła liczba ofiar śmier-

telnych z udziałem pieszych i SUV-ów. Po przeanalizowaniu tych samych danych Detroit Free Press i USA Today odnotowały wzrost zdarzeń z uterenowanymi pojazdami o 69 proc., a także postępującą rok do roku liczbę tragicznych potrażeń pieszych. National Highway Traffic Safety Administration, czyli amerykański odpowiednik Euro NCAP, w 2015 roku przygotował raport, w którym stwierdzono, że pieszy potrącony przez SUV-a albo pikapa ma dwa-trzy razy mniejsze szanse na przeżycie niż przy kolizji z autem osobowym. Taki rozwój sytuacji przewidywali już w 2001 roku, w okresie powolnego wzrostu zainteresowania SUV-ami, naukowcy z Rowan University w New Jersey. W swoim raporcie ostrzegali, że zaprzepaszczaniu może uleć cały dorobek w dziedzinie konstruowania pojazdów relatywnie bezpiecznych dla pieszych. SUV-y jako auta cięższe, ze sztywniejszym i bardziej geometrycznym nadwoziem, pasem przednim atakują przede wszystkim korpus i głowę potrąconej osoby, podczas gdy niski przód samochodu osobowego w pierwszej kolejności uderza w nogi, dając większe szanse na przeżycie. Skalę problemu potęgują rosnące osiągi SUV-ów, które zachęcają do agresywnej jazdy – zauważa Detroit Free Press. Co można zrobić? W USA debatowano na temat optymalizacji konstrukcji SUV-ów i skorelowania z tym odpowiednich testów potrącenia pieszego, jednak projekt nie wszedł w życie. Bardziej prawdopodobne wydaje się wyposażenie aut w funkcję automatycznego hamowania w przypadku wykrycia pieszego. Oszacowano, że w skali roku może to zmniejszyć liczbę wypadków o ok. 5 tys., a ofiar śmier-



telnych o ok. 800. System powoli staje się standardem w nowych modelach samochodów. General Motors zapowiedział, że do końca 2022 roku będzie montował go we wszystkich swoich autach (obecnie jest w 2/3 pojazdów GM).

■ Europejski nacisk na bezpieczeństwo

Wzorem dla Amerykanów może być Europa. Z roku na rok zwiększa się nacisk na bezpieczeństwo i sposób przydzielania punktów w testach Euro NCAP wymusił rozbudowanie wyposażenia o systemy asystenckie (np. automatycznego hamowania przed pieszymi) oraz optymalizowanie konstrukcji – powiększanie pasa przedniego i montowanie w nim struktur energochłonnych, dbanie o wolną przestrzeń między maską i twardymi częściami jednostki napędowej, a jeżeli nie jest to możliwe – montowanie siłowników, które w momencie kolizji wypychają pokrywę silnika, tworząc swoistą poduszkę bezpieczeństwa. W volvo V40 pod maską znalazła się nawet poduszka powietrzna, która zniwelowała problem ukształtowania i twardości słupków dachu oraz podszycia. Dzięki Euro NCAP, który analizuje też skutki zderzeń z udziałem pieszych, wiemy, że w przypadku SUV-ów szczególnie niebezpieczne są zewnętrzne krawędzie maski i słupki dachu. Narażają one na znaczne przeciążenia korpusy i głowy pieszych. Przechodnie mają natomiast więcej szans w zderzeniu z długimi przodami aut klasy średniej i wyższej (np. VW arteona czy bmw serii 5). Nie oznacza to, że nie istnieją wyjątki od reguły – liczba testowanych przez Euro NCAP modeli oraz złożoność testów robią swoje. Nie ulega jednak wątpliwości, że gdyby nie system weryfikacji nowych modeli, łatwy dostęp do wyników czy wręcz licytowanie się poszczególnych marek na dokonania w zakresie bezpieczeństwa, sytuacja w Europie nie wyglądałaby dużo lepiej niż w USA.

Łukasz Szewczyk



Serialove olśnienie

– Najfajniejsze pomysły na teksty, projekty przychodzą mi do głowy właśnie w samochodzie. Dlatego zawsze mam pod ręką notes i długopis. Tak było chociażby z tytułem mojej ostatniej płyty „Serialove”. Słuchałam wywiadu w mojej ulubionej stacji RMF Classic i doznałam olśnienia! Naprawdę! To było niesamowite, ale nie zdarzyło się pierwszy raz! – mówi w rozmowie ze „Szkółą Jazdy” Magda Steczkowska.

Jakub Ziębka: Przestrzegam, będziemy rozmawiać o samochodach. Dlatego na początek zapytam: czy auta w ogóle budzą w pani jakieś większe emocje?

Magda Steczkowska: Może nie omdlewam na ich widok, ale podziwiam lubię. Szczególnie wygodę, funkcjonalność, dodatki...

W jakim aucie czuje się pani najlepiej?

Nie w aucie, tylko w autach. Chodzi o te, którymi jeżdżę. To dwie toyoty. Mają nawet nazwy: „Duży” i „Mały”. „Dużym”, czyli RAV4, jeżdżę w trasę i na wypadki rodzinne. Innymi słowy, spędzam w nim mnóstwo czasu. Cenię go za wygodę, wszystkie udogodnienia, przestrzeń, ekonomię jazdy i... ciszę. RAV4 to hybryda. Jest w nim tak cicho, że kiedy ruszam, zastanawiam się, czy aby na pewno zapaliłam silnik. Uwielbiam tę ciszę. „Mały” to toyota yaris. Samochód zgrabny, skrętny, wszędzie znajduje miejsce do parkowania.

Dla mnie najważniejsze jest to, że toyoty należą do najbardziej bezpiecznych i niezawodnych aut. Poza tym uwielbiam personel w salonie Dobrygowski w Krakowie. Pełen profesjonalizm. Pani Ania tłumaczy mi wszystko jak kobiecie kobiecie. Bez zbędnych szczegółów.

A jest samochód, do którego za żadne skarby by pani nie wsiadła?

To zależy od okoliczności, ale tak naprawdę chyba nie ma takiego auta.

Proszę o dokończenie zdania: podczas wyboru nowego samochodu największą wagę przywiązuję do...

Fotela kierowcy! Musi być wygodny, bo dużo czasu spędzam w aucie. Później trzeba jeszcze sprawdzić, czy jest w aucie miejsce na kawę, telefon, drobne monety...

A czy kolor auta ma znaczenie?

Ma, ale nie jest najważniejszy. Bardziej liczy się aspekt ekonomiczny i wygoda. Ale jakby się tak zastanowić, to chyba nigdy nie miałam samochodu w kolorze czarnym. Ogólnie nie przepadam za nim. Więc pewnie podświadomie takiego nie wybrałam również dla auta.

Jakie jest pani pierwsze skojarzenie ze słowem „samochód”?

Sen. Kiedy jadę jako pasażer, zasypiam po kilku minutach od rozpoczęcia podróży. Szczególnie od kiedy mam hybrydową RAV-kę. Ta cisza, o której już wspominałam, sprawia, że odpły-

wam. Do tego fotele są takie wygodne, że sobie nie żałuję. W końcu sen to zdrowie!

Cofnijmy się może w czasie. Chcę zapytać o wspomnienia związane z pierwszym samochodem.

Kiedy byłam mała, razem z całą rodziną dużo podróżowaliśmy po Europie... roburem [samochód produkowany w NRD w latach 1961–1991 jako ciężarówka i autobus – przyp. red.]. Mało kto dziś pamięta, jak wyglądał, ale ja nie mam z tym problemów. Lubiłam go. Tata zamontował w nim łóżka piętrowe, bo podróż, np. do Francji, Belgii, zajmowała co najmniej dwie doby. Trzeba wiedzieć, że ten wynalazek rozwijał prędkość maksymalnie 70 km/h. Ale byliśmy wtedy wszyscy razem, śpiewaliśmy, kłóciliśmy się z rodzeństwem o miejsca na dolnym łóżku, bo na górnym było strasznie gorąco. To był fajny czas. Później tata kupił autosana. Jak wiadomo, jest to autobus.

To teraz, z uwagi na charakter naszego magazynu, dochodzimy do tematu zdobywania prawa jazdy.

Egzamin zdałam za pierwszym razem. Byłam tym faktem mocno zaskoczona, ale miałam wspaniałego instruktora jazdy, pana Witka, bardzo wyrozumiałego. Mocno mi kibicował. Byłam mu bardzo wdzięczna za cierpliwość, jaką mi okazywał.

Teraz jest już pani doświadczonym kierowcą. Czy to sprawia, że jeździ się pewniej?

Nie jestem w stanie policzyć, ile setek tysięcy kilometrów spędziłam za kółkiem. Nawet nie próbuję tego robić. Doświadczenie oczywiście jest niezmiernie ważne, ale najważniejsza jest rozwaga i umiejętność oceny sytuacji na drodze. Jeżdżę ostrożnie i czujnie. Mój mąż twierdzi, że dla niego za wolno, ale jak mawiał mój tata, 15 minut nie robi różnicy, a życie jest jedno. Mam troje dzieci i pracę, która wymaga ode mnie ciągłego przemieszczania się. Wolę nie igrać z losem.

Czy podczas podróży samochodem powstają pomysły na nowe utwory? A może to nie jest najlepsze miejsce do wykluwania się nowych pomysłów muzycznych?

Właśnie, że jest! Najfajniejsze pomysły na teksty, projekty przychodzą mi do głowy właśnie w samochodzie. Dlatego zawsze mam pod ręką

notes i długopis. Tak było chociażby z tytułem mojej ostatniej płyty „Serialove”. Słuchałam wywiadu w mojej ulubionej stacji RMF Classic i doznałam olśnienia! Naprawdę! To było niesamowite, ale nie zdarzyło się pierwszy raz!

Na koniec zahaczę jeszcze o program, w którym brała pani udział. Chodzi mi oczywiście o „Amerykę Express”. Jak ocenia pani umiejętności ekwadorskich kierowców?

Jeśli chodzi o styl jazdy, jest podobnie jak w Polsce. Mam tylko wrażenie, że Ekwadorczycy są bardziej od Polaków uprzejmi i chętni do zabierania na stopa. Najczęściej podróżowaliśmy na pacy pikapa, co w Polsce raczej nie byłoby możliwe... ■

MAGDA STECZKOWSKA

– polska piosenkarka, autorka tekstów i muzyk sesyjny z bardzo dużym dorobkiem. Jej ostatnia płyta „Serialove” ukazała się we wrześniu. Głównym motywem albumu są utwory z czołówek polskich seriali.

Magda Steczkowska występowała także w chętnie oglądanych programach rozrywkowych – „Twoja twarz brzmi znajomo” i „Ameryka Express”.





Oreż wykładowcy

Praca nauczyciela nie jest łatwa. Dobry wykładowca poza oczywistymi cechami osobowymi, którymi powinien być obdarzony, musi dysponować wysokiej klasy narzędziami dydaktycznymi, wspomagającymi przekazywanie wiedzy, także dotyczącej zasad ruchu drogowego. Na rynku oferowane są coraz bardziej zaawansowane rozwiązania.

W latach 90. wykładowca dysponował przede wszystkim kredą i tablicą, tablicami poglądowymi, kilkoma filmami na kasetach VHS i makietami podstawowych podzespołów pojazdu. O komputerach w salach wykładowych, rzutnikach i stałym, szybkim dostępie do Internetu nikt wówczas nie marzył. Wykładowcy musieli więc wykazywać się umiejętnością obrazowego opowiadania i pomysłowego przekazywania wiedzy.

