

nr 11/2018 (155)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

NAPIĘCIE WZRASTA

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY OBWIEŚCIŁO KOLEJNY POMYSŁ, WIAŻĄCY SIĘ ZE ZMIANĄ USTAWY O KIERUJĄCYCH POJAZDAMI. JEDNAK DO MOMENTU ZAMKNIĘCIA TEGO NUMERU „SZKOŁY JAZDY” GOTOWEGO DOKUMENTU NOWELIZUJĄCEGO TEN AKT PRAWNY WCIAŻ NIE MA. ZNIECIERPLIWIEŃ BRANŻOWCY WYSŁALI NAWET DO PREMIERA LIST. Z KOLEI DO RESORTU INFRASTRUKTURY TRAFIŁO PISMO OD SZEFA KSD WORD. SYTUACJA STAJE SIĘ CORAZ BARDZIEJ NAPIĘTA...

str. 6

EGZAMINATOR CZY PODWŁADNY?

WYKONYWAĆ WSZYSTKIE POLECENIA PRZEŁOŻONYCH CZY PRZEDE WSZYSTKIM RZETELNIE, BEZSTRONNIE EGZAMINOWAĆ? – TAKI DYLEMAT MA PRACOWNIK WORD-U NA ŚLĄSKU. W PETYCJI DO MINISTRA INFRASTRUKTURY WSKAZAŁ SPRZECZNOŚCI PRZEPISÓW I PATOLOGIE W NADZORZE NAD EGZAMINATORAMI.

ISSN 1995-4472



9 771895 447805 11

WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

Aplikacja mobilna Twojego ośrodka

Nowoczesna forma reklamy

- ✓ zintegrowana z Twoim kontem na Facebooku
- ✓ dostęp do najświeższych informacji z Twojego profilu
- ✓ łatwość polecenia Twojego ośrodka przez kursantów
- ✓ wykłady i testy dla kursantów w Twojej aplikacji



Zadzwoń i dowiedz się więcej
tel. 91 431 43 95

Róbmy swoje!



Krzysztof Giżycki

O ewentualnych zmianach w systemie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców mówi się już od dwóch lat. No, może nie do końca. O potrzebie dokonania wielu korekt w ustawie o kierujących pojazdami dyskutuje się co najmniej kilka razy dłużej. Ale to właśnie dwa lata temu Ministerstwo Infrastruktury powołało do życia zespół doradczy. Ciało to miało zaproponować konieczne zmiany, które następnie zostałyby wcielone w życie.

Propozycje padły i... to by było na tyle. Dlatego nie warto już chyba nadmiernie emocjono-

wać się kolejnymi rewelacjami i planami ogłaszanymi przez resort. Szkoda nerwów. Lepiej poczekać na oficjalny dokument i dopiero wtedy zacząć dyskutować. Róbmy swoje, a może za miesiąc, rok, trzy lata będziemy mogli zajrzeć do oficjalnej wersji nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami.

Warto natomiast dyskutować o tekstach, które możecie przeczytać na łamach listopadowego numeru „Szkoly Jazdy”. Choćby o opisującym sprzeczności przepisów i patologie w nadzorze nad egzaminatorami, które w petycji do resortu infrastruktury wskazał pewien egzaminator. Warto poznać szkoleniowe i egzaminacyjne realia w Rumunii. A czy wiedzieliście, że w Rzeszowie, po raz pierwszy w Polsce, do egzaminu na kategorię A przystąpiła kandydatka, która zdawała go na legendarnym harleyu? Jeśli chcecie poznać szczegóły, po prostu zajrzyjcie do najnowszej „Szkoly Jazdy”. Życzę miłej lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Napięcie wzrasta	4	Youtuber radzi	31
Egzaminator czy podwładny?	6	Walcmy z amatorami i oszustami!	32
Wymiana opon ma sens	9	Nerwowy jak Polak pod koniec wakacji	34
Egzamin z policjantem	10	Nieprzygotowani i niechronieni rowerzyści	35
Znieczulica za kółkiem	12	Z robotem przez miasto	37
Kodeks kulturalnego kierowcy ⁽²⁾	15	Transport nowej ery	38
Harleyem do celu	17	Portret polskiego kierowcy zawodowego	39
Lepsze niż w domu	18	Warszawa walczy ze smartfonowymi zombie	40
Nagrani	20	Zimowa mitologia	41
Filia powstaje, filia się modernizuje	21	Włącz myślenie. I światła	42
Etykietowe nowiny	22	Słabo widoczne ciężarówki	43
Legalnie po podwójnej ciągłej	24	Przegląd legislacyjny	44
Szybszy niż błyskawica	26		
Po co kursantowi podręcznik?	28		
Próba czasu	30		



Ministerstwa kuszą pakietem

Resorty cyfryzacji i infrastruktury zaproponowały wprowadzenie pakietu deregulacyjnego dla polskich kierowców. Nowe przepisy miałyby wchodzić stopniowo, począwszy od przyszłego roku.

Co przewiduje pakiet deregulacyjny? Likwidację karty pojazdu, nalepki kontrolnej, możliwość zachowania przez nowego właściciela pojazdu dotychczasowych tablic rejestracyjnych. Mało tego, mandatem mieliby nie być karani ci, którzy nie będą mieli przy sobie prawa jazdy.

Dzięki zniesieniu obowiązku posiadania karty pojazdu zaoszczędzą 75,50 zł (tyle kosztuje wydanie tego dokumentu), a zachowując tablice rejestracyjne i rezygnując z nalepki kontrolnej – 99,50 zł. W sumie daje to 175 zł.

Ministerstwa cyfryzacji i infrastruktury chcą, żeby zmiany były wprowadzane stopniowo, począwszy od 2019 roku. Wejście w życie niektórych wiąże się ze zmianą przepisów.

– To nie koniec usprawnień – zaznaczył Marek Zagórski, minister cyfryzacji. – Zależy nam, by jak najszerszej wykorzystywać możliwości, jakie stwarza system CEPiK i wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, ułatwiać życie kierowcom. Co najciekawsze, pakiet deregulacyjny przewiduje także odstąpienie od obowiązkowych szkoleń dla wszystkich kierowców w okresie próbnym. Byłyby one organizowane tylko dla tych, którzy w okresie próbnym popełnią dwa wykroczenia.

Przypomnijmy, że od 1 października kierowcy nie muszą mieć przy sobie dowodu rejestracyjnego pojazdu i potwierdzenia zawarcia polisy OC.

red

Napięcie wzrasta

Ministerstwo Infrastruktury obwieściło kolejny pomysł, wiążący się ze zmianą ustawy o kierujących pojazdami. Jednak do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoly Jazdy” gotowego dokumentu nowelizującego ten akt prawny wciąż nie ma. Zniecierpliwieni branżowcy wystali nawet do premiera list. Z kolei do resortu infrastruktury trafiło pismo od szefa KSD WORD. Sytuacja staje się coraz bardziej napięta...



Bogdan Oleksiak, dyrektor departamentu transportu drogowego w MI (z lewej), już w kwietniu zapowiadał publikację nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami

Śledząc uważnie doniesienia prasowe, radiowe i telewizyjne można odnieść wrażenie, że system szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców czeka prawdziwe trzęsienie ziemi. Bo co chwila informowani jesteśmy o kolejnych pomysłach Ministerstwa Infrastruktury na rewolucyjne zmiany w ustawie o kierujących pojazdami. Ostatnia taka wiadomość dotarła w październiku. Oto ministerstwa infrastruktury i cyfryzacji obwieściły, że przygotowały pakiet deregulacyjny dla kierowców. Przewiduje on m.in. odstąpienie od obowiązkowych kursów dla wszystkich świeżo upieczonych kierowców w okresie próbnym. Odbывались бы только ci, którzy popełnili w tym czasie dwa wykroczenia.

■ Towarzyska propozycja

Za słowami nie idą jednak żadne czyny. Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoly Jazdy”

w Rządowym Centrum Legislacji nie pojawił się żaden projekt nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami. A żeby realizować zapowiadane zmiany, trzeba przedsięwziąć działania idące dużo dalej niż organizacja konferencji prasowej.

Nie jest to jedyna zmiana w systemie szkolenia i egzaminowania, zapowiadana w ostatnim czasie przez resort infrastruktury. W połowie roku gruchnęła wieść, że ministerstwo chciałoby umożliwić kursantom szkolenie praktyczne pod nadzorem bliskiego członka rodziny.

– Wprowadzenie możliwości szkolenia osoby ubiegającej się o prawo jazdy kategorii B w formie kursu rozszerzonego o jazdy z osobą towarzyszącą było postulowane przez zespół doradczy – wyjaśniało „Szkole Jazdy” biuro prasowe MI. – Propozycja przewiduje, że do szkolenia będzie mogła przystąpić osoba, która ukończyła 17

lat, a szkolenie będzie odbywało się przy wykorzystaniu odpowiednio oznakowanego pojazdu. Warunkiem rozpoczęcia jazd z osobą towarzyszącą byłoby ukończenie części teoretycznej i części praktycznej szkolenia w OSK oraz nauki udzielania pierwszej pomocy. Z kolei osoba towarzysząca musiałaby posiadać prawo jazdy kategorii B od co najmniej pięciu lat i pozostawać w pierwszym stopniu pokrewieństwa z osobą szkoloną. Jazdy z osobą towarzyszącą byłyby traktowane jak jazdy dodatkowe w OSK i odbywałyby się do czasu zdania egzaminu na prawo jazdy.

■ Już za momencik, już za chwileczkę...

Przywoływany przez biuro prasowe resortu zespół doradczy to ciało, które jakiś czas temu doradzało ministrowi infrastruktury w kwestii

TEMAT NUMERU

Co z nowelizacją ustawy?

ewentualnych zmian w ustawie o kierujących pojazdami. Zostało powołane do życia jeszcze w 2016 roku. Jego członkami byli przede wszystkim przedstawiciele organizacji reprezentujących ośrodki szkolenia kierowców oraz egzaminatorów. Zabrakło w nim reprezentantów dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, instytucji samorządowych, które ekipie obecnie rządzącej nie są bliskie.

Zespół jakiś czas obradował, ale o jego działaniach nie informowano. Do czasu. W połowie ubiegłego roku „Szkoła Jazdy” udało się uzyskać projekt planowanych zmian w ustawie o kierujących pojazdami. Co można było w nim przeczytać? Ano np. to, że ośrodki szkolenia kierowców nie mogłyby współdzielić infrastruktury, czyli także placów manewrowych. Zapisano także obowiązkową obecność instruktora na każdym egzaminie praktycznym. Pojawiły się również zmiany w systemie egzaminowania. Bo to wojewodowie, a nie marszałkowie mieliby pełnić funkcję nadzorczą nad procesem przeprowadzania egzaminów. To im mieliby podlegać egzaminatorzy. Pieniądze zebrane od kandydatów na kierowców zasilaliby zaś budżet państwa.

Po naszej publikacji resort nabrał wody w usta. Wkrótce odbyło się ostatnie spotkanie zespołu doradczego. Tylko tyle można o nim napisać.

Jednak już w tym roku, w kwietniu, podczas XX zjazdu delegatów Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców, głos na temat zmian w ustawie o kierujących pojazdami zabrał Bogdan Oleksiak, dyrektor departamentu transportu drogowego Ministerstwa Infrastruktury.

– Chciałbym państwu powiedzieć, że decyzja już jest, projekt zostanie opublikowany w następnym tygodniu – zapowiadał delegatom Federacji Oleksiak. – Liczę, że podejmiecie nad zaproponowanymi zmianami merytoryczną dyskusję. O szczegółach mówić nie będę, poznać je już wkrótce.

Projekt opublikowany nie został, szczegółów nie poznaliśmy do momentu zamknięcia listopadowego numeru „Szkoły Jazdy”. Ponoć, tak informowało Ministerstwo Infrastruktury, został on przekazany Stałemu Komitetowi Rady Ministrów. Potem słuch o nim zaginął.

■ Projekt zgłoszony, ale nie wpisany

Zachowanie resortu, które w mediach dzieliło się swoimi pomysłami, a nie pokazało oficjalnego dokumentu, zirytowało szefa PFSSK Krzysztofa Bandosa, członka zespołu doradczego, który już się nie spotyka. W lipcu postanowił on napisać list do premiera Mateusza Morawieckiego. Podpisali się pod nim także prezes Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców Krzysztof Szymański, szef Ogólnopolskiej Izby Ośrodków Szkolenia Kierowców Roman Stencel, prezes Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów Dariusz Chyćko oraz wiceprezes PFSSK

Jan Szymczak. Wszyscy brali udział w obradach zespołu mającego zaproponować zmiany uzdrawiającego polski system szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców.

Co napisali w liście? „Z tego, co nam wiadomo, uzasadnienie oraz ocena skutków wejścia nowych rozwiązań jest już gotowa i oczekuje na dalsze decyzje. Zdajemy sobie w pełni sprawę, że niektóre proponowane przez zespół rozwiązania zawarte w projekcie zmian do ustawy o kierujących pojazdami są bardzo głębokie, budzące może wątpliwości bądź nawet kontrowersje, ale są to zmiany według nas konieczne” – pisze Bandos.

Szef Federacji zaznacza, że jeśli premier Morawiecki ma jakieś wątpliwości co do planowanych zmian, jest gotowy się z nim spotkać. Dodaje jeszcze jedną ważną rzecz – że wprowadzenie nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami odwleka się w czasie. Nietrudno przyznać mu rację. Zespół doradczy powołano już ponad dwa lata temu!

Odpowiedź do szefa PFSSK nadeszła w sierpniu. Podpisał się pod nią Marek Suski, sekretarz stanu w Kancelarii Premiera Rady Ministrów. Sekretarz informował, że proponowane zmiany są analizowane przez premiera i resort infrastruktury.

Później, bo już we wrześniu, odpowiedziało Ministerstwo Infrastruktury. A dokładniej podsekretarz stanu Andrzej Bittel. Odpowiedź nie może jednak satysfakcjonować adresata pisma. Jest nad wyraz lakoniczna. Zawiera dwie informacje. Po pierwsze, że 11 maja projekt ustawy o kierujących pojazdami został zgłoszony do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów. Po drugie zaś, że nie podjęto jeszcze decyzji o wpisaniu nowelizacji do tego wykazu! Pismo datowane jest na 12 września.

■ Wojewodowie nie będą lekiem na całe zło

Nadawcą kolejnego listu stowarzyszenia branżowego, który trafił do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka, jest Stanisław Szatkowski, szef KSD WORD. Odnosi się on m.in. do planowanej przez resort zmiany, polegającej na przekazaniu nadzoru nad procesem egzaminowania wojewodom.

„Bez likwidacji przyczyn wpływających na niską efektywność systemu, a przekładających się wprost na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie może być mowy o poprawie aktualnej sytuacji. Nie wpłynie na nią z pewnością przeniesienie podległości egzaminatorów z dyrektora WORD-u na wojewodę, a w ślad za nim opłat za przeprowadzenie egzaminów teoretyczno-praktycznych” – czytamy w liście Szatkowskiego.

Jakie, zdaniem prezesa KSD WORD, są to przyczyny? To brak wystarczających mechanizmów i kryteriów weryfikujących pracę instruktorów, niewystarczające przygotowanie kursantów do samodzielnego uczestniczenia w ruchu drogowym, zaniżenie wymagań stawianych zarówno instruktorom, jak i egzaminatorom, nadmierna restrykcyjność zasad przeprowadzania egzaminu państwowego.

Mimo wątpliwości dotyczących planowanych działań resortu Szatkowski deklaruje, że jest gotów współpracować przy wypracowaniu ewentualnych propozycji korekt systemu. Nic jednak nie wskazuje na to, żeby propozycja spotkała się z zainteresowaniem ministerstwa. Ministerstwa, które wiele obiecuje. Ale (na razie) są to tylko słowa. A sytuacja staje się coraz bardziej napięta...

Jakub Ziębka





Egzaminator czy podwładny?

Wykonywać wszystkie polecenia przełożonych czy przede wszystkim rzetelnie, bezstronnie egzaminować? – taki dylemat ma pracownik WORD-u na Śląsku. W petycji do ministra infrastruktury wskazał sprzeczności przepisów i patologie w nadzorze nad egzaminatorami.

Egzamin na prawo jazdy to dla kandydata na kierowcę ciężka przeprawa. Osoba oceniająca jego umiejętności też lekko nie ma. I nie chodzi tylko o odpowiedzialność, stres czy ewentualne epitety, które może usłyszeć od niezadowolonego „mistrza kierownicy”. Praca egzaminatora również jest monitorowana i oceniana.

– Nie ma w tym nic złego, dopóki nie słyszymy od dyrektora, że mamy „za małą sprzedaż” – opowiada egzaminator z Mazowsza. – To cytat. Sam bym tego nie wymyślił. W niektórych WORD-ach pracownicy są traktowani jak szmaty.

Walkę o autonomię i godność egzaminatorów podjął Sebastian Białkowski. W wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego pracuje 14 lat. Teraz w Katowicach. Dostawał już nagany (np. za to, że po egzaminie poszedł do toalety, nie informując o tym przełożonych), był wyrzucany z pracy, straszony sądami. Ale wymiaru sprawiedliwości się nie boi. Jest prawnikiem. W lipcu napisał do ministra infrastruktury „petycję o dostosowanie przepisów rozporządzenia

w sprawie egzaminowania kierowców do obowiązującej ustawy o kierujących pojazdami”. Wyjaśnia, że składa ją w interesie publicznym. I że jeśli postulowane zmiany zostaną wykorzystane w procesie legislacyjnym, „status zawodu egzaminatora na pewno wzrośnie”.

Białkowski tłumaczy, że rozporządzenia wykonawcze „nie są zgodne z delegacjami” ustawy o kierujących pojazdami z 24 stycznia 2013 roku.

– Przepisy tworzone pod dyktando WORD-ów. Nie sprzyjają one rzetelnemu ocenianiu, egzaminowaniu zgodnie ze sztuką – mówi „Szkole Jazdy” Białkowski. – Dyrektorom WORD-ów zależy na tym, by egzamin trwał krótko.

■ Pułapki, czyli rozszerzenie znaczenia literalnego

Taką politykę prowadzi się za pośrednictwem egzaminatorów nadzorujących, a także przez rozmaite wewnętrzne zarządzenia, wytyczne, instrukcje. Niekiedy absurdalne. Doświadczeni

pracownicy WORD-ów z nutą ironii pytają, czy kierujący powinien sygnalizować lewym kierunkowskazem zamiar jazdy w lewo przez skrzyżowanie o ruchu okrężnym (za to kursanci byli oblewani, niektórzy się odwoływali i... wygrywali), czy zgaśnięcie silnika jest bezpośrednim zagrożeniem życia.

– Różnych pułapek, dziwnych interpretacji sprzecznych z zapisami ustawowymi jest sporo – przyznają nasi rozmówcy.

Niemal wszyscy proszą o anonimowość. Białkowski nie. W petycji do ministra podkreślił, że wyraża zgodę na ujawnienie imienia i nazwiska. Nam opowiedział m.in. o niekorzystnym dla egzaminowanych sposobie oceniania zadań na placu manewrowym. Chodzi np. o to, czy podczas jazdy do tyłu po wyznaczonym pasie ruchu można patrzeć tylko w lusterka, czy należy również oglądać się przez ramię, by kontrolować tor jazdy przez tylną szybę.

– Z literalnego brzmienia przepisu wynika, że obserwacja toru jazdy ma być prowadzo-

na przez tylną szybę pojazdu i lusterka zgodnie z techniką kierowania pojazdem. Czyli możliwa jest bezpośrednia obserwacja przez tylną szybę, jak również pośrednio przez lusterko wewnętrzne i tylną szybę. Uznanie za jedyny prawidłowy sposób obserwacji toru jazdy za pojazdem bezpośrednio przez tylną szybę jest wykładnią rozszerzającą znaczenie literalne, co jest niedopuszczalne przy stosowaniu przepisów nakładających na obywateli obowiązki – tłumaczy egzaminator, prawnik z wykształcenia.

Egzaminatorzy nadzorujący w wielu WORD-ach „rozszerzają znaczenie literalne”. Jeśli kierowca się nie obraca, uznają, że zadanie wykonał niepoprawnie. Podczas jazd po mieście również częste są spory interpretacyjne, dotyczące np. skrętu w lewo z drogi jednokierunkowej – kiedy kierujący powinien zbliżyć się do lewej krawędzi jezdni?

Niby drobiazgi. Ale mogą decydować: zdać czy oblać.

■ Zadania kierownictwa i etyka

– Jeżeli w skali kraju nie potrafimy, niestety, wypracować jednolitej interpretacji niektórych przepisów ruchu drogowego, a tym samym jednolitej oceny właściwych zachowań uczestników ruchu drogowego, to w skali danego WORD-u wypracowanie takiej jednolitej interpretacji jest absolutnie konieczne – przekonuje Marek Dworak, dyrektor Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Krakowie. – Nie można akceptować tego, że egzaminatorzy zatrudnieni w danym ośrodku różnią się w ocenie identycznej sytuacji ru-

chowo-drogowej. Zadaniem kierownictwa jest wypracowanie wspólnego zdania, przyjętego przez wszystkich egzaminatorów.

A co z sytuacjami nie „ruchowo-drogowymi”, a interpersonalnymi, kiedy szefostwo ośrodka sugeruje egzaminatorom jak największą wydajność pracy? W praktyce – surowe ocenianie, oszczędzanie czasu.

– Jeśli taki problem istnieje, to oczywiście krytycznie należałoby ocenić postępowanie kierownictwa WORD-u – stwierdza Dworak.

Przekonuje, że egzaminatorzy zatrudnieni w Krakowie nie występują z podobnymi wnioskami: o większą niezależność, zmiany w systemie nadzoru. Zatem w Małopolsce jest inaczej niż w sąsiednich województwach.

– W ośrodku, z którego mnie wyrzucano, zalecenia były takie, żeby po poinformowaniu osoby o dwukrotnie nieprawidłowo wykonanym zdaniu „uświadomić ją”, że dalsza jazda nie zmieni wyniku i że ma prawo do rezygnacji z dalszej części egzaminu – relacjonuje Białkowski.

Od 2016 roku przepisy mówią jednak, że egzaminator może, ale nie musi przerywać egzaminu. Część praktyczna na kategorię B trwa 40 minut. Jeśli nie zachodzą ściśle określone okoliczności – np. spowodowanie zagrożenia w ruchu albo próba wręczenia korzyści majątkowej – a kandydat na kierowcę nie chce rezygnować, jazda egzaminacyjna trwa.

– *Ratio legis* tego unormowania prawdopodobnie było takie, by dać osobie zdającej możliwość zobaczenia, jak wygląda cały egzamin oraz dać możliwość uzyskania oceny umiejętności wykonywania wszystkich zadań na egzaminie

– wyjaśnia Białkowski. – Chodzi o to, by kandydat na kierowcę oswoił się z atmosferą, zdobył doświadczenie. Przy następnym podejściu będzie mniej zestresowany. Uważam, że kończenie egzaminu na siłę jest nieetyczne. Kierownictwo WORD-u widzi to inaczej.

Czy zmiany w rozporządzeniu ministra infrastruktury i budownictwa z 24 lutego 2016 roku w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami zastąpią etykę? Czy dyrektorzy WORD-ów zapomną o milionach, które przynoszą powtórki egzaminów? Czy przestaną ingerować w pracę podwładnych?

■ Egzaminator nadzorujący za dużo może?

Białkowski i popierający go koledzy z branży mają taką nadzieję. Prawnik fachowo wyjaśnia, w których paragrafach konieczne są korekty (szczegółowo przedstawił w uzasadnieniu petycji, opublikowanej na stronie ministerstwa infrastruktury 20 września). Postuluje m.in. ograniczenie uprawnień egzaminatorów nadzorujących w zakresie dostępu do nagrań z kamer znajdujących się w autach egzaminacyjnych, przydzielania list osób zakwalifikowanych na egzamin, przebywania w sali egzaminacyjnej i uczestniczenia w części praktycznej. Ciekawa jest propozycja uchylecia w § 16 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia. „Egzaminator nadzorujący przerywa egzamin, jeśli stwierdzi, że egzamin przeprowadzany jest niezgodnie z przepisami”. Białkowski uchyliliby jeszcze ust. 3: „W przypadku, o którym mowa w ust. 2, dalszą część egzaminu przeprowadza egzaminator nadzorujący lub wyznaczony przez niego inny egzaminator”.

– Dyrektorzy roszczą sobie prawo do ingerowania w proces egzaminowania, mimo że powinni być jedynie jego organizatorami, administratorami. I właśnie przez egzaminatorów nadzorujących, z reguły bardzo dobrze opłacanych, realizują te roszczenia – komentuje Radosław Banaszkiewicz, przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność” WORD, która działa w sześciu WORD-ach.

Petycję popiera. Ideowo, ale również w aspekcie legislacyjnym.

– Całkowicie zgadzam się ze stwierdzeniem, że w obecnym stanie prawnym egzaminator nadzorujący nie posiada legitymacji formalnej do sprawowania nadzoru nad przebiegiem egzaminów państwowych. Całkowicie zgadzam się z tezą, że sytuacja, kiedy egzaminator z jednej strony ma rzetelnie, bezstronnie wykonywać swoje obowiązki egzaminacyjne, a z drugiej strony podlega dyrektorowi, którego polecenia ma obowiązek wykonywać w związku z kodeksem pracy, jest co najmniej dwuznaczna – diagnozuje związkowiec.

Białkowski wyjaśnia to jakby już czekał na rozprawę w sądzie administracyjnym.

Mirosław Augustyniak, egzaminator nadzorujący w WORD-zie w Ostrołęce

Naprawdę nie mogę wyjść z podziwu nad kwitującym w Polsce zarozumiałstwem, które prowadzi do absurdu. Jedni chcieliby nie mieć nad sobą żadnej władzy, inni zaś pożądamy władzy absolutnej. Trend krajowy jest jasny – nawet nad sędziami i sądami powinna być w Polsce jakaś kontrola przedstawicieli suwerena. A ten egzaminator chciałby, żeby z jego pracy mogła go tylko rozliczyć historia lub Pan Bóg, jeśli jest osobą wierzącą.

