

nr 2/2015 (110)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

NOWE PRZEPISY W PRAKTYCE

REWOLUCJI NA RAZIE NIE WIDAĆ. WEJŚCIE W ŻYCIĘ PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH EKOJAZDY I NIEOBOWIĄZKOWEJ TEORII NIE ZMIENIŁO JAK DOTĄD SYTUACJI SZKÓŁ JAZDY I KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW.

str. 10

TURYSTYKA EGZAMINACYJNA KWITNIE

W POLSCE EGZAMIN NA PRAWO JAZDY ZA PIERWSZYM RAZEM ZDAJE NIESPEŁNIA 40 PROCENT KIEROWCÓW. POZOSTALI PRÓBUJĄ WIELOKROTNIE, CZASEM NAWET PO KILKANAŚCIE RAZY. NAJBARDZIEJ ZDETERMINOWANI DECYDUJĄ SIĘ NA ROBIENIE KURSÓW ZA GRANICĄ, CZASEM NIELEGALNIE. ALE SKUTECZNIE.

str. 18

PROBLEMATYCZNE NAGRANIA

AKTUALNIE OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY DAJĄ MOŻLIWOŚĆ PRZEPROWADZENIA EGZAMINU NA PRAWO JAZDY Z WYKORZYSTANIEM SAMOCHODU OŚRODKA SZKOLENIA KIEROWCÓW. KWESTIĄ SPORNĄ STAŁY SIĘ KAMERY W POJAZDACH.



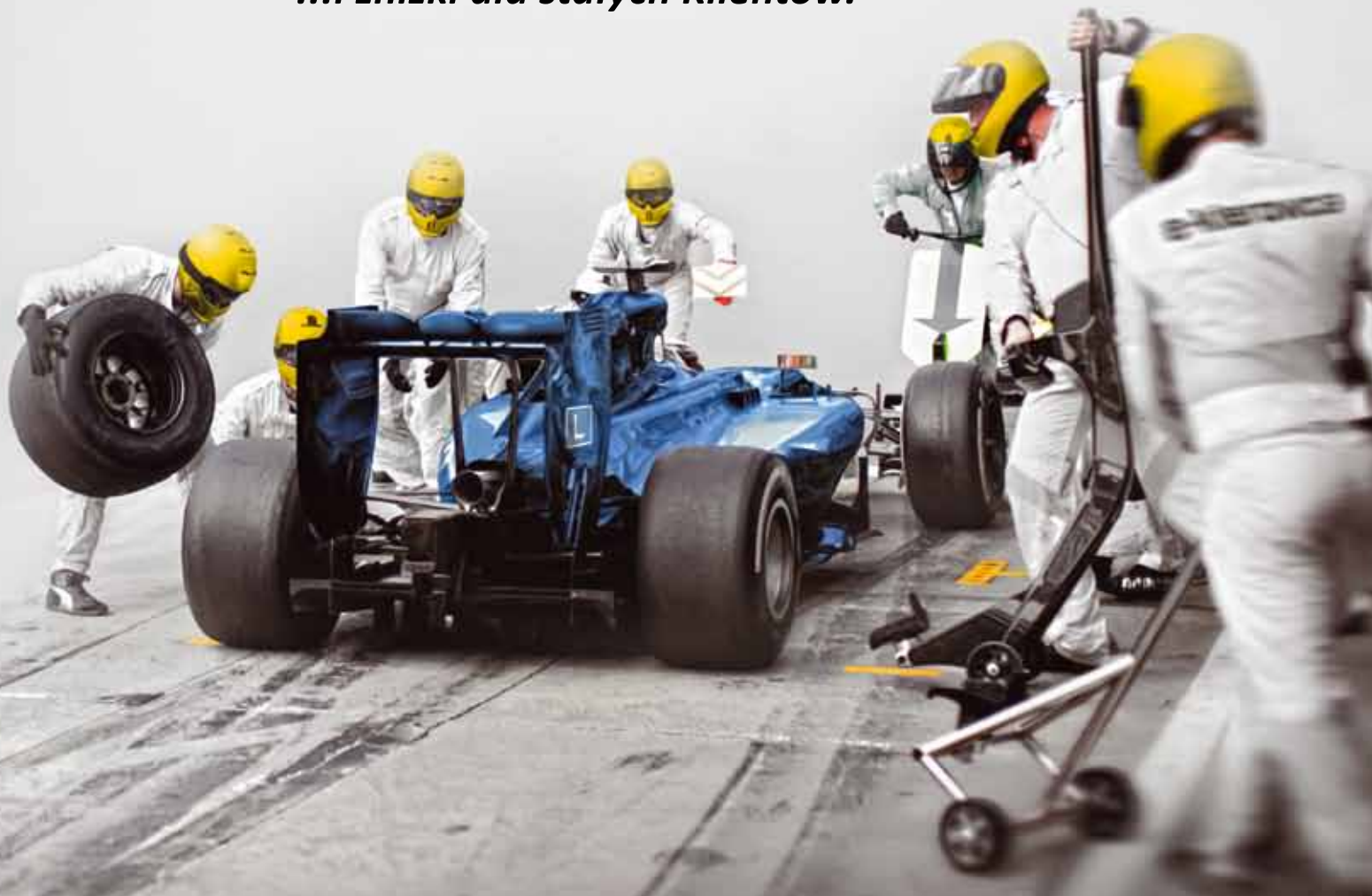
WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

SKLEP INTERNETOWY

www.sklep.e-kierowca.pl



...bo liczy się serwis
...i zniżki dla stałych Klientów.



Cisza bez burzy?



Krzysztof Giżycki

Co najmniej od kilku miesięcy mocno emocjonowaliśmy się kolejnymi zmianami zafundowanymi nam przez rząd i parlamentarzystów. Zastanawialiśmy się, na ile nowe przepisy zmienią sposób funkcjonowania branży szkoleniowej w Polsce. Towarzyszyło nam sporo obaw, bo wiadomo, że człowiek nie bez trudu przystosowuje się do kolejnych zmian.

Dlatego postanowiliśmy sprawdzić, jak wprowadzenie nieobowiązkowej teorii i dodanie do egzaminu praktycznego umiejętności tzw. ekojazdy funkcjonuje w praktyce. Na razie okazuje się, że żadnego wstrząsu nie ma. Do szkół jazdy nadal przychodzą kandydaci na kierowców i chcą uczyć się teorii na stacjonarnych wykładach lub metodą e-

learningu w Super OSK. Wiadomości z wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego także nie są alarmujące. Spadku zdawalności nie ma, egzaminatorzy nie oblewają zdających za nieumiejętność jazdy ekologicznej.

Wiadomo, że od wprowadzenia zmian upłynęło za mało czasu, żeby wyciągać jakieś daleko idące wnioski. Wydaje się jednak, że rewolucji w sposobie funkcjonowania branży szkoleniowej nie ma się co spodziewać. Raczej powinno używać się słowa „ewolucja”.

Tak czy siak, nowe przepisy budzą pewne wątpliwości, które na łamach lutowego numeru „Szkoły Jazdy” staramy się rozwiązać. Dlatego też postanowiliśmy opublikować listę najczęściej zadawanych pytań dotyczących stosowania nowych uregulowań prawnych i na nie odpowiedzieć.

Jednak ekojazda oraz nieobowiązkowa teoria nie są oczywiście jedynymi ważnymi tematami podejmowanymi przez nas w najnowszym wydaniu miesięcznika. Żeby to sprawdzić, wystarczy po prostu zagłębić się w lekturze!

Redaktor naczelny

W numerze

| | | | |
|---|----|---|----|
| Rewolucji (na razie) nie widać | 4 | Uważaj na paparazzich. | |
| Ekojazda to nie problem | 5 | Czają się wszędzie! | 29 |
| Co z tą nieobowiązkową teorią? | 6 | Pytania z infolinii | 30 |
| Nieobowiązkowe trzy dni | 8 | Kolizje, wypadki, zdarzenia drogowe i ubezpieczenia | 31 |
| Info-Car.pl się zmienia, czyli nowe funkcjonalności systemu | 9 | Plan na drogi krajowe | 32 |
| Turystyka egzaminacyjna kwitnie | 10 | Płaca minimalna uderzyła w polski transport | 34 |
| Zmiana warty | 11 | Przekłęta teoria | 35 |
| Strategia kluczem do sukcesu | 12 | Wzrasta bezpieczeństwo, ale do optymizmu daleko | 36 |
| Rodzice uczą złych nawyków | 14 | Trzy tysiące za jazdę bez prawka? | 37 |
| Jak ulepszyć egzamin praktyczny? | 16 | Emil na tropie | 38 |
| Problematyczne nagrania | 18 | Pomocny migacz | 40 |
| Zrozumieć istotę zarządzania | 20 | Bohaterowie cyklu | 41 |
| Nie wszystko złoto... | 22 | Używane koreańczyki | 42 |
| Z nową twarzą. Opel corsa E | 24 | (Nie)śmiały eksperyment, czyli nic nowego | 44 |
| Maszyny o wysokich osiągnięciach | 25 | | |
| Z wędką na koncert | 26 | | |
| Jak pogodzić interesy pieszych i kierujących? | 28 | | |

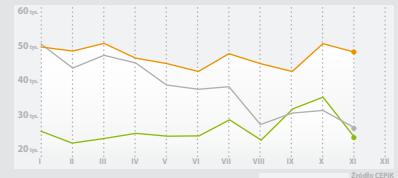
Z ostatniej chwili

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

LISTOPAD 2014 **24429**

LISTOPAD 2013 **26804**

LISTOPAD 2012 **49337**



Wzrost nabierze znaczenia

W połowie stycznia rząd przyjął projekt nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym, dotyczący stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dzieci w pojazdach.

Projekt nowelizacji ustawy przewiduje zniesienie granicy wieku dwunastu lat dla obowiązku przewożenia dzieci w fotelikach lub innych urządzeniach. Teraz ma się liczyć wzrost. Jeśli dziecko ma powyżej 150 cm wzrostu, może jeździć jak dorosły pasażer.

Dodatkowo dopuszczalne będzie przewożenie dziecka mającego co najmniej 135 cm wzrostu w pasach bezpieczeństwa, bez fotelika lub innego urządzenia, na tylnym siedzeniu pojazdu. Można będzie także przewozić trzecie dziecko w wieku co najmniej trzech lat w pasach bezpieczeństwa, bez fotelika, na tylnym siedzeniu pojazdu. Jednak tylko w przypadku, gdy dwoje dzieci jest przewożonych w fotelikach (na tylnym siedzeniu) i nie ma możliwości zainstalowania tam trzeciego.

Nowelizacja zawiera również bezwzględny zakaz przewożenia dziecka poniżej trzech lat w pojeździe niewyposażonym w pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące dzieci, a także przewożenia bez fotelika lub innego urządzenia dziecka poniżej 150 cm wzrostu na przednim siedzeniu auta. Obowiązek przewożenia dziecka w foteliku bezpieczeństwa lub innym urządzeniu nie obejmuje dzieci, które mają zaświadczenie lekarskie o przeciwwskazaniu do ich stosowania. Do projektu ustawy wprowadzono także nowe przepisy dotyczące stosowania pasów bezpieczeństwa. Skonkretyzowano, kto może zostać zwolniony z tego obowiązku. Będą to m.in.: osoby posiadające odpowiednie zaświadczenie lekarskie, kobiety w widocznej ciąży, taksówkarze, instruktorzy lub egzaminatorzy szkolący na prawo jazdy, funkcjonariusze BOR i żandarmerii wojaskowej, zespoły medyczne. *red*

Rewolucji (na razie) nie widać

Możliwość uczenia się teorii bez udziału w zajęciach organizowanych przez OSK nie jest na razie przez kandydatów na kierowców często wykorzystywana. Szkoły jazdy nie obserwują spadku liczby osób zapisujących się na kursy.