■ Z megabajtów do gigabajtów

Rozwój technologii informatycznych i ich coraz większa dostępność, zmieniające się uwarunkowania ruchu drogowego, a przede wszystkim stale zmieniająca się legislacja przyczyniły się do rozpoczęcia nowej ery multimedialnych pomocy dydaktycznych, wykorzystywanych podczas zajęć teoretycznych. Oczywiście pierwszym produktem dostępnym na rynku daleko było do tego, co jest standardem dzisiaj. Warto wspomnieć, że „Komputerowy kurs nauki jazdy” – pierwsze dostępne na rynku narzędzie multimedialne opracowane przez firmę Winfor – protoplastę e-kierowcy, mieściło się na jedenastu dyskietkach, uruchamiało w środowisku systemu operacyjnego DOS i oferowało grafi-

ki w świetnej wówczas rozdzielczości 320x400 pikseli. Jedenaście dyskietek to niespełna 16 megabajtów danych. To chyba najlepiej obrazuje skalę rozwoju. Przypomnijmy, że najnowsze „Moje vademecum wykładowcy” zawiera prawie 11 gigabajtów danych. Znaczący skok jakościowy zapoczątkowało spopularyzowanie płyt CD. Umożliwiło to zawarcie w materiale dużo więcej wysokiej jakości grafik, filmów i animacji. „Vademecum wykładowcy professional” innowacyjnie wykorzystowało format płyt wideo CD. Pozwalało prowadzącym zajęcia wygodnie nawigować po dostępnych materiałach za pośrednictwem dołączonego pilota. Przełomem na rynku, który do dzisiaj jest podstawowym standar-

Pierwsze dostępne na rynku narzędzie multimedialne opracowane przez firmę Winfor – protoplastę e-kierowcy, mieściło się na jedenastu dyskietkach, uruchamiało w środowisku systemu operacyjnego DOS.

dem tworzenia pomocy dydaktycznych dla wykładowców, było stworzenie systemu profesjonalnego szkolenia SPS. Obecnie jest oczywiste, że układ treści we wszystkich materiałach dy-

daktycznych – podręczniku, narzędziu dla wykładowcy, e-kursach – koresponduje ze sobą, ułatwiając efektywną naukę na każdym etapie kształcenia. Nie zawsze jednak tak było. Brak ujednolicenia prezentowanych treści powodował, że kursanci mieli problem z korelacją wiedzy poznawanej w ośrodku szkolenia kierowców z materiałami służącymi do jej doskonalenia w domu.

■ Aktualizacja online

Popularyzacja urządzeń obrazowania wielkoformatowego – rzutników, telewizorów o dużych przekątnych ekranu, tablic interaktywnych – doprowadziła do wzrostu objętości danych tworzących materiał. Spowodowane to było zwiększeniem rozdzielczości prezentowanych grafik, animacji i filmów. Pomocne okazały się płyty DVD, które przez kilka lat stały się podstawowym nośnikiem danych. Niepozbawionym jednak wad związanych z ich niską trwałością, utrudnionym procesem aktualizacji i koniecznością instalowania części danych na lokalnym dysku twardym. E-kierowca rozwiązał te problemy, wprowadzając





system wygodnych aktualizacji online i po raz pierwszy na rynku stosując wysokiej jakości pendrive USB jako nośnik danych. Dzięki temu program nie wymaga instalacji na twardym dysku, a po rejestracji może być używany na dowolnym komputerze.

■ Rysowanie po ekranie

W ślad za rozwojem technologicznym szedł rozwój merytoryczny narzędzia. Obecnie „Moje vademecum wykładowcy” zawiera ponad 1200 slajdów stworzonych w oparciu o wiedzę i doświadczenie najlepszych ekspertów. Towarzyszą im filmy, opatrzone komentarzami czytany przez lektora. Materiał kompleksowo wyczerpuje wymogi programu nauczania w zakresie każdej kategorii prawa jazdy. Oferuje także niespotykane gdzie indziej treści dodatkowe. Podczas zajęć wykładowca może przedstawić czynności kontrolno-obslugowe poszczególnych pojazdów, przeciwyczyć z kursantami pytania egzaminacyjne oraz wyświetlić treść wszystkich istotnych z perspektywy ruchu drogowego aktów prawnych. Ma również dostęp do zdigitalizowanych klasycznych tablic poglądowych, możliwych do wyświetlenia w dużym formacie. Narzędzie zapewnia wykładowcy pełną elastyczność. Może on samodzielnie kształtować przebieg poszczególnych lekcji, tworząc z dostępnych materiałów własne konspekty. Najczęściej używane slajdy można łatwo dodać do listy ulubionych. Wyjątkowy jest też wbudowany edytor, umożliwiający

tworzenie własnych tablic poglądowych przedstawiających sytuacje drogowe. Wykładowca może dosłownie rysować po ekranie, swobodnie tworząc i prezentując podczas zajęć dowolne sytuacje drogowe. Potrzebne elementy dobiera się z gotowej bazy. Możliwe jest odwzorowanie konkretnego skrzyżowania i każdej innej sytuacji drogowej w mieście.

■ To nie science fiction

„Moje vademecum wykładowcy” jest z powodzeniem wykorzystywane w ośrodkach szkolenia kierowców na terenie całego kraju, codziennie potwierdzając swoją efektywność. Nie oznacza to jednak, że niedaleka przyszłość nie przyniesie nowych rozwiązań. Bacznie obserwując rozwój technologii cyfrowych na świecie, zmiany w sposobach dystrybuowania informacji oraz rozwój mediów społecznościowych nie da się nie zauważyć tendencji do stawiania na rozwiązania dostęp-

W ślad za rozwojem technologicznym szedł rozwój merytoryczny narzędzia. Obecnie „Moje vademecum wykładowcy” zawiera ponad 1200 slajdów stworzonych w oparciu o wiedzę i doświadczenie najlepszych ekspertów.

ne online i działające w chmurze. Tak też się stanie w przypadku narzędzi wspomagających prowadzenie wykładów. Można to racjonalnie uzasadnić. Dostęp do wysoce wydajnych łączy internetowych stał się powszechny. Wyeliminowanie



fizycznych nośników danych powoduje wzrost niezawodności. Już nigdy więcej uszkodzenie nośnika bądź komputera z zainstalowanym oprogramowaniem nie będzie przeszkodą w przeprowadzeniu zajęć. Będziemy pewni, że w dowolnym miejscu na świecie, za pośrednictwem dowolnego urządzenia mającego dostęp do Internetu możemy skorzystać z przeznaczonego dla nas oprogramowania, które co istotne zawsze będzie aktualne. Nowoczesna, dostępna online platforma dla wykładowców umożliwi również jeszcze łatwiejszą personalizację wykorzystywanych materiałów i dopasowanie ich do indywidualnych potrzeb. Dane będą bezpiecznie przechowywane w chmurze, a wykładowcy będą mogli, zgodnie z własną wolą, udostępniać je sobie wzajemnie i w ten sposób doskonalić warsztat. Platforma stanie się zarazem doskonałym branżowym medium społecznościowym, umożliwiającym wymianę doświadczeń i pozyskiwanie nowego know-how. Brzmi jak opowieść z gatunku science fiction? Nie w przypadku e-kierowcy, firmy, która jak na innowatora przystało, już niedługo rozpocznie kolejną cyfrową rewolucję w branży szkolenia kandydatów na kierowców.

Dariusz Piorunkiewicz



Walka o wynik

Debiutujący w 2015 roku kadjar przebojem wdarł się na rynek. Renault nie wyważyło otwartych drzwi i zamiast od podstaw projektować samochód, skorzystało z doświadczeń Nissana.



kierowcy (m.in. rozpoznawania znaków, utrzymanie pasa ruchu, kontroli martwego pola). W dobie wszechobecnych urządzeń multimedialnych cieszy obecność dwóch gniazd USB i 12 V, które umożliwiają podładowanie telefonu czy tabletu. Miłośnicy dobrego brzmienia mogą zamówić egzemplarz z systemem audio, firmowanym przez renomowaną markę Bose.

Nadwozie z wyraźnie zaznaczonymi błotnikami, wznoszącą się linią okien i plastikowymi osłonami dolnych partii cieszy oko. Wyższa pozycja za kierownicą daje poczucie bezpieczeństwa, ułatwia wsiadanie i wysiadanie oraz obserwację drogi – przede wszystkim do przodu, gdyż rozbudowane słupki A i masywny tył zawężają pole widzenia. Ilość miejsca w kabinie pozwoli czterem dorosłym osobom na wygodną podróż. Nie brakuje też miejsca na bagaż – schowki w kabinie są pojemne, a kufer z podwójną podłogą mieści 472 l. Konkurenci udowadniają jednak, że próg załadunku może być położony niżej. W efekcie użytkownik kadjara musi mocować się z cięższymi walizkami, a sięgając po nie ryzykuje zabrudzenie spodni o zderzak. O tym ostatnim nie ma mowy przy wsiadaniu i wysiadaniu, gdyż drzwi osłaniają progi.

Można wskazać pewnie niedostatki w zakresie ergonomii. Fotele są przyzwyczajone i... nic ponadto. Konkurenci z ortopedycznymi czy sportowymi siedzeniami z funkcją masażu w opcji są krok z przodu. Brakuje nawiewów dla pasażerów

Produkowany od 2006 roku nissan qashqai uprzedził niemal wszystkich rywali i z imponującymi wynikami utrzymywał się na szczytach list sprzedaży do 2013 roku, kiedy do saloonów trafił – równie ciepło przyjęty – qashqai II. Został zbudowany na modularnej platformie CFM, którą Nissan opracował wraz z Renault. Naturalną kolejną rzeczą było więc stworzenie bliźniaka qashqai. Tym bardziej że nieobecność w segmencie kompaktowych SUV-ów (jednym z naj-

bardziej popularnych na rynku) oznaczała dla Renault wymierne straty. Z pewnością do małych nie należały. Przez dwa i pół roku koncern przyjął zamówienia na 292 tysiące kadjarów.

Uterenowione Renault idealnie wpisało się w oczekiwania rynku. Kompaktowy SUV jest oferowany z rozbudowaną stacją multimedialną, cyfrowym panelem wskaźników, a w droższych wersjach także modnymi LED-owymi światłami do jazdy dziennej i licznymi systemami wsparcia

tylnej kanapy. Lewarek ręcznej skrzyni biegów mógłby mieć krótsze drogi prowadzenia i nie haczyć przy próbach szybszej zmiany przełożeń. Kadjar odstaje od czołówki także materiałami wykończeniowymi. Wyglądają dobrze, ale nie wszystkie są przyjemne w dotyku, a kto poszuka, znajdzie też trzeszczące pod naciskiem obszary. Zabrakło też nawiewów dla pasażerów drugiego rzędu, a wyciszenie szumów powietrza opływającego nadwozie przy prędkościach autostradowych jest przeciętne.

Układ jezdy kadjara w żaden sposób się nie wyróżnia, ale także nie rozczarowuje, dobrze godząc bezpieczeństwo prowadzenia z komfortem tłumienia nierówności. Rozczarowani mogą być jedynie miłośnicy dynamicznego pokonywania zakrętów. Uterenowione renault za tym nie przypada, co manifestuje sporymi przechyłami nadwozia i lekką podsterownością. Nabywcy SUV-ów rzadko pytają o napęd na obie osie, więc w kadjarze dołączany napęd tylnej osi jest oferowany tylko w kombinacji z najmocniejszym dieslem (1.6 dCi, 130 KM; dostępny jest też 1.5 dCi, 110 KM). Do większości wersji można zamówić natomiast system Extended Grip, czyli kontrolę trakcji ze specjalnym oprogramowaniem, która używa hamulców do ograniczenia poślizgu nadmiernie buksującego koła, co w połączeniu z wielosezonowymi oponami z bieżnikiem o nieco bardziej agresywnej rzeźbie (M+S) ułatwia pokonanie piasku czy błota, ale praw fizyki nie oszuka.

Trzonem oferty są niewielkie i oszczędne przy rozsądnej jeździe silniki benzynowe 1.2/1.6 Tce (130/163 KM), a niebawem wprowadzony już do najnowszego mercedesa klasy A 1.3 Tce (140/160 KM), który dla spełnienia aktualnych norm emisji ma filtr cząstek stałych. Za dopłatą do silników 1.2 Tce i 1.5 dCi montowane są dwusprzęgłowe skrzynie EDC. Z kolei do diesla 1.6 dCi może trafić znana z nissanów przekładnia X-Tronic – bezstopniowa, jednak z elektronicznie zaprogramowanymi siedmioma biegami.

Katalogowe ceny nie sprawiają wrażenia szczególnie korzystnych (od 77 900 zł), ale spore rabaty pozwalają klientowi na opuszczenie salonu nieźle wyposażonym kadjarom z silnikiem 1.2 Tce za 75–80 tys. zł.

Łukasz Szewczyk



Peerelewskie motorowery

Choć dziś jeździmy nowoczesnymi samochodami lub szybkimi motocyklami, to właśnie poczciwe komary, romety czy importowane jawy były dla większości ludzi świadomie funkcjonujących w PRL-u początkiem przygody z motoryzacją. Dlatego warto zajrzeć do książki Tomasza Szczerbickiego „Motorowery w PRL”.