Prawo w każdej dziedzinie nie jest doskonałe. W egzaminowaniu także. Dlatego tam, gdzie prawo budzi jakieś wątpliwości, odbywają się dyskusje. Po co? Żeby tam, gdzie nie daje rady zapis prawny, zachować zdrowy rozsądek. W Polsce w wielu dziedzinach próbuje się go zastąpić procedurą lub instrukcją, ale skoro w wychowaniu młodzieży wykształcenie odpowiedzialności jest na dalekim miejscu, to później w dorosłym życiu o nią trudno. Mamy do czynienia z katastrofą, jeśli przełożony na jakimkolwiek szczeblu się do danej pracy nie nadaje, bo nie ma o zagadnieniu merytorycznego pojęcia, a zgrywa się na geniusza ważniaka. U nas nie ma takiego problemu, bo ludzie potrafią z sobą rozmawiać, mają poczucie odpowiedzialności za to, co robią. Wiedzą, że nikt im kręgosłupa łamać nie będzie. Ale też nikt nie pozwoli, żeby każdy robił to, co chciał.

Praca egzaminatora, w ogóle praca w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego, do łatwych nie należy. Każdy musi zrozumieć, że są sytuacje, kiedy trzeba się bardziej sprężyć i przeegzaminować w danym dniu więcej osób. Dzieje się tak dlatego, bo np. jeden z kolegów zachorował i zniemacka nie przyszedł do pracy.

Bardziej trzeba zwrócić uwagę na sposób oceny danego zadania. Bo to zaczyna budzić jakieś kontrowersje, a przełożony słyszy od egzaminatora, że on tak ocenia od dwóch lat i było wszystko dobrze.

Raz jeszcze chcę podkreślić, że praca w WORD-zie do łatwych nie należy. Na pewno nie każdy się do niej nadaje. Ale to ktoś musi ocenić. Oby oceniający nadawał się do oceniania!



– Zgodnie z art. 67 ustawy o kierujących pojazdami nadzór nad przeprowadzaniem egzaminów państwowych sprawuje marszałek województwa. Upoważnienie do działania wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego zawiera art. 117 ustawy prawo o ruchu drogowym. Przepis ten nie zawiera normy kompetencyjnej do wykonywania nadzoru nad przeprowadzaniem egzaminu, a jedynie upoważnienie w zakresie organizowania egzaminów państwowych – stwierdza stanowczym tonem.

■ Stosunek pracy nie jest najważniejszy

Prawnik-egzaminator przywołuje rozmaite przepisy, z art. 7 Konstytucji RP na czele, który mówi o, że „organy władzy publicznej działają na podstawie i w granicach prawa”.

– Oznacza to, że organy państwowe mogą działać wyłącznie na podstawie upoważnienia przewidzianego w prawie. Działanie organów państwa musi posiadać odpowiednią legitymację formalną w postaci prawnej, która udziela upoważnienia do podjęcia tego działania. Brak regulacji prawnej upoważniającej organ państwowy do podjęcia danego działania należy uznać za równoznaczny z zakazem tego działania – tłumaczy Białkowski.

Czyli egzaminatorzy nadzorujący i dyrektorzy WORD-ów nie mają prawa sprawować nadzoru nad przebiegiem egzaminów. Wspomniana wyżej ustawa określa też, że organem uprawnionym do wydawania zaleceń pokontrolnych jest marszałek województwa.

Do kolizji przepisów prowadzi również fakt, że egzaminy w WORD-ach przeprowadzane są w ramach stosunku pracy (egzaminator jest zatrudniony na umowę o pracę) i jednocześnie w ramach stosunku administracyjnego. Kodeks pracy zobowiązuje do wy-

konywania poleceń przełożonego, które dotyczą pracy i nie są sprzeczne z przepisami prawa. Stosunek administracyjny związany jest z obowiązkiem przestrzegania przepisów dotyczących przeprowadzania egzaminów, a regulowany jest przez ustawę o kierujących i ustawę Prawo o ruchu drogowym. Ta pierwsza zawiera procedurę i skutki prawne w przypadku niedopełnienia obowiązków w zakresie prawa administracyjnego przez egzaminatora.

– A jeśli od pracownika wymaga się czegoś, czego nie ma prawa robić jako egzaminator? – pyta Białkowski.

Przywołuje art. 63 ust. 1 pkt. 4 ustawy o kierujących pojazdami: „Egzaminator jest obowiązany rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki”.

– Rzetelność może być niezgodna z oczekiwaniami pracodawcy – ironizuje Białkowski. – Dyrektor stwierdzi np., że mam przeegzaminować nie osiem, a dwanaście osób dziennie. Wtedy jestem zmuszony kalkulować: spełnię wymogi czasowe albo rzetelnie sprawdzę umiejętności kandydatów na kierowców.

Autor petycji zwraca uwagę na niuanse w rozmaitych przepisach. Potwierdzają one, że egzaminator nie jest zwykłym urzędnikiem.

– W ustawie o pracownikach samorządowych i ustawie o pracownikach państwowych oprócz obowiązku bezstronnego wykonywania obowiązków na urzędników jest nałożony obowiązek wykonywania poleceń przełożonego. Natomiast ustawa o kierujących pojazdami nakłada jedynie obowiązek bezstronnego wykonywania zadań bez obowiązku wykonywania poleceń przełożonych, a contrario wynika z tego, że egzaminator nie jest obowiązany do wypełniania poleceń służbowych przełożonych dotyczących stosunku administracyjnego – powtarza Białkowski.

■ Patologia! Czy omawianych zjawisk nie ma?

Przypomina, że Najwyższa Izba Kontroli w przeszłości negatywnie oceniała regulacje prawne dotyczące finansowania WORD-ów, czyli finansowanie działalności z opłat wnoszonych przez osoby przystępujące do egzaminów.

– Możliwe, że zakaz wydawania poleceń służbowych egzaminatorom wynika właśnie z tego faktu – zastanawia się Białkowski.

Wydający polecenie jest zainteresowany jak największymi wpływami do kasy. To oczywiste. Odpowiedzialności za ewentualny brak bezstronności, rzetelności podczas egzaminu nie poniesie. To rozzuchwała.

– WORD ma się sam finansować, a jeszcze lepiej, żeby zarabiał. Patologia! Patologia, która rodzi inne patologie – grzmi Banaszkiewicz. – Spotykam się z wykorzystywaniem egzaminatorów nadzorujących oraz kierowników oddziałów egzaminowania przez dyrektorów do osiągnięcia własnych celów. Tymi celami są odpowiednia zdawalność i przerób. Egzaminatorzy nierealizujący założeń przełożonych są szykanowani albo eliminowani z ośrodków. Dyrektor z politycznego nadania często nie ma pojęcia o szkoleniu i egzaminowaniu. Nawet autem nie umie jeździć, ale ma legitymację tej czy innej partii. I bawi się w menedżera. Załatwia posady znajomym, zwiększa zatrudnienie, a później mówi: trzeba przeprowadzać więcej egzaminów, bo nie będzie pieniędzy na wypłaty i premie – stwierdza gorzko Banaszkiewicz.

O autonomię egzaminatorów, nadzór, wewnętrzne wytyczne dotyczące egzaminowania, narzucanie określonych interpretacji przepisów, liczbę przeprowadzanych egzaminów, stan zatrudnienia zapytaliśmy kierownictwo kilkunastu wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Odpowiedzi otrzymaliśmy z czterech. Z Krakowa, Poznania, Ostrołki i Częstochowy. Sekretariat WORD-u w Białymstoku poinformował, że „dyrektor przebywa na urlopie ojcowskim, nie zna szczegółów petycji, więc nie będzie komentował przedmiotowych doniesień”.

– Problemu między pracownikami a przełożonymi nie ma, tak więc w stosunku do egzaminatorów brak jest omawianych w pana piśmie zjawisk – zapewnia natomiast Piotr Gruszczyński, dyrektor WORD-u w Poznaniu. – Nie otrzymuję zgłoszeń czy skarg egzaminatorów dotyczących „większej niezależności w procesie egzaminowania”. Sytuacje wątpliwe dotyczące interpretacji przepisów ruchu drogowego, procesu egzaminowania są wyjaśniane na bieżąco oraz podczas warsztatów organizowanych dla egzaminatorów.

Ministerstwo Infrastruktury do problemów zasygnalizowanych przez Sebastiana Białkowskiego na razie się nie odniosło.

– Odpowiedź na petycję jest opracowywana. Zostanie opublikowana na stronie ministerstwa – poinformował w tradycyjnie krótkim e-mailu Szymon Huptyś, rzecznik prasowy resortu.

Tomasz Maciejewski

Wymiana opon ma sens

Wymieniać czy nie wymieniać opony na zimowe bądź letnie? – oto jest pytanie, które zadaje sobie wielu kierowców. Jednak w przypadku ośrodków szkolenia kierowców odpowiedź zawsze brzmi tak samo. Oczywiście, że wymieniać!

Opony wielosezonowe mają jedną poważną zaletę. Nie trzeba ich wymieniać dwa razy do roku. Do tego można jeszcze zaoszczędzić, bo wystarczy kupić jeden komplet opon. No i te dobre opinie, które można o nich przeczytać w Internecie! Ponoć nowoczesne opony całoroczne są w stanie dorównać zarówno letnim, jak i zimowym. Ich specyfikacja techniczna wskazuje na to, że ich właściwości jezdne pozostają niezmiennie się bez względu na to, czy mamy do czynienia z temperaturą -20, czy +30 stopni Celsjusza.

■ Uniwersalne – niekoniecznie dobre

– Kiedyś jeździłem na oponach wielosezonowych – przyznaje Jacek Maniecki z warszawskiej Nauki Jazdy Goctaw. – Ale skoro dziś jest dobrobyt i można wybierać, wymieniam i stawiam na bezpieczeństwo. Mówi się przecież, że jak coś jest uniwersalne, to jest do niczego. Jest trochę prawdy w tym, że letnie i zimowe opony są różne. Jest inna mieszanka, przyczepność czy rzeźba bieżnika. To ma wpływ na jazdę.

W opony wielosezonowe inwestują ludzie, którzy poruszają się głównie po mieście, nie wyjeżdżają w długie trasy.

– Oczywiście nie liczę tylko na opony. Staram się kursantów uczyć tak, żeby nie musieli sobie radzić na przykład z wychodzeniem z poślizgu – dodaje Maniecki. – Bo w tym przypadku to już nie ma znaczenia, czy opona będzie letnia, zimowa czy wielosezonowa. Wyjść z poślizgu jest trudno. Jak kupuję nowe auto, od razu nabywam też komplet opon zimowych. Jestem zwolennikiem wymiany. Opony zimowe mają lepsze bieżniki, większe rowki, przez co woda i błoto są lepiej odprowadzane.

■ Niemcy mogą, my też

– Kursant często reaguje tak, że trudno jego działania przewidzieć. Chodzi np. o nagle naciśnięcie hamulca, przez co blokują się koła. I dzięki oponom często unikamy stłuczek – ocenia Jerzy Golus z wrocławskiego OSK „Euforia”. – Pilnujemy tego. Mamy osobne na zimę i na lato. Gdybyśmy prywatnie jeździli autem, moglibyśmy ryzykować. Ale jako szkoła jazdy jesteśmy odpowiedzialni za bezpieczeństwo kursantów. Dlatego nie korzystamy z opon wielosezonowych. W Niemczech już dawno wprowadzono obowiązek jaz-



dy zimą na oponach dostosowanych do tej pory roku. Uważam, że u nas tak też powinno być. To bardzo poprawia bezpieczeństwo. Inaczej zimówka zachowuje się na śniegu czy na lodzie, inaczej odprowadza wodę niż opona wielosezonowa. I dzięki temu, że regularnie je wymieniamy, nie mamy żadnych kolizji czy stłuczek.

■ Liczy się każdy centymetr

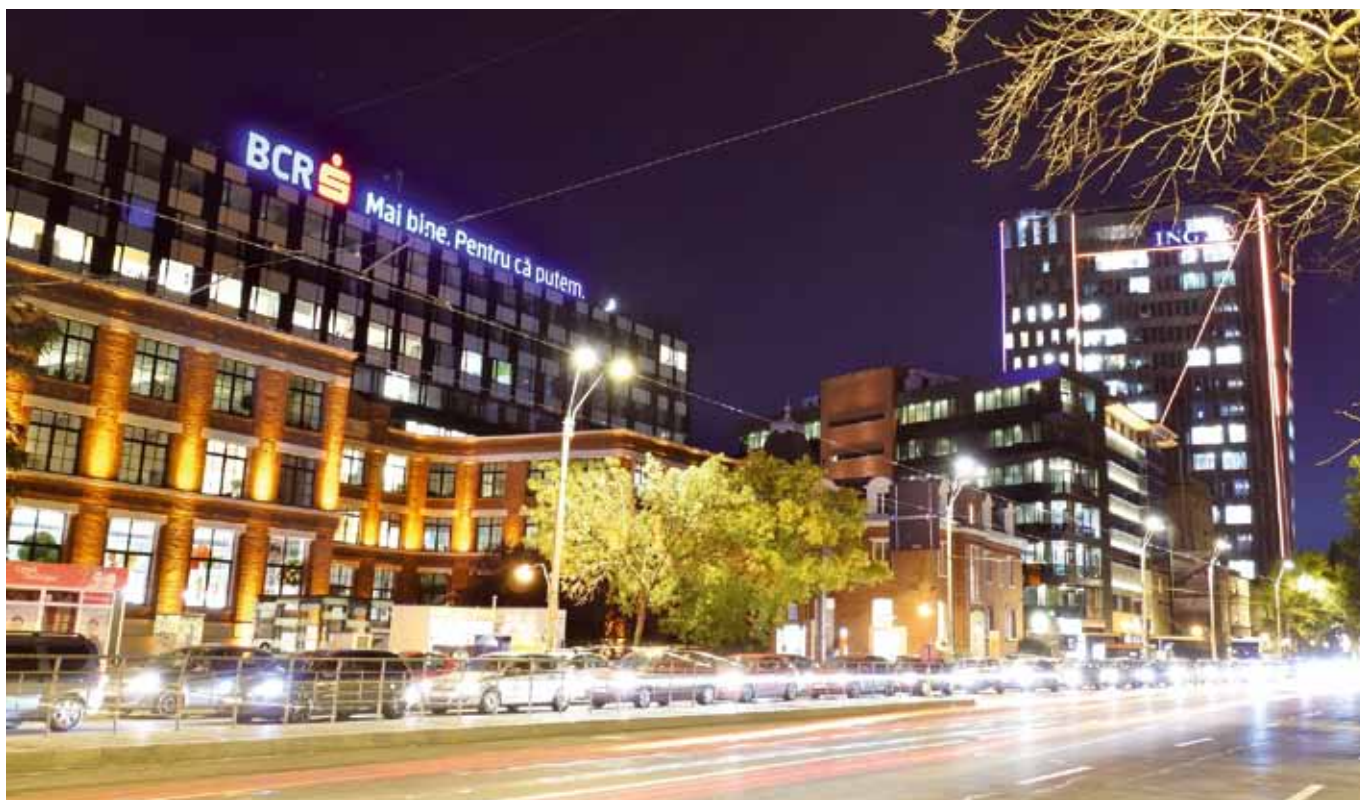
W ośrodkach szkolenia kierowców opony zimowe i letnie użytkowane są średnio od dwóch do nawet czterech sezonów. Wiele szkół przestrzega zasady, żeby bieżnik nie był mocno starty i wymienia zestaw, zanim osiągnie on krytyczną granicę. Są jednak odstępstwa od tych reguł.

– Opony zmieniamy na ogół po jednym sezonie użytkowania – mówi Michał Koliński ze starogardzkiego OSK „Driver”. – Czasami, kiedy jest jeszcze ponad pół bieżnika, przekładam oponę

na tył, a na przednią oś wstawiam nowe koła. Zawsze jednak wymieniamy opony, a to dlatego, że wielosezonowe nie są tak dobre jak zimowe. Na drodze liczy się bowiem każdy centymetr drogi hamowania. Opon wielosezonowych używałem kiedyś na próbę, ale nie przekonałem się do nich. Zimą, kiedy na drodze jest mokro i ślisko, lepiej sprawdzają się zimowe. Łatwiej jest panować nad samochodem w takich warunkach. A co za tym idzie, zarówno ja, jak i kursant czujemy się bezpieczniej.

Opony wielosezonowe nie są w stanie zachować wszystkich parametrów potrzebnych do bezpiecznej jazdy, szczególnie w skrajnych warunkach atmosferycznych lub podczas agresywnego stylu prowadzenia. Wówczas ich trwałość ocenia się na 50–60 tys. km. A to oznacza, że co dwa sezony wypadałoby zakupić nowy zestaw. To kosztowne...

Małgorzata Tobiasz



Bukareszt, stolica Rumunii

Egzamin z policjantem

W Rumunii zdobycie uprawnień do kierowania pojazdem wiąże się ze spotkaniem z policjantem. To on prowadzi bowiem praktyczny egzamin na prawo jazdy, który odbywa się jednak w OSK.

Rumuński system szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz kierowców nie jest skonstruowany tak, jak w naszym kraju. Już na pierwszy rzut oka widać kilka różnic. Skąd to wiemy? Otóż podczas wakacji delegacja Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców wizytowała w Oradei. Szkoleniowcy przyglądali się pracy kadry działającej w tym mieście autoszkoły, pytali właściciela ośrodka oraz instruktorów, jaką drogę musi przejść kandydat na kierowcę, zanim uzyska wymarzony dokument, czyli prawo jazdy. Efektem wizyty w Rumunii jest opis tamtejszego systemu szkolenia i egzaminowania autorstwa wiceprezesa PFSSK Jana Szumiała. Można go przeczytać na stronie internetowej Federacji.

■ Godzina szkoleniowa trwa 50 minut

Jeszcze zanim rumuński kandydat na kierowcę rozpocznie kurs w OSK, musi dostarczyć do ośrodka trzy dokumenty. To zaświadczenie



Bukareszt

o niekaralności, orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do uzyskania prawa jazdy oraz drugie – od psychologa o braku przeciwwskazań psychologicznych.

Żeby dostać się na egzamin państwowy na kat. B, kursant musi najpierw odbyć 28 godzin zajęć teoretycznych (w tym cztery godziny z pierwszej pomocy, prowadzonej przez lekarza) oraz 50 praktycznych. Trzeba jednak zaznaczyć jedną ważną rzecz. W Rumunii godzina szkoleniowa nie jest równa zegarowej – to 50 minut.

Szkolenie teoretyczne nie może trwać krócej niż dwa tygodnie. Dopuszczalne jest skorzystanie z e-learningu. Po zakończeniu szkolenia teoretycznego odbywa się egzamin wewnętrzny. Dopiero gdy kursant uzyska pozytywny wynik, może rozpocząć jazdy. Karta przebiegu szkolenia jest u instruktora, który na bieżąco dokonuje w niej wpisów. Szkolenie praktyczne również kończy się egzaminem wewnętrznym. Jeśli kandydat na kierowcę go zda, może udać się na egzamin państwowy.

■ Samochodem tylko po mieście

Egzamin państwowy zdaje się w miastach okręgowych bliskich miejscu zameldowania osoby ubiegającej się o prawo jazdy. Teorię przeprowadzają jednostki tamtejszej policji. To test wielokrotnego wyboru. Żeby go zaliczyć, trzeba odpowiedzieć prawidłowo na 22 pytania. Można popełnić cztery błędy. Baza pytań jest państwowa. Dostęp do niej ma także kursant, lecz po rozwiązaniu testu nie ma możliwości sprawdzenia, czy udzielone odpowiedzi są prawidłowe.

Egzamin państwowy z części praktycznej przeprowadza umundurowany policjant posiadający odpowiedni certyfikat. Jednak zdaje się go w ośrodku szkolenia kierowców. Przebieg egzaminu jest nagrywany na rejestratorze, który ma ze sobą egzaminator.

Egzamin praktyczny na kategorię B odbywa się tylko w mieście, a raczej na jego obrzeżach. To także tam wykonywane są takie manewry, jak np. parkowanie. W egzaminie, który trwa nie krócej niż 25 minut, uczestniczy instruktor lub inny kursant, pełniący rolę świadka.

Po niezdanym egzaminie praktycznym kursant zobowiązany jest uczestniczyć w co najmniej sześciu godzinach szkolenia. Poprawiać można się tylko cztery razy w roku. Jeśli kandydatowi na kierowcę nie uda się uzyskać uprawnień do kierowania w ciągu 12 miesięcy od pierwszej próby, musi ponownie odbyć całe szkolenie w ośrodku.

■ Motocyklem nie po wzniesieniu

A co z egzaminami na kategorii A, A1 i A2? Odbywają się zarówno na placu manewrowym, jak i w ruchu miejskim. Inaczej jest w przypadku kategorii AM – egzaminy są prowadzone wyłącz-



Transylwania

nie na placu. Do wykonania są takie zadania, jak czterokrotny przejazd przez tzw. ósemkę, jazda po prostej z trzymaniem kierownicy jedną ręką, slalom wolny, przejazd z większą prędkością, jazda po prostej z przełączeniem biegu na wyższy, a potem niższy. To nie wszystko. Ocenia się też bezpieczne zatrzymanie pojazdu. W Rumunii nie wykonuje się natomiast ruszania na wzniesieniu. Z kolei do miasta kursant wyjeżdża z instruktorem siedzącym na tylnym siedzeniu. Za nimi porusza się samochód. Jadą nim kierowca, egzaminator i świadek.

■ Płatny kurs, darmowy egzamin

Co ciekawe, za państwowy egzamin na prawo jazdy w Rumunii się nie płaci. Darmowe nie jest tylko wydawanie dokumentu. Kosztuje 65 lei (ok. 60 zł). Dużo droższy jest oczywiście kurs na prawo jazdy. Taka przyjemność kosztuje 380–400 euro.

Jakie warunki należy spełnić, żeby w Rumunii uzyskać licencję na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców? Trzeba udokumentować, że nie było się karanim, nie mieć problemów alkoholowych i z zażywaniem środków odurzających, posiadać co najmniej dwa pojazdy. Szkoła jazdy nie musi mieć swojego placu manewrowego.

Liczbę osób, którą może przeszkolić dany ośrodek szkolenia kierowców, określa urząd. Decyzja jest podejmowana w oparciu o informacje dotyczące infrastruktury i personelu OSK (sale wykładowe, biuro, liczba pojazdów, dostępność do placu manewrowego, liczba instruktorów). Urząd wydaje także zezwolenie w sprawie kategorii prawa jazdy, na które może szkolić ośrodek. Potem zajmuje się jego kontrolą. Robi to co miesiąc. Dokumentację ośrodka sprawdza również policja. Funkcjonariusze zajmują się także doraźnymi kontrolami na drodze.

■ Bez wyższego wykształcenia nie zostaniesz wykładowcą

Właściciel ośrodka szkolenia kierowców nie musi posiadać uprawnień instruktora ani wykładowcy. Wyższe wymagania stawia się natomiast wykładowcom. Żeby uzyskać takie uprawnienia, trzeba mieć wyższe wykształcenie prawnicze lub transportowe i nie być karanim. Z kolei instruktorem może zostać osoba posiadająca wykształcenie co najmniej średnie. Powinna posiadać prawo jazdy kategorii, której uczy, przez co najmniej pięć lat. Instruktor nie może być karany. Musi zdać zawodowy egzamin organizowany przez policję.

Jakub Ziębka



Znieczulica za kółkiem

Widząc wypadek drogowy często chwytamy telefon, żeby... zrobić zdjęcie. Albo po prostu objeżdżamy „przeszkodę” i beztrudno pędzimy dalej. Tak zachowali się kierowcy w Gdańsku, mijając przewrócony skuter. Czy nie widzieli uwięzionego pod nim człowieka?

O tym, co wydarzyło 10 października w tunelu pod Martwą Wisłą, dyskutowała cała Polska. Emocje wywołało nagranie z kamer drogowych. Jadący lewym pasem skuter w pewnym momencie zaczyna „tańczyć” na jezdni (przyczyną było prawdopodobnie przebicie opony) i po kilkunastu metrach wraca się, przygniatając kierującego. Mężczyzna nie może się spod niego wydostać. Niespełna minutę po wypadku prawym pasem przejeżdżają dwa auta – osobówka i dostawczak. Kilka sekund później – bus. Nikt się nie zatrzymuje. Nie widać, by któryś z pojazdów wyraźnie zwolnił, zahamował. Dlaczego żaden kierowca nawet nie chciał sprawdzić, co się stało?

– Może się boją? Myślą, że ich to nie dotyczy? Nie rozumiem. Nie potrafię wyjaśnić – stwierdza Jakub Kawecki, właściciel OSK „Speed” w Zielonej Górze. – Kiedy widzimy wypadek, trzeba się zatrzymać i przynajmniej wezwać pomoc. To jest minimum. Określone przepisami prawa. Jestem synem ratownika górniczego. Niejednokrotnie widziałem, jak ojciec wyciągał poszkodowanych i nie wyobrażam

sobie, że można przejść obojętnie wobec tego typu zdarzenia.

■ Opuścić tunel?

Podobne komentarze można było usłyszeć od wielu ekspertów – lekarzy, policjantów, którzy na gorąco, dla telewizji i innych mediów, komentowali nagranie. Internauci byli bardziej surowi (tylko na jednym lokalnym portalu filmik ma prawie 30 tys. wyświetleń). Domagają się kar więzienia dla kierowców, którzy obojętnie minęli leżącego motocyklistę.

– Prowadzimy czynności w kierunku artykułu 162 kk, czyli nieudzielenia pomocy – wyjaśniała dwa dni po wypadku Karina Kamińska z biura prasowego Komendy Miejskiej Policji w Gdańsku. – Ale na razie nie znamy wszystkich okoliczności zdarzenia. Nie wszystko widać na nagraniu z tej kamery. Wstrzymajmy się z ocenami.

Zwracała uwagę, że w razie wypadku lub innego niebezpieczeństwa na elektronicznych tablicach w tunelu pojawiają się specjalne komunikaty.

– Być może wyświetliła się informacja „opuścić tunel”. I kierowcy się zastosowali – tłumaczyła Kamińska. – Musimy wszystko sprawdzić, przesłuchać kierowców. Jeden z nich jest już namierzony. Wkrótce zostanie przesłuchany.

Burzę po opublikowaniu nagrania w mediach trochę wyciszyły informacje, że prowadzącemu skuter 73-letniemu mężczyźnie nic poważnego się nie stało. Że służby drogowe przyjechały na miejsce już po trzech minutach (pracownik obsługujący monitoring był czujny). Że bardzo szybko dotarła również policja i pogotowie ratunkowe. Że poszkodowany jakoś się pozbierał i o własnych siłach wydostał spod maszyny. Do szpitala został zabrany tylko na obserwację.