Zmiany weszły w życie 1 stycznia br. Do końca 2014 roku osoba, która zamierzała uzyskać prawo jazdy, musiała obowiązkowo odbyć szkolenie teoretyczne w ośrodku lub od niedawna – uczyć się metodą e-learningu w domu. Z tej drugiej opcji można było jednak skorzystać tylko i wyłącznie w tzw. Super OSK. Szkolenie teoretyczne, obejmujące także zajęcia z pierwszej pomocy, trwało trzydzieści godzin. Po jego zakończeniu kursant był jeszcze zobowiązany zdać egzamin wewnętrzny na wzór tego, który odbywa się potem w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Od 1 stycznia br. system szkolenia wygląda inaczej. Kandydat na kierowcę może uczyć się teorii bez pomocy ośrodka szkolenia kierowców, w swoim zakresie. Jego wiedza będzie weryfikowana dopiero podczas państwowego egzaminu w WORD-zie. Czy taka opcja w pierwszych tygodniach po wejściu w życie nowych przepisów cieszy się dużą popularnością?

■ Na wschodzie bez zmian

– Jak dotąd wszystkie osoby, które przychodzą, chcą się uczyć teorii w sposób tradycyjny – mówi Marcin Sęk, prezes zarządu WPPU „Motos” ze Stalowej Woli. – Oferujemy wszystkie możliwości uczenia teorii, ale wiemy, że minie sporo czasu, zanim kursanci będą woleli uczyć się tylko poprzez e-learning lub pójść na egzamin bez żadnego kursu. Bez względu na zdolności do nauki czy preferencje rodzaju szkolenia u nas każdy znajdzie optymalną metodę dla siebie. Chcemy, żeby kursanci byli dobrze przygotowani. Nasze koszty stawiamy na dalszym planie. Sęk podkreśla, że kursanci chcą uczyć się pod okiem kompetentnego wykładowcy.

– Najważniejsze jest, że zasada mistrz i uczeń, przekaz w kontakcie międzyosobowym nadal jest wysoko ceniony. Oczywiście nasza oferta jest pełna, zwłaszcza e-kursy jako wspomagające tra-

dycyjne metody kształcenia są u nas cały czas dostępne, ale potwierdzenie, że nauczyciel jest nadal potrzebny, żeby nie wyważać już otwartych drzwi, jest dla nas satysfakcją.

■ Bez odkrywania Ameryki

Spadku zainteresowania nauką teorii w ośrodku szkolenia kierowców nie potwierdza także Eugeniusz Kubiś, szef zielonogórskiej szkoły jazdy Motorex.

– Liczba osób, które do nas przychodzą, jest stabilna, czyli podobna jak tuż przed wejściem w życie nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami. Nie obserwuję także zapytań co do możliwości zdawania teorii eksternistycznie. Myślę, że to dobrze, bo taka opcja jest daleko bardziej nieefektywna niż tradycyjny wykład z żywym człowiekiem. Ucząc się od doświadczonego człowieka, mającego dużą wiedzę o tym, co może spotkać nas na drodze, kandydat na kierowcę nie musi odkrywać Ameryki.

Kubiś jest także przygotowany na to, że w jego szkole może pojawić się kursant z potwierdzeniem zdania egzaminu teoretycznego w WORD-zie, ale wiedzą niewystarczającą do w miarę swobodnego kierowania pojazdem na szkoleniu praktycznym.

– Od jakiegoś czasu mamy w swojej ofercie nauczanie teorii plus pięć godzin zegarowych praktyki. Koszt to 300 zł. Myślę, że może być to dobra opcja dla ludzi, którzy mają za sobą zdany egzamin, ale z ich wiedzą nie jest jeszcze najlepiej.

■ Cennik nie drgnął

Odplywu kursantów ze swojej szkoły nie zaobserwował także Radosław Surafa, szef trójmiejskiego ośrodka szkolenia kierowców Elka School.

– Na razie jest cisza. Mimo że istnieje teraz możliwość samodzielnej nauki teorii, dużo osób z tej opcji nie korzysta. Przynajmniej nic nam o tym nie wiadomo. Nie otrzymujemy żadnych zapytań w tej sprawie. Można więc powiedzieć, że w naszej szkole zmian nie widać. Kursanci uczą się teorii na stacjonarnych wykładach lub korzystając z oferowanego przez nas e-learningu.

Z kolei Łukasz Pestka, instruktor z chojnickiego ośrodka OKK Kinga Peplińska, raz zetknął się z przypadkiem osoby, która chciała zdać egzamin teoretyczny w WORD-zie bez chodzenia na wykłady.

– Skontaktowała się z nami telefonicznie. Zapytała o materiały, dzięki którym może sama nauczyć się teorii. Egzamin miała mieć dwa dni później. Jakie były jej dalsze losy – nie wiadomo.

Wszystkie szkoły jazdy zgodnie powtarzają, że cena kursu bez nauki teorii nie będzie różniła się od całościowego kursu. Ma to m.in. zachęcać kandydatów na kierowców do uczestniczenia w wykładach w ośrodku.

Jakub Ziębka

Ekojazda to nie problem

Od 1 stycznia elementem każdego egzaminu jest sprawdzenie, czy przyszły kierowca umie jeździć ekologicznie. Na podstawie kilku pierwszych tygodni stosowania nowych przepisów widać, że spadku zdawalności praktyki nie będzie.

Eco-driving to jazda, która ma powodować jak najmniejsze spalanie paliwa. W Europie od dawna kładzie się na nią duży nacisk, w Polsce przepisy weszły, unijną dyrektywą, od 1 stycznia. Teraz każdy kierowca musi wykazać umiejętność hamowania silnikiem oraz że jest w stanie utrzymać wskazania obrotomierza na poziomie od 1800 do 2600 obrotów na minutę.

■ Zainteresowanie w szkołach jazdy

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Bielsku-Białej na swojej stronie ogłasza nabór na kurs dla instruktorów z tego, jak szkolić ekologicznie.

– Zainteresowanie jest ogromne – mówi Edward Płonka, dyrektor WORD-u. – W połowie stycznia mieliśmy spotkanie w tej sprawie, przyszło ponad 100 osób. Przede wszystkim instruktorów interesuje to, na ile poważnie będzie brany pod uwagę ten przepis. A my nie mamy wyboru. Tak kaže ustawa. Chociaż moim zdaniem ten zapis nie jest najszcześniejszy. I te obawy podziela też wielu specjalistów.

■ Czy unijny przepis ma sens?

Kontrowersje wokół sprawdzania ekojazdy na egzaminie dotyczą przede wszystkim trzymania obrotomierza w odpowiednich widełkach. Bo co do tego, że od początku trzeba wyrabiać w kierowcach nawyk hamowania silnikiem, nikt nie ma wątpliwości.

– Boję się, że zdający, zamiast skupiać się na tym, co dzieje się dookoła samochodu, będą patrzeć na obrotomierz i pilnować, żeby obroty silnika nie przekroczyły 2600 lub nie spadły poniżej 1800 – mówi Płonka. – A przecież tego tak naprawdę nie trzeba uczyć na kursie czy wymagać na egzaminie. To przychodzi naturalnie. Każdy kierowca po pewnym czasie słyszy, kiedy zmienić bieg. A przy 2600 obrotach samochód już wyje jak oszalały. Ale trudno. Przepis jest i trzeba się do niego stosować.

Okazuje się, że statystyki się nie pogorszyły. Z dotychczasowych danych wynika, że na razie na ekojeździe nikt nie oblał egzaminu.

■ Ekojazda to nie do końca nowość

– Z naszych obserwacji nie wynika, żeby wprowadzenie nowego przepisu w jakikolwiek spo-



sób wpływało na zdawalność egzaminów – zapewnia Marcin Kiwit, egzaminator nadzorujący z Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Olsztynie.

W nowym roku jest ona praktycznie na tym samym poziomie, co w roku ubiegłym, przed wprowadzeniem zapisów o eco-drivingu.

– Rewolucji nie ma z prostego względu – instruktorzy już wcześniej zwracali na to dużą uwagę jako na jeden z elementów tzw. techniki kierowania samochodem – mówi Kiwit. – I jednocześnie, właśnie jako technika kierowania, już wcześniej było to także oceniane na egzaminach.

■ Nowy ekoarkusz

Zdaniem egzaminatora, nowy przepis niewiele zmienia w całościowej ocenie umiejętności kandydatów na kierowców. Nowością jest natomiast arkusz egzaminacyjny, w którym pojawiły się dwa dodatkowe punkty z zakresu ekologicznej jazdy, dotyczące właściwej zmiany biegów i hamowania silnikiem.

– Ponieważ ten element był już wcześniej brany pod uwagę przez egzaminatorów, uszczegółowienie ogólnych założeń w postaci konkretnego zapisu, na przykład, że nie powinno się

przekraczać 2600 obrotów na minutę, można uznać nawet za pewne ułatwienie – twierdzi Marcin Dzięgielewski z Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku. – Jest to zwyczajnie łatwiejsze do zrozumienia i zapamiętania. Oczywiście przy wszelkich zmianach pojawiają się kontrowersje i obawy, że egzamin będzie trudniejszy. Jednak w tym przypadku nie słyszałem jeszcze, aby ktoś nie zdał z powodu nieekologicznej jazdy. To akurat nie jest największy problem kursantów.

■ Samochody same mówią, kiedy zmienić bieg

– Nie dostrzegam w ekojeździe żadnego problemu, ponieważ kursy z tego zakresu dla instruktorów są prowadzone już od kilku lat – mówi Cezary Drozdowski ze szkoły jazdy Prawko w Poznaniu. – I uczy my tego naszych kursantów od dawna, a nie dlatego, że wszedł przepis. Dodatkowo nowe samochody, zarówno elki szkoleniowe, jak i te, którymi zdaje się egzamin, są wyposażone w urządzenie sygnalizujące, kiedy zmienić bieg. Dlatego nie sądzę żeby ktokolwiek nie zdał egzaminu, bo nie zna zasad ekojazdy.

Anna Łukaszuk

Co z tą nieobowiązkową teorią?

Zmiany w prawie zawsze rodzą wątpliwości. Ludzie często zastanawiają się, jak poszczególne zapisy stosować w praktyce. Postanowiliśmy wyjść naprzeciw oczekiwaniom naszych Czytelników, opublikować listę najczęściej zgłaszanych wątpliwości oraz pytań dotyczących braku obowiązkowego szkolenia teoretycznego i na nie odpowiedzieć.

- Jaką ścieżkę musi teraz przejść osoba, która chciałaby uzyskać prawo jazdy?

Procedura zaczyna się tak samo, jak dotychczas, czyli od złożenia wniosku o wydanie prawa jazdy ze wszystkimi załącznikami oraz wyrobienia profilu kandydata na kierowcę w starostwie powiatowym. Następnie kursant, w zależności od podjętej decyzji, powinien zapisać się na szkolenie w OSK albo na egzamin w WORD-zie.

- Co w przypadku, gdy kursant rezygnuje z teorii w OSK i chce od razu podejść do egzaminu?