Pierwsze motorowery, produkowane od początku XX wieku, były pojazdami opartymi na rowerach, często o wzmocnionej konstrukcji, z lekkim silnikiem benzynowym. Stosowano też silniki doczepne do rowerów. Na początku lat 30. pojawiły się bardziej zaawansowane technicznie konstrukcje spełniające rolę lekkiego i ekonomicznego środka transportu, przypominające niewielkie motocykle. Wśród nich był hercules lilliput z 1930 roku. Miały silniki o pojemności poniżej 100 cm³. W wielu państwach do prowadzenia takich motocykli nie wymagano prawa jazdy.

W Polsce przedwojenna historia motorowców związana jest z takimi markami, jak SHL, Podkowa, Niemen, Perkun, Wul-Gum. Na rynku były dostępne także pojazdy zagraniczne. Po wojenna historia motorowców rozpoczęła się zaś w 1956 roku od modeli ryś i żak. Niedługo

po nich pojawiły się pierwsze komary. W kolejnych latach to właśnie motorowery były najliczniej produkowanymi pojazdami silnikowymi w naszym kraju. Każdego roku na rynek trafiało ich 150–200 tys. Krajową produkcję wspierał import m.in. takich marek, jak Simson czy Jawa.

W latach 60. XX wieku na naszych drogach królowały komary w różnych wersjach. Lata 70. i 80. należały do rometów, z ich największą gwiazdą, czyli motorynką. Rola motorowców w historii motoryzacyjnej i społecznej naszego kraju była ogromna. Z jednej strony, były pojazdami bardzo przydatnymi w gospodarstwach wiejskich, z drugiej – marzeniem nastolatków mieszkających w miastach. Chcecie poznać długą listę celów, do jakich używano motorowców oraz liczne przygody, jakich dzięki nim doświadczone? Sięgnijcie po książkę Tomasza Szczerbickiego!

red



Ankietowany klient prawdę ci powie

Dobrze skonstruowane ankiety satysfakcji klienta, system zachęty do ich wypełniania oraz wyciąganie z nich na bieżąco wniosków to coś, czego szkoła jazdy potrzebuje!



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

Każdy właściciel szkoły jazdy chce wiedzieć, jak funkcjonuje jego biznes. Kwestie dotyczące pojazdów może spokojnie monitorować na bieżąco. Przypuszczam, że większość ośrodków współpracuje z biurem rachunkowym, więc finanse firmy są również kontrolowane. Kwestie zaopatrzenia w materiały szkoleniowe, biurowe czy części zamienne do pojazdów oraz płyny eksploatacyjne też łatwo można monitorować. Marketing? Nie ma problemu! Wszystko dzięki dostępnym narzędziom do prowadzenia marketingu online oraz współpracy z wyspecjalizowaną w tej materii agencją. Kwestie kadrowe prowadzi zwykle biuro rachunkowe, rekrutacją najczęściej zajmują się sami właściciele. Jeśli przedsiębiorca zatrudnia instruktorów, ma też możliwość monitorowania jakości prowadzonych szkoleń, choćby dzięki jazdom obserwacyjnym, które może prowadzić sam. Jednak w tym przypadku to może być za mało. Co zatem można zrobić więcej?

■ Pytaj klientów!

Wspomniane przeze mnie wyżej obszary są kluczowe. O każdym z nich można napisać długi ar-

tykuł, ale nie o to chodzi. Ostatecznie najważniejszym celem tych działań jest dobrze radząca sobie firma. Jak można na bieżąco sprawdzać, czy szkoła jazdy działa tak, jakbyśmy chcieli, pod względem najistotniejszej jakości szkolenia? Jeśli wydaje się, że nasza firma działa poprawnie, to jak możemy uzyskać pewność, że tak naprawdę jest? Skąd brać pomysły na to, jak można ją ulepszyć? Jak uniknąć niespodzianek związanych z ewentualną niekompetencją zatrudnianych instruktorów? Trzeba po prostu zapytać. Kogo? Oczywiście klientów. Jednak jak uzyskać klarowny obraz jakości prowadzonych w naszej szkole kursów? Czy wystarczy notować to, co kursanci mówią i tworzyć zestawienia w arkuszach kalkulacyjnych? Nie bardzo, bo na wyciąganie wniosków z takiej bazy danych nie starczyłoby już czasu. Mniejsze firmy np. dwu- lub trzyosobowe są w stanie poradzić sobie, przeprowadzając z kursantami krótkie wywiady. Na tej podstawie mogą wyciągać konkretne wnioski. W takich szkołach nie ma wielu kursantów, wszyscy się znają. Dlatego łatwiej o nawiązanie relacji i uzyskanie wiarygodnych odpowiedzi. Kursanci nie zawsze chcą mówić wprost o tym, co im się nie podoba. Większe szkoły do przeprowadzania takich wywiadów potrzebują czegoś więcej. Czego? Dobrze skonstruowanych ankiet satysfakcji klienta, systemu zachęty do ich wypełniania oraz szybkiego wyciągania wniosków.

■ Jaki sens ma prowadzenie ankiet?

Zacznijmy od zadania sobie następującego pytania: czego chcielibyśmy się dowiedzieć od kur-

santów na temat swojej szkoły jazdy? Ano na przykład, czy podobał im się kurs, czy instruktor nauki jazdy, który prowadził szkolenie, dobrze uczył. To są bardzo dobre pytania, jednak są zbyt ogólne i niewiele wniosą w rozwój szkoły. Dużo ważniejsze jest to, żeby dowiedzieć się, dlaczego kurs prowadzony przez danego instruktora mógł się podobać lub nie. Tylko wtedy będziemy wiedzieli, co poprawić, a co w odczuciu kursantów działa bardzo dobrze.

■ Skąd bierze się strach?

Dlaczego tylko nieliczni właściciele szkół przeprowadzają ankiety satysfakcji klienta? Do głowy przychodzi mi kilka, po części brutalnych wniosków:

1. Boją się oceny kursantów. Brakuje im odwagi, żeby stanąć twarzą w twarz z ewentualną krytyką, z którą trzeba byłoby się później zmagać.
2. Nie zależy im na poznaniu opinii kursantów.
3. Nie wiedzą, jak taką ankietę przygotować lub po prostu nie chce im się tego robić, a potem na bieżąco prowadzić.
4. Nieszczególnie zależy im na rozwoju własnej firmy.
5. Nie chcą wiedzieć, w czym są świetni, a co jeszcze mogliby ulepszyć.
6. Nie chcą, żeby osoby szukające szkoły jazdy wiedziały o nich wystarczająco dużo, żeby podjąć najlepszą decyzję. Tematy podejmowane w dobrej ankiecie są kluczowe w kwestii wyboru najlepszej szkoły jazdy.

7. Nie chcą, żeby potencjalni kursanci dzięki informacjom z ankiet (jeśli je publikują) mogli szybciej obdarzyć ich kredytem zaufania i pozwolić na pokazanie tego, na co ich stać, zapisując się do nich na kurs.
8. Nie chcą wychodzić przed szereg i wyróżnić się spośród innych szkół jazdy.
9. Nie chcą, żeby instruktorzy wiedzieli, jak oceniają ich kursanci. Nie muszą wtedy wprowadzać ewentualnych korekt do stylu swojego szkolenia.
10. Szkoda im czasu na czytanie ankiet i tworzenie raportów okresowych.

■ Jak przygotować ankietę?

Co warto zrobić na początku? Prosty językiem spisać najbardziej nurtujące nas pytania oraz obszary, które chcielibyśmy, żeby kursant ocenił (w skali liczbowej). Warto zrobić burzę mózgów z pracownikami i spisać wnioski. Następnie wszystko ułożyć tak, żeby miało to sens dla osoby ankietowanej i nie zniechęcało do jej wypełniania.

Konieczny jest również wybór najbardziej przyjaznego, a jednocześnie miarodajnego systemu oceniania. Zachęcam do używania modelu hybrydowego, w którym łączymy:

- a) pytania z odpowiedziami w skali np. od 1 do 6, gdzie 1 to bardzo źle, a 6 doskonale
- b) pytania z odpowiedziami do wyboru
- c) pytania otwarte. Kilka przykładów: Co według ciebie wymaga udoskonalenia w naszej szkole? Czy chętnie wystawisz opinię o szkole w Internecie? Czy kurs ukończyłeś w satysfakcjonującym cię czasie? Czy poleciłbyś naszą szkołę znajomym? Czy słyszałeś o programie lojalnościowym (jeśli takie prowadzimy)?

■ Co oceniać w skali liczbowej?

Kolejnym bardzo ważnym etapem tworzenia ankiety jest dobór aspektów, które ankietowani będą oceniać w skali liczbowej. W tym przypadku zaproponowałbym:

- wykłady i kurs pierwszej pomocy, które szczególnie można oceniać pod kątem profesjonalizmu, dynamiki zajęć, punktualności, przystępność informacji, przydatności do egzaminu, przydatności w praktyce, wpływu na rozwój wyobraźni
- instruktora prowadzącego, ocenianego w takich kategoriach, jak profesjonalizm, umiejętność przekazywania informacji, umiejętność nawiązywania kontaktu, atmosfera na zajęciach, kształtowanie kultury jazdy, dynamika zajęć, eco-driving, kultura osobista, punktualność, skuteczność
- biuro obsługi klienta, oceniane za sprawność obsługi, pomoc w optymalnej organizacji kursu, szybkość reakcji na telefony i maile, atmosferę, profesjonalizm, pomoc w wypełnianiu formalności

– pojazdy, oceniane za sprawność techniczną, czystość, komfort.

■ Szata graficzna ankiety

Nie można zapomnieć także o szacie graficznej. Napiszę krótko: musi być możliwie jak najprostsza. Im mniej komplikacji, tym lepiej. Jednocześnie musi być krótka, nie dłuższa niż wypełniona po obu stronach kartka A4. Tekst musi być zredagowany tak, żeby wyrazy nie były zbyt blisko siebie (często popełniany błąd). Jeśli wprowadzisz tabele, to i one nie mogą być zbite, nie wszystkie pola muszą być oddzielone liniami. Ankieta zawierająca więcej niż jedną kartkę, na której na siłę wciśnięmy maksymalną ilość informacji, z pewnością zniechęci do jej wypełnienia i cały projekt legnie w gruzach.

■ Wzmacniamy branżę, edukujemy kursantów

Najbardziej wartościowi są ci, którzy starają się dążyć do ideału. Znajomość mocnych i słabych stron sprawia, że ścieżka jest znacznie mniej wyboista. Wszystkim solidnym szkołom jazdy życzę sukcesów w pozyskiwaniu opinii na własny temat i trafnego wyciągania wniosków. To bezcenna skarbnica wiedzy, której nie znajdziemy w żadnym podręczniku czy na szkoleniach z prowadzenia firmy.

Rozwój jakości szkolenia umacnia naszą branżę. Zyskują na tym wszyscy. Kursanci są znacznie bardziej zadowoleni, rośnie zdawalność egzaminów państwowych, tworzy się nowe pokolenie kierowców bezpiecznych, pewnych i kulturalnych. Kursanci to doceniają, nie zawsze od razu, bo czasem muszą stać się kierowcami, żeby zrozumieć, jak ważny jest dobry kurs nauki jazdy. Zyskują też ośrodki, które dzięki spełnianiu dobrze rozpoznanych oczekiwań klientów (m.in. dzięki ankietom) nie muszą konkurować z innymi szkołami zaniżającymi ceny. Niech silne szkoły jazdy wypierają słabsze, którym nie zależy na kursantach i bezpieczeństwie, tylko na kasowaniu pieniędzy.

Uświadamiamy kursantów, jak bardzo kurs nauki jazdy rzutuje na bezpieczeństwo – nasze, naszych bliskich, których wozimy, oraz innych uczestników ruchu drogowego. Niech oni przekazują to swoim kolegom, a ci następnym. Piszmy o tym na naszych stronach internetowych, w mediach społecznościowych i mówmy na wykładach. Niech wieść się niesie. Uczmy ludzi wybierać dobre kursy w solidnych szkołach jazdy, żebyśmy w końcu mogli wychodzić spokojnie na ulice, wsiadać do samochodów, na rower czy motor bez obaw, że ktoś nas rozjedzie. Bo kursy, które prowadzimy, mają ogromne znaczenie, które polskie społeczeństwo powoli zaczyna cenić. Tak trzymać! ■

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

Srebrne listki

Samorząd województwa śląskiego wpadł na pomysł, żeby tamtejszym seniorom rozdawać znaczki ze srebrnym listkiem, które potem będzie można naklejać na szybę samochodu. Po co? Żeby inni kierowcy zwrócili na nich uwagę, byli bardziej wyrozumiali.