Szczęście w nieszczęściu! Skutkiem wywrotki były tylko otarcia i stłuczenia. Do zdarzenia doszło na monitorowanym odcinku drogi. A gdyby stało się to gdzieś na peryferiach, na nieoświetlonej, mało ruchliwej trasie? Kierowca leżałby na jezdni kilka godzin? Jak wtedy uciszyliby wyrzuty sumienia świadkowie, którzy nie zareagowali? Tłumaczyliby się przepisami ruchu drogowego, które zakazują zatrzymywania w tunelu?

Może przekonywaliby, że nie widzieli człowieka pod skuterkem?

■ Egoizm nasz powszechny

– Nawet gdyby nie zauważyli poszkodowanego, już sam przewrócony pojazd powinien zwrócić uwagę – ocenia Natalia Bobak, ratownik medyczny z „Black Bird. Wyszkolimy każdego”.

– We współczesnym świecie przeważa nastawienie na „ja”. „Inni mnie nie obchodzą. Ja jestem najważniejszy. Ja się spieszę. Ja mam inne obowiązki. Przecież ja tego nie zrobiłem. Dlaczego ja mam interweniować?”. Na szkoleniach zawsze powtarzam kierowcom: dziś jesteś świadkiem wypadku, jutro możesz być ofiarą! Reaguj!

Opowiada o kursach pierwszej pomocy, także o zajęciach prowadzonych w ramach nauki jazdy. I różnych postawach uczestników.

– Ciekawe są warsztaty z kierowcami samochodów ciężarowych, ich reakcje na sytuacje kryzysowe. Kiedy oglądamy inscenizacje wypadków i rozmawiamy, dlaczego świadkowie nie udzielili pomocy, starsi tłumaczą, że... szkoda czasu na późniejsze wizyty na komisariacie, w prokuraturze, w sądzie. Trzeba przecież składać zeznania. Odczuwają lęk przed konsekwencjami. Przynajmniej się też do braku wiedzy, jak pomóc rannemu. Młodszy ludzie, starający się o kategorię C lub D, wydają się bardziej empatyczni, bardziej świadomi, zaangażowani. Przynajmniej podczas szkoleń są aktywniejsi. Chyba byliby gotowi udzielić pomocy.

Drogowa praktyka dostarcza pozytywnych przykładów odwagi i solidarności zmotoryzowanych, ale chyba częściej spotykamy się z tzw. znieczulicą. Brakiem życzliwej reakcji na problemy, pecha czy nieporadność innego kierowcy. Ile „zabawnych” filmików z kolizjami i wypadkami można obejrzeć w sieci? Dlaczego widząc samochodową kraksę włączamy aparat w telefonie, zamiast spieszyć z pomocą? Jak często omijamy uszkodzone auta, poirytowani zakorkowaniem drogi i zupełnie niezainteresowani losem poszkodowanych. Dlaczego odwracamy wzrok, mijając na ulicy kogoś brudnego, poturbowanego albo leżącego na ławce, półprzytomnego?

– Bo myślimy, że jest pijany – stwierdza dr Ryszard Cibor, psycholog transportu. – A nawet jeśli przejdzie nam przez myśl, że to może być ofiara wypadku albo ktoś chory, nie chcemy się angażować, brać odpowiedzialności. Generalnie: ludzie unikają kłopotów. Boją się ewentualnego przesłuchania czy choćby rozmowy z operatorem numeru 112, oczekiwania na przyjazd karetki.

■ Dyfuzja odpowiedzialności

Psycholog podkreśla, że im więcej osób obserwuje dane zdarzenie, tym mniejsza szansa na pomoc.

– To zjawisko badane w psychologii społecznej: rozproszenie, dyfuzja odpowiedzialności

– tłumaczy. – Po co ja mam się zatrzymywać, skoro inni mogą to zrobić. A jeśli inni nie reagują, to pewnie nie jest to zdarzenie dużej wagi. Dlatego, jeśli coś złego się stanie, prośb o pomoc nie kierujemy do grupy gapiów, tylko do konkretnej osoby. Na przykład: „Czy pani w czerwonej kurtce może zadzwonić po policję?”. Wtedy prawdopodobnie reakcja nastąpi.

Pechowy kierowca skutera nie miał możliwości konkretnie zaadresować wołania o ratunek. Ale czy o godzinie czwartej rano, przy tak małym natężeniu ruchu, również nastąpiło rozproszenie odpowiedzialności?

– No właśnie. To jest w tej sytuacji dziwne. Przejeżdżający pustym tunelem powinien mieć świadomość, że jeśli on się nie zatrzyma, to nie wiadomo, czy i kiedy nadejdzie pomoc. Za pięć minut, a może za piętnaście będzie jechało kolejne auto – zastanawia się psycholog. – Wyjaśnieniem, choć nie usprawiedliwieniem, może być to, że o tak wczesnej porze nie jeździ się rekreacyjnie, tylko do pracy, z towarem do sklepu. Zapewne kierujący busami tak będą się tłumaczyć.

Eksperti przekonują, że gdyby pierwsze auto mijające przewrócony jednośląd zatrzymało się, inni uczestnicy ruchu też by zareagowali, pomogli zabezpieczyć miejsce wypadku.

– W kupie rażniej. Przepraszam za nieeleganckie określenie, ale oddaje istotę rzeczy – komentuje Natalia Bobak. – Samodzielnie boimy się działać. „Mogę pomóc, ale nie chcę być pierwszy”. Nikt nie chce być liderem. Jest taki dość znany film szkoleniowy: mężczyzna przewraca się na oblodzonym chodniku. Jak zachowują się przechodnie? Niektórzy w ogóle nie zwracają uwagi. Inni podchodzą na chwilę i odchodzą. Komentują, że pijak. Niby próbują coś zrobić, lecz oczekują wsparcia grupy. I kiedy leżącym zainteresują się dwie, trzy osoby – nagle akcja przyspiesza. Jeden ze świadków dzwoni pod numer alarmowy, inny zabezpiecza poszkodowanego, trzeci zauważa karetkę, która akurat zatrzymała się w pobliżu, na światłach. To oczywiście film ilustracyjny, ale w realu jest tak samo. Trzeba zaangażować innych świadków i – co najważniejsze





– powiadomić służby. Dyżurny 112, nawet przez telefon, może uratować komuś życie. Poprosi nas o przełączenie telefonu na głośnik, będzie na bieżąco instruował, wspierał – zapewnia ratownicza z „Black Bird. Wyszkolił mi każdego”.

■ Nie biczować. Edukować

Natalia Bobak przewiduje też, że filmik z wywrotką skutera i mijającymi go samochodami spełni rolę edukacyjną, wychowawczą.

– Nagranie obejrzały tysiące osób. Kiedy znajdują się w podobnej sytuacji, prawdopodobnie zachowają się inaczej niż ci trzej kierowcy z Gdańska – potwierdza dr Cibor.

Psycholog szuka też innych pozytywów.

– Często narzekamy na wszechobecne kamery, inwigilację, monitorowanie połączeń telefonicznych, transakcji bankowych. A ten przypadek pokazuje, że dzięki nowoczesnej technologii możemy szybko otrzymać pomoc. Że system nas chroni.

Zaznacza, że badanie okoliczności wypadku w tunelu pod Martwą Wisłą nie powinno służyć tylko udowodnieniu winy kierowcom.

– Nie chodzi o to, by ich biczować, surowo karać, tylko o to, by uświadomić, co zrobili. I zwrócić uwagę społeczną na przedstawiony problem. Wyrobić u kierowców nawyk: jeśli widzisz zagrożenie, wypadek – reagujesz, informujesz służby – podsumowuje dr Cibor.

– Takich filmików powinno być jak najwięcej w programie kursu na prawo jazdy. Działają lepiej niż wykłady, pogadanki czy rysunekki – mówi właściciel OSK „Speed” w Zielonej Górze. – Mamy podobne materiały instruktażowe. Z Wielkiej Brytanii. Reżyserowane wypadki, różne zachowania kierowców. Konsultowaliśmy je z policją, psychologiem. Fachow-

cy uznali, że należy je pokazywać kursantom. Mimo że niektórzy po takim seansie wychodzą z płaczem, są mocno poruszeni.

■ 100 zł dla kierowcy skutera

Przywołany na wstępie art. 162 Kodeksu karnego („Kto człowiekowi znajdującemu się w poło-

żeniu grożącym bezpośrednim niebezpieczeństwem utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu nie udziela pomocy (...)” przewiduje karę pozbawienia wolności do trzech lat. Na razie jednak nie wiadomo, czy jadący 10 października o świcie gdańskim tunelem usłyszą tak poważne zarzuty. Za to pechowiec ze skutera musiał zapłacić 100 zł mandatu, ponieważ „nie dostosował prędkości do warunków panujących na drodze”.

– Stracił kontrolę nad pojazdem, czyli nie jechał bezpieczną prędkością. Tak tę sytuację ocenili policjanci przeprowadzający oględziny miejsca zdarzenia – informuje Karina Kamińska.

Jeśli złapał gumę, miał marne szanse na „utrzymanie kontroli”.

– Kierujący został pouczone, że może nie przyjąć mandatu. Nie skorzystał z tego prawa. Nic nie mówił też o usterce. Informacje o pękniętej oponie pojawiły się później. Ten pan wysyłał maila – wyjaśnia funkcjonariuszka KMP Gdańsk.

Bezpieczna prędkość motocyklisty, a późniejsze zachowanie innych kierowców to odrębne kwestie. Trudno jednak nie mówić o paradoksie: po zdarzeniu, które oburzyło opinię publiczną w Polsce, na razie jedynym ukaranym jest 73-letni kierowca skuterem.

– To 100 złotych to z Kodeksu wykroczeń, bez punktów karnych – pociesza policjantka.

Tomasz Maciejewski

Dr Dorota Bąk-Gajda, psycholog transportu

W sytuacji zdarzenia w ruchu drogowym możemy obserwować liczne reakcje, polegające m.in. na bezpośrednim działaniu. Chodzi np. o udzielanie pomocy, jedynie oglądanie zdarzenia lub oddalenie się z miejsca wypadku. Wielu kierujących, niejako automatycznie, odruchowo, natychmiast udziela pomocy, wzywa odpowiednie służby, zabezpiecza teren. Są też tacy, którzy boją się reagować (nie chcą być uwikłani w konsekwencje prawne, niepoprawnie szacują ryzyko, nie umieją i nie chcą udzielać pierwszej pomocy).

Ruch drogowy to sytuacja społeczna, w której kierujący polegają na sobie z ograniczonym zaufaniem. To także sytuacje zbiorowej odpowiedzialności. Niektórzy kierujący uznają, że ktoś inny powinien zareagować i na pewno to zrobi. Oczekują pomocy i zrzucają na innych odpowiedzialność, sami mając dla własnej beczynności przygotowany zestaw usprawiedliwień (pośpiech, niewiedza). Czasem też przez nadmierną prędkość i brak koncentracji na drodze kierujący nie widzą zdarzenia, np. leżącego na poboczu pieszego, rowerzysty. Bywają też sytuacje, w których ludzie zakładają, że przewracający się lub leżący człowiek jest np. pijany i nie wymaga pomocy.

W większych miastach, w dużym ruchu, przy obecności kamer monitoringu, odpowiedzialność wydaje się bardziej rozproszona, ludzie częściej liczą na reakcje innych świadków zdarzenia, sami nie podejmując działania. Obecnie część osób chętnie deklaruje pomoc i zachowania bohaterskie (np. w internetowych dyskusjach), jednak w realnej sytuacji może zabraknąć im odwagi do działania. Równocześnie wielu uczestników ruchu drogowego chciałoby udzielić pomocy, ale nie wie, jak to zrobić, zasady pomocy przedlekarskiej nie są niestety jedną z podstawowych umiejętności, które posiada każdy z nas. Czasem obserwujemy także wśród kierujących nastawienie egoistyczne (często wynikające z niedojrzałości społecznej). Takie osoby nie umieją współpracować na drodze, chcą jak najszybciej osiągnąć cel podróży, a wszelkie utrudnienia, których są bezpośrednim świadkiem (kolizja, wypadek), uznają jedynie za stratę czasu, nie chcąc dostrzec w zdarzeniu potrzeb innego człowieka. W Polsce rokrocznie mamy ogromną liczbę wypadków (wystarczy spojrzeć na policyjne statystyki), wiele z poszkodowanych osób mogłoby przeżyć, gdyby udzielono im natychmiastowej pomocy.



Kodeks kulturalnego kierowcy⁽²⁾

Jak powinien zachowywać się kulturalny kierowca? Z mojego poprzedniego tekstu wynikało, że taki kierujący potrafi jeździć na suwak, pomoże w uformowaniu korytarza ratunkowego i parkuje tylko w wyznaczonych do tego miejscach. Ale to nie wszystko. Zasad jest znacznie więcej!



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Warto np. pamiętać o tym, że nie należy okupować żadnego pasa ruchu. Przede wszystkim środkowego i lewego. Bo prawnego nikt przecież okupować nie zamierza.

■ Nie okupujmy lewego i środkowego pasa ruchu

Zacznijmy od syndromu PLP, czyli patologii lewego pasa. To natarchywie, niepotrzebne zajmowanie lewego pasa ruchu. Nie należy ono do zjawisk rzadkich. Wystarczy pojechać tro-

chę po autostradzie albo drodze szybkiego ruchu. Łatwo się wówczas przekonać, że kierowców, którzy tak postępują, nie brakuje.

Nie znaczy to wcale, że z PLP nie należy walczyć. Jak najbardziej można, a nawet trzeba! Wystarczy przyswoić sobie kilka zasad, zacząć je stosować i przekazywać innym. Co mam na myśli? Ano np. to, że jeśli nie skręcamy za chwilę w lewo, jeździmy prawym pasem. I tutaj ważne wyjaśnienie – „za chwilę” nie znaczy za 5, 10, 15 czy 50 km! Kolejna zasada? Proszę bardzo! Lewym pasem należy tylko wyprzedzać. Jeśli manewr został już wykonany, powinniśmy zjechać na prawy pas ruchu. To nie wszystko. Prawym pasem powinniśmy jechać, jeśli zmierzamy prosto lub w prawo. Gdy zaś widzimy w lusterku wyprzedzający pojazd, poczekajmy, aż skończy ten manewr. Jeśli chcemy wyprzedzić ciężarówkę, róbmy to, lecz najlepiej z maksymalną dozwoloną prędkością. I jeszcze jedna ważna

rzecz. Jeśli chcemy zmienić pas ruchu, używamy kierunkowskazów. Ale nie w momencie wykonywania manewru, tylko wcześniej. My wiemy, jak chcemy jechać, inni uczestnicy ruchu drogowego już nie...

Nieco podobny do syndromu PLP jest PŚP. To patologia środkowego pasa. Gdzie można ją zaobserwować? Na miejskich obwodnicach, gdzie bardzo często jeździmy aż trzema pasami ruchu w jedną stronę. Ale nie wszyscy kierowcy sobie z tym radzą. Jeśli mają do wyboru więcej niż trzy pasy ruchu, czują się niepewnie. Po prostu się gubią. Nie wiedzą, jak mają jechać. Może więc zaczęliby częściej używać prawego pasa ruchu?

■ Czasami warto poczekać

Kulturalny kierowca nie powinien być osobą ciekawską i nietaktowną. Szczególnie w momencie,

gdy na drodze dochodzi do wypadku. Wtedy wielu kierowców zamienia się w gapiów. Komentuje, wymienia się opiniami na temat wypadku i tamuje ruch. Czasami mam wrażenie, że to nasz narodowy sport. Jesteśmy w nim naprawdę dobrzy, zwłaszcza wtedy, kiedy po prostu nie wypada tego robić. Powinniśmy się tego odczyć.

Widzieliście w Internecie zdjęcie zablokowanego skrzyżowania w Warszawie? Kierowcy doprowadzili do takiej sytuacji, że pojazdy z żadnej strony nie mogły ruszyć dalej. Dlatego powinniśmy nauczyć się jednego: zielone światło nie zawsze oznacza, że możemy bez przeszkód jechać dalej. Czasami trzeba pomyśleć!

Nie wypychamy się też tam, gdzie nie możemy! Wyprzedzać i omijać też trzeba z głową! Gdy nie mamy pewności, że z przeciwka nic nie jedzie i nie wypychamy się na czołówkę, zachowajmy spokój. Nie dociskajmy gazu, poczekajmy chwilę. Dlaczego w takich sytuacjach kierowcy wyprzedzają? Bo robią to inni. Bo jeśli ten kierowca przed nami zdążył, to i nam nic nie będzie. To coś jak z lajkowaniem postów na Facebooku. Lubię to, ponieważ lubią to inni, nie dlatego, że akurat mi się podoba.

■ Komunikujmy się używając świateł

Warto znać nieoficjalne sygnały polskich kierowców. Pierwszy polega na mruganiu światłami awaryjnymi. Ale tylko raz. Kiedy należy to zrobić? Choćby w momencie, gdy jakiś kierowca wpuści nas przed siebie w korku.

Niektórzy kierowcy twierdzą, że za używanie awaryjnych świateł można bardzo szybko zrobić mandat. Ale dajmy spokój. Taki gest nie zawsze powinien być traktowany jako coś złego, niepożądanego. Bo gdy np. próbujemy włączyć się do ruchu z bocznej uliczki, ktoś nas wpuści, a średnia prędkość poruszających się samochodów to 5 km/h, mrugnięcie światłami po wykonaniu tego manewru krzywdy nikomu nie robi.

Jednak czasami mruganie światłami awaryjnymi może wywołać spory chaos na drodze. Co w takim przypadku? Wystarczy, że podniemiemy do góry rękę. Też będzie dobrze!

Niektórzy są zwolennikami dziękowania sobie przy użyciu kierunkowskazów. Wtedy włącza się raz lewy, raz prawy. Ale w nowszych autach nawet lekkie muśnięcie powoduje trzykrotne zapalenie się migacza. Wtedy robi się kompletne zamieszanie. Inni uczestnicy ruchu drogowego nie wiedzą, co mamy zamiar zrobić. A jak przeproszać? Tak samo, jak dziękujemy za uprzejme zachowanie.

Do czego mogą się nam przydać światła drogowe? Także do komunikacji. Jednokrotne krótkie mignięcie oznacza, że ustępujemy innemu kierowcy pierwszeństwa albo poczekamy, aż wyjedzie ze swojego miejsca parkingowego.

Czy zastanawialiście się, dlaczego kierujący innym pojazdem, dojeżdżając na autostradzie



do zderzaka naszego auta, włącza lewy kierunkowskaz? Na pewno to wiecie! Otóż informuje nas, że okupujemy lewy pas ruchu. Chodzi o to, żebyśmy zjechali na prawo. Jemu się po prostu spieszy i nie ma czasu, żeby czekać na naszą niewymuszoną reakcję.

Wróćmy do świateł awaryjnych. Jak jeszcze można ich używać? Wyobraźmy sobie, że jedziemy autostradą lub drogą szybkiego ruchu. Przed nami jest korek. Wypadek, roboty drogowe, cokolwiek. Stajemy na końcu sznura aut. Co powinniśmy zrobić? Włączyć światła awaryjne. Po co? W ten sposób dajemy znać dopiero dojeżdżającym kierowcom, że coś się dzieje. Nie należy nas wyprzedzać, bo nic z tego nie będzie. Światła wyłączamy w momencie, gdy za nami zatrzyma się jakiś samochód.

■ Nie ostrzegajmy

A czego nie powinien komunikować innym kulturalny kierowca? Na pewno nie może ostrzegać przed kontrolą fotoradarową, policjantami. Wiem, w Polsce takie zachowanie nie jest oceniane jako naganne. Ale dlaczego kierowcy, którzy coś przeszkrobali, ciągle mają wymigiwać się od płacenia mandatów? W takim przypadku będą powielać swoje błędy. A jeszcze tego samego dnia przejadą tuż obok kilku szkół podstawowych, przedszkoli. Tam, gdzie bawią się dzieciaki.

Wyobraźmy sobie, że właśnie ostrzeżyliśmy pijanego kierowcę, który po raz kolejny jedzie pod wpływem alkoholu. Co zrobi taki delikwent? W najlepszym razie zjedzie w boczną uliczkę, odstawi auto i chwilem krokiem pomaszeruje w kierunku domu. A co, jeśli spowoduje wypadek, może nawet śmiertelny? Co będzie, jeśli ucieknie z miejsca zdarzenia? Chcecie mieć coś takiego na sumieniu?

Jest jeszcze jeden niepotrzebny sygnał: włączenie prawego kierunkowskazu w celu poinformowania jadącego za nami kierowcy, że może nas wyprzedzić, bo droga jest wolna. Nigdy nie ufajcie takim sygnałom i nie ryzykujcie w ten sposób! Lepiej upewnić się samemu, że droga jest pusta i można wyprzedzać inny pojazd. A jeśli ktoś przez przypadek włączył prawy kierunkowskaz? Czołówka gwarantowana!

■ Karma wraca

Kulturalny kierowca potrafi także zrozumieć pieśszego. Bo często jest to osoba zdana na naszą łaskę, wręcz błagająca, byśmy przepuścili, umożliwili przejść po zebrze. Karma wraca. Każdy kierowca bywa też pieszym.

Pomyślcie o starszej pani, dźwigającej ciężkie siatki z zakupami. Jej też kazalibyście czekać na możliwość przejścia przez zebře? Chyba nie. Bądźmy małymi bohaterami. Przepuszczajmy babcię, dziadków, ojców, matki, synów, wnuków... ■

Harleyem do celu

Magdalena Florczyk to pierwsza osoba, która skończyła kurs na prawo jazdy i zdała w Polsce państwowy egzamin na kategorię A, wykorzystując do tego legendarną maszynę. Chodzi o motocykl marki Harley-Davidson. Szkolił ją rzeszowski ośrodek ABC Prawo Jazdy.

Lukasza Szurę, właściciela rzeszowskiego ośrodka szkolenia kierowców ABC Prawo Jazdy, propozycja szkolenia kandydatki na kierowcę na legendarnym harleyu-davidsonie mocno zaskoczyła.

– Wszystko związane jest z tym, że moja była już kursantka pracuje w rzeszowskim salonie firmy Harley-Davidson, jednym z największych w tej części Europy – opowiada Szura. – Zaproponowano mi, żebym przeszkolił ją na maszynie tej legendarnej amerykańskiej firmy. Kolejnym etapem jej zaznajamiania się z motocyklem miał być już egzamin na prawo jazdy.

■ Testy wypadły pozytywnie

Właściciel rzeszowskiego ośrodka nie przystał na tę nietypową propozycję od razu. Bał się, że motocykl nie będzie nadawał się do szkolenia.

– Początkowo myślałem, że będzie to motocykl duży i ciężki, którym trudno będzie wykonać manewry na placu – mówi Szura. – Ale szybko przekonałem się, że nie jest tak źle. Przetestowałem go, byłem z testów zadowolony. Uznałem więc, że jestem gotów podjąć się wyzwania. Przyjąłem propozycję, po raz pierwszy w życiu szkoliłem kursanta na harleyu-davidsonie.

Jakim? To model street 750. Na stronie producenta można przeczytać, że „ten motocykl został stworzony do pokonywania miejskich szlaków. Od chłodzonego cieczą silnika revolution i zapewniającego pewność siebie systemu ABS po zwrotne podwozie i dostosowane do miejskiego środowiska zawieszenie – harley-davidson street 750 to maszyna do pokonywania ulic miasta. Zbiornik paliwa ma teraz całkowicie nowy emblemat i opcję malowania w dwóch kolorach, podkreślające srebrne uźbrowanie silnika oraz pasek na kole. Zabawa rozpoczyna się na zielonym świetle”.

A jak prezentuje się ten konkretny harley w liczbach? Długość – 2215 mm, wysokość siodła – 720 mm, pojemność zbiornika paliwa – 13,1 l, masa bez płynów – 223 kg, pojemność silnika – 749 cc, moment obrotowy – 59 Nm/4000 rpm.

■ Śpiewająco zdany egzamin

Harley został szkole jazdy Szury użyczony.

– Nie znaczy to jednak, że szkolenie od początku prowadziliśmy na harleyu – mówi wła-



ściciel rzeszowskiego ośrodka szkolenia kierowców. – Zaczęliśmy od czegoś mniejszego, ale kursantka szybko się uczyła, więc niedługo potem wsiadła już na amerykańską maszynę.

Szkolenie przebiegło bezproblemowo. Na tyle, że w drugiej połowie października kandydatka na kierowcę zdecydowała się zdawać państwowy egzamin na prawo jazdy. Odbył się on w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Rzeszowie. Ponieważ motocykl spełniał wszystkie wymagania zapisane w przepisach, mógł zostać podstawiony na egzamin przez szkołę jazdy.

– Egzamin został zdany już za pierwszym razem – chwali swoją byłą kursantkę Łukasz Szura. – Jestem prawie pewien, że pani Magda jest pierwszą osobą w Polsce, która szkoliła się, a potem zdała egzamin na prawo jazdy na legendarnej amerykańskiej maszynie – harleyu-davidsonie!

■ Patrole jak w Ameryce

Rzeszów jest nietypowym miastem z jeszcze jednego powodu. Otóż jest jedynym miastem

w Europie, w którym policjanci korzystają z motocykla legendarnej marki Harley-Davidson. Uroczyste przekazanie maszyny funkcjonariuszom odbyło się na początku stycznia. Harley wraz z niezbędnym wyposażeniem kosztował ponad 83 tys. zł. Został zakupiony ze środków należących do rzeszowskiego magistratu.

W tym przypadku jest to najnowszy model o nazwie road king z silnikiem millwaukee eight o pojemności 1745 cm³ i mocy 90 KM w wersji przygotowanej specjalnie na potrzeby policji. Motocykl jest ponadto wyposażony w urządzenia radiolokacyjne, drukarkę do mandatów, policyjne światła i sygnał. Od wersji cywilnych różni się tym, że ma powiększony alternator, dochładzające wiatraki do silnika oraz bardzo wygodne i regulowane jednoosobowe siedzenia. Może jechać z prędkością nawet 190 km/h.

W Rzeszowie jest wykorzystywany do służby patrolowej na terenie miasta. Służy także do zabezpieczenia imprez biegowych czy rowerowych.