Zmienia się jedynie adres, pod który trzeba udać się po uzyskaniu profilu kandydata na kierowcę. Zamiast do ośrodka szkolenia kierowców, należy wybrać się do WORD-u i zapisać na egzamin. Natomiast jeśli decyzję o wcześniejszym przystąpieniu do państwowego egzaminu teoretycznego podejmuje osoba już zapisana na kurs, prawdopodobnie (wynika to ze specyfiki działania systemu) będzie musiała przerwać szkolenie, żeby umożliwić pobranie PKK przez WORD i zapisanie na egzamin.

- Czy po nieudanej próbie zdania egzaminu państwowego szkolenie teoretyczne staje się obowiązkowe?

Uzyskanie pozytywnego wyniku części teoretycznej egzaminu państwowego jest warunkiem zwolnienia z części teoretycznej szkolenia, jednak prawo nie ogranicza liczby podejść do tego egzaminu. Dlatego kandydat na kierowcę może próbować ponownie.

- Co dzieje się w przypadku, gdy OSK dalej prowadzi teorię i z takiej opcji kursant chce skorzystać?



Wówczas wszystko odbywa się na dotychczasowych zasadach.

- Czy jeśli kursant zda egzamin teoretyczny w WORD-zie, musi wziąć z sobą jakieś zaświadczenie i udać się do OSK? Czy wszystko jest weryfikowane na podstawie PKK?

Informacja o uzyskaniu przez kursanta pozytywnego wyniku z części teoretycznej zostanie wprowadzona przez WORD do PKK.

- Założmy, że kursant odbywa szkolenie teoretyczne w OSK. Czy musi

na koniec zdawać tam egzamin wewnętrzny?

Tak. Kursant, który nie korzysta ze zwolnienia z części teoretycznej kursu, musi zdać również wewnętrzny egzamin teoretyczny. Realizowany on jest jak dotąd, czyli bezpośrednio po zakończeniu e-learningu albo po całym kursie w przypadku teorii prowadzonej tradycyjnymi metodami.

- Czy egzamin teoretyczny wygląda tak samo dla osób, które nie szkoliły się w OSK, jak i pobierających tam nauki?

Tak. Egzamin teoretyczny jest taki sam, niezależnie od tego, czy kursant przygotowywał się do niego we własnym zakresie, czy w ramach kursu prowadzonego w ośrodku szkolenia kierowców.

- **Czy kursant przechodzi jakiś dodatkowy egzamin z pierwszej pomocy, skoro szkolenie prowadzi się dopiero po egzaminie teoretycznym?**

Należy odróżnić dwie kwestie – przyswajanie teoretycznych informacji z zakresu pierwszej pomocy i ćwiczenie umiejętności jej udzielania. Wiedza teoretyczna o pierwszej pomocy jest sprawdzana na egzaminie teoretycznym. Można się do tego przygotować we własnym zakresie. Umiejętności udzielania pierwszej pomocy są natomiast kształtowane pod okiem ratownika w ośrodku szkolenia kierowców. Co ważne – ćwiczenia te muszą odbyć także kursanci, którzy są zwolnieni z części teoretycznej kursu. Stanowią one bowiem odrębną od teorii część kursu, mimo że godzinowo i organizacyjnie są powiązane z częścią teoretyczną. Warto mieć jednak na uwadze, że wciąż trwają prace legislacyjne nad wprowadzeniem praktycznego egzaminu z pierwszej pomocy.

- **Czy po przeprowadzeniu zajęć z pierwszej pomocy OSK uzupełnia kartę przeprowadzonych zajęć na poziomie tylko tych czterech godzin?**

Godziny ćwiczeń z pierwszej pomocy liczone są rzeczywiście jako godziny z puli szkolenia teoretycznego. Tak należy je dokumentować również w karcie przeprowadzonych zajęć.

- **Czy po zakończeniu zajęć z pierwszej pomocy należy przeprowadzić z tego zakresu materiału egzamin wewnętrzny?**

Nie. Na egzamin wewnętrzny trzeba opinać ten sam materiał, co na egzamin państwowy. Wiedza z zakresu pierwszej pomocy jest obecnie sprawdzana w ramach części teoretycznej egzaminu.

- **Czy zapisując się na kurs praktyczny kursant musi mieć zdaną teorię? Może ją zdać w trakcie trwania kursu?**

Żeby kursanta można było zwolnić z zajęć teoretycznych, musi mieć w PKK wpis o uzyskaniu pozytywnego wyniku państwowego egzaminu teoretycznego już w momencie, kiedy OSK pobiera profil, przyjmując daną osobę na kurs.

- **Istnieje dalej możliwość rozpoczęcia szkolenia przed ukończeniem osiemnastego roku życia? Czy eg-**

zamin teoretyczny w WORD-zie można zdać jeszcze przed ukończeniem osiemnastu lat?

W tym zakresie przepisy się nie zmieniły. Do egzaminu można przystąpić nie wcześniej niż miesiąc przed uzyskaniem wymaganego wieku. Dotyczy to również obniżonych progów wiekowych po uzyskaniu kwalifikacji wstępnej.

Do szkolenia można natomiast przystąpić trzy miesiące przed osiągnięciem progów wiekowych. Również w przypadku obniżonych progów wiekowych, nawet jeżeli kandydat jest dopiero w trakcie kursu kwalifikacyjnego.

- **Czy kursanci szkolący się na kategorie B+E i C+E muszą odbyć szkolenie teoretyczne w OSK? Bo z tego obowiązku przepis ustawy zwalnia tylko osoby, które zdały egzamin w WORD.**

Jest to pytanie, na które w świetle obowiązujących przepisów trudno udzielić jednoznacznej odpowiedzi. W przepisie pozwalającym na zwolnienie z części teoretycznej kursu w oparciu o pozytywny wynik części teoretycznej egzaminu nie zawarto wyłączenia w zakresie tych kategorii. Do rozstrzygnięcia pozostaje jednak kwestia, czy wystarczający do zwolnienia będzie pozytywny wynik z głównej kategorii, np. B w przypadku ubiegania się o B+E, czy raczej należy uznać, że w przypadku kategorii, dla których nie przewidziano egzaminu teoretycznego, zwolnienie z części teoretycznej kursu nie jest dopuszczalne. Żaden z tych wariantów nie może zostać uznany za w pełni racjonalny i niebudzący wątpliwości.

- **Czy przepis zwalniający z obowiązku szkolenia teoretycznego dotyczy wszystkich kategorii prawa jazdy, również AM, A1, A2?**

Tak. Co do zasady możliwość zwolnienia z części teoretycznej dotyczy wszystkich kategorii prawa jazdy. Z kłopotliwą sytuacją mamy do czynienia jedynie w przypadku kategorii, których dotyczyło poprzednie pytanie.

- **Czy obowiązuje jakiś termin, w którym mają zmienić się wzory karty przeprowadzonych zajęć? Chodzi o kwestie związane z jazdą energooszczędną i hamowaniem silnikiem.**

Nie, nie ma takiego terminu, chociaż oczywiście nowelizacja rozporządzenia ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców wydaje się konieczna.

Radosław Biernat

Warsztaty nie na odległość

Pod koniec ubiegłego roku wiceminister Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz, odpowiadając na interpelację nr 29600 Łukasza Borowiaka, negatywnie odniósł się do kwestii stosowania nauczania na odległość w ramach warsztatów doskonalenia zawodowego.

Zacytujmy więc: „(...) Należy wskazać, że jedynie dwa (...) przepisy odnoszą się w ustawie do szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i internetu. Oba dotyczą szkolenia na prawo jazdy. Choć ustawa reguluje różne szkolenia, tylko w odniesieniu do szkolenia na prawo jazdy zostało określone, że można je prowadzić z wykorzystaniem technik komputerowych i internetu. W odniesieniu do innych szkoleń, w tym warsztatów doskonalenia zawodowego, nie zostało to określone. Zatem jedynie szkolenie na prawo jazdy można prowadzić w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i internetu. Innych szkoleń, w tym warsztatów doskonalenia zawodowego, nie można prowadzić w takiej formie”. Nie do końca uzasadnione jest założenie o niedopuszczalności e-learningu. Szczególnie w oparciu o fakt, że w szkoleniu kandydatów na kierowców został on dopuszczony wprost. Należy zwrócić uwagę na zgoła odmienny sposób uregulowania w przepisach zasad prowadzenia szkolenia kandydatów na kierowców i zasad prowadzenia warsztatów doskonalenia zawodowego. W przeciwieństwie do warsztatów w przypadku szkolenia kandydatów metody nauczania są ściśle określone.

Użyta argumentacja nie wydaje się do końca przekonująca, zdania wśród starostw są podzielone. Z odpowiedzi na złożoną interpelację nie wynikają oczywiście obowiązujące normy, jednak należy się liczyć z tak przedstawionym stanowiskiem resortu. Nie wyklucza to oczywiście stosowania nowoczesnych pomocy dydaktycznych w ramach zajęć prowadzonych w ośrodku.

rb

Nieobowiązkowe trzy dni

W ostatnim czasie sporo wątpliwości narosło wokół warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów. Dokładniej chodziło o czas ich trwania. Wątpliwości rozwiało jednak Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

Wszystko zaczęło się w czerwcu ubiegłego roku. Trwały wtedy prace nad nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami. Właśnie wtedy uznano za niecelowe utrzymywanie wymogu, żeby warsztaty doskonalenia zawodowego dla instruktorów trwały trzy dni i wyeliminowano z ustawy takie określenie. Zmianie nie uległo jednak rozporządzenie w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców.

■ Wątpliwości

Co możemy w nim przeczytać? Zacytujmy: „Rozporządzenie określa (...) szczegółowy program: szkolenia osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motocyklem, pojazdami silnikowymi lub tramwajem, szkolenia kandydatów na instruktorów i instruktorów oraz kandydatów na wykładowców i wykładowców, trzydniowych warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców”.

Wokół tych dwóch aktów prawnych narosło trochę wątpliwości. Szczególnie wśród urzędników. Z taką sytuacją zetknął się na przykład warszawski oddział Ligi Obrony Kraju. Otóż w podlegającym mu ośrodku szkolenia kierowców posiadającym status Super OSK odbywały się w grudniu warsztaty doskonalenia zawodowego dla instruktorów. Trwały one dwa dni. W tym czasie udało się zrealizować wszystkie punkty programu warsztatów, które zostały określone w przepisach.

– Okazało się jednak, że urzędnicy nie chcieli przedłużyć uprawnień instruktorom i nie uznali przeprowadzonych przez nas zajęć – mówi Jerzy Długoszewski, dyrektor warszawskiego oddziału Ligi Obrony Kraju. – Powodem był czas trwania warsztatów. Według wydziału komunikacji, za krótki, bo jednodniowy.

Urzędnicy zażądali od LOK-u pisemnych wyjaśnień.

– Napisałiśmy więc, że w znowelizowanej ustawie o kierujących nie ma już zapisu o trzy-



dniowych warsztatach – relacjonuje Długoszewski. – Jednocześnie próbowałem zorientować się, czy inne wydziały komunikacji w urzędach miast lub starostwach powiatowych interpretują przepisy podobnie jak Olsztyn. Okazało się, że w Łęczycy i Siemiatyczach nie wymagano, żeby warsztaty odbywały się przez trzy dni.

W piśmie, który LOK otrzymał od olsztyńskiego magistratu, wytłuszczonym drukiem wyróżniono zdanie: „warsztaty określane są jako trzydniowe”. Oczywiście powołując się na rozporządzenie.