Srebrny listek to nawiązanie do znaczków z zielonym listkiem, przyklejanych do szyby samochodów. Informują one, że auto prowadzi niedoświadczony kierowca i warto zachować ostrożność. Na razie zielone listki nie są zbyt popularne – ze względu na przesunięcie przepisów ustawy o kierujących pojazdami o okresie próbnym nie trzeba ich jeszcze posiadać. Województwo śląskie zamierza promować za to znaczek ze srebrnym listkiem. Zachęca osoby starsze do przyklejania ich na szyby swoich pojazdów.

■ Starszych nie należy piętnować. Trzeba ich zrozumieć

– Ta inicjatywa zrodziła się w wyniku rozmów z seniorami – mówi marszałek województwa śląskiego Wojciech Saługa. – Często widzimy osoby starsze, które mają problem na drodze. Warto oznaczyć samochody takimi naklejkami, bo widząc je, niektórzy zastanowią się, czy warto reagować agresją, czy lepiej zachować cierpliwość, a może pomóc starszym odnaleźć się na drodze. Jesteśmy coraz starsi, a wiek nie musi oznaczać konieczności pożegnania się z autem, dlatego chcemy edukować i doszkalać seniorów, bo oni są pełnoprawnymi użytkownikami dróg.

Znaczkę ze srebrnym listkiem będą rozdawane podczas imprez dla seniorów, organizowanych

przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, oraz za pośrednictwem wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego i policji.

– Każde zdrowie, każde życie uratowane na drodze to jest cel naszej pracy, dlatego ta akcja ma pełne wsparcie policji – mówi Tomasz Bratek z wydziału ruchu drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach. – Każdy z nas będzie seniorem i słabszy refleks czy słabszy wzrok nie wykluczają nas z możliwości czynnego uczestnictwa w ruchu drogowym, ale mogą sprawić, że czas reakcji się wydłuży, dlatego warto cierpliwie zaczekać i uniknąć dzięki temu niebezpiecznego zdarzenia.

■ Dodatkowe miejsca parkingowe dla seniorów?

Na inauguracyjnej projekcji konferencji prasowej pojawił się 88-letni Piotr Lipa z Goczałkowic-Zdroju. Niedawno ponownie zdał egzamin na prawo jazdy i jest najstarszym Polakiem, który tego dokonał.

– To jest bardzo dobra inicjatywa i z dumą przykleję w samochodzie srebrny listek – mówi Lipa. – Prowadzę sad i samochód jest mi niezbędny do pracy, dlatego nie wyobrażam sobie życia bez auta. Kiedy utraciłbym prawo jazdy, musiałbym uczyć się jeździć niemal od nowa, ale uważam, że warto być

bezpiecznym na drodze, a takie akcje na pewno w tym pomogą.

Organizatorzy kampanii chcą namówić do udziału w akcji miasta i gminy oraz centra handlowe, żeby wydzielaly na parkingach miejsca przeznaczone dla seniorów z samochodami oznaczonymi srebrnym listkiem.

■ Odroczone zielone listki

Okazuje się, że srebrne listki na samochodach pojawiają się dużo wcześniej niż zielone. W maju prezydent Duda podpisał bowiem nowelizację ustawy Prawo o ruchu drogowym i kilku innych, która odracza m.in. wdrożenie okresu próbnego dla tzw. świeżych kierowców.

W nowelizacji ustaw nie wskazano żadnej nowej daty wejścia w życie przepisów. Zamiast tego podzielono uruchamianie CEPIK-u 2.0 na etapy, a ministrowi cyfryzacji przyznano uprawnienie do ogłaszania wdrażania poszczególnych etapów za pośrednictwem komunikatów publikowanych w Biuletynie Informacji Publicznej z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem. Jednocześnie wskazano, że do czasu takiego wdrożenia – kiedykolwiek ono nastąpi – uzależnionych od niego przepisów nie stosuje się. Dotyczy to m.in. całego rozdziału 14 ustawy o kierujących pojazdami, poświęconego okresowi próbnemu.

Jakub Ziębka

Wakacyjna kronika wypadków

Podczas wakacji na polskich drogach doszło do 6880 wypadków, w których zginęło 617 osób, a 8223 zostało rannych.

Liczba wypadków zmniejszyła się o 800 względem 2017 roku (spadek o 10,5 proc.). Mniej było także ofiar śmiertelnych – o 27 osób (4,2 proc.) oraz rannych (12,7 proc.). Funkcjonariusze wyeliminowali z dróg ponad 20 tys. osób prowadzących pod wpływem alkoholu i zatrzymali blisko 5 tys. praw jazdy decydującym się na przekraczanie dozwolonej prędkości o przeszło 50 km/h w obszarze zabudowanym.

■ Chłopiec pedałuje po pasie awaryjnym

Czy można mówić o poprawie bezpieczeństwa? Na pewno nie w pełnym tego słowa znaczeniu. Na drogach dochodzi do wielu mrożących krew w żyłach sytuacji, spowodowanych brawurą, skrajną nieodpowiedzialnością, a nierzadko po prostu głupotą. Postanowiliśmy prześledzić kolejne doniesienia medialne, gdyż niektóre „wyczyny” po prostu nie mieszczą się w głowie.

Pod koniec wakacji policjanci z Bielska-Białej zatrzymali rowerzystę, który zabrał syna na przejażdżkę. Wszystko wyglądało nieźle. Chłopiec miał rower z napędem elektrycznym, był ubrany w długie spodnie i kask, a jechał poboczem. Problem w tym, że cykliści poruszali się... pasem awaryjnym drogi ekspresowej. Nieodpowiedzialny ojciec został wskazany policjantom przez świadków zdarzenia. Z drogi ekspresowej zjechał na plac zabaw i udawał, że o niczym nie wie. Jednak zdjęcia i nagranie nie pozostawiały wątpliwości. 40-latek został oskarżony o narażenie dziecka na niebezpieczeństwo, za co grozi do pięciu lat więzienia. Osiem lat odsiadki grozi ukraińskiemu kierowcy, który na ulicach Sosnowca, oczekując na zmianę świateł w swojej ładzie, prowokował do wyścigu kierowcę nowego bmw, dodając gazu, gestykulując i odliczając „Adin, dwa, tri...”. Krewki kierowca wyrwał z piskiem spod świateł, ale szybko zobaczył w lusterku niebieskie sygnały... nieoznakowanego bmw. Funkcjonariusze czując woń alkoholu sprawdzili trzeźwość kierowcy, który wydmuchał blisko dwa promile. Liczył, że łapówka w wysokości 600 zł rozwiąże sprawę, ale nic nie poszło po jego myśli.



■ Pijany z nożną protezą na ręce

Jak się okazuje, alkohol może być przyczyną jeszcze bardziej absurdalnych zachowań. Na Dolnym Śląsku policja zatrzymała niepełnosprawnego mężczyznę, który mając 2,6 promila we krwi kierował nieubezpieczonym fordem nieprzystosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych. 62-letni mężczyzna operował pedałami gazu, hamulca i sprzęgła za pomocą protezy nogi, którą założył na... rękę. Jeżeli dodamy do tego, że pomysłowy kierowca miał orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów, a wpadł, gdyż jego agresywne zachowania skłoniły innych kierowców do wezwania policji, otrzymamy niewiarygodny wręcz splot zdarzeń.

Przybierająca w ostatnich latach na sile drogowa agresja zaczyna osiągać krytyczny poziom. W samochód 51-letniego mieszkańca Wadowic trafiła guma do żucia, którą wyrzuciło dziecko jadące w fiacie panda. Kierowa toyoty uznał, że należy porozmawiać na ten temat z ojcem chłopca. Wyrzucił więc pandę i zatrzymał ją na środku jezdni. Wyczuwając nadchodzące problemy kierujący fiatem zaryglował drzwi

i uchylił szybę, by móc w miarę bezpiecznie rozmawiać. Gdy kierowca toyoty zaczął mocować się z klamką, on sięgnął po telefon. Krewki mężczyzna wykręcił mu jednak rękę, powodując złamanie kości przedramienia... Drogowa agresja niejedno ma imię, co udowodnił na Śląsku pasażer iveco, który po drogowym nieporozumieniu z kierującym oplem zafirą wybił tylną szybę minivana... własną głową! W chwili zatrzymania będący pod wpływem alkoholu sprawca zamieszania siedział zakrwawiony z tyłu iveco, a jego obrażenia były na tyle poważne, że wymagały interwencji pogotowia.

■ Przeładowany o 25 ton

Na wyżyny nieodpowiedzialności udało się wzbic także kierującym pojazdami użytkowymi. Jeden z nich 32-tonowym niezarejestrowanym rębakiem do drewna zdecydował się na podróż drogą S8. Zatrzymany przez ITD kierowca ciężarówki z Ukrainy za nic miał przepisy dotyczące czasu pracy. W skrajnym przypadku pracował przez 22 godziny. Na odpoczynek zostało mu więc zaledwie



przechodzenia przez jezdnię w niedozwolonym miejscu. Mężczyzna na to nie przystał, chciał odejść z miejsca zdarzenia. Policjanci podjęli więc decyzję o jego zatrzymaniu. Po trzech godzinach spędzonych na posterunku zatrzymany zasłabił i wezwano do niego pogotowie ratunkowe. Jak utrzymuje, zajęści towarzyszyły niewybredne żarty nieeliczące z powagą zawodu policjanta czy ratownika medycznego.

Smutną codziennością powoli stają się zdarzenia związane z niezachowaniem bezpiecznej odległości na trasach ekspresowych i autostradach, jak również przypadki wjeżdżania pod prąd na tego typu drogi. Nawet jeżeli jest to spowodowane niejasnościami w oznakowaniu (co raczej można uznać za wątpliwe), to dziwi, dlaczego kierowca widząc migające światłami i trąbiące samochody nie stara się naprawić błędu, tylko uparcie pędzi lewym (dla niego – prawym) pasem do najbliższego zjazdu lub do chwili, gdy doprowadzi do wypadku. Wydarzenie przyciąga natychmiast osoby „dokumentujące” drogowe tragedie, czyli filmujące je telefonami. Nierzadko przestają kontrolować wtedy sytuację na drodze i dochodzi do stłuczek. Nie powinno więc dziwić, że władze niemieckiego landu Badenia-Wirtembergia pod koniec wakacji ogłosiły zakup ścianek, którymi w kilkanaście minut będzie można szczelnie przestonić miejsce wypadku. Warto dodać, że za Odrą filmowanie zdarzeń drogowych uchodzi już za przestępstwo zagrożone grzywną lub dwoma latami więzienia.

Lukasz Szewczyk

120 minut. Rekordy, tyle że przeładowania, tradycyjnie już bili tzw. busiarze. Jeden z samochodów o DMC 3,5 t ważył aż 8,5 t. Jakby tego było mało, z pojazdu wyciekały płyny eksploatacyjne. Największy szok przeżyli jednak funkcjonariusze kujawsko-pomorskiego oddziału ITD, którzy zdecydowali się na zważenie dwóch wywrotek z piaskiem. Zamiast dopuszczalnych 32 t urządzenie pomiarowe wykazało... 56 i 57 ton! W jeszcze większym stopniu, bo o blisko 100 proc., zostały przekroczone dopuszczalne naciski na tylne osie obu mercedesów, co nie pozostaje bez wpływu na nawierzchnię. Dodajmy, że pojazdy wiozły piasek na budowę kolejnego odcinka drogi S5...

W czasie wakacji funkcjonariusze policji przyjęli też kilka niecodziennych zgłoszeń. 40-latek z Hrubieszowa przekonywał, że leasingowane przez niego infiniti zostało skradzione. W rzeczywistości zostało ukryte, gdyż awarii uległ silnik pojazdu, a jego użytkownik obawiał się wysokich kosztów naprawy. Prawdopodobnie liczył na wysokie odszkodowanie od ubezpieczyciela. Z kolei w Lubartowie 69-letni kierowca tak dynamicznie próbował opuścić parking swoim oplem merivą, że poważnie uszkodził cztery inne pojazdy oraz ogrodzenie posesji. Został ukarany mandatem.