Jakub Ziębka



Lepsze niż w domu

Fotele, choć są elementem wyposażenia każdego samochodu i wyglądają podobnie, mogą się od siebie diametralnie różnić. Firmy przeznaczają duże sumy na ich dopracowanie, bo to właśnie fotele ma istotny wpływ na postrzeganie samochodu przez kierowcę i pasażerów.

W teorii jest prostym elementem wyposażenia wnętrza, który składa się z siedziska, oparcia, zagłówka i mechanizmu regulującego. W rzeczywistości fotel współczesnego samochodu jest znacznie bardziej skomplikowanym... urządzeniem. I słowo to jest jak najbardziej na miejscu. Fotel pełni bowiem wiele funkcji.

Punktem wyjścia każdej opowieści o fotelach powinno być stwierdzenie, że wszystkiego, o czym będzie mowa, nie doświadczy kierowca samochodu w podstawowej konfiguracji. Za niemal wszystkie „atrakcje” trzeba bowiem sporo dopłacić.

Najprostszym i dostępnym w samochodzie każdej klasy cenowej udogodnieniem jest podgrzewanie. Odpowiedzialne są za to elektryczne maty grzewcze. Im wyższa klasa pojazdu, tym więcej funkcjonalności. Na przykład trójstopniowa regulacja intensywności ogrzewania zamiast dwu- lub jedностopniowej, automatyczne włączanie mat przy określonej temperaturze zewnętrznej, a nawet możliwość zmiany proporcji ogrzewania siedziska i oparcia.

Powszechnie spotykana jest też regulacja podparcia lędźwiowego. Może być ona realizowana mechanicznie lub pneumatycznie. W tym drugim przypadku z reguły można przesunąć maksymal-



ny punkt podparcia w górę i w dół. W samochodach klasy średniej i wyższej dochodzą do tego pompowane boczki oparcia i siedziska, które komfortowy fotel są w stanie zamienić w całkiem udaną namiastkę sportowego „kubelka”.

Mercedes postanowił pójść krok dalej i opracował system aktywnej regulacji stopnia napelnienia boczków fotela. Na prawym zakręcie następuje szybkie dopompowanie lewych boczków. Wszystko po to, by ograniczyć przemieszczanie ciała kierowcy i pasażera. Na podobnej zasadzie działa funkcja masażu, dostępna już nawet w autach kompaktowych (np. VW golf czy peugeot 308). W określonym cyklu komputer pompuje znajdujące się wewnątrz fotela poduszki lub przemieszcza mechaniczne elementy. Oczywiście im wyższa klasa auta, tym spektrum możliwości szersze, a sposób działania bardziej wyrafinowany. Nawet najprostszy system aktywizuje mięśnie, które nie przepadają za pozostawianiem przez dłuższy czas w bezruchu.

Coraz popularniejsza staje się wentylacja foteli. Niegdyś montowano je tylko w najdroższych samochodach, obecnie są coraz bardziej dostępne – np. w fordzie mondeo. System wymuszający cyrkulację powietrza między plecami kierowcy a tapicerką fotela szczególnie sprawdza się, gdy siedzenia obszyte są skórą. W okresie letnim wiele nie trzeba, by wysiąść z auta spoconym.

Najprostsze fotele można regulować w dwóch płaszczyznach – przesunąć je oraz zmieniać kąt nachylenia oparcia. Nie jest to jednak koniec możliwości. Nawet w wybranych samochodach

kompaktowych (np. bmw 1, opel astra, VW golf) można dopłacić za regulowane na długość siedzisko. Dzieje się to poprzez przesuwany fragment na wysokości ud. Zwykle towarzyszy temu większy zakres regulacji na wysokość. W uproszczonym rozwiązaniu przednia część fotela umocowana jest na stałe, a podnosi się tylko jego tył, częściej stosowane jest równomierne podnoszenie całego siedziska, a za dopłatą można uzyskać fotel z niezależnie podnoszonym przodem i tyłem siedziska. W efekcie można ustawić fotel niczym w wycynowym aucie – podnieść przednią część siedziska, a opuścić tylną, co zapewnia optymalne podparcie ud, a w przypadku zderzenia przeciwdziała wysuwaniu się spod pasa. W fotelach najwyższej klasy dochodzi do tego „łamane” oparcie – jego górną część można regulować niezależnie od dolnej, by idealnie dopasować siedzenie do preferencji kierowcy i pasażera. Począwszy od kompaktów wzwyż powszechnie dostępną opcją jest elektryczna regulacja foteli. Okazuje się szczególnie przydatna, gdy samochód często prowadzi więcej niż jedna osoba. Ustawienia można zapisać pod przyciskami (zwykle trzema) pamięci położenia foteli, a w nowocześniejszych autach zakodować wraz z innymi parametrami (np. konfiguracją systemu audio czy nawigacji) w poszczególnych kluczykach do pojazdu.

Przez lata producenci traktowali po macoszemu pasażerów drugiego rzędu, oferując im najwyższą regulację kąta nachylenia oparcia czy możliwość przesuwania kanapy. Teraz sytuacja się zmienia. Nawet do popularnych modeli można zamówić podgrzewanie. W najdroższych limuzynach dostępne są indywidualne fotele tylne z szerokim zakresem regulacji, masażem czy wysuwaną podpórką pod nogi. Indywidualne siedzenia z podłokietnikami często montowano też w większych vanach. Ciekawy system opracowała grupa Volkswagena do swoich mniejszych modeli (np. VW tourana, skody roomster czy yeti) – w drugim rzędzie montowano trzy niezależnie regulowane fotele. Środkowy, najwęższy, można wyjąć, a dwa skrajne przesunąć w stronę środka samochodu. W efekcie pasażerowie mogą usiąść w większej odległości od drzwi i cieszyć się wyższym komfortem.

Fotele mają także istotny wpływ na bezpieczeństwo. W pierwszej kolejności zaczęły być wyposażane w zagłówki, ograniczające ryzyko urazu szyjnego odcinka kręgosłupa w przypadku zderzenia tylnego. Później zaczęto montować specjalnie wyprofilowane elementy, które zmniejszają ryzyko wysunięcia się ciała spod pasów – system jest znany w branży jako anti-submarining. W 1994 roku Volvo zaczęło osadzać w zewnętrznych częściach oparcia foteli poduszki powietrzne – odpowiadające za ochronę przed skutkami zderzeń bocznych. W 2015 roku Volvo ponownie wyprzedziło stawkę. XC90 było pierwszym samochodem z absorberami energii w fotelach. Ich rolą jest redukcja sił dzia-

łających na kręgosłup podczas lądowania towarzyszącemu nagłemu opuszczeniu drogi czy uderzeniu w podwozie. Aby system był maksymalnie skuteczny, elektronika stale monitoruje rozkład sił. Jeżeli uzna, że istnieje prawdopodobieństwo oderwania się kół od nawierzchni (np. po szybkim najechaniu na wzniesienie), automatycznie pasami dociągnie ciała pasażerów do foteli. Pisząc o Volvo warto zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt w kontekście bezpieczeństwa – zagłówki. Nie mają regulacji wysokości i są tak profilowane, by optymalnie przylegać do głów osób w typowym dla populacji wzroście. To szczególnie ważne w przypadku pasażerów drugiego rzędu – tylne zagłówki wielu modeli mają kompaktowe rozmiary, by nie ograniczać widoczności, gdy są zbędne. Zapewniają ochronę, ale muszą być wysunięte. W volvo ten problem nie istnieje. Gdy zagłówki są zbędne, można je złożyć i cieszyć się lepszą widocznością. Składanie nie przebiega jednak tak, jak w mercedesie, czyli do tyłu. Volvo uznało, że optymalne będzie ich składanie do przodu, co wymusza, by osoby zajmujące miejsce na kanapie ustawiły zagłówki do pionu.

W 2008 roku Euro NCAP rozpoczęło badanie poziomu ochrony szyjnego odcinka kręgosłupa przy uderzeniach tylnych, co de facto weryfikowa-

ło konstrukcję fotela i zagłówka. Po pierwszym sprawdzianiu okazało się, że aż 80 proc. foteli wymaga poprawy w tym zakresie. Okazało się też, że nie istnieje zależność między ceną i rozmiarem auta a ochroną. Dobrą ocenę otrzymała m.in. alfa romeo mito, mierną – bmw X3 i mercedes ML (wyposażone w system aktywnego dosuwania zagłówka do potylicy w momencie uderzenia), a niedostateczną – citroen C5 i ford kuga. Wyniki były niepokojące. Urazy delikatnych tkanek szyjnego odcinka kręgosłupa są trudne do diagnozowania i leczenia. Euro NCAP podaje, że ich skutki oznaczają dla społeczeństwa miliardy euro strat. Na przestrzeni lat konstrukcję zagłówek udało się udoskonalić. Maksymalne noty zdobywają nawet małe samochody (np. toyota yaris), a w granicach przyzwoitości mieszczą się nawet budżetowe modele.

Ewolucja zamieniła niegdyś proste fotele w dzieła inżynierskiej sztuki. Warto o tym pamiętać, kolejny raz siadając za kierownicą, a nawet z większym zrozumieniem przyjrzeć się dostępnym systemom i funkcjom. Na zagadnienie warto zwrócić uwagę także kursantom. Wielu kierowców nie w pełni wykorzystuje możliwości oferowane przez fotele, co negatywnie wpływa na komfort i bezpieczeństwo.

Lukasz Szewczyk



Nagrani

Dla zapewnienia bezpieczeństwa, jako materiał szkoleniowy, a czasami jako dowód w sprawie – właśnie temu ośrodkom szkolenia kierowców służą nagrania z wideorejestratorów.



wideorejestratora zamontowanego na przedniej szybie działa odstrasza­jąco.

– Wideorejestratory sprawdzają się jako dowód zachowania naszego oraz innych użytkowników dróg – stwierdza Krzysztof Łazarski z augustowskiego OSK „Lewar”. – Pewnego razu rowerzystka najechała na moje auto, kiedy stałem w korku. I oczywiście zarzuciła mi, że to moja wina, że chciałem ją potrącić. Wówczas wystarczyło pokazać, że w aucie jest zamontowany wideorejestrator. Było po sprawie. Wiem też, że niektórzy wykorzystują nagrania jako materiał szkoleniowy, ale tu byłbym ostrożny, bo bez zgody kursanta nie można upublicznić jego głosu.

■ Wartość szkoleniowa

Wideorejestrator przydaje się także wówczas, gdy kursanci twierdzą, że o czymś im nie powiedziano.

– Kursanci potrafią nam zarzucić, że o czymś nie wiedzieli, że czegoś im nie wytłumaczyliśmy. A gdy mamy wideorejestrator, wystarczy obejrzeć nagranie i wszystko jest jasne – mówi Krzysztof Łazarski.

– Kiedyś klient zarzucił nam, że instruktor na niego krzychał – dodaje Jacek Maniecki.

– Wystarczyło obejrzeć nagranie, żeby się przekonać, jak było naprawdę. Jeśli chodzi o wykorzystywanie nagrań jako materiałów szkoleniowych, to problemem jest RODO. Na nagraniu jest głos kursanta, a on może się nie zgodzić na jego upublicznienie. Czasami zachęcamy ludzi, żeby obejrzeli film ze swojej jazdy, żeby się czegoś nauczyli. Ale klienci raczej się na to nie decydują.

Żeby użyć nagrania w celach dydaktycznych, wystarczy je wyciszyć.

– W jednym pojeździe mam zamontowany wideorejestrator – mówi Kamil Baran z jędrzejowskiego OSK „Kamil”. – Używam go, a nagrania wykorzystuję w celach szkoleniowych. Oczywiście materiał odtwarzamy bez dźwięku. Taki materiał ma dużą wartość dydaktyczną, bo pokazujemy prawdziwą sytuację na drodze i prawdziwą reakcję. Wideorejestrator przydał się też, kiedy byłem świadkiem wypadku i mogłem udostępnić nagranie.

25 maja tego roku weszło w życie nowe ogólne rozporządzenie o ochronie danych osobowych, nazywane w skrócie RODO. Zgodnie z unijnymi dyrektywami nie można publikować czyjegoś wizerunku bez jego zgody. Natomiast w przypadku nagrań zarejestrowanych podczas jazdy po mieście, kiedy mamy do czynienia głównie z zapisem numerów rejestracyjnych auta, RODO nie ma zastosowania. Trudno bowiem na tej podstawie zidentyfikować kogoś, jeśli nie pracujemy np. w policji. Jednak umieszczając taki filmik w sieci musimy się liczyć z tym, że ktoś może takiej identyfikacji dokonać, a wówczas może to być potraktowane jako przetwarzanie danych osobowych.

Małgorzata Tobiasz

Kamery są wszędzie. Śledzą każdy nasz krok, wystarczy wspomnieć choćby o systemach monitoringu miejskiego czy używanych w galeriach handlowych. Z kolei na drodze „obserwują” nas wideorejestratory. Montują je służby mundurowe, takie jak np. policja, ponadto taksówkarze, znajdziemy je nawet w pojazdach komunikacji miejskiej. Te niewielkie urządzenia często zapewniają kierowcom poczucie bezpieczeństwa, bo zapisują przebieg stłuczki czy kolizji. Chętnie korzystają z nich także ośrodki szkolenia kierowców.

■ Narzędzie, które działa odstrasza­jąco

– We wszystkich samochodach szkoleniowych mam zainstalowane wideorejestratory – mówi Jacek Maniecki z warszawskiej Nauki Jazdy Goćław. – Używam ich z dwóch powodów. Po pierwsze dlatego, że na drogach zdarza się

wiele nieprzewidzianych i kolizyjnych sytuacji. I nie dalej jak w sierpniu doszło właśnie do takiego zdarzenia: w tył naszej elki wjechało inne auto. Kierowca uciekł, ale dzięki tej kamerze zidentyfikowaliśmy numery rejestracyjne. Na nagraniu widać, jak kto jechał i nie ma możliwości, żeby się wybielić.

Używanie wideorejestratorów jest w Polsce legalne. W tym wypadku prawo po prostu nie nadążyło za postępującymi zmianami. Przepisy bowiem nie regulują tego, jak można korzystać z takich urządzeń. Nie zakazują więc korzystania z nich. Nagrania z kamerek często są bowiem wykorzystywane jako dowód w sprawie sądowej. Problem zaczyna się wtedy, gdy chcemy takie nagranie wrzucić do sieci. Wówczas musimy się liczyć z odpowiedzialnością karną za naruszenie dóbr osobistych. Chodzi np. o zakłócenie prywatności sfilmowanych osób. Jednak jeśli chodzi o potencjalną kolizję, która może się przydarzyć na drodze, często samo posiadanie

Filia powstaje, filia się modernizuje

Prace na zewnątrz nowo powstającego budynku inowrocławskiej filii Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Bydgoszczy zostały już wykonane. Na początku przyszłego roku będą mogli z niego korzystać kandydaci na kierowców. Mniej więcej w tym samym czasie swój oddział terenowy w Kraśniku ma otworzyć WORD w Lublinie.

Budynek, w którym wciąż działa inowrocławski oddział terenowy Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Bydgoszczy, jest stary i w złym stanie. Dlatego zdecydowano, że zostanie zburzony, a obok powstanie nowy.

■ Inwestycja za ponad 4 mln zł

Prace budowlane rozpoczęły się w czerwcu. Dzięki inwestycji mieszkańcy Inowrocławia i okolic będą mogli skorzystać z nowego budynku administracyjno-egzaminacyjnego. Zaprojektowano też miejsce dla pięciu garaży na samochody i motocykle egzaminacyjne. Na miejscu starego budynku powstanie parking dla klientów. To jednak dopiero w ostatnim etapie prac.

Większość prac na zewnątrz nowego budynku inowrocławskiej filii Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Bydgoszczy została już wykonana. Teraz trwają roboty wykończeniowe.

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

– Ta inwestycja to kolejny dowód, że Inowrocław się rozwija, nabiera znaczenia i władze województwa widzą w nim ważny ośrodek – ocenia prezydent Inowrocławia Ryszard Brejza.

■ Kraśnik coraz bliżej filii

Jeszcze w tym roku egzaminy na prawo jazdy mają być organizowane w Kraśniku. Dzięki decyzji radnych sejmiku województwa lubelskiego jest to możliwe już od lipca. Pomysłodawcą utworzenia oddziału terenowego jest kraśnicki poseł Platformy Obywatelskiej Wojciech Wilk.

Siedziba kraśnickiej filii WORD-u w Lublinie ma się mieścić w budynku, który powstanie przy ul. Urzędowskiej, obok Galerii Londyn. Teraz działa tam m.in. sklep spożywczy. Wniosek o wydanie pozwolenia na budowę został złożony w kraśnickim starostwie powiatowym w październiku. Dzięki temu jest szansa, że pierwsze egzaminy na prawo jazdy odbędą się jeszcze w grudniu lub w styczniu przyszłego roku.

Kraśnicka filia byłaby drugim, po Puławach, oddziałem terenowym lubelskiego WORD-u. W województwie lubelskim funkcjonują także filie w Łukowie (należy do ośrodka z Białej-Podlaskiej) oraz Biłgoraju (WORD Zamość).



■ Magistrat próbuje po raz kolejny

Natomiast cały czas pod znakiem zapytania stawiane jest uruchomienie kutnowskiego oddziału terenowego Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Skierniewicach. Urząd miasta już kilka razy rozpiął przetarg na budowę siedziby filii, jednak oferty firm, które zgłosiły się do postępowania, były dla magistratu zbyt kosztowne.

W październiku przetarg został rozpisany ponownie. Otwarcie ofert odbyło się jednak już po zamknięciu tego numeru „Szkoły Jazdy”. Jakie prace należy wykonać, żeby kutnowska filia Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Skierniewicach mogła funkcjonować? Konieczna jest budowa placu manewrowego przeznaczonego do egzaminów dla przyszłych kierowców, stanowisk postojowych, chodników, budynku biurowego, blaszanych garaży, mon-



taż oświetlenia placu i dróg zewnętrznych oraz ogrodzenia wraz z bramą i furtką.

Jakub Ziębka



Etykietowe nowiny

Od 12 października na dystrybutorach paliw w Europie widnieją nowe symbole graficzne. Czego dotyczą, skąd się wzięły i jak je interpretować? Spieszymy z wyjaśnieniami!

W teorii wszystko wygląda prosto. Na stacjach możemy kupić benzynę o różnej liczbie oktanowej, oleje napędowe oraz alternatywne paliwa – głównie gaz LPG. Wydawać by się mogło, że kierowcy nie powinni mieć problemów z doбором właściwego paliwa do swojego pojazdu. Ale jest inaczej. Mnogość nazw handlowych stosowanych przez firmy sprzedające paliwo na poszczególnych rynkach i różnice językowe często powodowały, że kierowcy nie wiedzieli, co mają wybrać. Dochodziło do tego zazwyczaj podczas wakacyjnych wojaży.

■ Dyrektywa ujedyniła oznaczenia

W końcu postanowiono rozwiązać ten problem. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/94/UE odnosi się do rozwoju unijnej infrastruktury paliw alternatywnych. Zawarto w niej wymóg, zgodnie z którym nowe pojaz-

dy i wszystkie dystrybutory paliw oraz stacje ładowania będą musiały być oznaczone etykietami umożliwiającymi kierowcom bezproblemowy dobór paliwa odpowiedniego dla danego rodzaju pojazdu.

Tego typu informacje są oczywiście dostępne w dotychczasowych instrukcjach obsługi pojazdów oraz umieszczane przy korpach i kłapkach wlewu paliwa, ale zdecydowano, że to za mało. Dyrektywa ustanowiła wdrożenie nowego, jednoznacznego i zharmonizowanego zestawu etykiet paliwowych. Ich wzory i formaty opracował specjalny zespół zadaniowy, działający w ramach Komitetu Technicznego 441 (TC441) CEN (Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego). W jego skład weszli unijni eksperci z branży samochodowej i paliwowej, przedstawiciele organizacji pozarządowych reprezentujących konsumentów, krajowych organów normalizacyj-

nych, rządów państw UE oraz Komisji Europejskiej. Etykietami oznaczane są następujące, wyprodukowane i wprowadzone na rynek po 12 października, pojazdy, takie jak:

- motorowery, motocykle, pojazdy trój- i czterokołowe
- samochody osobowe
- lekkie samochody dostawcze
- pojazdy ciężarowe
- autobusy i autokary.

■ Konsument weryfikuje

Etykiety pojawiły się również na dystrybutorach:

- benzyny
- oleju napędowego
- wodoru (H₂)
- sprężonego gazu ziemnego (CNG)
- skroplonego gazu ziemnego (LNG)
- gazu płynnego (LPG)

na wszystkich ogólnodostępnych stacjach paliw w Unii Europejskiej.

Etykiety na pojazdach znajdują się blisko korków/kłapek wlewu paliwa. Informacja dotycząca paliwa oraz powiązanych z nim etykiet dostępna będzie również w instrukcji obsługi danego pojazdu.

Na stacjach paliw etykiety umieszczane są na dystrybutorach oraz na pistoletach. Mają one takie same wzory, jak na samochodach i w instrukcjach obsługi pojazdów. Różnią się jedynie rozmiarem. Etykiety w punktach tankowania paliwa mogą zawierać dodatkowe informacje zgodnie z wymogami krajowymi oraz w miejscowym języku.

Tego typu oznaczenia mają pomóc konsumentom w wyborze odpowiedniego paliwa dla ich pojazdów. Wystarczy, że dopasują etykietę na swoim samochodzie do odpowiadającej jej etykiety na dystrybutorze paliwa. Mają one specyficzne wzory dla benzyny, oleju napędowego, wodoru, CNG, LNG i LPG. Składają się ze specjalnego znaku identyfikacyjnego dla danego rodzaju paliwa oraz informacji o maksymalnej zawartości biokomponentów w paliwie zalecanym do użycia w pojeździe wyposażonym w nową etykietę.

■ Unijne znaki

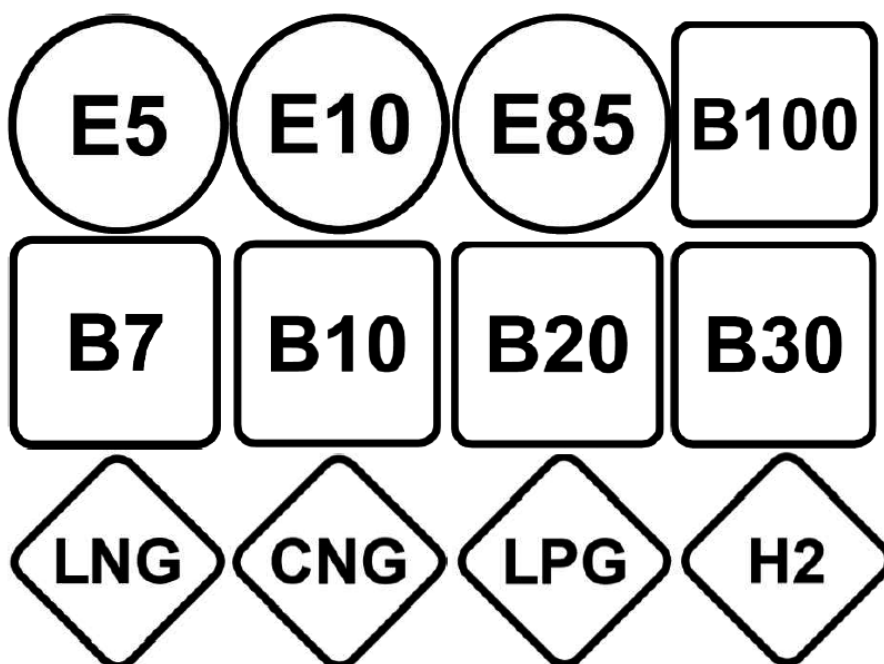
Zdefiniowano następujące znaki:

- Kółko dla benzyny. Informacja wewnątrz znaku odnośnie zawartości biokomponentów w benzynie oznaczona jest jako Exx. E oznacza etanol, zaś xx to maksymalna ilość etanolu zalecana do użycia w danym pojeździe.

Oznaczenie E5 informuje, że w pojeździe można stosować benzynę zawierającą do 5 proc. etanolu, zaś E10 – do 10 proc.

E dla etanolu to skrótowy sposób pokazania, jaki maksymalny poziom etanolu i/lub innych związków tlenowych może zawierać benzyna.

- Kwadrat dla oleju napędowego. Informacja wewnątrz znaku odnośnie zawartości bio-



komponentów w oleju napędowym oznaczona jest jako Bxx. B oznacza biodiesel, zaś xx to maksymalna ilość biodiesla dopuszczalna do użycia w danym pojeździe.

Oznaczenie B7 informuje, że w pojeździe można stosować olej napędowy zawierający do 7 proc. biodiesla, zaś B10 – do 10 proc.

B dla biodiesla to skrótowy sposób pokazania, jaki maksymalny procentowy poziom biodiesla w postaci estrów metylowych kwasów tłuszczowych (FAME) może zawierać olej napędowy oznaczony danym znakiem.

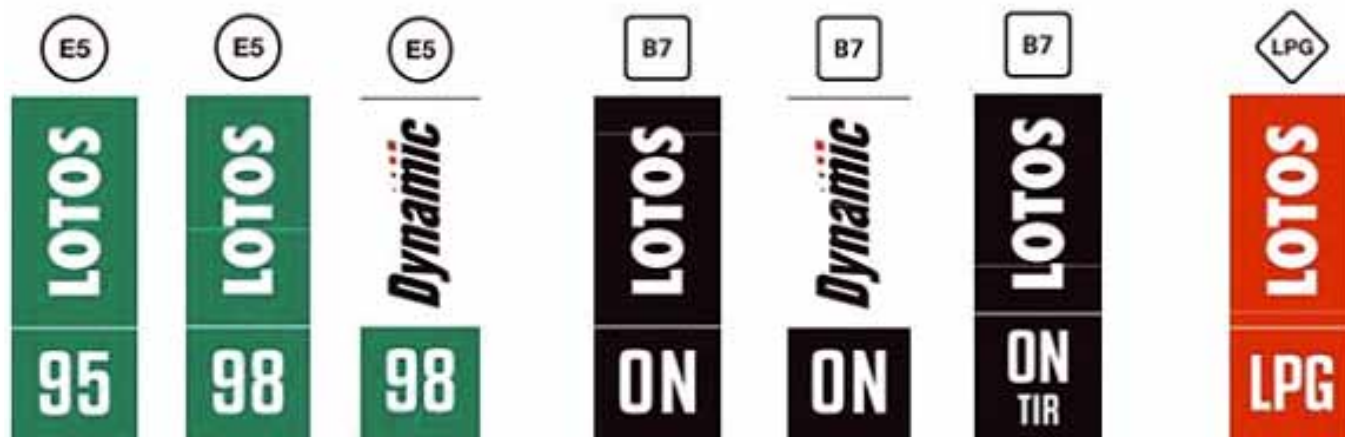
- Kwadrat używany jest także dla XTL. To parafinowy olej napędowy, wytwarzany z surowców odnawialnych lub kopalnych innych niż ropa naftowa. Dzieje się to w procesie syntezy lub hydrotorafinacji. Jego skład jest prawie identyczny z tradycyjnym olejem napędowym, uzyskiwanym z ropy naftowej.
- Romb dla paliw gazowych. Informacja wewnątrz znaku określa, czy pojazd może być

napelniony wodorem (H2), sprężonym gazem ziemnym (CNG), skroplonym gazem ziemnym (LNG) lub gazem płynnym (LPG).