■ Resort i urząd miasta wyjaśniają

O wykładnię interpretacji przepisów dotyczących warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów postanowiliśmy zapytać więc Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

– Zgodnie z przepisami ustawy o kierujących pojazdami, warsztaty doskonalenia zawodowego dla instruktorów nie mają określonego czasu trwania – informuje wydział prasowy resortu. – Warsztaty te mogą być zrealizowane w czasie krótszym niż trzy dni pod warunkiem, że zostanie merytorycznie zrealizowany ich program. Zawarte w przepisach rozporządzenia w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców określenie „trzydniowe” jest powtórzeniem upoważnienia ustawowego, wynikającego z przepisów ustawy o kierujących pojazdami, która została znowelizowana 26 czerwca 2014 roku. Zgodnie z delegacją ustawową, na zmianę przepisów wykonawczych w tym zakresie przewidziano osiemnaście miesięcy. Do tego czasu warsztaty powinny być realizowane na podstawie programu, określonego w rozdziale 5 rozporządzenia, którego przepisy nie wskazują już czasu czy okresu realizacji wymienionych w nim zajęć. Należy także pamiętać o zasadzie wyższości przepisów ustawy nad przepisami rozporządzenia.

Jak sprawę komentuje olsztyński magistrat?

– W świetle przepisów, jak również w trosce o właściwe funkcjonowanie ośrodków szkolenia kierowców, składane w tutejszym wydziale zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego instruktorów/wykładowców honorowane są w sytuacji, gdy program szkolenia zrealizowany jest w określonej rozporządzeniem liczbie godzin, niezależnie od liczby dni przeznaczonych na szkolenie – tłumaczy Danuta Jakubowska-Kosińska, kierownik referatu uprawnień do kierowania pojazdami. – Jednocześnie, w związku z tym, że we wzorze zaświadczeń nie są ujęte szczegółowe liczby godzin przeprowadzonego szkolenia, tutejszy organ wzywał przedsiębiorców do złożenia wyjaśnień w sprawie wywiązania się z właściwej organizacji warsztatów.

Jakub Ziębka

Info-Car.pl się zmienia, czyli nowe funkcjonalności systemu

Zainstalowanie terminalu płatniczego na stanowisku obsługi klientów w urzędzie nie zawsze jest możliwe. Teraz ten problem został rozwiązany. PWPW stworzyła dodatkową, całkowicie darmową aplikację, umożliwiającą pobieranie opłat w kasie, przy jednoczesnym dostępie do funkcjonalności Info-Car.pl w systemach Pojazd i Kierowca oraz WORD.

Info-Car.pl to kompleksowy system stworzony przez Polską Wytwórnię Papierów Wartościowych dla wydziałów komunikacji starostw powiatowych, ośrodków ruchu drogowego, ich klientów oraz kandydatów na kierowców szkolących się w OSK. W jego skład wchodzi także platforma internetowa o tej samej nazwie. Znajdują się tam informacje przydatne zarówno dla kandydatów na kierowców jak i osób posiadających już uprawnienia do kierowania pojazdami. Wśród dostępnych funkcjonalności znajdują się m.in.: próbny egzamin na prawo jazdy, możliwość dokonania zapisu na egzamin, opłaty za wydanie dokumentu prawa jazdy czy do wodu rejestracyjnego.

Jednym z najważniejszych udogodnień, które daje system jest integracja systemów Pojazd i Kierowca z terminalami płatniczymi. Pozwala ono na dokonywanie płatności za czynności administracyjne kartą. Umieszczenie terminali bezpośrednio na stanowisku, przy którym obsługiwany jest interesant spowodowało, że jakość i czas obsługi uległy znacznej poprawie. Dlatego też klienci urzędów bardzo chętnie korzystają z możliwości płacenia kartami płatniczymi.

■ Kolejne udogodnienie

Jednak, z przyczyn organizacyjnych albo czysto technicznych, nie zawsze możliwe jest zainstalowanie terminalu płatniczego na stanowisku obsługi klientów w urzędzie. Teraz ten problem został rozwiązany. PWPW przygotowała dodatkowy moduł, będący rozwinięciem systemu Info-Car.pl, czyli aplikację kasową, umożliwiającą pobieranie opłat w kasie, przy jednoczesnym dostępie do funkcjonalności Info-Car.pl w systemach Pojazd i Kierowca oraz WORD.

Najważniejszym atutem tego rozwiązania jest zachowanie możliwości korelacji płatności z daną sprawą, realizację należności za pośrednictwem karty płatniczej przy zachowaniu stałej opłaty manipulacyjnej oraz możliwość wymiany danych o zrealizowanych transakcjach z systemami finansowo-księgowymi urzędu.

Opracowana przez PWPW aplikacja jest dla klientów całkowicie darmowa. System Kasa jest w pełni zintegrowany z systemami Pojazd i Kie-



rowca oraz WORD. Daje to możliwość weryfikacji pobranej opłaty.

■ Na dwa sposoby

Obsługa płatności może się odbywać w punkcie kasowym, który nie jest połączony z systemami Pojazd i Kierowca oraz WORD, na dwa sposoby.

Pierwszy to taki, że klient otrzymuje od urzędnika dokument stanowiący rachunek. Uduje się z nim do okienka kasowego. Po uiszczeniu opłaty powraca ze stosownym dokumentem do urzędnika obsługującego jego sprawę. Operator systemu będzie w stanie zweryfikować dokonaną płatność w swoim systemie.

Drugi z wariantów rozpoczyna się przy stanowisku kasowym. Po opłaceniu rachunku klient udaje się z potwierdzeniem zapłaty za wybraną sprawą urzędową do okienka obsługi klienta, żeby dokończyć jej załatwienie.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe funkcjonowanie platformy Info-Car.pl, liczbę obsługiwanych poprzez system spraw oraz jakość obsługi, wdrożenie aplikacji w innych wydziałach

urzędów okaże się dużym udogodnieniem dla samych instytucji jak i ich klientów. Aplikacja umożliwi dokonywanie płatności także za inne czynności urzędowe. Co ważne, nie tylko związane bezpośrednio z rejestracją pojazdów oraz wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami.

■ Nowości na Portalu Starosty

W najbliższym czasie system Info-Car.pl uzyska także możliwość obsługi płatności za czynności realizowane w Portalu Starosty. Rozwiązanie to, pod względem funkcjonalności, będzie identyczne z obecnie wdrażanymi funkcjonalnościami w Systemach Pojazd i Kierowca. Użytkownicy, oprócz obsługi płatności za pośrednictwem terminali płatniczych bezpośrednio na Portalu Starosty, otrzymają również możliwość przyjmowania i rejestrowania przedpłat dokonywanych na portalu Info-Car.pl a także obsługi dotychczasowych sposobów płatności (kasa, bank, poczta). Płatności w Portalu Starosty będą również zintegrowane funkcjonalnie z aplikacją kasową. ■



Turystyka egzaminacyjna kwitnie

W Polsce egzamin na prawo jazdy za pierwszym razem zdaje niespełna 40 procent kierowców. Pozostali próbują wielokrotnie, czasem nawet po kilkanaście razy. Najbardziej zdeterminowani decydują się na robienie kursów za granicą. Czasem nielegalnie. Ale skutecznie.

Jedni korzystają z turystyki egzaminacyjnej na zorganizowanych turnusach, inni jadą na własną rękę i szukają za granicą szkoły, która im pomoże. Najczęściej dotyczy to mieszkańców regionów przygranicznych. Jeżeli uda im się zdać egzamin i dostaną prawo jazdy w kraju Unii Europejskiej, jest ono ważne także w Polsce. Ci, którzy zdają np. na Ukrainie, muszą po prostu iść do polskiego urzędu i wymienić dokument.

■ W Niemczech drożej. Ale (zwykle) za pierwszym razem

Egzamin na prawo jazdy w Berlinie co miesiąc zdaje kilkudziesięciu Polaków. Część z nich mieszka w Niemczech na stałe. Ale wielu jest też przyjeźdźnych, praktycznie z całej Polski. Wolą zapłacić więcej, ale zdać za pierwszym razem.

– Mam bardzo dużo kursantów, którzy przyjeżdżają z Polski, gdzie nie zdali kilka razy – mówi Waldemar Korycki, właściciel szkoły nauki jazdy Schimbke w Berlinie. – Muszą zrobić kurs od nowa, lecz zazwyczaj zdają za pierwszym razem. Na dziesięciu moich uczniów zdarza się, że obleje jeden albo dwóch. Bo się zestresują, bo nie zauważą znaku. Ale w Polsce na dziesięciu zdaje jeden. Nie potrafię tego zrozumieć, że eg-

zaminatorzy są tak zawzięci. Pod tym względem Polska jest ekstremalna, nigdzie za granicą tak nie ma.

Jeżeli chcemy zrobić kurs i zdać egzamin w Niemczech, będzie to kosztowało od 900 do 1,5 tys. euro w zależności od tego, ile dodatkowych godzin zdecydujemy się wykupić (jedna godzina to koszt ok. 20 euro). W tej cenie są materiały do egzaminu teoretycznego, badania lekarskie, kurs pierwszej pomocy, dwadzieścia godzin jazdy praktycznej, w tym po autostradzie, egzamin oraz wyrobienie prawa jazdy.

Podczas kursu przyszły kierowca musi się nauczyć płynnej jazdy po mieście, niezbędnej wiedzy o budowie samochodu, jazdy ekologicznej i długodystansowej.

– Zdanie teorii jest znacznie łatwiejsze niż w Polsce – mówi Korycki. – Tu jest 900 pytań, w Polsce kilkanaście tysięcy. Po co to komu? Chyba właśnie po to, żeby utrudniać ludziom życie i ich oblewać. Wtedy przyjdą kolejny raz.

Żeby zdać egzamin w Berlinie, nie trzeba znać języka niemieckiego. Instruktor, który uczy nas jeździć, przez cały egzamin siedzi na fotelu pasażera. Egzaminator z tyłu.

– Egzaminator wydaje komendy – proszę skrócić w lewo, w prawo – zazwyczaj kursanci rozu-

mieją, ale ja w razie potrzeby tłumaczę – wyjaśnia Korycki. – Nie trzeba być zameldowanym w Niemczech. Trzeba umieć jeździć. To wszystko. A zapewniam, że ludzie po niemieckich kursach potrafią jeździć. I robią to z zupełnie inną kulturą niż w Polsce.

■ Autokar kursantów jedzie do Czech

W Czechach też jest dużo łatwiej niż w Polsce. Za pierwszym razem zdaje 95 proc. osób. Ale problemem mogą być formalności. Żeby przystąpić do egzaminu, trzeba mieć poświadczony przez urząd i policję tymczasowy meldunek w tym kraju. Musi on obejmować przynajmniej 185 dni. Honorowane jest też zaświadczenie o tym, że legalnie pracujemy w Czechach. Jeżeli nie mamy żadnego z tych dokumentów, nie można się zapisać na egzamin. Ale pośrednicy turystyki egzaminacyjnej deklarują, że załatwią sprawę za nas.

– Papierkami zajmujemy się my, nie trzeba się tym martwić – mówi właściciel szkoły nauki jazdy w Katowicach, która oferuje zdawanie egzaminu w Pradze. Nie chce ujawniać nazwiska. – Wszystko odbywa się legalnie, bez żadnych przekrętów i kosztuje 2,5 tys. zł. W tym

Zmiana warty

jest kurs, zarówno praktyczny jak i teoretyczny, grupowy wyjazd autokarem do Pragi, egzamin i wyrobienie dokumentu oraz załatwienie wszystkich niezbędnych formalności.