■ Poszkodowani odgrodzeni ścianką

Niesmak budzą ujawnione przez TVN wydarzenia z Krakowa z początku lipca. Funkcjonariusze prowadzący akcję „Niechronieni

uczestnicy ruchu” zatrzymali się radiowozem w okolicach parkingu. Nie wyłączyli sygnałów dźwiękowych. Kiedy jeden z przechodniów zwrócił im uwagę, że stanęli na trawniku i poprosił o przestawienie pojazdu, funkcjonariusze chcieli go wylegitymować pod zarzutem



Solaris przeszedł w hiszpańskie ręce

Trwający od kilku miesięcy proces poszukiwania inwestora dla Solarisa, jednego z europejskich liderów w zakresie produkcji nowoczesnych pojazdów komunikacji publicznej, zakończył się sukcesem. Sto procent udziałów w spółce przejęła hiszpańska grupa CAF.



■ Gospodarstwo zamiast autobusów

Olszewska jest przekonana, że oddaje firmę w dobre ręce.

– Grupa CAF będzie kontynuować to co najlepsze w marce Solaris i jeszcze bardziej pozwoli się jej rozwinąć – uważa Olszewska. – Wszystkim współpracownikom i osobom, które spotkaliśmy wraz z mężem w naszej podróży Solarisem, serdecznie dziękuję. Przystaję wraz z rodziną być właścicielem firmy Solaris, ale nigdy nie przestaniemy być jej założycielami. To był niezwykły etap mojego życia. Odchodzę z przedsiębiorstwa Solaris, ale nie rezygnuję z realizacji moich pasji. Już niebawem będę mogła zaprosić do mojego gospodarstwa ekologicznego pod Poznaniem. Oprócz ekologicznych autobusów chcę bowiem promować zdrowy styl życia, a jego nieodłącznym elementem jest działalność edukacyjna oraz zdrowa żywność, którą chcę oferować.

■ Pakiet mniejszościowy dla Polskiego Funduszu Rozwoju

Firma CAF zawarła wstępne porozumienie z Polskim Funduszem Rozwoju (PFR), związane z objęciem pakietu mniejszościowego w firmie Solaris (35 proc.). Transakcja, w myśl porozumienia, zostanie sfinalizowana już wkrótce, po przejściu odpowiednich procedur dotyczących regulacji rynkowych. Poprzez udział w transakcji silnego partnera finansowego, jakim jest PFR, CAF utrzymuje polską tożsamość Solarisa.

Solaris Bus & Coach SA jest europejskim liderem w zakresie produkcji nowoczesnych pojazdów komunikacji publicznej – autobusów, trolejbusów i tramwajów. Od momentu uruchomienia produkcji w 1996 roku fabrykę w Bolechowie pod Poznaniem opuściło już blisko 17 tys. pojazdów. Jeżdżą one po drogach 32 krajów. Solaris jest także czołowym producentem w Europie w zakresie projektowania i budowy autobusów z napędem elektrycznym, np. solaris urbino 12 electric został Autobusem Roku 2017.

Jakub Ziębka

CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) to hiszpańska firma z ponadstuletnią historią, notowana na tamtejszej giełdzie. Przedsiębiorstwo zajmuje się projektowaniem, produkcją, utrzymaniem i dostawą taboru kolejowego oraz pojazdów szynowych. W obszarze jego aktywności leżą także najnowsze rozwiązania dla transportu miejskiego, w tym e-mobilność. Pojazdy transportu publicznego produkowane przez grupę CAF znane są na całym świecie, m.in. w Europie, USA, Ameryce Południowej, Azji (Indie czy Japonia) oraz w krajach Afryki Północnej.

■ Tysiące pojazdów z symbolem zielonego jamnika

– Inwestycja w Solarisa jest potwierdzeniem realizacji naszej wizji wzrostu i otwiera nowe, strategiczne rynki dla CAF – mówi Andrés Arizkorreta, prezes i dyrektor generalny CAF. – Razem z Solarisem chcemy być liderem w zakresie rozwiązań miejskiej mobilności wykraczających poza pojazdy szynowe, szczególnie

w segmencie elektromobilności. Chcemy nadal wykorzystywać i rozwijać markę Solaris, a także zachować jej polski charakter. Połączenie know-how obu firm w zakresie produkcji, projektowania, technologii i usług, jak również innowacyjność i doświadczenie Solarisa w produkcji autobusów pozwolą nam lepiej zaspokajać potrzeby naszych klientów, jednocześnie tworząc wartość dla akcjonariuszy.

– To nie była dla mnie i mojej rodziny łatwa decyzja. Kiedy wraz z mężem ponad dwadzieścia lat temu zakładaliśmy nasze przedsiębiorstwo, postawiliśmy wszystko na jedną kartę – wspomina Solange Olszewska, założycielka firmy Solaris Bus & Coach SA. – Zainwestowaliśmy całe nasze prywatne oszczędności i z grupą 36 śmiałków, pierwszych zatrudnionych pracowników, porwaliśmy się, jak wielu wtedy uważało, z motywą na słońce. Po 22 latach działania naszej firmy Solaris zatrudnia blisko 2500 osób, jest aktywny na 32 rynkach w Europie i poza nią, gdzie jeździ blisko 17 tys. pojazdów z symbolem zielonego jamnika.

Polacy na zagranicznych drogach

Brawura, nadmierna prędkość i poczucie bezkarności sprawiają, że kierujący pojazdami na polskich numerach rejestracyjnych na zagranicznych drogach popełniają coraz więcej wykroczeń. W 2017 roku byli sprawcami 65,2 tys. kolizji i wypadków. To o 3 tys. szkód więcej niż rok wcześniej.

W dalszym ciągu naszych zmotoryzowanych cechują brawura i nadmierne przekonanie o własnych umiejętnościach – uważa Mariusz Wichtowski, prezes zarządu Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. – Wykazują skłonność do przekraczania dozwolonej prędkości i nieprzestrzegania pierwszeństwa na drodze. Co więcej, wjeżdżając na szosy innych państw należy wziąć pod uwagę, że często obowiązują na nich inne przepisy niż w Polsce. Można odnieść wrażenie, że nasi zmotoryzowani niewiele sobie z tego robią.

■ 1,2 mld zł na odszkodowania

W 2017 roku kierujący pojazdami na polskich numerach rejestracyjnych byli sprawcami 65,2 tys. kolizji i wypadków na zagranicznych drogach. To o 3 tys. (4,7 proc.) szkód więcej niż rok wcześniej. Oznacza to, że dynamika wzrostu zagranicznych zdarzeń, w porównaniu z poprzednimi latami, nieco wyhamowała. Jednak sam wzrost jest zjawiskiem niepokojącym.

– Wśród naszych zmotoryzowanych daje się zauważyć poczucie bezkarności – dodaje Wichtowski. – Część z nich daje się za granicą ponieść fantazji, sądząc zapewne, że nie dosięgnie ich ręka sprawiedliwości. Tymczasem w rzeczywistości jest wprost przeciwnie. Kary krnąbrnym kierowcom wymierzane są bezlitośnie i bywają wyższe niż w Polsce. Wyższe są też koszty wypłaconych odszkodowań oraz świadczeń pochodnych. Dlatego średnia wartość szkody zagranicznej wyniosła w 2017 roku 18,1 tys. zł i była o 11 proc. wyższa niż rok wcześniej. Skala problemu przekłada się na rosnące obciążenie polskiego rynku ubezpieczeniowego, a co za tym idzie, kieszeni klientów. W 2017 roku sięgnęło ono kwoty blisko 1,2 mld zł.

■ Niemcy, a potem... długo, długo nic

Najwięcej szkód polscy zmotoryzowani spowodowali w 2016 roku na terenie Niemiec. Było ich ponad 32,6 tys. Stanowi to ponad 50 proc.



wszystkich zdarzeń z winy kierujących polskimi pojazdami za granicą. Nieznacznie zmalała liczba podobnych kolizji i wypadków na drogach Wielkiej Brytanii – z 5 do 4,8 tys. Kolejne 4,5 tys. szkód miało miejsce we Francji, a 4,4 tys. we Włoszech. Łącznie w tych czterech krajach polscy kierowcy byli sprawcami 46,3 tys. zdarzeń, co stanowi 71 proc. wszystkich kolizji i wypadków spowodowanych przez naszych zmotoryzowanych na zagranicznych drogach.

– Zniknęły granice, więc podróżowanie z kraju do kraju stało się powszechne – interpretuje dane Wichtowski. – Polacy jeżdżą po drogach Starego Kontynentu zarówno w celach prywatnych, jak i zawodowych. Spędzają za granicą wakacje, a także odwiedzają bliskich, którzy osiedlili się w innych krajach. Podróżują do pracy lub w ramach współpracy handlowej z zagranicznymi kontrahentami, a także obsługują międzynarodowy transport towarów. I tak się składa, że najwięcej wypadków i kolizji powodują przede wszystkim na drogach państw będących celem zarobkowej migracji, a także na szlakach handlowych i turystycznych.

■ Zagraniczne wojaże bez OC

W 2017 roku ponownie nastąpił wzrost liczby zdarzeń spowodowanych przez kierujących po-

jazdami z polskimi tablicami rejestracyjnymi bez ważnego ubezpieczenia OC. PBUK odnotowało wtedy aż 415 nowych zgłoszeń dotyczących tego rodzaju szkód. Było to prawie 12,5 proc. więcej niż w 2016 roku.

– Dowodem na rosnące wśród naszych zmotoryzowanych poczucie bezkarności jest to, że coraz więcej z nich posuwa się do tak nieodpowiedzialnego zachowania, jak wjeżdżanie na zagraniczne drogi bez ważnego ubezpieczenia OC. Tymczasem jeśli spowodują za granicą wypadek nie mając polisy, poniosą jego wszelkie konsekwencje finansowe. Zapłacą za naprawę zniszczonego mienia oraz za leczenie i rehabilitację poszkodowanych osób, a niekiedy nawet za ich dalsze utrzymanie – podsumowuje Mariusz Wichtowski, prezes zarządu PBUK.

Regulowanie zobowiązań za szkody powstałe w wyniku zdarzeń spowodowanych przez polskich zmotoryzowanych prowadzących nieubezpieczone pojazdy należy do Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Łącznie z tego tytułu PBUK wydatkowało w 2017 roku blisko 12 mln zł. Rok wcześniej kwota ta wyniosła 9,4 mln zł. Wydatki polskiego rynku ubezpieczeniowego związane z wykroczeniami nieodpowiedzialnych kierowców wzrosły więc o ponad 25 proc.

Jakub Ziębka



LexAuto

L - WYNAJEM



Jesteśmy dostępni 24h/doba

- **POJAZDY ZASTĘPCZE Z OC SPRAWCY ZA OZŁ**
- **WYPOŻYCZALNIA AUT DO NAUKI JAZDY**
- **CENTRUM LIKWIDACJI SZKÓD**

*Podstawimy auto do klienta
na terenie całej Polski*



W NASZEJ OFERCIE POSIADAMY MODELE POJAZDÓW „L”



TOYOTA

Yaris 2017



HYUNDAI

i20 2 gen



Rio 2017



Punto 2012

Car-sharing dla niepełnosprawnych

Wypożyczalnie jednośladów i aut osobowych stają się coraz bardziej popularne. Także w Polsce. Do obecnie działających może dołączyć wkrótce nowa, tym razem kierująca swoją ofertę do osób niepełnosprawnych. Ma zostać otwarta w przyszłym roku w Warszawie.



Car-sharing stał się już częścią nowej rzeczywistości. Szczególnie dobrze wpisuje się w sposób życia młodych ludzi. Polega na wspólnym, zorganizowanym użytkowaniu samochodu bez konieczności jego posiadania. Mechanizm działania tego modelu, potocznie zwanym samochodami „na minuty”, jest bardzo prosty.

Car-sharing w Polsce zaczął się rozwijać od drugiej połowy 2016 roku. Wtedy na rynek weszły systemy Traficar (Kraków) oraz 4Mobility (Warszawa). Na koniec 2016 roku w systemach car-sharingowych dostępnych było łącznie ok. 300 samochodów. Później nastąpił jednak dynamiczny rozwój. Zwiększało się wykorzystanie samochodów, co wpłynęło na decyzje obecnych graczy rynkowych o powiększeniu floty, a nowych o wejściu na rynek.