■ Unia plus sześć państw

Takie oznaczenia będą umieszczone również na dystrybutorze paliwa i pistolecie. Nowe etykiety pojawiły się we wszystkich 28 państwach członkowskich Unii Europejskiej, krajach Europejskiego Obszaru Gospodarczego (Islandii, Liechtensteinie i Norwegii), jak również Macedonii, Serbii, Szwajcarii i Turcji. Z kolei Wielka Brytania zdecydowała jeszcze, w jakim zakresie unijne zasady będą stosowane po Brexicie. Teraz jednak Brytyjczycy wyłamywać się nie zamierzają. Etykiety mają być umieszczane na nowych pojazdach na linii produkcyjnej. Można więc założyć, że wszystkie ogólnodostępne stacje tankowania pojazdów w Wielkiej Brytanii również będą miały unijne etykiety.

Dariusz Piorunkiewicz



Legalnie po podwójnej ciągłej

Linia podwójna ciągła nie stanowi zakazu wyprzedzania, ale często jest z nim równoznaczna. Bezpiecznie mogą wzdłuż niej wyprzedzać zazwyczaj tylko kierowcy jednośladow. Jak na ironię także przez dwukołowe pojazdy „ciągła” staje się problemem.



Rowerzysta, kierowca motoroweru, czterokołowca (czyli tzw. mikrosamochodu) bądź pojazdu wolnobieżnego bywają dużym zmartwieniem dla kierujących samochodami. Dlaczego? No bo jak bezpiecznie i w zgodzie z prawem, czyli zachowując bezpieczny odstęp i nie najeżdżając na linię, przeprowadzić manewr wyprzedzania wolnego pojazdu, gdy drogowcy namalowali na jezdni linię ciągłą? W 99 proc. przypadków okazuje się to niemożliwe.

■ Poddawana próbie cierpliwość

Pas ruchu ma 2,5–3 m szerokości, kierownica roweru to natomiast ok. 0,7 m. Rowerzysta jedzie 0,5 m od krawężnika, a przy wyprzedzaniu jednoślada należy zachować przynajmniej 1 m odstępu (rozsądek podpowiada – 1,5 m). Daje to nie mniej niż 2,2 m. Oczywiście można stwierdzić, że pozostaje wykazać się cierpliwością. Go-

rzej, gdy jest ona poddawana próbie na drodze wojewódzkiej czy powiatowej, a zmotoryzowany zamiast dozwolonych 90 km/h musi jechać 20–30 km/h. A przecież zdarza się, że „ciągła” biegnie przez całą miejscowość. W górach z kolei mamy do czynienia z liczącymi po kilka kilometrów partiami zakrętów. Poseł Ryszard Galla złożył w tej sprawie interpelację do ministra infrastruktury. Prosi w niej o ustosunkowanie się do propozycji zmiany przepisów odnośnie wyprzedzania rowerzystów na linii podwójnej ciągłej.

■ Jak wyprzedzić rowerzystę?

„Co jakiś czas tematem wielu debat publicznych staje się bezpieczeństwo rowerzystów w ruchu drogowym. W związku z tym często pojawia się kwestia bezpiecznego wyprzedzania rowerzystów przez samochody. Kierowcy, z którymi

rozmawiam, zwracają w tym kontekście uwagę na problem podwójnej linii ciągłej (...). Podwójną linię ciągłą, ciągnącą się przez kilka kilometrów, możemy znaleźć na wielu odcinkach polskich dróg. Często jednak jezdni jest na tyle wąska, że niemożliwe jest wyprzedzenie rowerzysty bez złamania przepisów ruchu drogowego. Należy bowiem pamiętać, że wyprzedzając rowerzystę przy podwójnej linii ciągłej, oprócz nienajeżdżania na podwójną linię ciągłą lub jej przejeżdżania, kierowca musi także zachować bezpieczny odstęp od rowerzysty, to jest minimum 1 metr. W praktyce oznacza to, że wyprzedzenie rowerzysty zgodnie z przepisami może być niemożliwe przez wiele kilometrów. Kierowcy pytają więc, czy jest sens respektowania przepisu, który mija się ze zdrowym rozsądkiem? Za jego nierespektowanie taryfikator przewiduje mandat w wysokości 200 złotych i 5 punktów karnych. Za niezachowanie bezpiecznego



odstępu od rowerzysty również przewidziany jest mandat” – pisze poseł Galla.

■ Błędne koło napędzane przez przepisy

Kierowcy w dużej mierze wyprzedzają rowerzystów na podwójnej linii ciągłej. Są jednak i tacy, którzy przez zbyt rygorystyczne respektowanie tego przepisu stwarzają niebezpieczeństwo na drodze. O co chodzi? Kierowca, który literalnie stosuje się do zakazu najechania na linię podwójną ciągłą lub jej przejeżdżania, może w sytuacji wyprzedzania rowerzysty stwarzać jeszcze większe zagrożenie niż gdyby tego przepisu nie respektował.

„W praktyce wygląda to bowiem tak, że za chwilę za tym kierowcą znajdzie się sznur samochodów, które zaczną go wyprzedzać, gdy on cały czas jedzie za rowerzystą, ponieważ po lewej stronie znajduje się linia podwójna ciągła i nie jest możliwe wyprzedzenie rowerzysty bez najechania na tę linię. Są też i tacy kierowcy, którzy żeby tylko nie najechać na podwójną ciągłą, wyprzedzają rowerzystę bez zachowania bezpiecznego odstępu. Nie trzeba mówić, jak może się to skończyć” – czytamy w interpelacji.

■ Wyprzedzanie przy zachowaniu szczególnej ostrożności

Poseł Galla pyta, czy obowiązujące przepisy nie są zbyt restrykcyjne w sytuacji, gdy na drodze panują dobre warunki, jest dobra widoczność i wyprzedzenie rowerzysty przy zachowaniu szczególnej ostrożności jest bezpieczne. Uważa, że prawo w tym zakresie powinno zostać zmienione. Twierdzi też, że kierowcy nie będą mieli problemów ze stosowaniem się do nowych

przepisów, a funkcjonariusze policji z oceną właściwego ich respektowania.

„W związku z powyższym zwracam się do Pana Ministra z prośbą o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania – czy dostrzega Pan problem będący przedmiotem tej interpelacji oraz czy byłby Pan gotów rozważyć zmia-

Kierowcy w dużej mierze wyprzedzają rowerzystów na podwójnej linii ciągłej. Są jednak i tacy, którzy przez zbyt rygorystyczne respektowanie tego przepisu stwarzają niebezpieczeństwo na drodze.

nę prawa w kierunku zaproponowanym przeze mnie w tekście interpelacji? Mam nadzieję, że odpowiedź Pana Ministra nie ograniczy się do suchego wskazania faktów dotyczących aktualnych przepisów. Bardzo zależy mi na tym, aby zarówno kierowcy, jak i rowerzyści mogli na naszych drogach poczuć się bezpieczniej” – kończy swoją interpelację poseł Galla.

■ Rozszerzenie prawa nie byłoby precedensem

W zasadzie trudno dodać cokolwiek więcej. Prawo jest tak skonstruowane, że za wszystko na drodze i tak odpowiadają jej użytkownicy. W niektórych aspektach ustawodawca postawił sprawy jasno (np. czerwone światło czy ograniczenia prędkości), w innych pozostawia kierowcy możliwość oceny sytuacji (np. dopasowanie prędkości do warunków czy bezpieczeństwo manewru hamowania, gdy wyświetlone zostanie żółte światło). Ewentualne rozszerzenie prawa o możliwość przekraczania linii cią-

głej nie byłoby więc precedensem. Do tematu włączylibyśmy jednak także kwestie wyprzedzania pojazdów wolnobieżnych czy przekraczanie linii ciągłej ze względów bezpieczeństwa podczas omijania – gdy wzdłuż drogi stoją nieprawidłowo zaparkowane pojazdy, lepiej zachować od nich rozsądny odstęp, niż w zgodzie z pra-

wem nie przekraczać linii ciągłej i przejeżdżać „na gazetę”, ryzykując, że uderzymy w auto, którego kierowca właśnie zaczął cofać, lub potrącimy wychodzącego zza pojazdu pieszego.

■ Aktywny jak Galla

Czy propozycja posła Galla trafi na podatny grunt? W chwili oddawania tekstu do druku minister infrastruktury nie udzielił jeszcze odpowiedzi. Warto dodać, że to właśnie dzięki poselskim inicjatywom przyspieszyły prace m.in. nad tablicami rejestracyjnymi dla samochodów z USA czy przypisania ich do samochodów, a nie powiatów. Niezrzeszony poseł Ryszard Galla, z wykształcenia inżynier mechanik, wykazuje sporą aktywność w zakresie problemów zmotoryzowanych. W bieżącym roku składał interpelację m.in. w sprawie zwolnienia rolników z obowiązku posiadania przy sobie prawa jazdy, dowodu rejestracyjnego oraz polisy OC ciągnika rolniczego na czas wykonywania prac polowych, bezpieczeństwa uczestników ruchu na opolskim odcinku autostrady A4, przebudowy jezdnii południowej autostrady A18, zróżnicowania cen paliw na terenie województwa śląskiego i opolskiego czy projektu nowych przepisów dotyczących bardziej szczegółowych badań kandydatów na kierowców.

Lukasz Szewczyk

Szybszy niż błyskawica

Najszybszy człowiek na świecie, wielokrotny mistrz olimpijski i świata w sprincie na 100 i 200 m, nigdy nie krył się z tym, że uwielbia piękne i zrywne samochody. Zresztą Usain Bolt pokazał, że może biec z prędkością rozwijaną przez auta w mieście. Otóż w 2009 roku w Berlinie Jamajczyk biegł z maksymalną prędkością 44,72 km/h!

Szybszy niż błyskawica – tak o błyskotliwym Jamajczyku, jednym z najsłynniejszych lekkoatletów wszech czasów, genialnym sprinterze, ale także wyluzowanym i hojnym człowieku, mówią jego rodacy. Bolt zawsze lubił rozwijać duże prędkości. Świadczyć mogą o tym choćby jego najsłynniejsze już biegi, np. z 16 sierpnia 2008 roku podczas letnich igrzysk olimpijskich w Pekinie. Ustanowił wtedy nowy rekord świata w biegu na 100 m (9,69 s), poprawiając swój dotychczasowy najlepszy rezultat (9,72 s). Jeszcze lepiej Jamajczyk pobiegł rok później. Otóż w Berlinie, podczas mistrzostw świata, rozwinął maksymalną prędkość równą 44,72 km/h! Pobił ponadto ustanowiony przez siebie rekord świata. Sto metrów przebiegł w 9,58 s! Do tej pory nikt jego wyniku nie poprawił.

Bolt, jak przystało na człowieka, który przyzwyczał się do dużych prędkości, nigdy nie krył się z tym, że lubi szybkie samochody. Kiedy wsiadł do jednego z modeli nissana GTR, wymownie podpisał swoje zdjęcie opublikowane w mediach społecznościowych. To krótkie, lecz dobitne zdanie: „Szybki wie, co to szybkość”.

■ Nissan bardziej komfortowy niż przejażdżka z Hamiltonem

Choć może trudno w to uwierzyć, zdarzały się momenty, kiedy Bolt był przerażony prędkością rozwiniętą przez pojazd, którym jechał. Nie dalej jak w zeszłym roku na tor Formuły 1 w Austin w Stanach Zjednoczonych został zaproszony przez słynnego kierowcę Lewisa Hamiltona. Miał tam okazję pojeździć, ale jako pasażer. Nie był to też bolid, lecz mercedes AMG GTR. Jednak przejażdżka zrobiła na Jamajczyku piorunujące wrażenie. Krzyczał: „On chce mnie zabić! Nie jestem na to gotowy!”.

Nie zmienia to faktu, że Usain Bolt nie jeździ miejskimi autkami, tylko szybkimi i zrywnymi maszynami. Takimi jak choćby wspomniany już wcześniej nissan GTR, który prędkość 100 km/h osiąga w 2,9 s. Samochód, który kilka lat temu przypadł do gustu Boltowi, kosztuje ok. pół miliona złotych. Drogo, prawda? Ale z pomocą tak kosztownej maszyny można też robić dobre rzeczy. Otóż kilka lat temu niepowtarzalny egzemplarz takiego nissana (w złotym kolorze, z autografem Bolta) został wystawiony na aukcji internetowej. Pieniądze, które udało się zebrać,



Usain Bolt (z lewej) w swojej charakterystycznej zwycięskiej pozie w towarzystwie byłego prezydenta USA, Baracka Obamy
Fot. Pete Souza/Official White House

czyli ponad 187 tys. dolarów, trafiły do fundacji sprintera, zajmującej się wspieraniem jamajskich dzieci i młodzieży.

■ W pogoni za shelby mustangiem

Lista szybkich samochodów, które w swoim życiu testował Bolt, jest naprawdę długa. Są na niej choćby ferrari F430 spider (za kierownicą tego auta zasiadł na torze w Monako), ferrari 458 italia, bmw M3 czy porsche 911. Ostatnio, podczas pobytu w Australii (zagrał w kilku meczach piłkarskiego zespołu Central Coast Mariners), widziany był w czarnym hyundaiu.

Okazuje się jednak, że legendarny sprinter nie zdołał jeszcze zrealizować wszystkich swoich motoryzacyjnych marzeń. Otóż całkiem niedawno zdradził w jednym z wywiadów, że marzy mu się shelby mustang z filmu „60 sekund”. Nicolas Cage

wcielił się w nim w postać profesjonalnego złodzieja aut. „Muszę sobie taki sprawić” – wyznał na łamach brytyjskiego dziennika „The Telegraph”.

■ Do Finlandii na kurs

Usain Bolt nie jest na Jamajce uważany za szczególnie rozważnego kierowcę. O kilku zdarzeniach drogowych z jego udziałem rozpisywały się media na całym świecie. Nawet w Polsce. Przykłady? W kwietniu 2009 roku w okolicach jamajskiego miasta Spanish Town Bolt prowadził bmw M3. Jednak na mokrej nawierzchni trafił kontrolę nad samochodem i wypadł z drogi. Bolt i jadąca z nim kobieta trafili do szpitala. Na szczęście nie odnieśli poważnych obrażeń. Sprinter skaleczył się w stopę. Nie przeszkodziło mu to jednak sięgnąć po trzy złote medale na mistrzostwach świata w Berlinie.

USAIN BOLT

– lekkoatleta, sprinter, ośmiokrotny mistrz olimpijski z Pekinu, Londynu oraz Rio de Janeiro, jedenastokrotny mistrz, dwukrotny wicemistrz oraz brązowy medalista mistrzostw świata. Obecny rekordzista świata w sprincie na dystansie 100 i 200 m.

Trzy lata później doszło do kolejnego wypadku z udziałem Bolta. Znowu na Jamajce. Najszybszy człowiek świata wracał z imprezy w Half Way Tree, mieście należącym do aglomeracji stolicy Jamajki – Kingston. Z wypadku wyszedł cało, ale auto nadawało się do kasacji.

Usain Bolt zdaje sobie sprawę, że nie jest najlepszym kierowcą. W 2013 roku, podczas rozmowy z dziennikarzem, stwierdził, że warto odwiedzić Finlandię, żeby wziąć udział w kursie na prawo jazdy. „Słyszałem, że kurs trwa bardzo długo, trzeba wziąć dużo lekcji” – mówił. Gdy dziennikarz wyjaśnił mu, jak wygląda szkolenie kandydatów na kierowców w Finlandii, zawołał: „Jestem naprawdę złym kierowcą! Muszę więcej poćwiczyć. Muszę udać się do fińskiej szkoły jazdy!”. I właśnie za takie sytuacyjne poczucie humoru dużą sympatią darzą Bolta nie tylko mieszkańcy Jamajki, ale całego świata. Zresztą nikt nie dziwiłby się, gdyby Bolt rzeczywiście pojawił się w fińskim ośrodku szkolenia kierowców. On jest zdolny do wszystkiego!

Jakub Ziębka



materiały Nissana



materiały Nissana



materiały BMW



Po co kursantowi podręcznik?

Gdy błyskawicznie rozwijają się multimedia i media społecznościowe, zmienia się sposób przekazywania wiedzy. Klasyczne podręczniki zdają się coraz mniej przystawać do realiów. Czy wkrótce staną się zbędne?

W XX wieku podręcznik był czymś absolutnie nie do zastąpienia. Słowo pisane traktowano z należytą estymą. Sprzedaż podręczników była wysoka. Popyt często był większy niż podaż. Zaczął funkcjonować tzw. drugi obieg podręczników, często powielanych na kserografach.

Podręcznik był nieodzownym narzędziem dydaktycznym, często jedynym dostępnym źródłem rzetelnej wiedzy. Przechodził z rąk do rąk, z pokolenia na pokolenie. Jednak wszystko wskazuje na to, że te czasy już minęły. Świat stał się globalną wioską, informacje (różnej jakości) dostępne są na wyciągnięcie ręki, a młode pokolenie zwraca się ku kulturze obrazkowej, coraz bardziej niechętnie patrząc na tradycyjne podręczniki. Niebagatelny wpływ na to ma zmiana

nośników informacji. Papier odchodzi do lamusa, ustępując pola urządzeniom mobilnym. Oferują one wygodny dostęp do informacji w dowolnym miejscu i czasie.

■ Prawo jazdy to „must have”

Czy współcześni kursanci się uczą? Nasuwa się jedna odpowiedź – niechętnie. Czasy, kiedy prawo jazdy było przepustką do elitarnego klubu pasjonatów motoryzacji, dawno minęły. Na wykładach coraz trudniej spotkać osoby z wypiekami na twarzy zgłębiające arkana sztuki kierowania pojazdem.

Prawo jazdy stało się dokumentem z kategorii „must have”, niezbędnym do codziennego życia i aktywności zawodowej. Również samochody,

dużo bardziej dostępne niż kilkanaście lat temu, są już po prostu narzędziem, a nie wyznacznikiem prestiżu i pozycji społecznej.

Przekłada się to na zachowania kursantów, którzy oczekują raczej szybkiego i nieskomplikowanego instruktażu pod tytułem „jak zdać egzamin” niż kompleksowego, merytorycznego szkolenia. W znacznym stopniu wzrosła również ich roszczeniowość. Wychodząc z założenia „płacę i wymagam” wszystkimi ewentualnymi porażkami egzaminacyjnymi obarczają OSK, mają problem z samodzielną nauką i wymaganą w jej kontekście systematycznością.

Wykładowca i instruktor coraz częściej stają w obliczu wyzwania, polegającego nie tylko na przekazaniu przedmiotowej wiedzy merytorycznej, ale na nauczaniu młodych ludzi tego,

jak można się efektywnie uczyć z wykorzystaniem dostępnych narzędzi. W tym właśnie podręcznika.

■ Jak skłonić kursantów do czytania

Na razie podręcznik nadal jest niemal obowiązkowym dodatkiem, który kursant otrzymuje w ramach kursu na prawo jazdy. Nie zawsze jednak potrafi go efektywnie wykorzystać. Wykładowca powinien zadanie to ułatwić, wskazać kursantowi korzyści płynące z systematycznej pracy z podręcznikiem. Może on stanowić doskonałe narzędzie pozwalające uzupełnić i ugruntować wiedzę w domu. Szczególnie gdy układ treści w podręczniku koresponduje z prezentowanym na zajęciach, tak jak w produktach systemu SPS.

Dzięki temu kursant nie ma problemu z odnalezieniem i powtórzeniem treści omawianych na wykładach. Może również z góry przygotować się do nadchodzących zajęć. Podręcznik może być również źródłem prac domowych. Wystarczy określić zakres materiału do powtórki i zachęcić kursantów do rozwiązywania testów dostępnych po każdej omawianej lekcji. Ważne jest, żeby pytania prezentowane w testach pochodziły z oficjalnej bazy. Umożliwi to optymalne przygotowanie się do egzaminu.

Podręcznik istotną rolę odgrywa również podczas zajęć praktycznych. Kursant odnajdzie w nim zarówno zagadnienia dotyczące techniki kierowania pojazdem, jak i czynności kontrolno-obsługowych. Instruktor, analizując bieżące problemy adepta sztuki kierowania pojazdem, może zawsze odesłać go do określonych treści w podręczniku, prosząc o ich powtórzenie.

■ Podręcznik użyteczny dla kursanta

Oczywiście każde efektywne narzędzie dydaktyczne musi charakteryzować się pewnymi istotnymi cechami. Nie inaczej jest w przypadku podręczników dla kandydatów na kierowców. Powinny one:

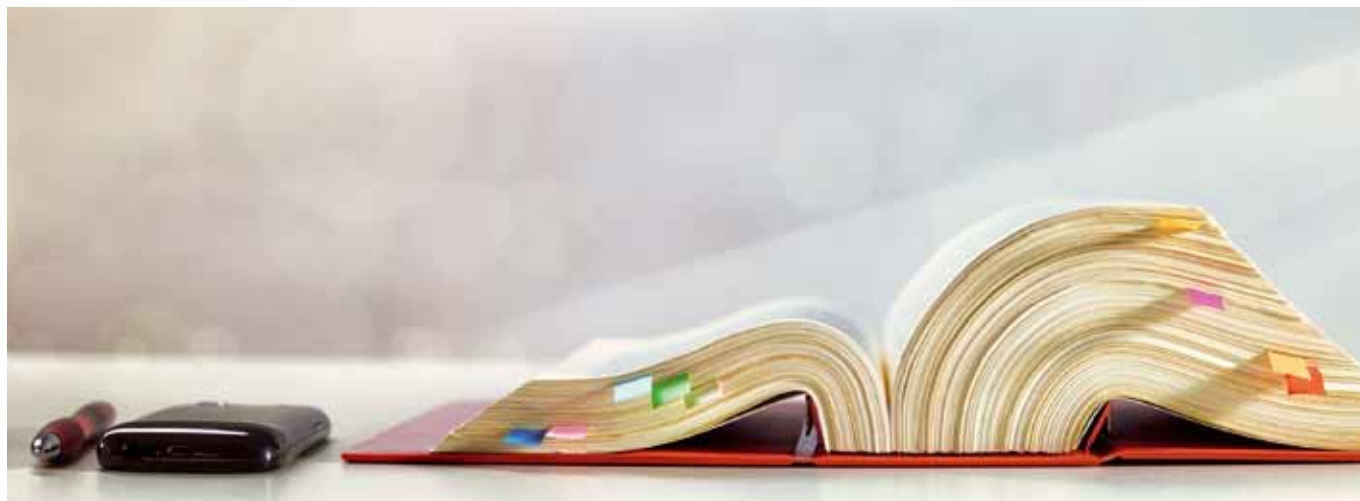


- kompleksowo prezentować materiał wymagany programem szkolenia
- umożliwiać kursantom stopniowe, intuicyjne poznawanie wymaganych zagadnień
- zawierać wiele ilustracji umożliwiających pełne zrozumienie omawianych zagadnień
- prezentować rzeczywiste pytania egzaminacyjne, pozwalając optymalnie przygotować się do egzaminu teoretycznego
- nawiązywać układem treści do innych narzędzi dydaktycznych stosowanych w OSK – „Vademecum wykładowcy”, e-kursów.

To niezbędne minimum. Czy od tradycyjnej książki można jednak oczekiwać więcej? Otóż tak. Wszystkie podręczniki kursanta SPS stano-

wią unikatowe połączenie tradycyjnych materiałów drukowanych z najnowocześniejszymi technologiami multimedialnymi. Dzięki specjalnej aplikacji dostępnej na smartfony kursanci mogą dosłownie ożywić podręcznik. Skanując oznaczone fragmenty treści uzyskują dostęp do filmów, animacji oraz pytań egzaminacyjnych w formie identycznej jak na egzaminie państwowym. Tego typu hybrydowe rozwiązanie powoduje, że klasyczny podręcznik staje się komplementarnym elementem cyfrowego świata, doskonale współgrając z multimedialnymi narzędziami wykorzystywanymi przez wykładowców oraz e-kursami.

Dariusz Piorunkiewicz





Próba czasu

Zamiast aut klasy kompaktowej i średniej – SUV. I to w dodatku z napędem hybrydowym, który prąd na pierwsze 50 km przyjmuje z domowego gniazdka. Outlander PHEV dowodzi, że Mitsubishi idzie z duchem czasu.

W pierwszych latach XXI wieku Mitsubishi sprzedawało w Europie i USA blisko pół miliona samochodów. Obecnie jest to niewiele ponad 220 tys. Firma rekompensuje to sobie m.in. szybko rosnącą grupą klientów w Chinach. Od 2002 roku liczba dostarczanych im aut wzrosła z zera do 120 tys. pojazdów.

Co przyczyniło się do zmniejszenia zainteresowania samochodami ze znakiem trzech diamentów na rozwiniętych rynkach? Można zaryzykować stwierdzenie, że ich niedopasowanie do oczekiwań klientów. Od kilkunastu lat coraz ważniejsze są możliwości personalizacji, dynamiczny wygląd, zaawansowane systemy multimedialne czy dodatki poprawiające wrażenia z jazdy. Na tych polach Mitsubishi zaczęło przegrywać z innymi markami. Nie oznacza to jednak, że koncern nie próbował zaspokoić oczekiwań klientów. Chwilami działał zbyt wolno albo za mało radykalnie. Z biegiem czasu przypominał o sobie zaawansowany wiek modeli. Lancer zadebiutował w 2007 roku, a ASX w 2010. Na wielu europejskich rynkach koniem pociągowym sprzedaży Mitsubishi był outlander. Od 2013 roku jest on dostępny – jako pierwszy SUV – z napędem hybrydowym plug-in. Oznacza to, że outlandera PHEV można ładować prądem z sieci 230 V czy miejskich stacji ładowa-



nia. Na wielu rynkach obecność komponentu hybrydowego jest równoznaczna z ulgami lub przywilejami (możliwość jazdy buspasem, wydzielone miejsca parkowania, niższe podatki). W Holandii w 2013 roku outlander PHEV był wręcz jednym z najczęściej kupowanych samochodów, co doskonale widać chociażby na ulicach Amsterdamu.