Jak twierdzi Edward Płonka, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Białymstoku-Białej, proceder zdawania egzaminu w Czechach dotyczy głównie tych, którzy stracili prawo jazdy w Polsce i szukają możliwości, by zdobyć je ponownie, chociaż jest to niezgodne z prawem.

– Ludzie jadą do Czech, bo tam jest taniej i dużo łatwiej zdać – mówi Płonka. – Jednak zazwyczaj wiąże się to ze złamaniem prawa. W przypadku osób, które zdają po raz pierwszy, jest to fałszowanie dokumentów, które mówią, że legalnie przebywają w Czechach przynajmniej 185 dni. Nie wiem, jak się załatwia takie zaświadczenie, ale z pewnością nie jest to legalne. Jeżeli ktoś stracił prawo jazdy w Polsce, a zaraz potem jedzie zdawać do Czech, to dodatkowo jeszcze wprowadza urząd w błąd. To, czy ktoś ma odebrane prawo jazdy, czy nie, zwykle nie jest sprawdzane w bazie. Mimo że UE powinna taką bazę mieć. I na to liczą zdający.

Ludzie decydują się na ten proceder licząc także na to, że kiedy zatrzyma ich policja, to nie sprawdzi nazwiska w polskiej bazie.

– Nie zawsze w radiowozie jest połączenie, nie zawsze policjanci sprawdzają – tłumaczy Płonka. – Dlatego takim nieuczciwym zdającym się udaje. Ale w końcu, wcześniej czy później, wszyscy się wydadzą. I pojawia się problem.

■ Na Ukrainie najłatwiej

– U nas to zjawisko dość marginalne, ale jednak występujące – mówi Marek Mazurek, dyrektor WORD-u w Przemyślu. – Polacy jeżdżą na Ukrainę, bo twierdzą, że tam zdaje się z marszu. Chociaż z drugiej strony, trudno mi w to uwierzyć. Ukraińcy ze stałym pobytom w Polsce zdają u nas, a nie siebie.

Jedynym problemem jest to, że ukraińskie prawo jazdy nie jest honorowane i trzeba je w urzędzie wymienić na europejskie.

Okazuje się, że żeby zdobyć prawo jazdy we Lwowie, trzeba zapłacić pośrednikowi około 5 tys. zł. W tej cenie jest kurs, formalności i dwa wyjazdy do Lwowa. Pierwszy po to, żeby podpisać odpowiednie papiery, w tym poświadczenie zameldowania na Ukrainie, tak samo jak w przypadku Czech, przez okres przynajmniej 185 dni. Po raz drugi wyjeżdża się do lwowskiego ośrodka ruchu drogowego, gdzie, jak zapewniają pośrednicy, zdaje każdy. Kilka lat temu, po interwencji straży granicznej, skończył się proceder kupowania prawa jazdy na Ukrainie. Jeszcze w 2010 roku za 4 tys. zł można było, dzięki pośrednikom, dostać ukraińskie prawo jazdy nawet nie przekraczając granicy.

Anna Łukaszuk

Po ostatnich wyborach samorządowych z szefowania WORD-ami zrezygnowało kilku dotychczasowych dyrektorów. Jest już znana część ich następców. Okazuje się, że wcześniej pracowali w ośrodkach egzaminacyjnych.

Na zmianę miejsca zatrudnienia zdecydował się m.in. Andrzej Daniszewski, który szefował WORD-owi w Białymstoku. Teraz wiceprezes zarządu powiatowego Polskiego Stronnictwa Ludowego w Mońkach został tamtejszym starostą. Wyboru dokonała rada powiatu monieckiego, która 1 grudnia zebrała się na pierwszej powyborczej sesji.

■ Dyrektor z instruktorskim doświadczeniem

Odwolanie Daniszewskiego ze stanowiska szefa WORD-u w Białymstoku nastąpiło niespełna trzy tygodnie później. Nowym dyrektorem został Michał Freino, który specyfikę pracy w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego zna doskonale. Dlaczego? Wcześniej był zastępcą Daniszewskiego. Freino, bardzo aktywny w mediach społecznościowych, zaraz po nominacji napisał na swoim profilu na Facebooku: „Dziękuję za zaufanie i obiecuję sprostać nowym wyzwaniom, które stoją przede mną na nowym stanowisku”.

Co ciekawe, nowy dyrektor ma, podobnie jak szef WORD-u w Szczecinie Cezary Tkaczyk, doświadczenie w pracy instruktorskiej. Wicedyrektorem wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego został w 2012 roku. Nie obyło się bez kontrowersji. Prasa lokalna pisała o jego powiązaniach rodzinnych. Portal internetowy wspolczesna.pl donosił, że teściem Freino, magistra nauk politycznych, jest Jan Kaczan, prominentny działacz Polskiego Stronnictwa Ludowego w regionie.

– Nie ma w tym nic dziwnego, że partia będąca u władzy obsadza stanowiska znanymi sobie ludźmi. Tak samo jest w przypadku PO, PiS i innych partii – mówił wtedy portalowi wspolczesna.pl Jan Kaczan. – Ważne jednak, by byli to ludzie, którzy mają odpowiednie predyspozycje. A Michał je ma.

Jedno jest pewne. Michał Freino stara się aktywnie uczestniczyć w życiu Białegostoku. W zeszłym roku jego propozycją inwestycji w ramach budżetu obywatelskiego była budowa miasteczka, w którym dzieci i młodzież nauczyłyby się bezpieczeństwa na drodze. Pomysł nie przeszedł, ale też nie przepadł. Władze Białegostoku postanowiły wpisać tę inwestycję do tegorocznego budżetu.

■ Do starostwa i urzędu miasta

Kolejnym dyrektorem, który postanowił zakończyć pracę w WORD-zie, jest Zbigniew Lichuszew-

ski. Do momentu objęcia stanowiska wicestarosty elbląskiego szefował tamtejszemu ośrodkowi. Co ciekawe, w wyborach samorządowych Lichuszewski kandydował na wójta gminy Rychliki. Jednak nie zdołał w nich pokonać dotychczasowego sternika – Henryka Kiejdo. Przegrał w drugiej turze. Zdobył 46,37 proc. głosów.

Teraz pełniącym obowiązki dyrektorem jest Robert Drop, który cały czas zajmuje stanowisko kierownika działu egzaminów.

Na powrót na stanowisko burmistrza Ryglu zdecydował się dotychczasowy szef MORD-u w Tarnowie, Bernard Karasiewicz. Stało się to po czteroletniej przerwie. Wcześniej Karasiewicz był wójtem, a potem burmistrzem Ryglu w latach 1990 – 2010. W drugiej turze wyborów, różnicą 500 głosów, pokonał swojego kontrkandydata – Pawła Augustyna.

Jak podało w styczniu biuro prasowe Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, nowy dyrektor ośrodka w Tarnowie nie został jeszcze powołany. WORD-em kieruje na razie zastępca – Andrzej Nowicki. Jednak została już wszczęta procedura prowadząca do wybrania szefa.

■ Biała Podlaska bez Kota

Karasiewicz to niejedyny dyrektor WORD-u, który odchodzi ze swojego stanowiska po to, by zostać burmistrzem. Wybory w Międzyrzeczu Podlaskim wygrał Zbigniew Kot, który szefował ośrodkowi w Białej Podlaskiej. Zaprzysiężenie nowego burmistrza odbyło się w połowie grudnia.

Niecałe dwa tygodnie potem zarząd województwa lubelskiego podjął uchwałę o powołaniu Arkadiusza Maksymiuka na stanowisko dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Białej Podlaskiej, co ciekawe, jak napisała rzeczniczka prasowa marszałka Beata Górka, „na czas nieświadczenia pracy na tym stanowisku przez Zbigniewa Kota”.

Maksymiuk wcześniej pełnił rolę zastępcy Kota. Pochodzi z Czosnówki pod Białą Podlaską, jest związany z Polskim Stronnictwem Ludowym.

– Bardzo zależy mi na tym, aby nasz ośrodek był postrzegany jako przyjazny, życzliwy, obsługujący osoby zdające oczywiście w sposób kulturalny i grzeczny, ale z zachowaniem przepisów obowiązującego prawa. Na to w szczególności będę kładł nacisk, abyśmy byli instytucją, poprzez którą sam Urząd Marszałkowski jest postrzegany bardzo pozytywnie – mówił Maksymiuk w Radiu Biper.

Jakub Ziębka

Strategia kluczem do sukcesu

– Dzięki naszej długofalowej strategii rozwoju i sumiennemu jej wdrażaniu wyprzedzamy często przepisy i mamy wobec siebie większe wymagania, niż oczekują tego nawet instytucje kontrolujące. Naraża nas to niekiedy na zmniejszenie zysku, ale tylko krótkofalowo – mówi Marcin Sęk, prezes zarządu ośrodka WPPU „Motos” ze Stalowej Woli.

Od momentu powstania pierwszych prywatnych ośrodków szkolenia w Polsce minęło już ponad ćwierć wieku. Część z nich nie utrzymała się na rynku, ale są takie, dla których był to okres dużego rozwoju. Przykładem jest ośrodek Motos ze Stalowej Woli. O historii powstania tej szkoły jazdy, zmieniającym się prawie, rozwoju oraz finansach rozmawiamy z prezesem zarządu firmy Motos.

Jakub Ziębka: Firma istnieje już 26 lat. Skąd wziął się pomysł, żeby założyć taki biznes?

Marcin Sęk, prezes zarządu WPPU „Motos”: Zgadza się. Jesteśmy pierwszym ośrodkiem szkolenia kierowców w Stalowej Woli, Nisku, Tarnobrzegu i całym regionie oraz jednym z pierwszych w Polsce. Firma powstała po transformacji ustrojowej, kiedy można było już zakładać prywatne szkoły nauki jazdy. Był to pomysł moich rodziców. Mój tato od wielu lat zajmuje się branżą szkoleniową i był głównym założycielem naszej szkoły.

Warto podkreślić, że jesteśmy firmą rodzinną, choć w okresie swojego istnienia Motos miał również innych właścicieli. Na szczęście trzy lata temu udało nam się z bratem Michałem odkupić większość udziałów w firmie. Teraz znów rodzinnie możemy pracować nad jej doskonaleniem.

Jaki okres w prowadzeniu działalności związanej ze szkoleniem kierowców uważa pan za najtrudniejszy? Początek, a może teraz nastąpi najcięższe czasy?

– Założenie firmy w tamtych czasach okazało się strzałem w dziesiątkę. Sukces jednak bardzo szybko ukazał nieco inne od spodziewanego oblicze współpracowników taty. Zobaczyli, jak świetny okazał się to biznes, postanowili założyć konkurencyjną firmę. Najgorsze jednak jest to, że zrobili to potajemnie, wyprowadzając naszych kursantów. Pod tym względem był to bardzo trudny okres i moi rodzice bardzo źle to zniesli. Na szczęście udźwignęli to, przenieśli siedzibę firmy z Niska do Stalowej Woli, która okazała się rynkiem o większych potrzebach. Był to kolejny strzał w dziesiątkę. Firma rozwinęła się bardzo szybko i dała pracę wielu osobom. Większość szkół jazdy ze Stalowej Woli, Niska i okolic, a nawet z daleko położonych miejscowości, jak Połaniec czy Mielec, to firmy założone przez naszych instruktorów. Pod względem rynku to były bardzo dobre czasy. Teraz niestety jest najtrudniejszy okres dla branży. Na



Marcin Sęk, prezes zarządu WPPU „Motos”

szczęście dzięki wprowadzanym ciągle najwyższemu standardom obsługi kursantów udaje nam się utrzymać na powierzchni. Mamy największy udział w rynku lokalnym.