Dzisiaj w Polsce jeździ niemal 2 tys. samochodów „na minuty”, jednak ta liczba niewątpliwie będzie wzrastała, ponieważ operatorzy flot planują ekspansję do nowych miast. Liderem rynku pod względem liczby samochodów jest Traficar, który działa w Krakowie, Warszawie, Wrocławiu, Poznaniu oraz Trójmieście. Pozostali znaczący operatorzy to Panek (Warszawa), 4Mobility (Warszawa) oraz Vozilla (Wrocław).

■ Lepiej wypożyczyć niż kupować

Nie ma jednak jeszcze w Polsce platformy car-sharingowej dla osób niepełnosprawnych. A ta grupa wcale nie jest nieliczna. Z blisko 4 mln Polaków, którzy posiadają orzeczenie

o niepełnosprawności, ok. 200 tys. posiada uprawnienia do kierowania pojazdami. Jeszcze mniej ma własne auto. Powód w większości przypadków jest ten sam – fundusze, a raczej ich brak. Po pierwsze, na zakup pojazdu, po drugie – na specjalistyczną adaptację, która może kosztować nawet kilkadziesiąt tysięcy złotych.

To właśnie wychodząc naprzeciw potrzebom osób z dysfunkcjami narządów ruchu Instytut Transportu Samochodowego powołał w 2015 roku Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych. Teraz oferta tej instytucji ma być rozszerzona.

– Przygotujemy platformę car-sharingową działającą pilotażowo na terenie Warszawy – mówi prof. Marcin Ślęzak, dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, w którym funkcjonuje Centrum. – Rozwiązanie bazujące na istniejących już technologiach kierujemy do osób niepełnosprawnych, które potrzebują okazjonalnego i wyspecjalizowanego środka lokomocji. Wychodzimy z prostego założenia, że przy ograniczonych funduszach lepiej jest wypożyczyć, niż kupować auto, które i tak przez większość czasu stoi nieużywane.

■ Przedsięwzięcie, które likwiduje bariery

Platforma car-sharingowa dla osób niepełnosprawnych zostanie stworzona we współpracy z Uniwersytetem Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie. Doświadczenia stołecznej

uczelnia zostaną wykorzystane m.in. w zakresie opracowania i realizacji koncepcji od strony informatycznej oraz podsystemu analizy danych i wspomagania podejmowania decyzji.

– Jako uczelnia wyższa jesteśmy otwarci na wszelkie innowacje. Chcemy przy tym likwidować bariery, które uniemożliwiają osobom niepełnosprawnym aktywne uczestniczenie w życiu społecznym. Jedną z takich przeszkód jest brak specjalistycznej mobilności. Jestem przekonany, że współpraca z Instytutem Transportu Samochodowego jest fundamentem jakiegoś potrzebnego przedsięwzięcia, które łączy w swojej idei ludzi – podkreśla rektor Uniwersytetu, ks. prof. Stanisław Dziekoński.

■ Start w przyszłym roku

List intencyjny będący wyrazem woli współpracy na rzecz nowoczesnej platformy car-sharingowej dla osób z dysfunkcjami narządów ruchu został podpisany 3 września. Celem porozumienia jest podjęcie działań przez UKSW i ITS w zakresie utworzenia krajowej usługi transportowej o profilu wypożyczalni, przeznaczonej dla osób niepełnosprawnych, zwanej roboczo Mobi-ON. Zgodnie z założeniami platforma będzie świadczyła pilotażowe usługi transportowe w Warszawie, bazując w pierwszej kolejności na dziesięciu pojazdach ITS, dostosowanych do potrzeb osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności.

Wypożyczalnia ma zacząć działać w przyszłym roku.

Jakub Ziębka

Wiktorowo 2.0

Wiktorowo 2.0 to hasło, które powinny znać wszystkie osoby chcące poszerzać swoją wiedzę na temat przepisów ruchu drogowego i ich interpretacji, podnosić kwalifikacje, integrować się, poszerzać horyzonty, po prostu rozwijać się. A wy wiecie, o co chodzi?



Piotr Rucki,
właściciel warszawskiej
szkoły jazdy Elmol

Wszystko zaczęło się dość niewinnie. Na kilku branżowych grupach internetowych trwała mocna wymiana zdań na temat różnych sytuacji drogowych i wielu wariantów (interpretacji) ich rozwiązania. Emocji było tyle, że niektórzy publikowali bardzo ostre wypowiedzi. Niektórzy, czyli mniejszość. Większość komentujących była pokojowo nastawiona do innych.

■ Rozdyskutowana branża

To, że w naszej branży tak chętnie rozmawia się o przepisach, nie dziwi. Co prawda ustawa Prawo o ruchu drogowym jest jedna, ale interpretacji danego przepisu już dużo więcej. Doskonale widać to na przykładzie działań urzędów rozsianych po całej Polsce. Coś, co jest oczywiste w Poznaniu, w Krośnie już nie (dobór miejsc przypadkowy).

W końcu po wielu dyskusjach, komentarzach (bywały wątki, które osiągały ponad 500 wypowiedzi!), ale również kilku wyrokach sądu (chyba wszyscy wiemy, o jakie chodzi) kilku naszych kolegów postanowiło coś z tym zrobić. I tak narodził się pomysł zorganizowania spotkania dla instruktorów, wykładowców, właścicieli OSK.

■ Chcieli, nie musieli

Zorganizowało je „trzech muszkieterów” – Filip, Sławek i Tomek. Dołączył do nich czwarty – Mariusz. Spotkanie było odpowiedzią na potrzeby środowiska związane z podnoszeniem kwalifikacji, poszerzaniem wiedzy, zdobywaniem doświadczenia, a także integracją kadr OSK. Do Wiktorowa, bo tam odbyło się spotkanie, przyjechało w kwietniu kilkudziesięciu instruktorów, wykładowców i właścicieli ośrodków szkolenia kierowców z całego kraju, nawet z jego najdalszych zakątków. Po co? Ano po to, żeby szkolić. Przyjechali nie dlatego, że musieli. Przyjechali, bo chcieli! Bo świadomy instruktor wie, że bez ciągłego podnoszenia kwalifikacji, rozwijania się stoi w miejscu.



■ Włączać czy nie – oto jest pytanie

Hasłem przewodnim spotkania było „Szkolimy profesjonalnie”. Honorowy patronat nad wydarzeniem objęli: Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Inspekcja Transportu Drogowego i Ministerstwo Infrastruktury.

Wydarzenie obfitowało w wiele dyskusji panelowych na tematy bliskie każdemu instruktorowi i wykładowcy. Nie mogło oczywiście zabraknąć na takim spotkaniu tematu dotyczącego skrzyżowań o ruchu okrężnym, tzw. rond (włączać kierunkowskaz czy nie włączać – oto jest pytanie). Pojawił się również panel o skrzyżowaniach z tzw. pierwszeństwem łamanym oraz dotyczący tramwajów, przy okazji którego padły słynne słowa Sławka: „Tramwaj ma pierwszeństwo zawsze wtedy, kiedy ma”.

W Wiktorowie rozmawialiśmy także na temat przejazdów kolejowych, jakże ważny i na czasie w kontekście ostatniego tragicznego wydarzenia na Podhalu. Mieliliśmy okazję wysłuchać psychologa opowiadającego o tym, jak radzić sobie z osobami, które trafiają do naszych ośrodków na szkolenia i wiemy, jak trudni bywają. Znalazło się też miejsce dla prawnika Wytłumaczył

on, jak czytać skomplikowane akty prawne i jak interpretować niektóre słowa i sformułowania. Były oczywiście także zajęcia praktyczne oraz ożywione kulturalne rozmowy.

■ Początek czegoś większego?

Czas spędzony w Wiktorowie pozostawił wielu jego uczestnikom pewien niedosyt. Bo przecież jest jeszcze tyle tematów do omówienia, tyle rzeczy do przeanalizowania i zrobienia. Spotkanie nie było darmowe, dla wielu kosztowało nie mało, ale i tak nie było problemów z frekwencją. Ludzie przyjechali się dokształcić, wymienić poglądy, dowiedzieć czegoś nowego.

Co się okazało? Jest tak wielkie zapotrzebowanie na tego typu wydarzenia, że organizatorzy zdecydowali się na zorganizowanie kolejnego, zaledwie po paru miesiącach od poprzedniego. O czym to świadczy? Ano o tym, że są instruktorzy, którzy zapłacą za dokształcanie się, spotkanie z innymi osobami wykonującymi ten sam zawód, wymianę doświadczeń i atmosferę, jaka tam panuje. Każdemu z nas zależy na bezpieczeństwie ruchu drogowego. Może takie spotkania będą początkiem czegoś większego... Przed nami „Wiktorowo 2.0”. ■

Ubezpieczeni uczniowie

PZU zorganizowało ogólnopolską kampanię społeczną, której celem jest poprawa widoczności dzieci na drodze i ograniczenie wypadków z ich udziałem. Aż 1,6 mln odbłasków z wbudowaną migającą lampką przekazano uczniom szkół podstawowych z klas I–III w całej Polsce.



także ich rodziców oraz nauczycieli. W ramach akcji, której motywem przewodnim są popularne wśród dzieci Niestraszki, przygotowaliśmy kampanię pod patronatem minister edukacji narodowej z działaniami przeznaczonymi dla każdej z tych grup. Akcja swoim zasięgiem objęła zarówno szkoły publiczne, jak i prywatne – łącznie blisko 14 tys. placówek – mówi Magdalena Kicińska, dyrektor zarządzająca ds. marketingu w PZU.

■ Niestraszki, dziecięcy głos w nawigacji i youtuberzy

Z myślą o nauczycielach i rodzicach przygotowano materiały edukacyjne. Są one dostępne na stronie internetowej niestraszki.pzu.pl. Zorganizowano także konkurs rysunkowy z ciekawymi nagrodami, który trwał do końca września. Specjalnie dla dzieci powstał teledysk wyświetlany w stacji telewizyjnej Nickelodeon. Prezentuje on dobre praktyki w zakresie bezpiecznego zachowania się na drodze. Ponadto dzięki współpracy z firmą NaviExpert kierowcy przekraczający dozwoloną prędkość w pobliżu każdej z 14 tys. szkół podstawowych, do których trafiły odbłaski PZU, usłyszą w swojej nawigacji komunikat, żeby zwolnili. Informacja będzie odczytywana głosem dziecka. PZU nawiązało też współpracę z youtuberami popularnymi wśród najmłodszych, m.in. z Milo Mazurem, Hejka tu Lenka czy Cookie Mint, którzy będą promowali akcję.

■ Akcja z patronatem MEN

Honorowym patronem akcji PZU jest Ministerstwo Edukacji Narodowej. Dla resortu promowanie bezpieczeństwa dzieci na drogach jest jednym z priorytetowych działań podejmowanych w ramach realizacji polityki oświatowej państwa. Szczegółowe regulacje w tym zakresie określono w przepisach prawa oświatowego. Mają one na celu podniesienie standardów bezpieczeństwa w szkołach oraz przygotowanie dzieci i młodzieży do bezpiecznego funkcjonowania w każdej sytuacji, w tym także na drodze.

Jakub Ziębka

Gdy pieszy nie ma na sobie żadnego elementu odblaskowego, kierowcy trudno go dostrzec. Tym bardziej przy słabej pogodzie. W takim przypadku jest on widoczny na drodze w światłach mijania samochodu z odległości zaledwie 20–30 metrów. Przy prędkości 90 km/h kierowca pokonuje 25 metrów na sekundę i istnieje prawdopodobieństwo, że nie zdąży zareagować. Może dojść do tragicznego w skutkach wypadku. Jeśli jednak pieszy wyposażony jest w element odblaskowy odbijający światła samochodu, kierowca spostrzeże go już z odległości 130–150 metrów. To może uratować niezmotoryzowanemu życie.

■ Odblaski dla uczniów, materiały edukacyjne dla młodzieży

– Jako firma odpowiedzialna społecznie od wielu lat uświadamiamy Polakom, jak istotne jest ich bezpieczeństwo. Dzięki akcji „Odblaski

– dziecko bezpieczne na drodze” chcemy realnie zmniejszyć liczbę wypadków drogowych, w tym z udziałem najmłodszych – mówi Paweł Surówka, prezes PZU SA, firmy, która we wrześniu przekazała aż 1,6 mln odbłasków z wbudowaną migającą lampką uczniom szkół podstawowych z klas I–III w całej Polsce oraz materiały edukacyjne dla ich rodziców i nauczycieli.