Historia outlandera doskonale pokazuje, jak marka Mitsubishi szukała pomysłu na swoją ofertę. Pierwsza generacja modelu (2001–2006) nie zachwycała wyglądem, ale była jednym z pierwszych SUV-ów na rynku. Górował on nad konkurentami doskonałym, permanentnym napędem na cztery koła, który podobnie jak silnik flagowej wersji 2.0 Turbo (201 KM) wywodził się

Youtuber radzi

Najpopularniejszy polski youtuber motoryzacyjny, założyciel kanału „Miłośnicy 4 kółek”, napisał książkę. I jest to pozycja, którą naprawdę można polecić.



z rozwiązań znanych ze sportowego lancera evolution. Outlander II (2006–2012) stanowił zwrot w kierunku efektownego wzornictwa. Był też próbą nadążenia za oczekiwaniami europejskich klientów. Stąd wzbogacenie oferty o dwusprzęgłową skrzynię, wersję z napędem na przednią oś i silniki Diesla – kupowane od Volkswagena (2.0), grupy PSA (2.2) i opracowany własnym sumptem przez inżynierów Mitsubishi (2.2).

W 2012 roku przyszedł czas na outlandera III. Początkowo model był krytykowany za specyficzny wygląd, surowo wykończone wnętrza, bezstopniową skrzynię (standardową w niektórych wersjach) i bardzo konserwatywną paletę silników – jeżeli benzynowy, to tylko wolnosący 2.0 o mocy 150 KM, który przeciętnie radził sobie z tak dużym autem. Za samochodem przemawiała natomiast korzystna relacja ceny do przestronności i wyposażenia. Dla wielu klientów impulsem zakupowym była obecność napędu hybrydowego. Z całkowitą sprzedażą ponad 150 tys. sztuk outlander PHEV stał się najpopularniejszym SUV-em plug-in na świecie.

Na początku 2018 roku przeszedł modernizację, która objęła m.in. pas przedni, materiały wykończeniowe wnętrza oraz zespół hybrydowy. Pierwsza wersja wersji PHEV miała dwulitrowy motor, pracujący w cyklu Otto, dwa silniki elektryczne przy osiach, a na jednym ładowaniu mogła pokonać do 50 km. Teraz outlander jest wyposażony w benzynową jednostkę 2.4, pracującą w cyklu Atkinsona, która rozwija 135 KM i 211 Nm. Kolejne 82 KM, 137 Nm oraz 95 KM, 195 Nm dokładają silniki elektryczne. Tylne odpowiada za napęd na cztery koła. Outlander nie ma wału łączącego osie. Mimo to zachowuje się jak SUV z typowym dołączaniem 4x4. Kierowca ma do wyboru tryby Normal, Sport, Snow i 4WD Lock, które wpływają na sposób dystrybucji sił napędowych.

W trybie elektrycznym samochód rozpędza się do 135 km/h, maksymalnie może mknąć 170 km/h, a do 100 km/h przyspiesza w 10,5 s. Wrażenia z jazdy są bardziej intensywne niż mogłoby wynikać z suchych danych. Błyskawiczna reakcja na gaz jest zasługą silników elektrycznych, które natychmiast oddają pełny moment obrotowy. SUV z konwencjonalnym napędem w tym czasie budowałby ciśnienie doładowania lub redukował bieg. Stopień naładowania akumulatorów ma bezpośredni wpływ na zużycie paliwa. Przez pierwsze 50 km może się ono utrzymywać na zerowym poziomie. Gdy kierowca zrezygnuje z podłączania samochodu do prądu, zużycie benzyny skoczy do 6–7 l/100 km. Wciąż dobrego, jak na SUV-a.

Odświeżony outlander PHEV ma trafić do polskich salonów późną jesienią br. Ceny nie są jeszcze znane. Aktualnie bazowy model można kupić w promocji za 93.990 zł. Hybryda będzie dużo droższa. W Niemczech jej ceny zaczynają się od 37.990 euro.

Łukasz Szewczyk

ostatnio mamy do czynienia z prawdziwym wysypem książek, których autorami są osoby tworzące w mediach społecznościowych. Mogą to być zarówno blogerzy, jak i youtuberzy, czyli ludzie zajmujący się produkcją krótkich form filmowych. Do tej pory na rynku nie było jednak żadnej pozycji napisanej przez kogoś zajmującego się motoryzacją.

Teraz się to zmieniło. Bo książkę „Miłośnicy 4 kółek” napisał Michał „Michu” Jesionowski, który od dobrych kilku lat prowadzi kanał w serwisie YouTube. Kanał, trzeba przyznać, bardzo popularny, mający ponad 600 tys. subskrybentów.

W książce popularnego youtubera znajdziemy wiele praktycznych porad. Dowiemy się m.in., jak kupić używane auto i nie dać się oszukać, jak dbać o samochód, żeby bezawaryjnie służył przez lata, bezpiecznie podróżować, przestać traktować wizytę u mechanika jak przykry obowiązek i zło konieczne, zaoszczędzić pieniądze na naprawach i częściach zamiennych i zostać mechanikiem we własnym garażu.

W swojej książce założyciel kanału „Miłośnicy 4 kółek” bezkompromisowo rozprawia się z mitami motoryzacyjnymi, które od lat krążą wśród kierowców. I odpowiada na pytania: czy diesle są długowieczne, a auta wyprodukowane we Francji zawodne? Czy to prawda, że użytkownicy samochodów marki Alfa Romeo nie pozdrawiają się na drodze, bo rano witali się w serwisie?

„Miłośnicy 4 kółek” to pozycja, którą naprawdę można polecić.

red

Walczmy z amatorami i oszustami!

W naszej branży wciąż rację bytu mają byle jakie szkoły jazdy, które wyspecjalizowały się w nabijaniu swoich nieświadomych klientów w butelkę. Czy kiedyś to się skończy? Nie, ale możemy takie negatywne praktyki piętnować. Nie narzekajmy, nie załamujmy rąk. Konsekwentnie się złym praktykom przeciwstawiamy.



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

Od momentu, gdy rozpocząłem prowadzić swoją działalność, na kursy do mojej szkoły jazdy przychodzą osoby, które wcześniej uczyły się w innym ośrodku szkolenia kierowców. Za nimi kilka nieudanych egzaminów państwowych. Potrzebują więc rad bezpośrednio związanych z egzaminem.

Nie brakuje także osób, które nie doszły jeszcze do etapu, kiedy mogłyby spróbować swych sił na egzaminie państwowym. Utknęły w pewnym momencie, bo oblały egzaminy wewnętrzne w szkole jazdy. Mało tego, pomimo dokupowania kolejnych godzin czują, że się nie rozwijają. Wszystkich jednak łączy jedno. Chodzi o brak satysfakcji z odbytego szkolenia podstawowego. Co w takim razie zrobić, żeby przyciągnąć takich kursantów do swojej szkoły? Żeby od samego początku przechodzili solidny kurs, zamiast męczyć się z amatorami, którzy nie traktują ich poważnie? Odpowiedzi na takie pytania wcale nie są proste.

■ Dziesięciopunktowa lista hańb

Najpierw warto zastanowić się, na co kursanci najczęściej narzekają. Po chwili namysłu stworzyłem całkiem długą listę.

1. Instruktor przez cały kurs niewiele mówił. Nawet na wykładach było kiepsko.
2. Komentarze instruktora ograniczały się do wskazywania kierunku jazdy, choć i z tym bywały problemy. Zdarzało się nawet, że przysypiał.
3. Szkoleniowiec nie przemęczał się, polecał jeździć po mało skomplikowanych miejscach, nie pokazywał newralgicznych punktów, gdzie często egzaminy kończą się niepowodzeniem. Skutek? Niepowodzenie na kolejnych egzaminach. Teorii można uczyć się samemu, praktyki już nie.
4. Instruktor mówi, że kursant coś robi źle, nie wskazuje jednak, co należy poprawić. Nie daje szansy dopracowania szczegółów. Skutek? Jak wyżej – obłany egzamin.



Fot. fotobabij.blogspot.com

Potem dokupowanie kolejnych dodatkowych godzin jazdy.

5. Szkoleniowiec był bardzo niecierpliwy, przez co kandydat na kierowcę nie mógł poprawić konkretnych błędów.
6. Instruktor stale był z kandydata na kierowcę niezadowolony. Nieprzyjemnie komentował jego poczynania, wręcz dogryzał mu. Efekt? Kursant traci motywację i czuje, że nie nadaje się na kierowcę.
7. Szkoleniowiec był bardzo nerwowy. Podnosił na kursanta głos, gwałtownie hamował i szarpał za kierownicę.
8. W trakcie jazdy kursant marnował sporo czasu, ponieważ instruktor załatwiał prywatne sprawy. Chodzi o zakupy, wizyty na poczcie, u agenta ubezpieczeniowego, w warsztacie samochodowym. Czasem wpadał po coś do domu. Często zachodził do Żabki na hot-doga. Oczywiście zjadał go w aucie. Kursant tracił przez to średnio 20 minut na dwie godziny jazdy.
9. Instruktor w ogóle nie uczył parkowania. Na placu manewrowym zostawiał kursanta samego, podczas gdy on prowadził pogawędki z innymi instruktorami.
10. Szkoleniowiec stale się spóźniał i skracał jazdy średnio o 10–15 minut. Zawsze mówił, że zostaną odrobione następnym razem. Nigdy do tego nie dochodziło.

■ Łączuszek błędnych decyzji

Za każdym razem, gdy słyszę takie rzeczy, zadaję sobie pytanie: jak kursanci w ogóle trafiają do takiej szkoły, a potem decydują się tam uczyć? Odpowiedź jest prosta. Po prostu nie wiedzą, co ich czeka. Potem zastanawiam się, jak ci instruktorzy to robią, że oszukiwanie klientów im się opłaca? Czy im nie wstyd?

Przypuszczam, że skoro to robią, musi im się opłacać. Przecież bez sensu byłoby działać na własną niekorzyść. Wstyd? Nie znają takiego słowa. Są to osoby, dla których najważniejsze jest zgarnięcie pieniędzy kosztem jak najmniejszej energii oraz własnego wkładu finansowego. Z moich obserwacji jasno wynika, że tacy instruktorzy wciąż działają w polskich szkołach jazdy.

Jestem pewien, że moje doświadczenia w tej kwestii nie są odosobnione. Instruktorzy mogliby przytoczyć wiele ciekawych historii zasłyszanych od kursantów, którzy przenieśli się do ich szkół. A to w większości młodzi ludzie, mało doświadczeni, nieprzyzwyczajeni do podejmowania decyzji. Do wyboru szkoły jazdy podchodzą zwykle bez większego zaangażowania. Nie wiedzą, że to ważne. Przecież to tylko kurs na prawo, który wszędzie wygląda podobnie... Z tego powodu często wybierają tani ośrodek albo polecony przez rówieśników z klasy.

■ Każdy jest inny

Wiadomo, że tanie kursy okazują się potem znacznie droższe od szkoleń, które wydają się najkosztowniejsze. Dlaczego? Bo egzaminy poprawkowe oraz kursy uzupełniające nie są darmowe. Natomiast szkolenia polecane przez kolegów nie muszą spełnić oczekiwań wszystkich. Każdy ma inne wymagania, predyspozycje do prowadzenia pojazdu, wrodzone umiejętności motoryczne. Różny jest też stopień koordynacji ruchowej, umiejętności przyswajania wiedzy i korzystania z niej podczas szkolenia praktycznego. Nie każdy ma taką samą odporność na stres. W przypadku egzaminu państwowego odgrywa to kluczowe znaczenie. W dobrej szkole jazdy ten aspekt nigdy nie zostanie pominięty.

Byłoby idealnie, gdyby przed ostatecznym wyborem kursanci dokładanie sprawdzali szkołę jazdy. Niestety, wciąż sporo ośrodków nie dopracowuje swojego wizerunku i nie prezentuje się korzystnie. Nie dba również o skuteczną promocję w sieci, żeby mogły go znaleźć osoby sondujące rynek. Wielka szkoda, bo to naprawdę solidna broń na amatorów.

■ Kursant nie powinien się mylić. Za dużo straci

Jak można wpłynąć na kursanta, żeby wybrał dobrą szkołę jazdy? Wypunktujemy.

1. Warto klientów edukować. Ważne, żeby w świat niosła się jak najbardziej wartościowa treść, zamiast głupot i utartych schematów typu: „bo instruktor jest fajny”, „bo mają dużo taniej”, „bo kurs był szybki”, „bo nie musisz wszystkiego wyjeździć i szybciej pójdziesz na egzamin”, „bo tam cię zawsze puszcza na egzaminie wewnętrznym”, „bo tam nie musisz chodzić na wykłady”.
2. Zachęcajmy kursantów, żeby nie tylko polecali naszą szkołę, ale również wyjaśniali, dlaczego to robią. Niech swoje wrażenia opisują maksymalnie szczegółowo. Dzięki temu ich rówieśnicy podejmą bardziej świadomą decyzję.

3. Zachęcajmy kursantów, żeby recenzowali naszą szkołę w Internecie. Jeśli to możliwe, niech opinie potwierdzają swoim profilem na Facebooku. Dlaczego? Bo inne opinie są już mało wiarygodne. Niech dokładnie wyjaśniają, co konkretnie im się podobało. Nie tylko w samych jazdach. Niech wyrażą opinię na temat organizacji kursu, obsługi klienta, kursu pierwszej pomocy, wykładów, samochodów czy materiałów szkoleniowych, które im udostępniamy.

4. Zadbajmy, żeby teksty na stronie internetowej zawierały jak najwięcej informacji wskazujących tematy, których klient może nie znać, a są istotne przy wyborze OSK.

5. Dobre szkoły jazdy uczą zarówno pod kątem bezpośredniego przygotowania do egzaminu państwowego, jak i wykorzystania wiedzy w praktyce. Warto akcentować to kursantom na zajęciach. Zapamiętaj to, docenią i staną się ambasadorami marki, świadomie i skutecznie polecając szkołę wielu osobom.

■ Walka, którą warto podjąć

W naszej branży wciąż rację bytu mają byle jakie szkoły jazdy, które wyspecjalizowały się w nabijaniu nieświadomych klientów w butelkę. Czy kiedyś się to skończy? Nie, ale możemy takie negatywne praktyki piętnować. Nie narzekajmy, nie załamujmy rąk. Konsekwentnie się złym praktykom przeciwstawiamy.

Czy dobrym szkołom jazdy opłaca się okazywanie cierpliwości w tej walce? Oczywiście, że tak! Tylko trzeba to robić z głową. Czy czas i energia poświęcane na narzekanie na nieuczciwe szkoły dają korzyści? Oczywiście, że nie.

Co możemy zyskać? Mocną branżę, w której można normalnie pracować, prowadzić wysokiej jakości szkolenia dla dużej liczby kursantów. Taką, w której realizujemy się zawodowo i z której godnie żyjemy. I tworzymy przy tym nowe pokolenie kierowców stawiających na bezpieczeństwo i kulturę! ■



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

Nerwowy jak Polak pod koniec wakacji

Z analiz psychologów z Uniwersytetu SWPS na zlecenie Milki wynika, że przełom sierpnia i września to dla Polaków okres zwiększonej nerwowości i napięcia, w którym dochodzi do większej liczby wypadków drogowych. Jest ich blisko dwa razy więcej niż w lutym.



sca. Jeżeli chcemy zmian na lepsze, musimy inspirować siebie nawzajem do takich gestów – mówi Robert Chilimończyk, kierowca warszawskiego autobusu, który zasłynął dzięki codziennemu rozbawianiu warszawiaków i zachęcaniu ich do wzajemnej życzliwości.

■ Myślmy o innych!

Zgodnie z wynikami raportu stworzonego przez psychologów z Uniwersytetu SWPS na zlecenie Milki prawie połowa Polaków uważa, że atmosfera panująca w komunikacji miejskiej i na drodze jest przyjemna. Niestety, trochę więcej osób jest przeciwnego zdania. Jak się okazuje, problem nasila się w momencie, gdy Polacy wracają z wakacji. Na gorsze niż zazwyczaj zachowanie ludzi wskazuje co trzeci ankieterowany. W okresie powrotu z wakacji 42 proc. pasażerów na ogół ustępuje miejsca osobom starszym lub kobietom w ciąży. Jednocześnie co trzeci z nich przyznał, że tego nie robi. 36 proc. Polaków pomaga osobom niepełnosprawnym przy wsiadaniu i wysiadaniu, podczas gdy 30 proc. nie ma tego w zwyczaju. Najmniej osób, bo tylko 29 proc., zdejmują z pleców plecaki w przypadku tłoku, co może się wiązać z mniejszą znajomością tej zasady.

A jak wygląda sytuacja na drogach? Blisko 40 proc. wszystkich badanych uważa, że kierowcy w okresie powrotu z wakacji ustępują pierwszeństwa pieszym. Zdaniem 35 proc. Polaków jest wprost przeciwnie. Gorzej sytuacja przedstawia się w przypadku wpuszczenia innych samochodów na pas, którym się jedzie. Ponad 40 proc. osób uważa, że kierowcy tego nie robią. Jak wiadomo, takie zachowanie sprzyja powstawaniu korków, dlatego w trosce o lepsze samopoczucie kierowców warto zmienić tę tendencję. Atmosfera na drogach i w komunikacji miejskiej nie jest idealna, ale co najważniejsze, prawie wszyscy Polacy (90 proc.) pragną polepszenia sytuacji.

– Należy pamiętać, że jednego dnia można być kierowcą, a drugiego pieszym i odwrotnie – mówi Magdalena Nowicka. – O empatii nie zapominajmy również w komunikacji miejskiej. Oderwijmy się od własnych myśli i zwolnijmy miejsce osobie, która bardziej go potrzebuje. Zdejmijmy plecak w zatłoczonym pojeździe, nie zastawiajmy drzwi...

Jakub Ziębka

Dlaczego na przełomie sierpnia i września ludzie okazują sobie na drodze i w komunikacji miejskiej mniej życzliwości i zauważają ogólne pogorszenie atmosfery podczas podróży do pracy czy szkoły?

■ Powakacyjny obraz, czyli frustracja, napięcie i brak życzliwości

– Jak pokazują wyniki badań empirycznych, przeprowadzonych przez zespół holenderskich badaczy pod przewodnictwem Jeroena Nawijna, nasz poziom szczęścia przed wyjazdami wakacyjnymi jest zwykle dużo wyższy niż zaraz po nich – tłumaczy dr Magdalena Nowicka z Katedry Psychologii Różnic Indywidualnych Uniwersytetu SWPS. – Niezwykłym optymizmem wydaje się nas nastrajać perspektywa wakacji. Niestety, ci z nas, którzy z nich wracają, czują się emocjonalnie podobnie do tych, którzy ich nie planują bądź nawet gorzej. Są często sfrustrowani, napięci i pozbawieni życzliwości wobec otoczenia. Potwierdzają to wyniki naszego raportu zrealizowanego na zlecenie Milki

– 36 proc. badanych zapowiada, że ich powroty z urlopu towarzyszyć będzie niezadowolenie, a blisko co czwarty Polak spodziewa się w tym czasie także stresu. Z kolei wyniki badań atmosfery panującej na drodze i w komunikacji miejskiej nasuwają tezę, że negatywne emocje mogą odpowiadać za zwiększoną liczbę wypadków oraz zdarzeń drogowych, do których dochodzi w końcu wakacji.

■ Drobne, ale ważne gesty

Psychologowie twierdzą, że żeby poprawić komuś nastrój, wystarczy czasami drobny gest. Chodzi m.in. o ustępowanie pierwszeństwa pieszym, zwracanie szczególnej uwagi na rowerzystów i motocyklistów, aż wreszcie – najogólniej rzecz biorąc – okazywanie wyrozumiałości wobec wszystkich pozostałych członków ruchu oraz troska o wzajemne bezpieczeństwo.

– Codziennie jestem świadkiem zarówno pozytywnych, jak i negatywnych reakcji pasażerów, ale cieszy mnie to, że wielu z nich reaguje odpowiednio, gdy zwróci się im uwagę, np. że w autobusie jest starsza osoba, która potrzebuje miej-

Nieprzygotowani i niechronieni rowerzyści

Poruszony tragicznym wypadkiem drogowym na moście Poniatowskiego w Warszawie, w wyniku którego śmierć poniosła siedemnastoletnia rowerzystka, postanowiłem bliżej przyjrzeć się grupie Polaków jeżdżących na dwóch kółkach.



Marek Rupental

Rowerzyści należą do tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego. Dlaczego tak się ich klasyfikuje? Wystarczy porównać rower z samochodem. Różnica jest aż nadto widoczna. Auto posiada wiele urządzeń zwiększających bezpieczeństwo kierowcy i pasażerów, poza tym ma dużą masę. A rower? Jest lekki, w zasadzie niczym niezabezpieczony. Ro-

werzystka w miejskiej dżungli nie może czuć się bezpiecznie.

■ Słabo chronieni

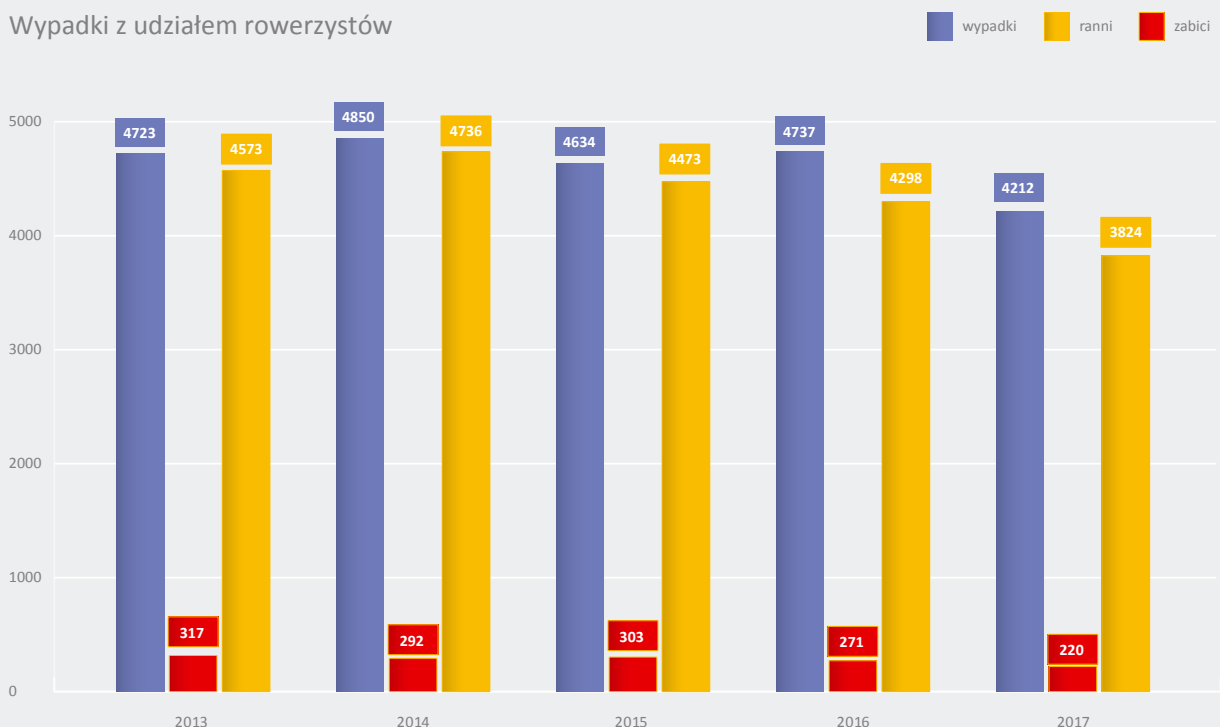
Rower stał się w ostatnich latach szalenie popularny. Wynika to z rosnącej świadomości społeczeństwa, które coraz bardziej dba o swoje zdrowie i kondycję. Poza tym rowerem możemy się dość sprawnie przemieszczać.

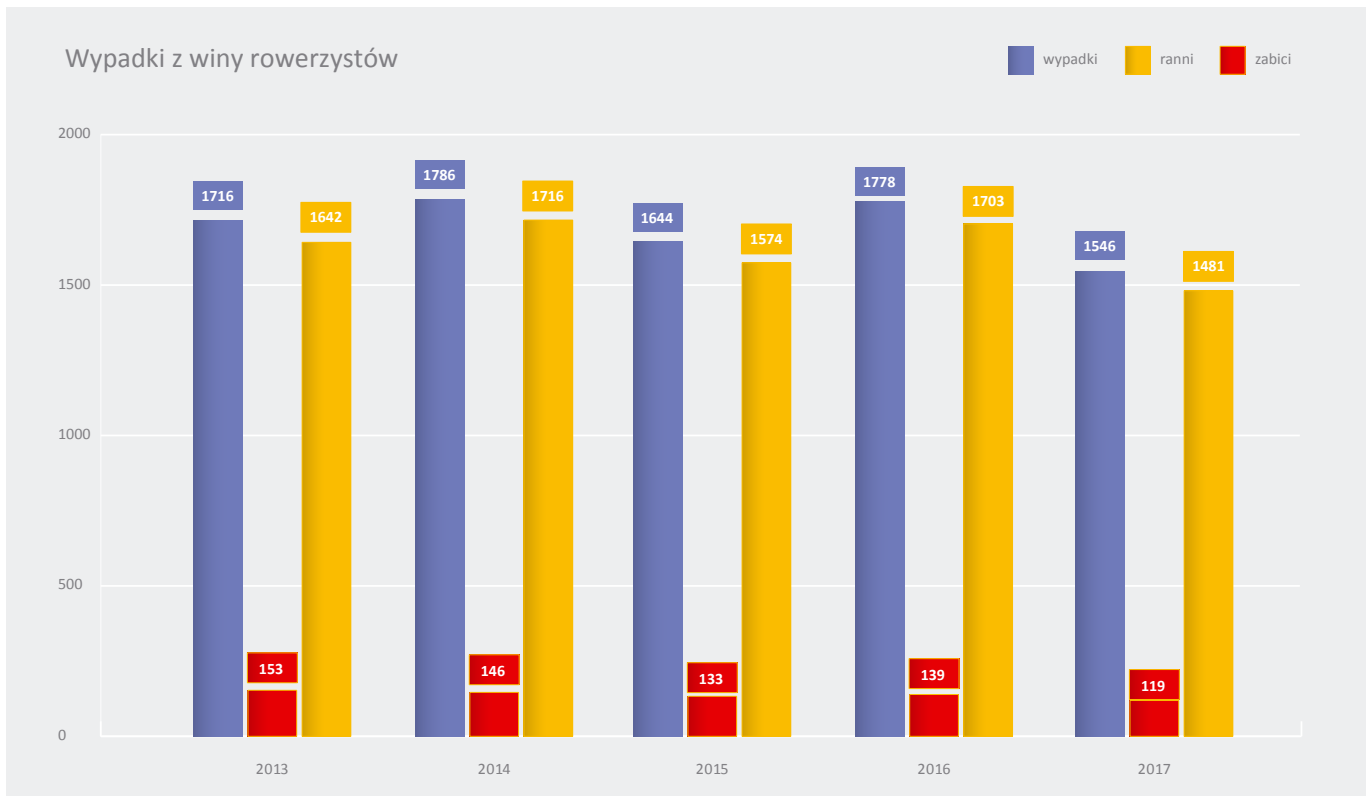
A jak w Polsce wygląda infrastruktura dla rowerzystów? W dużych miastach jest nieźle. Drogi rowerowe są, chociaż mogłoby być ich więcej. Na przykład rodzinne wycieczki rowerowe należy starannie planować. Tak, żeby ich trasa

nie krzyżowała się z drogami, którymi jeżdżą głównie samochody.