Na stronie internetowej można przeczytać, że przeszkoliliście już 40 tys. osób.

– Kształcimy najwięcej osób w Stalowej Woli i okolicach spośród wszystkich szkół jazdy. Przez ponad ćwierć wieku udało się przeszkolić już ponad 40 tys. osób. Jesteśmy z tego bardzo dumni. W tej branży, zwłaszcza w mniejszych miejscowościach, liczba szkolonych osób świadczy o jakości nauki – 95 proc. osób, które do nas przychodzą, jest z polecenia. Zdarza się bardzo często, że przybywają do nas dzieci naszych kursantów sprzed kilkunastu, a nawet kilkudziesięciu lat. To znak, że marka Motos jest silna i stabilna. Nasze hasło brzmi: „Uczymy dobrze jeździć”.

Ile osób pracuje w firmie? Jak liczna jest kadra instruktorska?

– Żeby obsłużyć tak dużą liczbę osób, zatrudniamy nie tylko kompetentnych i doświadczonych instruktorów, ale również profesjonalną kadra kierowniczą, która obsługuje całymi dniami klientów w biurze i pilnuje najwyższej jakości usługi. Pracą kieruje młoda, dynamiczna osoba. To kierownik ośrodka – Lucyna Maślach. Do dyspozycji ma pięć osób w biurze oraz kolejnych dwadzieścia pracujących w terenie i na salach wykładowych – zarówno instruktorów, jak i innych współpracowników. Są to osoby, zarówno mężczyźni, jak i kobiety, o ogromnym

wyczuciu, umiejętności pracy z młodymi ludźmi oraz profesjonalnym podejściu. Jeśli chodzi o kadra instruktorską, są to osoby o niezwykle bogatym doświadczeniu, nabytym w różnych uwarunkowaniach wymogów szkoleniowych, kształtujących się na przestrzeni lat. Są u nas zarówno osoby, które szkolą ponad dwadzieścia lat, jak i o krótszym stażu, ale za to dynamiczne w rozwoju, nastawione na ciągłe doskonalenie się i podglądanie źródeł sukcesów swoich starszych kolegów. Taka różnorodność składu kadry szkoleniowej gwarantuje ciągłe wzajemne ubogacanie się doświadczeniami, stawianie sobie nowych celów i wyzwań. Z racji tego, że nasza szkoła oferuje szkolenie w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy, a także kwalifikacje zawodowe, nasi instruktorzy posiadają wszystkie uprawnienia potrzebne do takiego zakresu szkoleń. Stawiamy także na dobre relacje pomiędzy osobami należącymi do kadry, instruktorami i kursantami.

Jak wygląda infrastruktura ośrodka?

– W 2013 roku, czyli najcięższym dla branży w ostatnich latach, zainwestowaliśmy w nowe biuro oraz klimatyzowaną salę wykładową, gdzie szkolenia odbywają się w bardzo komfortowych warunkach. Siedziba główna mieści się w ścisłym centrum Stalowej Woli, tuż przy najczęściej odwiedzanych punktach w mieście: hali targowej i tzw. rynku. Tam mieszczą się biuro, sala wykładowa oraz flota samochodów osobowych. Jest to wygodne miejsce spotkań dla kursantów. Place manewrowe mamy w kilku miejscach – jeden z dwóch głównych przy słynnej, nie tylko w całej Polsce, ale i na świecie, Hucie Stalowa Wola, drugi przy bazie zajezdni PKS w Stalowej Woli. Pozostałe punkty zapisów i sale wykładowe mamy w Nisku – Raclawicach i Janowie Lubelskim.

Szkolimy na siedmiu nowych samochodach osobowych toyota yaris, na takich samych, jak przeprowadzane są egzaminy w WORD-zie Tarnobrzeg. Szkolenie w zakresie kategorii B+E wykonywane jest na busie fiat ducato oraz przyczepie stim. W swoim posiadaniu mamy również dwa samochody ciężarowe (kategoria C) renault oraz MAN, wyposażone w systemy ABS, ASR, ESP. Na kategorię C+E szkolimy, do wyboru, na ciągniku siodłowym MAN z naczepą Fruehauf lub samochodzie ciężarowym MAN z przyczepą Wiese. Posiadamy także trzy motocykle kawasaki (po sztuce na kategorię A, A1, A2) oraz skuter

marki Junak na kategorię AM. Przyszłych kierowców autobusów szkolimy na solbusie lub auto-sanie. Nie zapominamy o młodych kierowcach, którzy też chcieliby jeździć samochodami, a nie mają jeszcze osiemnastu lat. Takich kierowców szkolimy na kat. B1 na pojeździe marki Ligier. Wszystkimi naszymi pojazdami można zdawać egzamin w tarnobrzesckim WORD-zie.

Skoro już jesteśmy przy wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego, to chciałbym zapytać, jak układa się wasza współpraca?

– Profesjonalnie. Dla nas najważniejsze jest to, żeby WORD, a głównie współpracujemy z WORD-em Tarnobrzeg, sprawnie obsługiwał wszystkich kursantów oraz rzetelnie informował ośrodkie szkolenia kierowców o wszystkich zmianach z wyprzedzeniem. To głównie zależy od sposobu zarządzania WORD-em. Odkąd ja przejąłem moją firmę, największe pozytywne zmiany w zarządzaniu WORD-em zauważyłem za czasów byłego dyrektora WORD Tarnobrzeg – Lucjusza Nadberezkiego, który nie tylko wprowadził politykę informacyjną, ale również konsultował niektóre decyzje z ośrodkami. Ta polityka jest prowadzona również przez obecnego dyrektora.

Firma Motos posiada status Super OSK. Czy dało to wam impuls do rozwoju?

– Od trzech lat, czyli od kiedy zostałem prezesem firmy, stawiam na działania długofalowe i najwyższe standardy, które zapewniają nam pozycję lidera na rynku. Posiadanie statusu Super OSK daje formalnie większe możliwości, jednak dla mnie to tylko konsekwencja strategii rozwoju firmy. Jej główny cel to być ośrodkiem szkolenia kierowców numer 1 w regionie, zapewniającym najwyższe standardy usług i szkoleń oraz spełniającym oczekiwania osób przechodzących na szkolenia, które będą nas polecały innym.

Czym, pana zdaniem, na tle innych ośrodków w regionie wyróżnia się Motos?

– Pominę kwestię jakości, ponieważ wierzę, że wszystkie ośrodki starają się, jak mogą i o nią dbają. Wymienię więc obiektywne przesłanki, czyli certyfikaty i zakres usług. Jesteśmy jedynym ośrodkiem w regionie, który posiada: akredytację kuratora oświaty, status Super OSK i certyfikat ISO9001:2008. Mamy niepisany status firmy matki, z której wyłoniło się wiele ośrodków, prowadzonych przez naszych byłych instruktorów. Ważne jest także, że stosujemy zasadę fair play, także w stosunku do innych szkół. To, jak wiedzą koledzy z branży, bardzo się liczy. Szkolimy na wszystkie kategorie prawa jazdy, kwalifikacje zawodowe i ADR, wózki widłowe oraz

organizujemy szkolenia dla instruktorów. Cechą charakterystyczną naszej szkoły jest duże doświadczenie i tradycja szkolenia oraz uzyskiwania wysokiej jakości wyników, a jednocześnie ciągle nowe podejście do zmieniających się standardów.

Posiadacie certyfikat firmy wiarygodnej finansowo. Co to oznacza?

– Patrzymy na to z dwóch stron. Z jednej strony, chcemy, żeby nasi kursanci byli pewni, że powierając nam swoje pieniądze, otrzymają najwyższej jakości usługę i ukończą kurs, a w razie niezadowolonia mogą nawet je odzyskać. Zdarzały się już sytuacje w różnych szkołach, nie tylko w Stalowej Woli, że kursanci wpłacili pieniądze i je stracili, ponieważ kurs nie został przeprowadzony, a firma upadła. Gdy doszło do tego w naszym mieście, prawie wszyscy poszkodowani kursanci przyszli do nas i otrzymali pomoc. Również w postaci ogromnych zniżek na dokończenie kursu.

Z drugiej zaś strony, myślimy o naszych partnerach, takich jak: wydawnictwa i dostawcy materiałów dydaktycznych, stacje paliwowe czy warsz-

taki kierunek widać, ale nie we wszystkim. Moim zdaniem, w ciągu trzydziestu godzin praktyki kursant bardziej skupia się na przygotowaniu do egzaminu niż do gotowości jazdy na polskich drogach. Staramy się uczyć innego myślenia i może dlatego jesteśmy tak często polecani. Nie jest to jednak łatwe, bo trzydzieści godzin, tak jak to jest w przypadku między innymi kategorii B, to mało, mimo to nie chciałbym promować więcej, bo zdaję sobie sprawę, że koszt kursu musiałby się zwiększyć, a mało kogo na to stać. To, co mnie martwi w Polsce, to sposób wprowadzania zmian. Ogromne zamieszanie przy wprowadzaniu nowych przepisów, niedopasowanie odpowiednio wcześniej systemu egzaminacyjnego i elektronicznej wymiany dokumentów spowodowało w wielu przypadkach paraliż w branży. W ostatnich dwóch latach upadło nawet 50 proc. firm w niektórych regionach. Zgadza się, że powinno się podnosić niektóre restrykcje wobec szkół jazdy, żeby zarówno jakość, jak i przejrzystość szkoleń były jak najwyższe. Uczenie jazdy to ogromna odpowiedzialność – ale zmiany te

powinny być przeprowadzane zgodnie z zasadą, że państwo ma wspierać przedsiębiorczość, a nie ją hamować.

Firma jest aktywna w sieci. Skąd pomysł na prowadzenie profilu na Facebooku? Jakie korzyści daje to ośrodkowi?

– Mawiają, że jak kogoś nie ma w internecie, to nie istnieje. Jest to na pewno bardzo dobra platforma do wymiany opinii o ośrodku. Tam ogłaszamy też na bieżąco promocje i informacje o naszych działaniach. Dzięki mediom społecznościowym nasi kursanci, jak i potencjalni klienci, wiedzą, co oferujemy.

Co sprawia, że waszą firmę można uznać za nowoczesną?