W 2017 roku w Polsce w wypadkach ucierpiało 911 dzieci poruszających się pieszo po drogach.

– Jeśli jesteśmy widoczni na drodze, stajemy się znacznie bardziej bezpieczni. Wystarczy przypiąć odbłask do plecaka szkolnego lub założyć na rękę. Taka mała rzecz – odbłask, w pewnych sytuacjach może okazać się bezcenna i uchronić dziecko przed wypadkiem – mówi Dorota Maciejka, członkini zarządu PZU Życie.

– Akcja „Odblaski – dziecko bezpieczne na drodze” ma na celu edukowanie w zakresie bezpieczeństwa nie tylko najmłodszych, lecz

Katalogowe zużycie

Od 1 września producenci samochodów musieli dostosować się do nowych wymagań, które sprawiają, że wartości katalogowe podawane przez producenta powinny być bardziej zbliżone do rzeczywistego zużycia paliwa.

Wielu właścicieli nowych aut narzeka na znaczące różnice pomiędzy katalogowym a drogowym zużyciem paliwa. Czy zatem sprzedawcy nowych samochodów wprowadzają klientów w błąd? Wcale nie.

■ Badania w laboratoriach

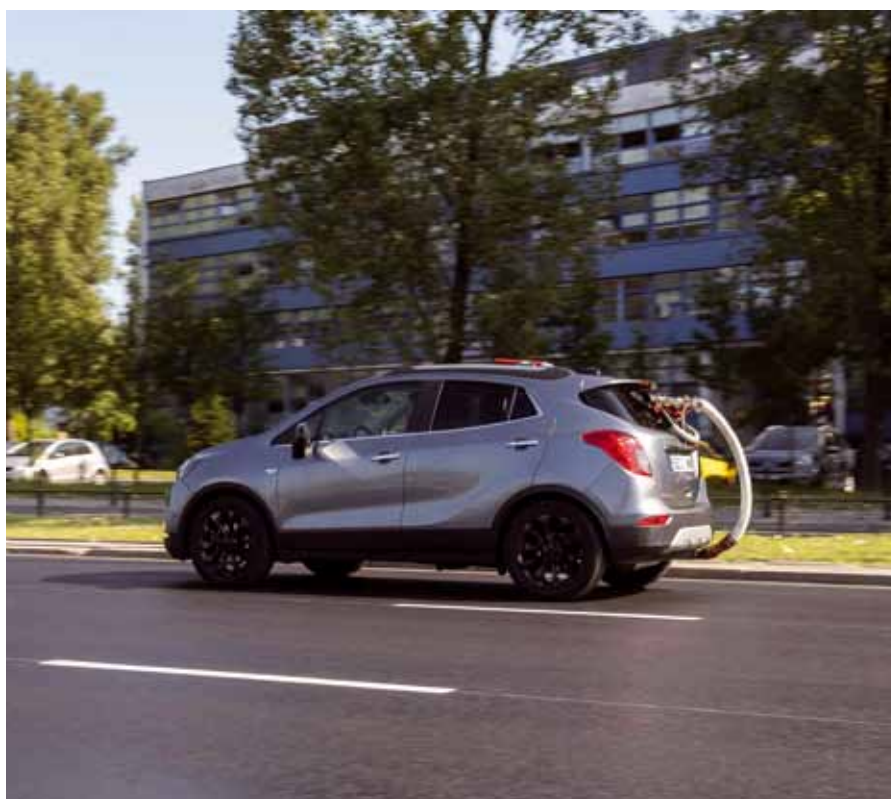
W myśl obowiązujących na całym świecie regulacji producenci pojazdów mierzą zużycie paliwa w warunkach laboratoryjnych z użyciem hamowni podwoziowej. To profesjonalne urządzenie pomiarowe do badania charakterystyki pracy silnika. Hamownia symuluje warunki drogowe, a wynikiem prowadzonych badań jest m.in. informacja o zużyciu paliwa i emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalin. W przypadku Europy, w tym Polski, ta ujednoczona dla wszystkich producentów procedura pomiaru umożliwia porównywanie pojazdów, dbając tym samym o unijne prawa konsumenckie. Sęk w tym, że wyniki badań laboratoryjnych, m.in. ze względu na szereg zaszczości, odstają od typowych warunków, w jakich użytkujemy pojazdy na drodze.

Dlatego we wrześniu 2017 roku weszły w życie przepisy z urealnionym cyklem pomiarowym, który bardziej przystaje do typowych warunków jazdy. Nowa światowa ujednoczona procedura testowania aut (z ang. WLTP) również bazuje na badaniu laboratoryjnym, ale trwa znacznie dłużej i prowadzona jest na dłuższej drodze.

Podczas badania pojazdy rozwijają także większe prędkości, bliższe stylowi jazdy w mieście i na trasach szybkiego ruchu. WLTP nakłada także wymóg wykonywania ich dla wszystkich wariantów danego typu pojazdu znajdujących się w ofercie producenta. Można zatem oczekiwać innych wartości zużycia paliwa w przypadku tego samego auta z silnikiem bazowym, a innych dla najmocniejszej w gamie jednostki napędowej, często łączonej z dodatkowym bogatym wyposażeniem, które podnosi nie tylko komfort, ale i wagę pojazdu. A ona ma wpływ na większe zużycie paliwa.

■ Procedura uzupełniona o formułę

By jeszcze bardziej urealnić wyniki pomiarów, od września tego roku wprowadzono obowiązkową formułę uzupełniającą procedurę WLTP. Chodzi o test wykonywany w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego (z ang. RDE). W trakcie badania wykonywanego na drodze spaliny



wydobywające się z rury wydechowej analizowane są przez aparaturę pomiarową znajdującą się w bagażniku auta. Tak zmierzona emisja jest porównywana z emisją zmierzoną w laboratorium w cyklu homologacyjnym. W pierwszym etapie emisja drogowa będzie mogła być większa od emisji zmierzonej w laboratorium maksimum 2,1 raza, w drugim etapie – 1,5 raza.

Kto lub co na tym zyska? Przede wszystkim środowisko naturalne. W teście WLTP, tak samo jak w dotychczasowym, mierzy się emisję dwutlenku węgla, który jest pochodną zużycia paliwa (benzyny, oleju napędowego czy gazu) oraz emisję zanieczyszczeń obecnych w spalinach – tlenku węgla (CO), tlenków azotu (NOx), węglowodorów (HC) oraz cząsteczek stałych. Jednak nowy test, ze względu m.in. na bardziej dynamiczne przyspieszanie oraz większe prędkości jazdy, obejmuje większy obszar pracy silnika.

■ Homologacje i terminy

Konieczność dostosowania się producentów samochodów do nowych wymagań może spowodować niewielki wzrost deklarowanego zuży-

cia paliwa. Jednocześnie wartości katalogowe podawane przez producenta powinny być bardziej zbliżone do rzeczywistego zużycia paliwa. Oczywiście będzie to nadal zależało od stylu jazdy kierowcy i warunków ruchu, w jakich samochód będzie użytkowany.

Dotychczasowe homologacje dla samochodów osobowych (Euro 6c) straciły ważność 1 września. Rok później stracą je samochody dostawcze. Ostateczny termin, kiedy aut homologowanych według starych przepisów nie spotka się w salonach, to odpowiednio 31 sierpnia 2019 roku (samochody osobowe) i 31 sierpnia 2020 roku (samochody dostawcze).

Wraz z obowiązkowym cyklem WLTP w życie wchodzi zmienione wymogi normy emisji zanieczyszczeń Euro 6d. Dodatkowe badanie drogowe RDE jest obowiązkowe dla samochodów osobowych już od września 2017 roku, dla samochodów dostawczych będzie obowiązkowe od września 2018 roku. Etap drugi RDE zacznie obowiązywać samochody osobowe od stycznia 2020 roku, a samochody dostawcze rok później.

Jakub Ziębka

Przegląd legislacyjny

Diesel musi dymić? Wygląda na to, że wycinanie DPF-ów przestanie się opłacać. W Sejmie trwają prace nad projektem zmian w prawie, wymierzonych w proceder usuwania filtrów cząstek stałych. Kary mają wzrosnąć dziesięciokrotnie.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Jeśli w internetowej wyszukiwarce wpisujemy hasło „filtr cząstek stałych”, pojawią nam się informacje dotyczące jego usuwania. To nieestetyczniejsza metoda rozwiązywania problemów z urządzeniem, które zatrzymuje znaczącą część sadzy generowanej przez silnik Diesla. Dlaczego tak się dzieje?

■ Spaliny są rakotwórcze

Instalacja nowego filtra jest droga (kosztuje ok. 7–10 tys. zł) i w przypadku wielu aut kompletnie nieopłacalna. Poza tym jego obecność pogarsza osiągi pojazdu i podwyższa zużycie paliwa. Dlatego po naszych drogach porusza się wiele pojazdów wydychających czarne obłoki. Normy emisji spalin są oczywiście notorycznie przekraczane.

Jazda za takim miłośnikiem „oddychającego pełną piersią” TDI nie tylko kończy się zabrudzeniem auta, ale wręcz skraca życie ludzkie, co potwierdzili już naukowcy. Badania wskazują też m.in. na silną rakotwórczość dieslowskich spalin, związaną w szczególności właśnie z cząstkami stałymi, które zamiast zostać wypalone w filtrze, trafiają do atmosfery i osadzają się w płucach. Jednak, cytując klasyka – niektórych nie da się przekonać, że „czarne jest czarne, a białe jest białe”. Nie brakuje przecież chętnych nawet na dieslowskie kabriolety z wyciętym DPF-em. Stąd potrzeba zmian w prawie i wyższych kar.

■ Wyższe kary i holowanie

Posłowie, odpowiadając m.in. na postulaty Instytutu Transportu Samochodowego, zwracają do zaostrenia kar dla kierowców za poruszanie się samochodami z niesprawnym albo wyciętym filtrem cząstek stałych oraz dla warsztatów, które oferują usługi jego wycięcia albo modyfikacji. Tworzona w tym celu nowelizacja Prawa o ruchu drogowym i kodeksu wykroczeń miała wejść w życie już po 60 dniach od momen-



Fot. Marco Verch/Flickr

tu, w którym zostanie ogłoszona w Dzienniku Ustaw. Przewiduje ona dziesięciokrotny wzrost kar. Zamiast mandatu do 500 zł grozić będzie już 5 tys. zł grzywny. Zarówno właścicielowi samochodu, jak i warsztatowi. Ma to sprawić, że wycinanie DPF-ów zwyczajnie przestanie się opłacać. Ponadto przepisy mają pozwolić na odholowanie pojazdu, „którego stan narusza wymagania ochrony środowiska”.

■ Strefy czystego transportu

W sierpniu weszło w życie rozporządzenie (Dz. U. poz. 1656) dodające dwa nowe pionowe znaki informacyjne. Chodzi o:

D-54 „strefa czystego transportu”

D-55 „koniec strefy czystego transportu”.



D-54

D-55

Znak D-54 oznacza wjazd do strefy czystego transportu, D-55 – wyjazd.

Strefy czystego transportu to rozwiązanie wprowadzone ustawą z 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2018 roku poz. 317). Zgodnie z nią w celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu w gminie liczącej powyżej 100 tys. mieszkańców dla terenu śródmiejskiej zabudowy lub jej części można ustanowić na obszarze obejmującym drogi gminne strefę czystego transportu. Ogranicza się do niej wjazd pojazdów innych niż:

- 1) elektryczne
- 2) napędzane wodorem
- 3) napędzane gazem ziemnym.

Warto zwrócić uwagę, że w obecnej sytuacji tworzenie takich stref ograniczałoby dostęp do centrów miast pojazdom szkoleniowym i egzaminacyjnym. Dziwić może też, że prawodawca nie uwzględnił w tym rozwiązaniu choćby rowerów.

Strefa czystego transportu może zostać utworzona na mocy uchwały rady gminy. W uchwałach mogą zostać przewidziane dodatkowe wyjątki ponad te, które wskazano w ustawie, obejmujące:

1) pojazdy:

a) policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz służb ratowniczych

b) używane we flocie obsługującej Kancelarię Prezesa Rady Ministrów

c) zarządców dróg i realizujące zadania na rzecz zarządców dróg

d) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi

e) o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mieszkańcy strefy czystego transportu

2) specjalistyczne środki transportu sanitarnego, wykorzystywane przez zespoły ratownictwa medycznego oraz zespoły transportu sanitarnego

3) autobusy zeroemisyjne

4) autobusy szkolne.