Każdy uczestnik ruchu znajdujący się na drodze ma prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów. Ale czy to wystarczy? Czy prawo gwarantuje rowerzystom względne bezpieczeństwo? Śmiem wątpić. Przykład? Proszę bardzo. Chodzi o przepis zezwalający kierującemu rowerem na jazdę przy lewej krawędzi jezdni, jeżeli opiekuje się on rowerzystą, który nie ma więcej niż 10 lat. To bardzo niebezpieczna praktyka. Dlaczego? Bo rowerzystka nie ma w takiej sytuacji możliwości łatwego zjechania na pobocze. No i jeszcze opieka nad dzieckiem... Trudno mówić o dobrych warunkach do chronienia młodego człowieka

Wypadki z udziałem rowerzystów





w momencie, gdy jedzie on na rowerze przed osobą dorosłą.

■ Szkoła, która nie edukuje

Warto wspomnieć także o wątku edukacyjnym. Zajęcia komunikacyjne wpisane są w podstawy programowe pierwszych trzech klas podstawówki. Wątki związane z bezpieczeństwem na drodze pojawiają się jeszcze w starszych klasach szkoły podstawowej i gimnazjach. Na jakim przedmiocie? Na technice.

Problem w tym, że wspomniane zajęcia są prowadzone jako dodatek do czegoś zupełnie innego. Co to oznacza? Ano to, że nauczyciel wcale nie musi posiadać odpowiedniego przygotowania do prowadzenia zajęć komunikacyjnych, przez co będzie traktował je jako niechciany obowiązek. Czasami postępuje się inaczej. Do prowadzenia zajęć komunikacyjnych zaprasza się funkcjonariuszy policji. Ale takie działania nie są w żaden sposób sformalizowane. To tylko dobra wola nauczyciela, który zaprasza na lekcje policjanta podejmującego się zadania uczenia dzieci i młodzieży.

Niestety, dzieci nie są odpowiednio przygotowane do uczestnictwa w ruchu drogowym. Obecnie o wydanie karty rowerowej, uprawniającej do poruszania się po drodze rowerem, mogą ubiegać się dziesięciolatki. Dokument może wydać dyrektor szkoły, dyrektor WORD-u oraz przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców, posiadający poświadczenie potwierdzające spełnienie dodatkowych wymagań. Jed-

nak niewielu właścicieli szkół jazdy zdecydowało się na prowadzenie zajęć dla przyszłych rowerzystów. Dlaczego? Odpowiedź jest bardzo prosta. To się nie opłaca...

Dobre zaplecze, sprzęt oraz kadrę przygotowaną do prowadzenia szkoleń dla rowerzystów mają wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Ale nawet tam zgłasza się niewielka liczba chętnych. Najgorzej sytuacja wygląda w szkołach. Tam często zdarza się, że dzieci uczestniczące w szkoleniu muszą odbywać je na własnych rowerach. Szkoła ich po prostu nie posiada. Dodatkowe zadanie, którym jest wydawanie kart rowerowych, to dla wielu dyrektorów szkół uciążliwość. Nie ma co się dziwić. W wypełnianiu takiego obowiązku nikt specjalnie im nie pomaga.

Wniosek? W Polsce edukacja komunikacyjna najmłodszych praktycznie nie istnieje. Jest jeszcze jedna kwestia. Otóż osoby, które ukończyły 18 rok życia, nie muszą posiadać żadnych uprawnień, żeby móc poruszać się po drodze. Nie zdają żadnego egzaminu, nie muszą znać zasad ruchu drogowego, znaków drogowych. Jedynym warunkiem, jaki muszą spełnić, by móc uczestniczyć w ruchu, jest osiągnięcie odpowiedniego wieku.

■ Złe statystyki

Te wszystkie kwestie znajdują odzwierciedlenie w statystykach wypadkowych prowadzonych przez policję. Biorąc pod uwagę sezonowość korzystania z rowerów, można stwierdzić, że liczba wypadków jest zatrważająca. Otóż rowerzyści uczestniczą w ok. 15 proc.

wszystkich wypadków. Warto jednak zauważyć, że bardzo często to właśnie oni są sprawcami tych zdarzeń.

W 2017 roku rowerzyści 60+ byli sprawcami 377 wypadków (24,4 proc. wszystkich spowodowanych przez całą grupę). Zginęły w nich 63 osoby (52,9 proc.), a 326 zostało rannych (22 proc.). Oznacza to, że w co szóstym takim wypadku zginął człowiek.

Dużo wypadków powodują także dzieci. Chodzi o rowerzystów młodszych niż piętnastoletni. Z ich winy w 2017 roku doszło do 281 wypadków (18,2 proc. wszystkich spowodowanych przez tę grupę), w wyniku których zginęło sześć osób, a 285 doznało obrażeń ciała.

Niestety, działania służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w ruchu drogowym nakierowane są głównie na nietrzeźwych oraz osoby przekraczające prędkość. Uważam, że stanowczo za rzadko reaguje się na tzw. wykroczenia problemowe. To takie, które trzeba rozstrzygnąć zgodnie ze znajomością obowiązujących przepisów. Nie wystarczy do tego znajomość obsługi urządzenia – alkomatu lub ręcznego miernika prędkości. A warto podjąć jakieś działania podnoszące bezpieczeństwo rowerzystów. Przecież każdego roku dochodzi do ponad 4 tys. wypadków z ich udziałem.

Jest więc o co walczyć, a koszt wcale nie musi być wysoki. Wystarczy rowerzystów dobrze wyszkolić, podnieść świadomość zagrożeń, z jakimi mogą spotkać się na drodze. Edukacja kadry pedagogicznej powinna być pierwszym krokiem w kierunku zmniejszenia liczby wypadków z udziałem rowerzystów! ■

Z robotem przez miasto

W Elblągu uczniowie tamtejszych szkół podstawowych nieszablonowo uczą się zasad ruchu drogowego. Na zajęciach towarzyszą im bowiem roboty. Programowane przez dzieci, mają za zadanie symulować bezpieczne przemieszczanie się ze szkoły do domu.



Pomysł polegający na wykorzystywaniu robotów do uczenia dzieci bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym narodził się w Szkole Podstawowej nr 19 w Elblągu. Później do współpracy została zaproszona tamtejsza komenda miejska policji. Chęć uczestnictwa wyraził także elbląski magistrat. Tak właśnie narodził się projekt, będący jedną z odnóg programu „Bezpieczny Elbląg”. Nazywa się „Programujemy bezpieczeństwo”.

■ Dzieci kreślą, ozobot się porusza

Na czym polega? Otóż w elbląskich podstawówkach odbywają się nietypowe lekcje. Po specjalnie przygotowanych matach ze skrzyżowaniami ulic i znakami drogowymi poruszają się ozoboty, czyli małe roboty edukacyjne. Ale ozoboty nie ruszają się same, ot tak, po prostu. Trzeba je odpowiednio zaprogramować. Robią to dzieci. Jak? Za pomocą kredek i flamastrów. W momencie, gdy nakreślą nimi właściwe kształty, odpowiednio zmieszają kolory, powstaną kody. Ozobot rozpoznaje specjalne sekwencje i podąża ich śladem. Różnokolorowe polecenia powodują, że robot przyspiesza, obraca się, zatrzymuje lub omija przeszkody (np. budynek). Za pomocą kredek lub flamastrów dzieci mogą łatwo napisać swój pierwszy program o bezpieczeństwie!

■ Odpowiedzialne programowanie

Pokazowa lekcja odbyła się w miejscu, gdzie pomysł się narodził – w Szkole Podstawowej nr 19 w Elblągu. Oprócz dzieci obecni byli na niej: prezydent miasta Witold Wróblewski, Robert Muraszko – komendant miejskiej policji, policjanci oraz nauczyciele.

– Jest to inicjatywa skierowana do nowoczesnej edukacji XXI wieku – podkreśla Edward Pietrulewicz, dyrektor SP 19 w Elblągu. – Chcemy pokazać, że programowania można uczyć odpowiedzialnie, w codziennych działaniach dydaktycznych, niezależnie od realizowanych aktualnie treści. Można programować na edukacji historycznej, matematycznej, artystycznej, kulturoznawczej i, co ważne, bezpieczeństwa.

■ Policjant też nauczyciel!

Lekcje oprócz nauczycieli prowadzą funkcjonariusze policji. Są to elbląscy policjanci z wydziału ruchu drogowego oraz prewencji kryminalnej.



Fot. Komenda Miejska Policji w Elblągu

– Policja elbląska od lat włącza się w tego rodzaju przedsięwzięcia, patronuje i udziela wsparcia merytorycznego podmiotom, których inicjatywa i realizowane w jej ramach zadania służą nadrzędnemu celowi, jakim jest bezpieczeństwo – mówi Robert Muraszko. – Przykładem tego jest szereg działań w ramach programu „Bezpieczny Elbląg”. W tym konkretnym przypadku nasi eksperci nie tylko udzielą wsparcia merytorycznego, ale też sami będą uczestniczyć w zadaniach. Cieszy nas fakt, że mamy coraz więcej propozycji współdziałania, których celem jest edukacja dzieci w zakresie bezpiecznych zachowań, np. w szkole, na ulicy, w czasie wolnym, na drodze.

■ Autostrada do szkoły

Elbląski program „Programujemy bezpieczeństwo” nie jest jedyną skierowaną do dzieci ciekawą inicjatywą dotyczącą bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Warto w tym miejscu wspomnieć o działaniach Autostrady Wielkopolskiej. Chodzi o program „Autostrada do szkoły”. Na jego potrzeby stworzona została specjalna aplikacja, dzięki której w szkołach przeprowadzane są zajęcia z wykorzystaniem technologii VR. Za pomocą specjalnych gogli pozwala ona przenieść się do wirtualnego miasta, poruszać po wirtualnych drogach, a podczas zabawy uczyć zasad ruchu drogowego. Głosu w aplikacji użyczył Jarosław Boberek, polski aktor filmowy, teatralny i dubbingowy, reżyser polskiego dubbingu.

Jakub Ziębka

Transport nowej ery

Branża transportowa znajduje się w punkcie zwrotnym. Brakuje pracowników, a do tego rośnie presja na zwiększenie efektywności i bezpieczeństwa oraz ograniczenie złego wpływu na środowisko. Czy jest to wykonalne?

Organizowane co dwa lata targi pojazdów użytkowych IAA w Hanowerze są największą i najbardziej prestiżową imprezą tego typu, która rozmachem czy dbałością o szczegóły nie odstaje od salonów w Genewie, Paryżu czy Frankfurtach. Także tam mają miejsce światowe premiery aut dostawczych, ciężarówek, autobusów czy innowacyjnych rozwiązań. W 2018 roku praktycznie na każdym stoisku można było spotkać model z napędem hybrydowym bądź całkowicie elektrycznym. Niektóre firmy, np. Volkswagen, przedstawiły samochody z ogniwem paliwowym, które wykorzystuje wodór do wytworzenia energii elektrycznej. Jedynym produktem ubocznym reakcji jest krystalicznie czysta woda. Tak zmotoryzowany crafter hymotion miałby stanowić pomost między w pełni elektrycznym e-crafterem oraz wersją z silnikiem Diesla.

■ Strefa wolna od diesli

Obecnie trwającą medialną krytykę jednostek wysokoprężnych po mistrzowsku wykorzystano Iveco. Kontrolowana przez koncern Fiat marka oznaczyła swoje stoisko jako strefę wolną od diesli. I rzeczywiście, wszystkie ekspozycyjne pojazdy dostawcze i ciężarowe miały silniki przystosowane do spalania gazu ziemnego. Najprostszy węglowodór faktycznie może uchodzić za czyste paliwo – w procesie jego spalania powstają bowiem minimalne ilości trujących związków, a metan może być pozyskiwany np. z hałd na wysypiskach śmieci czy fermentującej materii organicznej w oczyszczalniach ścieków lub hodowlach zwierząt. Nie bez znaczenia jest też cicha praca silników zasilanych gazem ziemnym oraz ich korzystna charakterystyka, która zwiększa komfort pracy kierowcy.

Najbardziej przyjemne w prowadzeniu napędy elektryczne – za sprawą maksymalnego momentu obrotowego od zerowych obrotów i błyskawicznej reakcji na gaz – trafiły również do świata pojazdów użytkowych. Producenci rozsądnie podeszli do tematu i zelektryfikowali głównie ciężarówki dystrybucyjne i autobusy, czyli pojazdy, które pokonują dziennie 200–300 km, a na noc mogą być podłączone do prądu w zajezdni czy centrum dystrybucyjnym. Pomostowym rozwiązaniem są napędy hybrydowe. Są już dostępne nawet w znanych ze szkół jazdy czy WORD-ów DAF-ie LF.

■ Volvo, czyli elektryczna autonomia

Pracę kierowców pojazdów użytkowych w coraz większym stopniu wspomaga elektronika. W nowoczesnych autobusach do rzadkości nie należą już systemy kamer, prezentujące nawet pojazd widziany z lotu ptaka, istotnie ułatwiające lawirowanie między przeszkodami i ostrzegające o obecności pieszych w martwym polu. W przypadku samochodów istotny krok naprzód wykonał Mercedes. Nowa generacja actrosa nie ma lusterek. Ich miejsce zajęły kamery sprzężone z wyświetlaczami, na których może zostać oznaczony nawet punkt kończenia się naczepy, co istotnie ułatwia manewrowanie czy wyprzedzanie. Actros został też wyposażony w system automatycznego hamowania przed pieszymi, którzy mogą wtargnąć na drogę, oraz tempomat nowej generacji, otrzymujący nawet informacje dotyczące topografii dróg niższej kategorii w celu optymalizacji zużycia paliwa.

Zdecydowany krok w przyszłość wykonało Volvo, prezentując prototyp w pełni autonomicznej ciężarówki z napędem elektrycznym. O ile na debiut takich aut na drogach na pewno przyjdzie nam poczekać, o tyle ich pojawienie się w centrach logistycznych czy terminalach kontenerowych wydaje się kwestią czasu – przy niewielkim ryzyku wypadku mogłyby istotnie zwiększyć wydajność pracy, chociażby z zaoszczędzenia czasu na przerwy. Największe poruszenie wywołał jednak konwencjonalny F-Max, czyli nowy ciągnik siodłowy, którym Ford spróbuje ruszyć na podbój wschodniej części Europy oraz wybranych rynków Afryki i Azji.

■ Negocjacje w sprawie dwutlenku węgla

W Hanowerze nie zabrakło także pojazdów powstałych w wyniku kreatywnej interpretacji przepisów. Doskonałym przykładem był zestaw złożony z Iveco i mocowanej do niego na sztywno przyczepy. Powstał sześciokołowy pojazd ciężarowy o 7 t DMC, który może być legalnie prowadzony przez kierowcę posiadającego prawo jazdy kategorii B+E. Gdyby funkcjonariusze mieli wątpliwości, czy jest to faktycznie samochód z przyczepą, w ciągu kilku minut można rozłączyć

pojazdy. Opracowany we Francji system jest nowym rozwiązaniem, ale producent nie narzeka na brak zainteresowania nim. Specyficzna przyczepa może zostać dopasowana do różnych pojazdów czy oczekiwań klienta. Rozwiązuje problemy zakazu wjazdu lub ruchu dla aut ciężarowych o DMC powyżej 3,5 tony oraz i opłat drogowych. Nie bez znaczenia jest też łatwość manewrowania.

Rozwiązania dla branży transportowej są systematycznie rozwijane. Mówi się o nich mniej niż o technologiach kierowanych do statystycznego Kowalskiego, więc kontakt z samochodami ciężarowymi w najnowszym wydaniu może być sporym zaskoczeniem nawet dla osób interesujących się motoryzacją. Wszystko wskazuje jednak, że największa rewolucja dopiero przed nami. Obowiązujące przepisy dotyczące samochodów ciężarowych i długości zestawów w zasadzie wykluczają stosowanie znanych z Ameryki modeli z „nosem”, czyli wyodrębnionym przedziałem silnikowym – musiałyby być łączone z krótszymi przyczepami lub naczepami. Niemal pionowa ściana przednia pojazdów o wysokości 3–4 metrów nie jest jednak idealnym rozwiązaniem z punktu widzenia bezpieczeństwa czy aerodynamiki. Od 2015 roku Unia Europejska naciska, by także na Starym Kontynencie były używane pojazdy ciężarowe z wydłużonym frontem lepiej rozcinającym słup powietrza, wyposażonym w dopracowaną strefę zgniotu oraz redukującym martwe pole. Lobby transportowe stara się odsunąć w czasie rozpoczęcie nowej ery w transporcie – co wiąże się z zaprojektowaniem od postaw samochodów oraz przekonania do nich przedsiębiorców. Wstępnie zakładano, że ciężarówki nowej ery trafią na drogi w latach 2022–2025. Najsprawniejszym motorem napędowym zmian może okazać się założenie, że do 2030 roku emisję dwutlenku węgla przez nowe modele pojazdów ciężarowych uda się ograniczyć o 30 proc. względem 2019 roku. Miałyby to zapewnić oszczędności emisji gazów cieplarnianych liczone w dziesiątkach milionów ton. Decyzje jeszcze nie zapadły. Europejskie stowarzyszenie producentów samochodów próbuje negocjować, godząc się na i tak niewielką redukcję o 16 proc.

lukasz Szewczyk

Portret polskiego kierowcy zawodowego

Kierowca zawodowy zatrudniony w polskiej firmie transportowej ma średnio 42 lata, rocznie przejeżdża 87 tys. km, 244 dni w roku jest w delegacji – taki obraz truckera wyłania się z raportu opublikowanego przez Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców.

Raport „Kim jest kierowca w polskiej firmie transportowej?” OCRK został opracowany na podstawie danych statystycznych i informacji z 2017 roku. Zebrali go od 1239 kierowców pracownicy działu analiz i rozliczeń Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców. Wyniki badań posłużyły do nakreślenia portretu kierowcy zawodowego w Polsce.

– Postanowiliśmy zbadać, kim są kierowcy, których tak bardzo brakuje zarówno w polskiej, jak i europejskiej branży transportowej – wyjaśnia Kamil Wolański, ekspert OCRK. – Przewoźnicy coraz głośniej mówią o trudnościach z zatrudnieniem i zatrzymaniem w pracy na dłużej profesjonalnej kadry. A praca jest wymagająca, wiąże się z nią m.in. duża odpowiedzialność, długa rozłaska z rodziną, stres związany często ze skomplikowanymi przepisami w transporcie drogowym i wiele godzin spędzonych za kółkiem.

■ Ekstremalnie długie trasy

Wolański informuje, że według Komisji Europejskiej wielu kierowców pracuje więcej niż dwanaście godzin dziennie, z czego ponad 60 proc. czasu spędza w trasie.

– Z naszych badań wynika, że branża mierzy się z dużym problemem, bo choć przybywa młodych osób o odpowiednich kwalifikacjach, to stanowią one zdecydowaną mniejszość. Oznacza to, że negatywny trend deficytu kierowców na rynku pracy nie tylko się utrzyma, ale także będzie się pogłębiał w przyszłości – prognozuje Wolański.

Badanie przeprowadzone przez OCRK potwierdza, że kierowcy zatrudnieni w polskich firmach transportowych pokonują ekstremalnie długie trasy. Prawie czterech na dziesięciu przejeżdża rocznie 51–100 tys. km, 18 proc. badanych pokonuje do 150 tys. km, a 16 proc. wyjeżdża od 150 do 200 tys. km. To tak, jakby pięciokrotnie okrążyć ciężarówką ziemię. Niewielka grupa rekordzistów (2 proc.) przejeżdża rocznie powyżej 200 tys. km. Jednocześnie warto porównać te dane ze średnim przebiegiem ciężarówek w Europie. Według organizacji Transport & Environment jest to 130 tys. km rocznie.

■ Jeżdżą coraz starsi

Kierowcy zatrudnieni w polskich firmach transportowych większość roku spędzają za kółkiem. Rekordziści w pojedynczej delegacji za granicą prze-



bywają nawet 28 dni, a jednorazowy wyjazd średnio zajmuje ponad tydzień. Charakter i tryb pracy w tym zawodzie najbardziej jednak pokazują wszystkie zsumowane delegacje w ciągu roku. Kierowcy w trasie są łącznie od 192 do 294 dni rocznie. 42 proc. badanych wyjeżdża od 241 do nawet 260 dni.

Nie dziwi fakt, że większość swojego czasu kierowcy zawodowi poświęcają na pracę. Odzwierciedleniem tego jest średnia długość delegacji oraz urlop, który rzadko wykorzystują w całości. Trzech na dziesięciu badanych przebywa na urlopie zaledwie 1–10 dni w roku, najlicniejsza grupa kierowców (40 proc.) – od 11 do 20 dni. Na wypoczynek przez 20–26 dni pozwala sobie zaledwie 14 proc. ankietowanych. Taka samo liczna grupa badanych decyduje się na dłuższe wolne od pracy.

Badanie przeprowadzone przez OCRK potwierdza także, że kierowcy w polskich firmach transportowych w większości są w średnim wieku. Ponad sześciu na dziesięciu badanych ma od 31 do 50 lat, a ponad 17 proc. ukończyło 50. rok życia. Młodzi kierowcy mający 21–30 lat stanowią 15 proc. badanych. Osoby o kwalifikacjach poszukiwanych w transporcie należą do jednej z najbardziej starzejących się grup zawodowych w całej Europie, a także w Stanach Zjednoczonych. Według raportu „International Transport Forum” kierowcy mają średnio 40–60 lat, a do 2030 roku ich niedobór na wspomnianych rynkach będzie liczył 6,4 mln osób.

■ Wysoki próg wejścia do zawodu

Przeważająca większość (86 proc.) zatrudnionych w polskich firmach transportowych to Polacy. Jednak widać, że przewoźnicy z niedoborem kierowców radzą sobie również poprzez zatrudnianie pracowników z zagranicy. Już w tej chwili 14 proc. szoferów to obcokrajowcy, głównie z Ukrainy. Liczba ta będzie zresztą sukcesywnie rosła, bowiem deficyt w tej grupie zawodowej stale się powiększa. Z ogólnopolskiego badania „Barometr zawodów” z 2018 roku wynika, że w całym kraju nie ma województwa, w którym występowałaby nadwyżka osób o takich kwalifikacjach.

– Nasze badanie potwierdza, że kierowcy w Polsce starzeją się, a młodzi stanowią w tej profesji mniejszość – mówi Kamil Wolański. – Poza wymagającymi warunkami pracy powodem takiej sytuacji jest także wysoki próg wejścia do zawodu, który zniechęca do zdobywania uprawnień. By nabyć potrzebne kwalifikacje, trzeba wydać prawie 9 tys. zł. Pojawiają się pomysły na rozwiązania problemu, np. w postaci wspólnego finansowania potrzebnych szkoleń z budżetu państwa i pracodawców. Branża wymaga dziś kompleksowych rozwiązań, pozwalających na zachowanie stabilnego rozwoju sektora transportowego, który w 2017 roku wygenerował 6 proc. całego PKB.

Jakub Ziębka

Warszawa walczy ze smartfonowymi zombie

Napisy z hasłem „Odłóż smartfon i żyj” pojawiły się w październiku tuż przed zebraniami w pobliżu warszawskich szkół. Celem akcji jest poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach.



Znakowanie przejść dla pieszych w pobliżu placówek szkolnych to kolejna edycja kampanii „Bądźmy razem bezpieczni”, prowadzonej przez stołeczny magistrat, Tramwaje Warszawskie i Zarząd Dróg Miejskich. Przed zebraniami pojawiły się duże napisy z hasłem „Odłóż smartfon i żyj”. Mają one dać do myślenia warszawiakom, nagminnie spacerującym ulicami z telefonami komórkowymi w dłoniach, i wzmoc ich czujność.

■ Nieodpowiedzialni mieszkańcy stolicy

– Trzeba powiedzieć jasno – coraz częstszą przyczyną wypadków komunikacyjnych jest nieodpowiedzialne korzystanie ze smartfonów i innych urządzeń mobilnych w ruchu drogowym – tłumaczy Renata Kozłowska, wiceprezydent Warszawy. – Często ofiarami takich zdarzeń są piesi, najbardziej bezbronni uczestnicy ruchu. Z drugiej strony to właśnie oni najczęściej poruszają się po ulicach z telefonami w dłoni. Chcąc zmienić ten stan rzeczy musimy działać, dlatego Warszawa chętnie wspiera i inicjuje kampanie na rzecz poprawy bezpieczeństwa – zwłaszcza pieszych. Głęboko wierzę, że uda nam się zwiększyć świadomość problemu istnienia smartfonowych zombie wśród warszawiaków.