– Coś, czego pozornie nie widać, czyli sposób zarządzania. Dzięki naszej długofalowej strategii rozwoju i sumiennemu jej wdrażaniu wyprzedzamy często przepisy i mamy wobec siebie większe wymagania, niż nawet oczekują tego od nas instytucje kontrolujące. Naraża nas to niekiedy na zmniejszenie zysku, ale tylko krótkofalowo. Takiego podejścia nauczyłem się w dużej mierze podczas studiów Executive MBA na University of Illinois. Dzisiaj już nie tylko mam pewność, ale również twarde wyniki, że działania całego naszego zespołu w ciągu ostatnich trzech lat dają wymierne korzyści i cieszą się dobrym odzewem. Zarówno wśród klientów, jak i naszych partnerów i instytucji, z którymi współpracujemy. Nowoczesne sale wykładowe, wszelkie możliwe sposoby szkolenia, liczne certyfikaty jakościowe to tylko skutki uboczne ciągłego wdrażania strategii przez cały zespół zaangażowanych osób, któremu z całego serca dziękuję. ■

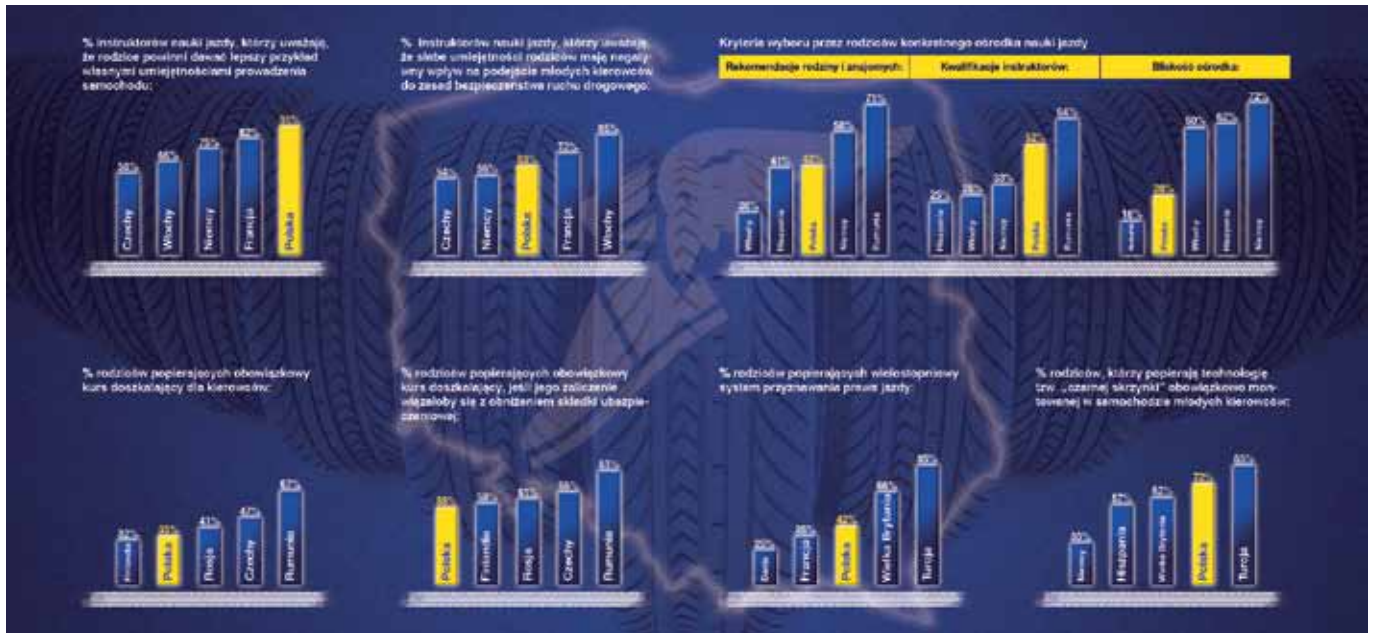


Praca zarządu. Od lewej: Marcin Sęk, Lucyna Maślach, kierownik ośrodka.

taty samochodowe. Ciężkie czasy dla branży nas również dotknęły i bywało, że nie byliśmy w stanie zapłacić za fakturę tuż po jej otrzymaniu. W takich przypadkach chcemy, żeby firmy, które współpracują z nami, były pewne, że każda faktura zostanie zapłacona. Myślę, że cieszymy się takim właśnie zaufaniem.

Jak ocenia pan zmiany w prawie, które miały i mają wpływ na działanie OSK w Polsce. Czy ich kierunek, począwszy od 1989 roku, można uznać za dobry?

– To temat rzeka. Nie lubię narzekać. Zwłaszcza na coś, na co nie mam wpływu. Szybko znajduję więc rozwiązania i planuję wdrażanie zmian z wyprzedzeniem. Nie byłbym obiektywny, gdybym powiedział, że wszystkie zmiany idą w złym kierunku. Poza tym część zmian podyktowana jest restrykcjami unijnymi, więc nie mamy wyjścia. Ogólnie powinno się iść w kierunku większego myślenia na drodze i praktyki za kółkiem. Trochę



Rodzice uczą złych nawyków

Jakim wzorem dla przyszłych kierowców są ich rodzice? Badania przeprowadzone przez Goodyeara pokazują, że zdaniem instruktorów nauki jazdy są słabo wyszkolonymi kierowcami, którzy nie dają swoim dzieciom dobrego przykładu.

Badanie, które zostało przeprowadzone w ubiegłym roku, pokazało, że prawie dwie trzecie polskich instruktorów nauki jazdy (63 proc.) uważa, że nieumiejętne prowadzenie samochodu przez rodziców ma negatywny wpływ na podejście początkujących kierowców do bezpieczeństwa ruchu drogowego.

■ Potrzebna edukacja. Dla dorosłych!

Co więcej – to właśnie polscy instruktorzy najbardziej ze wszystkich badanych w Europie (aż 91 proc.) apelują, żeby rodzice dawali swoim dzieciom lepszy przykład nie tylko własnymi umiejętnościami, ale przede wszystkim pokazywaniem bezpiecznych zachowań na drodze. Poprzednie badanie Goodyeara wskazuje, że instruktorzy mają mocne podstawy do tak ostrej krytyki. Chodzi o wyniki ankiety z 2012 roku. Pokazały one bowiem, że przekraczanie dozwolonej prędkości jest najczęściej popełnianym błędem przez młodych kierowców (66 proc.), co może

być postrzegane jako odzwierciedlenie zachowania ich rodziców.

– Rodzice mogą dawać dobry przykład lub pokazywać swoim zachowaniem, że przepisy są drugorzędne – tłumaczy Łukasz Kucharski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Łodzi i prezes Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD. – Niestety, bardzo często spotykam się z tym drugim podejściem, dlatego edukacja dzieci, młodzieży, ale również i dorosłych jest istotnym elementem w systemie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

■ Ważne są kwalifikacje i rekomendacje

Bardzo interesująco na tle danych w pozostałych krajach objętych badaniem prezentują się wyniki związane ze wskazaniem głównych powodów wybrania konkretnego ośrodka nauki jazdy dla przyszłych młodych kierowców. W przeciwieństwie do rodziców m.in. w Niemiec, Austrii

czy Francji, tylko 28 proc. ankietowanych z naszego kraju wskazało na najbardziej prozaiczny powód, jakim jest bliskość ośrodka. Znacznie większą wagę przykładamy do kwalifikacji pracujących tam instruktorów (52 proc.) i rekomendacji konkretnego ośrodka udzielonych przez rodzinę lub znajomych (42 proc.).

– Cieszy mnie, że coraz więcej osób przy wyborze szkoły nauki jazdy zwraca uwagę na kwalifikacje pracujących tam instruktorów – mówi Łukasz Kucharski. – Polecam również sprawdzać raporty prezentujące poziom zdawalności kursantów poszczególnych szkół.

Badanie przeprowadzone na zlecenie Goodyeara dotyczyło również innych kwestii związanych z nauką jazdy, takich jak jazdy doszkalające czy stopniowane prawo jazdy.

■ Deklaracje i realia

Okazało się, że polscy rodzice niechętnie odnoszą się do idei wprowadzania obowiąz-

kowych kursów doszkalających dla młodych kierowców, którzy już zdobyli prawo jazdy. Obok ankietowanych z Finlandii (32 proc.) i Austrii (35 proc.) wynik Polski (również 35 proc.) jest jednym z najniższych w Europie. Warto zauważyć, że aprobata dla takiego rozwiązania wzrasta do 55 proc. przy założeniu, że ukończenie takiego szkolenia wiązałoby się z obniżeniem składki ubezpieczeniowej. Co ciekawe, powiązanie szkolenia z wysokością składki przekonuje przede wszystkim osoby, które wcześniej wyraźnie sprzeciwiały się takiemu rozwiązaniu – ich liczba maleje z 47 do 23 proc. przy niewielkiej zmianie osób niezdecydowanych – ich liczba spada z 23 do 18 proc.

– Polscy kierowcy często przed przystąpieniem do kursów doszkalających określają swoje umiejętności jako bardzo dobre albo dobre – tłumaczy Ewa Odachowska, psycholog z Zakładu Psychologii Transportu i Fizjologii Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie. – Tymczasem przy trudniejszych warunkach okazuje się, że nierzadko są one tylko przeciętne. To właśnie kursy doszkalające pozwalają polskim kierowcom dostrzec swoje rzeczywiste możliwości i elementy, które wymagają treningu i poprawy.

■ Ufam, ale kontroluję

Polscy rodzice popierają natomiast ideę wprowadzenia tzw. czarnej skrzynki, która pozwoliłaby im kontrolować prędkość, z jaką porusza się samochód dziecka oraz poznać jego styl jazdy (aż 72 proc.). Urządzenie ma docelowo poprawić podejście początkujących kierowców do bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mniej entuzjastyczni wobec tego pomysłu okazują się instruktorzy nauki jazdy, z których

tylko połowa (52 proc.) popiera wprowadzenie takiego rozwiązania.

– Już dziś można zaprogramować kluczyk i w ten sposób ograniczyć młodego kierowcy prędkość maksymalną, poziom głośności systemu audio, a nawet unieruchomić silnik w przypadku braku zapiętych pasów bezpieczeństwa – tłumaczy Maciej Kalisz, prezes Fundacji „Jedź Bezpiecznie”. – Wciąż jednak nie doczekaliśmy się odpowiednich regulacji prawnych, dlatego tego typu rozwiązania, które mogłyby poprawić bezpieczeństwo, nie są dziś powszechnie dostępne.

■ Zdobyć dokumentu to nie koniec nauki

Wyniki badań pokazują także, że system wielostopniowego przyznawania prawa jazdy cieszy się różnym poparciem w poszczególnych krajach, chociaż prawie połowa (42 proc.) polskich rodziców i rodzimych instruktorów jazdy (48 proc.) popiera ten pomysł. Warto w tym momencie zaznaczyć, że wynik rodziców odzwierciedla średnią europejską (również 42 proc.), a wynik instruktorów jest do niej bardzo zbliżony (52 proc.).