■ Kolejne projekty zmian

Pozostając przy tematyce ochrony środowiska warto przypomnieć, że obecnie trwają również prace nad kolejnymi zmianami kodeksu drogowego i ustawy o transporcie drogowym. Są one podyktowane koniecznością wdrożenia regulacji unijnych o drogowej kontroli technicznej pojazdów wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób. Kontrole mają dotyczyć pojazdów zaprojektowanych i wykonanych do przewozu powyżej dziewięciu osób łącznie z kierowcą, pojazdów zaprojektowanych i wykonanych do przewozu ładunków i mających maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t, przyczep o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t oraz ciągników kołowych użytkowanych głównie na drogach publicznych do komercyjnego drogowego transportu towarów o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h. Łącznie, wspólnymi siłami policji i ITD., 5 proc. takich pojazdów ma zostać w każdym roku przebadanych na drogach pod kątem bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

■ Nowy wzór wniosku o wydanie prawa jazdy

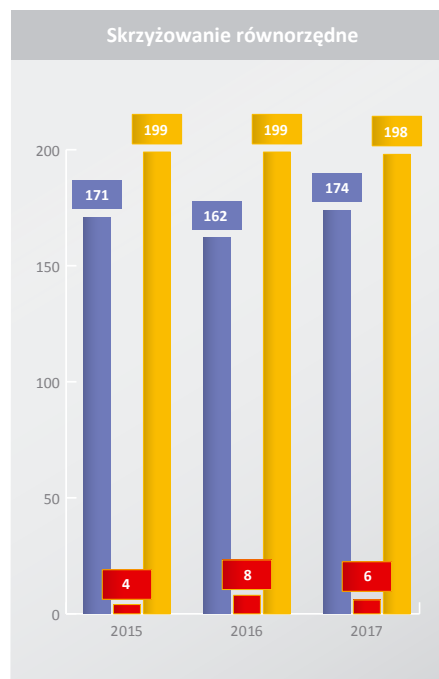
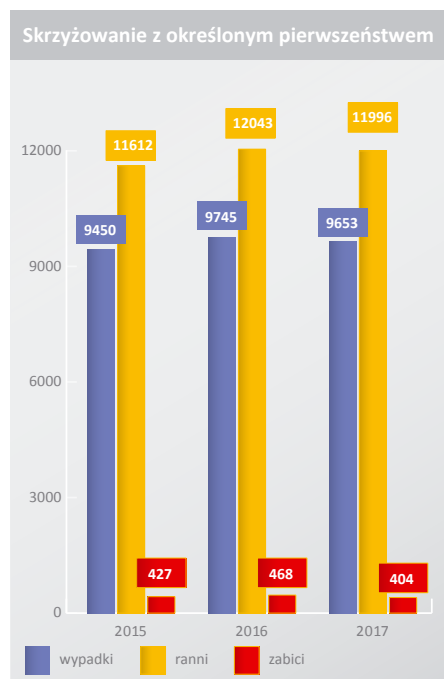
W związku z czerwcowymi zmianami w KPA konieczna okazała się zmiana formularza wniosku o wydanie prawa jazdy. Do KPA dodano

art. 127a, który umożliwia stronie postępowania zrzeczenie się prawa do złożenia odwołania od decyzji administracyjnej. Zmienione zostało także brzmienie przepisu art. 107 KPA, w którym dodano obowiązek umieszczenia w pouczeniu decyzji administracyjnej informacji o prawie do zrzeczenia się odwołania i skutkach zrzeczenia się odwołania. W związku z tymi zmianami pouczenie we wzorze decyzji administracyjnej zostało uzupełnione o informację o prawie do zrzeczenia się odwołania i skutkach zrzeczenia się odwołania.

Zgodnie z § 3 rozporządzenia ministra infrastruktury, zmieniającego rozporządzenie w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz. U. z 2018 roku poz. 1062), a więc tego, które wprowadziło zaktualizowany formularz, wnioski o wydanie prawa jazdy lub pozwolenia oraz dokumenty stanowiące załączniki do tych wniosków złożone i nierozpatrzone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia uznaje się za spełniające jego wymagania. Dotychczasowe druki wniosków o wydanie prawa jazdy mogą być wykorzystywane do wyczerpania zapasów pod warunkiem dołączenia do wydawanej decyzji o wydaniu uprawnienia do kierowania pojazdami pouczenia w brzmieniu określonym niniejszym rozporządzeniem, jednak nie dłużej niż do 31 grudnia 2019 roku. Wpisuje się to niejako w ekologiczny motyw, który tym razem zdominował niniejszą rubrykę. ■

Wyjaśnienie

We wrześniowym tekście „Raz, dwa, trzy – pierwszy jedziesz ty” pojawił się błąd. Dotyczył on wartości przedstawionych w wykresach. Poniżej znajdują się poprawione dane.





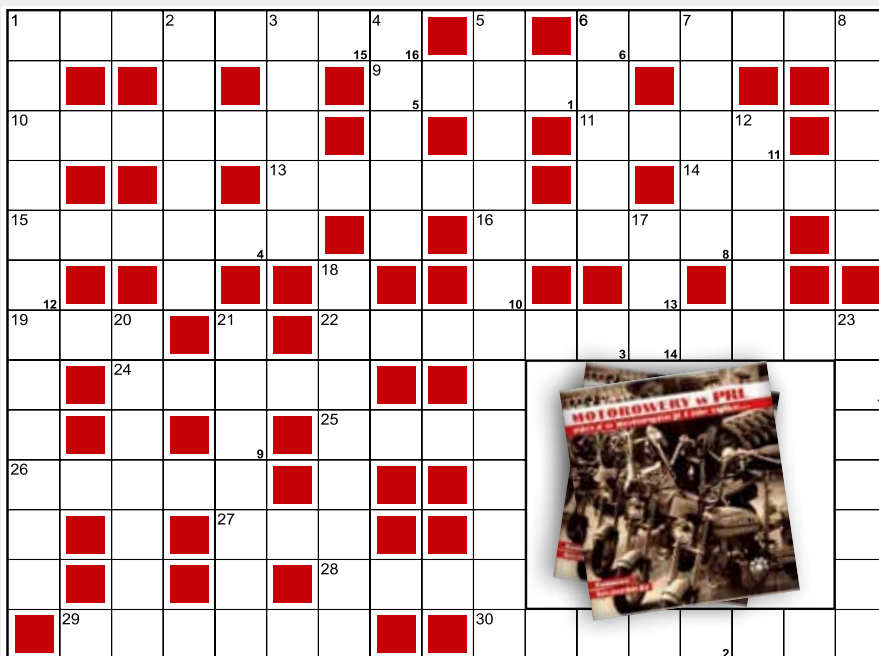
Uśmiechnij się



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 „Motorowery w PRL”.

POZIOMO:

1) nabiera jej rozpędzone auto. 6) złudzenie. 9) niejeden za lokomotywą. 10) urządzenie do dozowania mieszanki w silniku spalinywym. 11) miasto znane z produkcji samowarów. 13) droga wysadzana drzewami. 14) rzeka lub ryba. 15) daleko mu do zawodowca. 16) guzdrała, ślamazara. 19) imię Cembrzyńskiej, aktorki. 22) opancerzony pojazd. 24) znak firmowy producenta lub towaru. 25) bieg rzeki. 26) ze stolicą w Pekinie. 27) rzeczne niebezpieczeństwo. 28) autor rozpraw o moralności. 29) oskarżenie. 30) starożytny naziemny wodociąg.

PIONOWO:

1) ... świetlna. 2) skazany na wygnanie z kraju. 3) ... Kolber, etnograf. 4) gwóźdź z szeroką, płaską główką. 5) kobieta sprawdzająca umiejętności przyszłego kierowcy. 6) piłkarze z Mediolanu. 7) ... hamulcowy. 8) system wynagradzania. 12) filmowy uwodziciel. 17) model Fiata. 18) powoził końmi w bryczel lub karacie. 20) pojazd lądowo-wodny. 21) dostarczenie towaru. 23) francuskie auto.

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „dzień instruktora”. Nagrodę wysłamy pocztą.

Partnerzy:



SZKOŁA JAZDY MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI
ISSN 1895-4472

Wydawca: e-kierowca sp. z o.o. sp. komandytowa
Redaktor naczelny: Krzysztof Giżycki
Z-ca redaktora naczelnego: Jakub Ziębka
Redaguje zespół: Jakub Ziębka, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Małgorzata Tobiasz, Marek Rupaental, Marcin Kukawka,

Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marek Kasprzyk, Piotr Rucki, Dariusz Piorunkiewicz.
Adres redakcji: ul. Łady 14a, 71-605 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 Piorunkiewicz, Komenda Powiatowa Policji w Nowym Targu, Victor N/ Flickr, archiwum Stanisława Szatkowskiego, archiwum Suzuki, PORD Gdańsk, KWP w Olsztynie, materiały Audi, Bernard Holdys/MTJ, Urząd

Marszałkowski Województwa Śląskiego, materiały Instytutu Transportu Samochodowego, archiwum PZU, Marco Verch/Flickr, Adam Cieślak/Cieślak Nauka Jazdy.

Korekta: Dorothea Piechna
Skład: e-kierowca – studio DTP

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

Zamów prenumeratę już dziś!

Zadzwoń: 91 431 43 95 lub wejdź na

sklep.szkoła-jazdy.pl

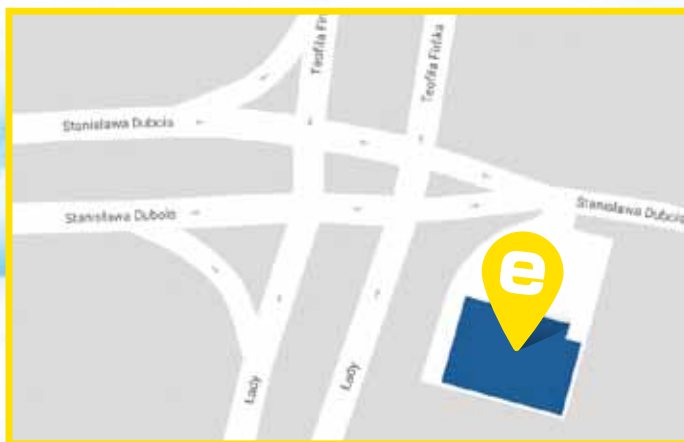


Zmiana siedziby firmy e-kierowca!

Zmiana lokalizacji naszego biura w Szczecinie wiąże się z ciągłym, dynamicznym rozwojem naszego zespołu, dlatego znajdziecie nas pod nowym adresem:



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



e-kierowca



Nowy kanał komunikacji z Twoim handlowcem!

Od teraz możesz się z nami kontaktować również przez Facebooka

Znajdź swojego handlowca na Facebooku, zaproś go do znajomych
i dowiaduj się o najnowszych promocjach jako pierwszy!

Zachodniopomorskie, Pomorskie, Lubuskie, Wielkopolskie



Agnieszka Kolej tel: 510 002 393
agnieszka.kolej@e-kierowca.pl
Doradca handlowy



Marek Ilkiewicz tel: 512 206 628
marek.ilkiewicz@e-kierowca.pl
Specjalista ds. kluczowych klientów

Dolnośląskie, Opolskie, Śląskie, Świętokrzyskie



Marek Brzeziński tel: 510 002 392
marek.brzezinski@e-kierowca.pl
Doradca handlowy



Tomasz Kukuła tel: 500 100 123
tomasz.kukula@e-kierowca.pl
Specjalista ds. kluczowych klientów

Warmińsko-mazurskie, Kujawsko- pomorskie, Mazowieckie, Podlaskie



Maciej Twardowski tel: 510 002 394
maciej.twardowski@e-kierowca.pl
Doradca handlowy



Przemysław Mendocha tel: 728 440 900
przemyslaw.mendocha@e-kierowca.pl
Specjalista ds. kluczowych klientów

Łódzkie, Małopolskie, Podkarpackie, Lubelskie



Jakub Witasik tel: 510 002 391
jakub.witasik@e-kierowca.pl
Doradca handlowy



Łukasz Piwowar tel: 510 002 390
lukasz.piwowar@e-kierowca.pl
Specjalista ds. kluczowych klientów