Problem zauważyły także Tramwaje Warszawskie, które w tym roku swoje działania informacyjne ukierunkowały na zagrożenia związane z korzystaniem ze smartfonów podczas pokonywania przejść dla pieszych. Z doświadczeń warszawskich tramwajarzy, które potwierdzają badania niezależnych agencji, wynika, że skala zjawiska jest bardzo duża. Dlatego trzeba od korzystania ze smartfonów w ruchu drogowym odzwyczajając. Zarówno kierowców, jak i pieszych.

Spółka kilka miesięcy temu rozpoczęła kampanię społeczną „Odłóż smartfon i żyj”. Wyprodukowany został m.in. spot, który można obejrzeć w Internecie.

– Miliony osób – za pośrednictwem mediów oraz portali społecznościowych – poznały prawdę o zagrożeniach, jakie powoduje brak ostrożności. Staraliśmy się uświadomić ludzi, że bezpieczeństwo jest najważniejsze, bo życie mamy jedno – wskazuje Wojciech Bartelski, prezes zarządu Tramwajów Warszawskich.

■ Kierowco, zachowaj 10 metrów

Dlatego stołeczny magistrat, Tramwaje Warszawskie i Zarząd Dróg Miejskich zdecydowały

się na kontynuację swoich działań informacyjnych trochę w innym stylu?

– Odpowiedź jest prosta – z naszych obserwacji wynika, że grupą najbardziej narażoną na niebezpieczeństwo związane z użytkowaniem smartfonów podczas przechodzenia przez pasy jest właśnie młodzież – wyjaśnia Wojciech Bartelski.

Warszawa jest miastem, w którym rokrocznie prowadzonych jest sporo działań i kampanii społecznych służących poprawie bezpieczeństwa w ruchu ulicznym. W tym roku warszawscy kierowcy z Zarządu Dróg Miejskich chcą zwrócić uwagę na inny ważny społecznie temat. Jaki?

– Nasza najnowsza kampania skierowana do kierowców „10 metrów – zachowaj (się)” ma na celu zwrócenie uwagi na zagrożenie wynikające z nielegalnego parkowania samochodów w rejonie zebr. Takie parkowanie to poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszego uczestnika ruchu. Od kilku lat prowadzimy działania mające na celu poprawę sytuacji pieszych na stołecznych drogach. Kampania społeczna „10 metrów” to kolejna akcja w tym zakresie – podkreśla Łukasz Puchalski, dyrektor Zarządu Dróg Miejskich.

Jakub Ziębka

Zimowa mitologia

Czy rozgrzewanie silnika przed jazdą ma jakikolwiek sens? Czy zimą warto zmienić olej silnikowy na różniący się parametrami od używanego latem? Nie. Choć prawie wszyscy kierowcy to robią, nie ma do tego żadnych merytorycznych podstaw.



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

Na wstępie dodam, że wszystko, o czym piszę poniżej, dotyczy nowoczesnych pojazdów. Czyli takich, które zostały wyprodukowane na przestrzeni ostatnich 15 lat.

■ Rozgrzewanie silnika. Plusów brak, minusów sporo

Pisząc o działaniach związanych z przygotowaniem auta do zimy można zacząć od tzw. rozgrzewania silnika przed jazdą. Czy takie działanie ma w ogóle sens? Czy pozostawienie pracującego silnika w niskiej temperaturze mu pomaga? A może szkodzi?

Naturze szkodzi na pewno. W czasie pracy zimnego silnika bez obciążenia (w czasie postoju) do atmosfery trafiają ogromne ilości trującego dwutlenku azotu. Jest on produktem procesu spalania mieszaniny paliwowo-powietrznej w silniku spalinywym.

Takie działanie nie ma też zbawiennego wpływu na trwałość jednostki napędowej. Najgorzej zaś, gdy po kilku minutach rozgrzewania się silnik zostanie zgaszony. Wówczas na uszkodzenie narażone są świece zapłonowe, które najczęściej w takich warunkach nie osiągnęły jeszcze właściwej temperatury pracy. To zjawisko znane jest motocyklistom. Zdarza się, że na chwilę uruchamiają swoje maszyny w garażu.

Jak zatem postępować? Oczywiście bardzo niekorzystne dla silnika w okresie zimowym będzie wykorzystywanie jego wszystkich możliwości natychmiast po uruchomieniu. Co mówią zasady prawidłowej eksploatacji pojazdu? Ano to, że po uruchomieniu silnika od razu powinniśmy rozpocząć jazdę, ale nie wysilać jednostki napędowej do czasu osiągnięcia przez nią normalnej temperatury pracy. Ocenimy ją chociażby po temperaturze płynu chłodzącego. Działając w ten sposób sprawimy, że silnik będzie pracował prawidłowo. Jednocześnie unikniemy wydzielania się toksycznych dla środowiska związków, powstających podczas pracy zimnego silnika.



■ Mieszkasz na Alasce? Letni olej zimą też się nada

Czasem spotykam się z tezą, że zimą warto zmienić olej silnikowy na różniący się parametrami od używanego latem. Istotnie, jeżeli ktoś mieszka na Alasce lub Syberii, to takie działanie jest uzasadnione. A w Polsce? Niekoniecznie! Pamiętajmy, że oleje silnikowe, których używamy, są przystosowane do pracy w temperaturach od -30 do +50 st. Celsjusza. Dlatego sprawdzają się w warunkach klimatycznych panujących w Europie. Warto natomiast zadbać o stosowanie dokładnie takiego oleju (chodzi o parametry lepkościowe i jakościowe), jaki zaleca producent silnika. Zmienianie oleju na inny, według niejasnych teorii mechanika, nie jest rozsądne. Mało tego, może zaszkodzić.

Zima to okres, który jest swoistym testem dla olejów. Często pod korkiem pojawia się osad przypominający konsystencją majonez. To jedna z oznak tego, że silnik nie jest dogrzewany w czasie normalnej pracy. Przyczyny tego problemu należy jednak raczej szukać w sposobie użytkowania pojazdu, a nie w samym oleju.

■ Serwisujcie, tankujcie dobre jakościowo paliwo

Użytkownicy pojazdów z silnikami Diesla muszą dołożyć starań, żeby nie doszło do zamarznięcia paliwa lub wody w filtrze paliwa. Z kolei w samochodach ciężarowych i autobusach wyposażonych w pneumatyczne układy hamulcowe

– również wody w układzie hamulcowym. Rozwiązaniem problemu jest oczywiście przegląd i serwis filtrów paliwa oraz osuszaczy układów hamulcowych przez nastaniem ujemnych temperatur. Trzeba pamiętać o tym, że nawet niewielka ilość wody zgromadzona w filtrze paliwa lub układzie powietrznym może doprowadzić do zablokowania układu. Przez to silnik po jazdzie lub układ hamulcowy nie będzie pracował prawidłowo. Może być tak, że wręcz nie da się go uruchomić.

Oprócz serwisu urządzeń trzeba zadbać o dobrą jakość tankowanego paliwa lub ewentualnie wzbogacać je środkami dostępnymi na rynku.

■ Mieszanina musi być jednorodna!

Warto pamiętać także o wymianie płynu do spryskiwaczy na przystosowany do użytkowania zimą i sprawdzeniu płynu chłodzącego. Jeśli chodzi o płyn chłodzący, to trzeba pamiętać, że jest on mieszaniną wody i glikolu. Fabrycznie wykonana ma dobrze dobrane proporcje, odpowiednio przygotowany zestaw dodatków. Niejednorodność mieszaniny może spowodować powstanie tzw. korków wodnych. To miejsca w układzie chłodzenia, w których koncentrat nie wymieszał się z wodą. Wystarczy ujemna temperatura i kłopot gotowy. Istotna jest także sama natura koncentratu. Do jego krystalizacji dochodzi w temperaturze -18°C. Dopiero dodanie wody powoduje jej obniżenie do -35°C. Wniosek jest jeden: zbyt duża zawartość glikolu w płynie chłodniczym i temperatura zamarzania, zamiast spadać – rośnie. ■

Włącz myślenie. I światła

Przyszła jesień. Pogodę mamy kapryśną, deszczową, nie brakuje mgieł. Co to oznacza dla kierowców? Obowiązek jazdy na światłach mijania, nazywanych przez wielu krótkimi. I tu zaczynają się schody.



Piotr Rucki,
właściciel warszawskiej
szkoły jazdy Elmol

czy każdy kierowca samochodu wie, kiedy i jakich światel powinniśmy używać? Teoretycznie tak być powinno. Ale najwyraźniej nie jest. Zgodnie z art. 51 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym kierujący pojazdem jest obowiązany używać światel mijania podczas jazdy w warunkach normalnej przejrzystości powietrza. Jednak w ust. 2 ww. artykułu czytamy już: „W czasie od świtu do zmierzchu w warunkach normalnej przejrzystości powietrza zamiast światel mijania kierujący może używać światel do jazdy dziennej”.

■ Kierujący oceni

Zmierzch i świt jesteśmy raczej w stanie określić bez wielkiego problemu. A co z „normalną przejrzystością powietrza”? Tu już jest gorzej. Ustawodawca nie zdefiniował warunków normalnej bądź zmniejszonej przejrzystości powietrza. Ocenę pozostawił kierującemu.

Jakie zatem czynniki możemy uznać za zmniejszające przejrzystość powietrza? Opady atmosferyczne, zamglenia, dym, kurz. Kiedy zatem jadąc z włączonymi światłami dziennymi powinniśmy przełączyć je na światła mijania?

■ Czujnik w tunelu

Od dłuższego czasu obserwuję (nie tylko zresztą ja) niepokojący trend. Polega on na nieumiejętnym używaniu przez kierujących pojazdami odpowiednich światel. Skąd się to bierze? Prawdopodobnie z lenistwa, wygody albo niewiedzy. Kierowcy, którzy posiadają samochody wyposażone w czujniki zmierzchu, ufają, że światła mijania zapalą się wtedy, kiedy zapadnie zmierzch, pojawi się mgła czy opady atmosferyczne. Albo gdy wjadą do tunelu. To zrozumiałe. Wjazd do tunelu powoduje, że czujnik reaguje i automatycznie włączy światła. To samo w sytuacji, gdy zapadnie zmierzch. A co, jeśli się zachmurzy? Czy jest to już zmniejszona przejrzystość? Czy czujnik zareaguje? Z reguły nie, ale w takiej sytuacji nie ma jakiegoś wielkiego problemu.



■ Zapominalscy

Gorzej, jeśli pojawi się mgła lub – co zdarza się oczywiście częściej – deszcz, a dla czujnika zmierzchu jest jeszcze dostatecznie widno. Nie włączymy nam wtedy światel. Jedziemy cały czas na dziennych.

Wszyscy wiemy, co się dzieje za jadącym samochodem podczas deszczu. Powstaje obłok wody, który wraz ze wzrostem prędkości jest coraz większy. Ogranicza nam widoczność i zmniejsza bezpieczeństwo. Każdy kierowca powinien sobie z tego zdawać sprawę. W momencie zmniejszającej się przejrzystości należy włączyć światła mijania (zapalają się przecież również światła pozycyjne z tyłu pojazdu). Sprawi to, że auto będzie lepiej widoczne.

Problem jest jeszcze większy dla kierowców, którzy posiadają auto fabrycznie wyposażone w światła do jazdy dziennej lub je zainstalowali samodzielnie (niestety, często ich w ogóle nie widać, tak słabej są jakości). W tych pojazdach trzeba włączyć światła ręcznie. Tu pojawia się problem. Wielu kierowców zapomina lub nie wie, że powinno się przełączyć światła dzienne na mijania.

■ Tłumaczenia instruktora

My, instruktorzy, takich rzeczy uczymy. Tłumaczymy, jakie światła do czego służą, kiedy należy je włączyć. Na ogół wynika to bezpośrednio z przepisów.

Wszystko tłumaczymy kursantom na szkoleniu. Światła drogowe możemy włączyć nie tylko poza obszarem zabudowanym, ale również w obszarze zabudowanym na nieoświetlonej drodze. Jeśli jest prawdopodobieństwo oślepienia innego kierującego, światła drogowe powinniśmy przełączyć na mijania. Jeśli przejrzystość powietrza jest mniejsza niż 50 metrów, z tyłu włączamy światła przeciwmgłowe. Gdy widoczność się poprawia, światła te należy wyłączyć. Problemem oczywiście może być to, że rzadko szkolimy pojazdami wyposażonymi w czujniki zmierzchu czy deszczu. W praktyce trudno to zademonstrować, ale kursanci niejednokrotnie pytają podczas zajęć w deszczu, dlaczego wielu kierowców nie ma włączonych światel i wtedy tłumaczymy, na czym polega problem.

Czy obowiązek całorocznej jazdy na światłach mijania faktycznie poprawił bezpieczeństwo na polskich drogach? To odrębny temat. Może poruszę go innym razem? ■



Słabo widoczne ciężarówki

Większość pojazdów ciężarowych poruszających się po polskich drogach jest pozbawiona właściwego oznakowania odblaskowego, zapewniającego dobrą widoczność po zmroku – wynika z najnowszego raportu, przygotowanego przez firmę 3M we współpracy z Partnerstwem dla Bezpieczeństwa Drogowego.

Raport powstał na podstawie badania przeprowadzonego w siedemnastu różnych lokalizacjach w kraju na próbie kilkuset pojazdów. Wszystko działo się w lutym i marcu tego roku. Wykonawcy badania przeprowadzili blisko tysiąc pomiarów materiałów odblaskowych na pojazdach ciężarowych, które poruszają się po polskich drogach. Odblaskowość badano z wykorzystaniem reflektometru, czyli urządzenia zapewniającego profesjonalny i precyzyjny pomiar współczynnika odbłasku.

■ Braki w oznakowaniu konturowym

Ustalono, że 76 proc. pojazdów ciężarowych nie jest prawidłowo oznakowany. Co to znaczy? Mają tylko częściowe oznakowanie, niezgodne z normą lub nie mają żadnego (według badania było to odpowiednio 15, 33 i 29 proc.).

Zgodnie z obowiązującymi w Polsce przepisami pojazdy ciężarowe wyprodukowane po 10 października 2009 roku mają obowiązek oznakowania konturowego. Jak potwierdza badanie, wiele z nich nie spełnia obowiązujących wymagań, stanowiąc zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego. Jeszcze gorzej

jest z pojazdami ciężarowymi wyprodukowanymi przed 2009 rokiem. One nie muszą mieć oznakowania konturowego. Ale wciąż uczestniczą w ruchu drogowym i z powodu swojej złej widoczności stanowią poważne zagrożenie dla innych. W krajach Europy Zachodniej liczba starszych pojazdów ciężarowych maleje. W Polsce jest jednak inaczej.

■ Nieegzekwowane przepisy

W raporcie czytamy także, że w naszym kraju nie egzekwuje się obowiązujących przepisów dotyczących oznakowania konturowego. Jego autorzy podają, iż w porze nocnej na nieoświetlonych drogach w co czwartym wypadku ginie człowiek. Dla porównania w porze dziennej śmierć ponosi ofiara co piętnastego wypadku.

Dane statystyczne z ostatnich lat potwierdzają, że kierujący pojazdami ciężarowymi stanowią po kierowcach samochodów osobowych drugą największą grupę sprawców wypadków drogowych. W 2017 roku zgłoszono policji 436.469 kolizji drogowych – to o 7,3 proc. więcej w porównaniu do roku poprzedniego i aż o 20 proc. więcej niż w 2015 roku.

■ Dlaczego warto?

– Odblaskowe oznakowanie konturowe o odpowiednich parametrach optycznych jest jednym ze skuteczniejszych sposobów zwiększenia widoczności samochodów ciężarowych na drodze – uważa Bartłomiej Morzycki, prezes Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego. – Gwarantuje widoczność pojazdu zaparkowanego na poboczu, włączającego się oraz uczestniczącego w ruchu, a także znacząco skraca czas reakcji innych użytkowników ruchu drogowego. Przy sprzyjających warunkach atmosferycznych oznakowanie to zapewnia widoczność pojazdu z odległości nawet 1000 metrów, dzięki czemu umożliwi wcześniejsze dostrzeżenie innego uczestnika ruchu i sprzyja zmniejszeniu liczby wypadków.

Dlaczego raport powstał na zlecenie firmy 3M, która o pomoc poprosiła Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego? Powód jest prosty. Od ponad 80 lat prowadzi ona prace w zakresie rozwoju technologii produkcji materiałów odblaskowych dla podnoszenia bezpieczeństwa na drogach.

Jakub Ziębka

Przegląd legislacyjny

Prawie zawsze jesienią pojawia się wiele nowych projektów legislacyjnych. Tym razem nie jest inaczej. Nie brakuje również propozycji dotyczących kierowców i ich uprawnień. Tym razem przyjrzymy się zmianom związanym z dokumentem prawa jazdy oraz poprzedzającymi jego uzyskanie badaniami lekarskimi.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

W Dzienniku Ustaw (poz. 1938) ukazała się nowelizacja rozporządzenia w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców. Była ona potrzebna przede wszystkim ze względu na niedawne zmiany ustawowe. W ich wyniku całkowity albo częściowy ubytek słuchu nie jest przeciwwskazaniem zdrowotnym do uzyskania prawa jazdy ani przesłanką do cofnięcia uprawnień – z wyjątkiem:

- 1) uzyskania prawa jazdy kategorii D1 lub D
- 2) uzyskania prawa jazdy kategorii C1 lub C przez osobę, która nie posiada prawa jazdy kategorii B albo posiada je przez okres krótszy niż dwa lata
- 3) cofnięcia uprawnień w zakresie prawa jazdy kategorii C lub C1 osobie, która w wyniku nagłego zdarzenia utraciła słuch w stopniu uniemożliwiającym jej rozumienie mowy z odległości jednego metra, w tym przy zastosowaniu aparatów słuchowych lub implantów słuchowych – przez rok od tego zdarzenia.

■ Co się zmieni?

Rozporządzenie wprowadza następujące zmiany w porównaniu do dotychczasowych regulacji:

- 1) w § 2 wskazano 30-dniowy termin, w jakim należy przeprowadzić ponowne badanie lekarskie od wpływu tego wniosku. Po upływie tego terminu orzeczenie lekarskie wydane przez uprawnionego lekarza staje się ostateczne. Co musi zrobić jednostka, do której wpłynął wniosek? Będzie zobowiązana niezwłocznie zawiadomić o tym fakcie starostę właściwego ze względu na miejsce zamieszkania osoby, której dotyczy kwestionowane orzeczenie lekarskie, oraz przesłać jego kopię. Taka procedura ma na celu uniknięcie umyślnego niestawiania się na badania lekarskie. Chodzi przede wszystkim o osoby,



które kierowały pojazdami w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu albo istnieją uzasadnione zastrzeżenia co do stanu zdrowia tej osoby

- 2) w załączniku nr 1 do rozporządzenia określającego „Szczegółowe warunki badania lekarskiego w zakresie narządu wzroku” w kolumnie 6 „Pole widzenia” wyraz „obuoczne” zastąpiono wyrazem „poziome”
- 3) „Szczegółowe warunki badania lekarskiego w zakresie narządu słuchu”, stanowiące załącznik nr 3 do rozporządzenia, dostosowano do przepisów art. 1 ustawy z 12 kwietnia 2018 roku o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2018 roku poz. 1098), zgod-

nie z którym całkowity albo częściowy ubytek słuchu nie jest przeciwwskazaniem zdrowotnym do uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami ani przesłanką jego cofnięcia – z wyjątkiem:

- a) uzyskania prawa jazdy kategorii D1 lub D
- b) uzyskania prawa jazdy kategorii C1 lub C przez osobę, która nie posiada prawa jazdy kategorii B albo posiada je przez okres krótszy niż dwa lata
- c) cofnięcia uprawnień w zakresie prawa jazdy kategorii C lub C1 osobie, która w wyniku nagłego zdarzenia utraciła słuch w stopniu uniemożliwiającym jej rozumienie mowy z odległości jednego metra, w tym przy

zastosowaniu aparatów słuchowych lub implantów słuchowych – przez rok od tego zdarzenia

- 4) w załączniku nr 6 do rozporządzenia określającego „Szczegółowe warunki badania lekarskiego w zakresie układu nerwowego, w tym padaczki” uchylono ust. 11, dotyczący przypadków, o których mowa w ust. 5–7, stwierdzenia istnienia przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami, z uwagi na fakt, że jeżeli w okresie odstawiania albo zmiany leczenia wystąpi napad padaczkowy, uprawniony lekarz stwierdza przeciwwskazanie do kierowania pojazdami
- 5) karta badania lekarskiego została usystematyzowana w związku z rezygnacją oceny stanu zdrowia osoby badanej w zakresie narządu słuchu i równowagi
- 6) w § 14 wprowadzono przepis przejściowy dotyczący postępowań w sprawie wydania orzeczenia lekarskiego, tj. badań lekarskich rozpoczętych i niezakończonych, które będą przeprowadzane na podstawie przepisów nowych, jako korzystniejszych dla osoby badanej.

Autorzy projektu zakładali, że rozporządzenie powinno wejść w życie 1 października 2018 roku, jednak dopiero 9 października ukazało się Dzienniku Ustaw i weszło w życie następnego dnia.

■ Prawo jazdy bez adresu

Trwają także prace nad projektem rozporządzenia wprowadzającego nowy wzór prawa jazdy. Jest on pozbawiony adresu zamieszkania. Projekt stanowi nowelizację obowiązującego rozporządzenia w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami. Proponowana w nim zmiana jest następstwem wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 14 grudnia 2017 roku. Orzekł on o „niezgodności art. 18 ust. 2 pkt 2 ustawy z 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami z Konstytucją w zakresie, w jakim przewiduje pobranie opłaty ewidencyjnej i opłaty za wydanie nowego dokumentu prawa jazdy z powodu konieczności zmiany zawartych w nim danych, wynikającej ze zmiany stanu faktycznego spowodowanej działaniem organów władzy samorządowej”. Trybunał Konstytucyjny uznał, że obywatel nie powinien płacić za wymiany dokumentów wymuszone np. zmianami nazw ulic.

Obecnie obowiązujące przepisy wciąż przewidują wpisywanie do prawa jazdy adresu zamieszkania posiadacza tego dokumentu. Dodatkowo, zgodnie z przepisami art. 18 ust. 1 ustawy z 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami, każdy posiadacz prawa jazdy jest zobowiązany do zgłoszenia staroście zmiany stanu faktycznego wymagającego zmiany danych w wydanym dokumencie prawa jazdy w terminie 30 dni od jej zaistnienia. Taka konstrukcja prawna powoduje, że każda zmiana miejsca zamieszkania, nawet w obrębie jednego organu wydającego prawo jazdy, wymaga wymiany dokumentu prawa jazdy na zawierający właściwy adres zamieszkania. Dla kierowców generuje to koszty w wysokości 100,50 zł w przypadku, jeżeli to oni dokonali zmiany miejsca zamieszkania. W wyniku wspomnianego wyroku Trybunału Konstytucyjnego osoby te nie ponoszą już jednak kosztów za wymianę dokumentu w przypadku, jeżeli zmiany, np. nazwy ulicy, dokonał samorząd lub inny organ administracji państwowej. Zapłaci za to samorząd lub Skarb Państwa.

■ Wymiany nie będzie

Autorzy nowelizacji uznali jednak, że prawo jazdy jest wyłącznie dokumentem stwierdzającym uprawnienia do kierowania pojazdami, a z punktu widzenia obsługi administracyjnej w ogóle nie jest już konieczne uwidacznianie adresu zamieszkania na tym dokumencie. Adres ten jest bowiem wskazywany organowi wydającemu prawo jazdy już we wniosku o wydanie lub jego wymianę. Dla organów kontrolnych wystarczającą informacją jest zatem informacja o organie, który wydał konkretne prawo jazdy.

Planowany termin wejścia w życie rozporządzenia to 4 marca 2019 roku. Nie będzie oczywiście konieczna wydanie dokumentów. Prawa jazdy wydane przed dniem wejścia w życie nowego wzoru zachowają ważność przez okres, na który zostały wydane. ■

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



Uśmiechnij się



Znalezione w Internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 7 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „odpowiedzialność”. Nagrodę wyślemy pocztą.

Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Miłośnicy 4 kółek”.

POZIOMO:

1) droga odciążająca ruch w mieście. 6) pręt służący do usztywniania gorsetów. 10) wskazuje ilość przejechanych kilometrów. 11) część ulicy przeznaczona do ruchu kołowego. 13) ... hamulcowy. 14) sygnalizator dźwiękowy w aucie. 16) spożywcza lub motoryzacyjna. 19) bywa na cztery koła. 21) element zawieszenia pojazdu. 23) zegar słoneczny. 24) żona proroka Mahometa. 26) polecenia dla psa. 29) Salvatore malarz, surrealista. 30) gazy z rury wydechowej. 31) zwalnianie, zmniejszanie prędkości.

PIONOWO:

1) ... napędowy. 2) wśród drzew liściastych. 3) metoda osuszania gruntów. 4) wąski, długi pilnik. 5) papier wartościowy. 6) końcówka wyścigu. 7) 1/60 minuty. 8) ryba wędrowna spokrewniona z jesiotrem. 9) struś amerykański. 12) drogowy ... akustyczny. 15) azotan srebra. 17) ... rejestracyjny. 18) Dymna lub Seniuk. 20) zabieg oczyszczania krwi. 22) ustronne miejsce, spokojny kąt. 23) część Trójmiasta. 25) gulgończyk ptak. 27) insekt. 28) sztuczka filmowa.

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. Łądy 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, Dariusz Piorunkiewicz, Materiały Harley-Davidsona, Urząd Miejski w Inowrocławiu, archiwum Orlenu, materiały Lotosu, materiały Nissana, materiały BMW, Pete Souza/Official White House, Komenda Miejska Policji w Elblągu, fotobabji.blogspot.com

Korekta: Dorota Piechna

Skład: e-kierowca – studia DTP

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



Nowoczesne narzędzie wspomagające pracę Twojego ośrodka

- ✓ spersonalizowana aplikacja mobilna prawko.pl
- ✓ dostęp dla Twoich kursantów do testów i wykładów prawko.pl z komentarzem Włodzimierza Zientarskiego
- ✓ dostęp do multimedialnej platformy – wykłady na prawko.pl, pomagającej w prowadzeniu zajęć teoretycznych na wszystkie kategorie prawa jazdy
- ✓ możliwość korzystania na dowolnym urządzeniu 24h na dobę





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