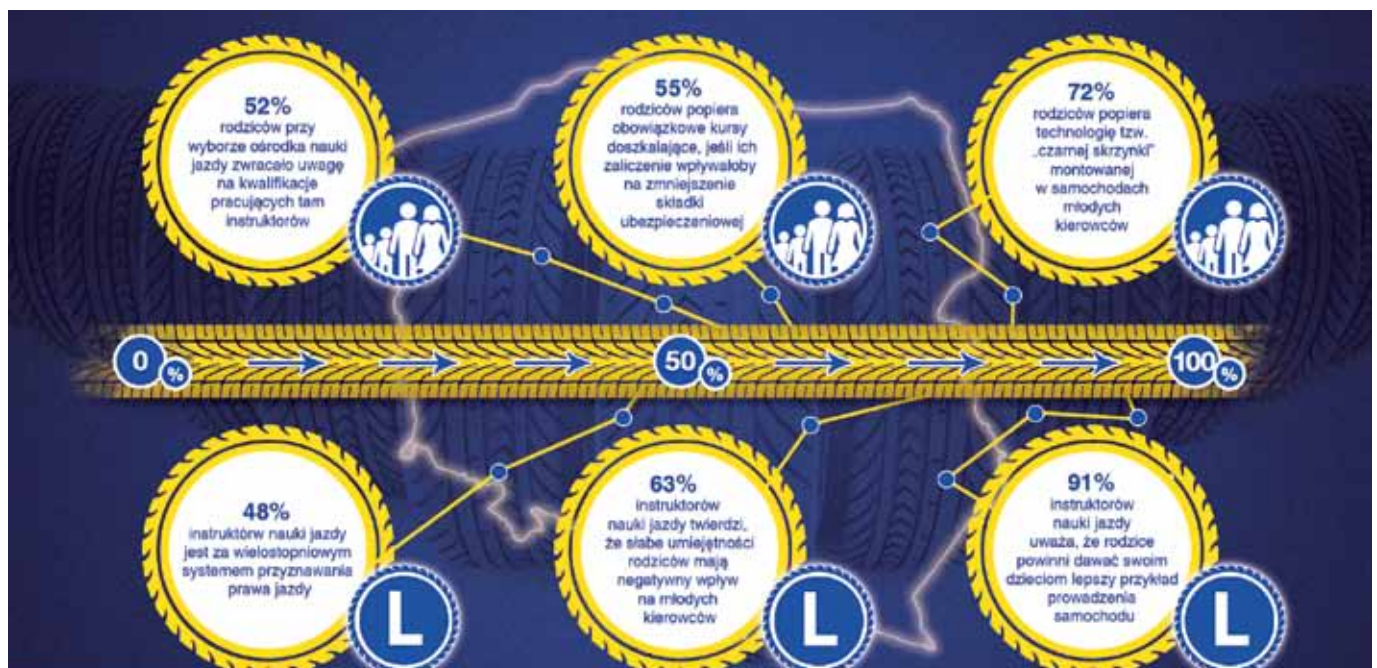
– Młodzi ludzie w przedziale wiekowym 18 – 24 lata mają często złudną pewność własnych umiejętności prowadzenia auta i przewidywania potencjalnych sytuacji drogowych – komentuje Ryszard Fonzychowski, prezes Stowarzyszenia na rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”. – Prawo do korzystania z obowiązujących limitów prędkości lub przewożenia pasażerów powinno być stopniowane adekwatnie do zdobywanego doświadczenia. Wielostopniowy system przyznawania prawa jazdy jest zatem absolutnie zasadny.

Jakub Ziębka

O badaniu

Ankieta została przeprowadzona przez Reputation Inc. w imieniu Goodyeara, żeby lepiej zrozumieć podejście rodziców do bezpieczeństwa ruchu drogowego, nauki jazdy oraz początkujących kierowców. Dane gromadzone w okresie od lipca do sierpnia 2014 roku, przeprowadzając internetowe wywiady w językach poszczególnych krajów. Ankieta zawierała 35 pytań i została wysłana do rodziców z dziewiętnastu krajów. W Polsce odpowiedziało na nią 307 osób.

Goodyear chciał także zrozumieć poglądy instruktorów nauki jazdy oraz początkujących kierowców na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wyniki ankiety pokazały, że zarówno początkujący kierowcy, jak i instruktorzy nauki jazdy uważają, iż rodzice mają do odegrania ważną rolę w kształtowaniu podejścia dzieci do bezpieczeństwa ruchu drogowego. Goodyear jest jednym z największych producentów opon na świecie. Wytwarza opony, wyroby gumowe oraz środki chemiczne w 50 zakładach w 22 krajach. W Polsce firma oferuje opony takich marek, jak: Goodyear, Dunlop, Fulda, Sava i Debica. Jest także głównym akcjonariuszem firmy oponiarskiej Dębica SA, która jest największym tego typu zakładem w Europie, zatrudniającym prawie 3 tys. osób.



Jak ulepszyć egzamin praktyczny?

To realne umiejętności kierowcy powinny decydować o wyniku egzaminu, a nie indywidualna psychiczna odporność na obecne procedury.

W systemie, z którym styka się osoba będąca na drodze do uzyskania prawa jazdy, brakuje uregulowań, wpływających na realizację wyższej jakości szkolenia i egzaminowania. Chciałbym przedstawić kilka spostrzeżeń, które mogłyby nieco zmniejszyć nasz dystans do innych krajów Unii Europejskiej.

Nie jestem krytykiem głównych zasad egzaminu, ale zauważam potrzebę zmian niektórych procedur. Powinien być wzięty pod uwagę fakt, że bierze w nim udział człowiek, a nie zaprogramowany robot. Realizacja egzaminu powinna być bardziej komfortowa. Piszę to na podstawie udziału w kilkuset egzaminach praktycznych państwowych jako instruktor prowadzący.

■ Trzy próbne minuty

W egzaminach biorą udział kandydaci o niejednorodnym profilu społecznym, wykonujący różne zawody. Są wśród nich także psycholodzy, nauczyciele i prawnicy. Sukcesywnie przeprowadzam sondę wśród byłych kandydatów na kierowców. Moje pytanie brzmi: jaki element w drodze do prawa jazdy uważasz za najtrudniejszy? Większa część z nich odpowiada: egzamin. Stwierdzają, że sprawdzenie umiejętności było dla nich zbyt stresogenne, powodowało duży lęk. Byli kandydaci na kierowców sądzą, że wprowadzenie kilku prostych proceduralnych poprawek może egzamin praktyczny uczynić bardziej przyjaznym oraz obiektywnym. Jakich?

Bardzo racjonalnym rozwiązaniem byłaby możliwość próby urządzeń sterowania samochodem egzaminacyjnego (sprzęgło, hamulec, pedał gazu). Chodzi o trzy próbne minuty dla kandydata na kierowcę na ruszenie do przodu i tyłu po wyznaczonym pasie ruchu, czyli placu. Mało tego, każdy egzaminowany chętnie dopłaci za takie udogodnienie.

Takie uregulowanie zwiększa szansę odtworzenia wyuczonych umiejętności kierowcy. Dodatkowo byłoby ono zrównoważeniem szans z kandydatami, którzy będą zdawać egzamin samochodem szkoleniowym. Sprawę może załatwić samodzielny dojazd kandydata z pierwszej części egzaminu na kopertę pasa ruchu. Czasami takie rozwiązanie jest realizowane, prawo tego nie zakazuje.

■ Krótka informacja

Ważne byłoby również określenie maksymalnego czasu egzaminu. Kandydat nie może mieć



poczucia, że był egzaminowany do pierwszego błędu... Podczas egzaminu część kandydatów ledwo wytrzymuje 35 – 40 minut dostatecznego skupienia uwagi. Badania wskazują, że już doświadczeni kierowcy w ciągu godziny prowadzenia samochodu popełniają przeciętnie kilka błędów.

Następnym czynnikiem mogącym wpłynąć na bardziej komfortowe zdawanie egzaminu jest bezpośrednia krótka informacja egzaminatora o rodzaju pierwszego dopuszczalnego błędu, który kandydat popełnił. Jest to standard w innych krajach Unii, u nas niestety nie. Zdający Polak może usłyszeć: „źle wykonane zadanie” albo po prostu: „błąd”. W takiej sytuacji kandydat kontynuuje egzamin pod zwiększoną presją i z mniejszą uwagą. Jest obciążony dodatkowym myśleniem o rodzaju popełnionego błędu. Powtórzenie takiej samej nieprawidłowości może zakończyć egzamin. Przykładowo, zdający, który podczas skrętu zapomina lub nieuważnie wyłączy kierunkowskaz, dowiaduje się, że „źle wykonał zadanie”. Moim zdaniem, egzaminowany powinien usłyszeć: „błąd – brak kierunkowskazu w manewrze skrętu”. Inny przykład. Przytoczę tu oryginalną rozmowę, która odbyła się podczas egzaminu.

Egzaminator: Błąd.

Kandydat na kierowcę: A jaki błąd?

Egzaminator: Nie powiem panu.

Kandydat na kierowcę: Szkoda.

Egzaminator: A pan instruktor wie?

Ja: Panie egzaminatorze, pracuję w tej branży ponad trzydzieści lat...

Na szczęście egzaminowany wykonał na egzaminie tylko jeden błąd, więc go zaliczył. Moim zdaniem, egzaminator powinien jednak powiedzieć: „błąd – zła pozycja na drodze” i byłoby po rozmowie. Dodam tylko, że po egzaminie kandydat na kierowcę prosił egzaminatora:

„no niech mi pan już teraz powie o tym jednym moim błędzie”. Co na to egzaminator? Odpowiedział: „niech powie panu instruktor”... Jakie jest rozwiązanie tej łamigłówki? Kandydat na kierowcę prowadził pojazd lewym pasem ruchu na jezdni o dwóch wyznaczonych pasach.

■ Komendy muszą być zrozumiałe!


Żeby uczynić egzamin bardziej komfortowym, przydałoby się ustandaryzowanie komend, które wygłasza egzaminator. Pamiętam, jak jeden z kandydatów na kierowcę denerwował się po niezdanym egzaminie: „egzaminator musi dawać proste komendy”.

Trzeba przyznać, że niektórzy egzaminowani są bardzo zestresowani i wylęknieni. Lepiej byłoby, żeby byli przygotowani na konkretne i znane im komendy. Przykładowo, większość egzaminatorów po wykonaniu parkowania prostopadłego mówi: „proszę kontynuować jazdę” lub „proszę zawrócić”. No i to jest logiczne. Takie właśnie komendy wygłaszam podczas szkolenia. Jednak egzaminator, który pokazuje ręką, gdzie jechać i mówi: „w lewo” lub „w prawo” nie jest do końca zrozumiany przez egzaminowanego. On nie jest pewien, czy do tyłu w lewo, czy przodem w lewo. Kandydat na kierowcę nie musi obserwować kończyn egzaminatora. Nieporozumienia podnoszą emocje i zmniejszają szansę na zdanie egzaminu.

Trzeba podkreślić, że to realne umiejętności kierowcy powinny decydować o wyniku egzaminu, a nie indywidualna psychiczna odporność na obecne procedury. Dlatego warto rozważyć przytoczone przeze mnie propozycje. Mój kolega po fachu z USA powiedział mi: „Polacy, ruszcie tyłki i zmieńcie zasady na bardziej skuteczne”. Mnie pozostało tylko zamówić mszę w intencji poprawienia obecnych procedur egzaminu praktycznego.

Wiesław Lustyk

Przychodzi kursant do OSK...



Chcę zrobić prawo,
ale nie chcę chodzić
na wykłady, bo podobno
już nie muszę.

*Czy na pewno zostanie
Twoim kursantem?*



Problematyczne nagrania

Aktualnie obowiązujące przepisy dają możliwość przeprowadzenia egzaminu na prawo jazdy z wykorzystaniem samochodu ośrodka szkolenia kierowców. Kwestią sporną stały się kamery w pojazdach.

Przepisy stanowią, że przebieg egzaminu praktycznego rejestruje się kamerą o kącie widzenia 45 stopni lub większym. Obraz musi zawierać opis, składający się z daty, godziny przeprowadzanego egzaminu oraz numeru rejestracyjnego pojazdu (dopuszcza się ustne podanie numeru). Kamera musi być uruchamiana i zatrzymywana bez konieczności ingerencji egzaminatora w proces rejestracji. Konstrukcja systemu nagrywającego ma też zapewniać rejestrowanie dźwięku równoległe z zapisywaniem obrazu, uniemożliwiać ingerencję osób nieuprawnionych w zapis na nośniku danych, jak również dawać egzaminatorowi podgląd obrazu rejestrowanego na nośniku, żeby w trakcie egzaminu miał możliwość sprawdzenia, czy nie nastąpiła awaria urządzenia, powodująca brak możliwości nagrywania przebiegu egzaminu.

■ Problemy z zasilaniem

Koszt wyposażenia pojazdu w profesjonalny system rejestrowania obrazu i dźwięku z egzaminu może sięgnąć 5 – 8 tys. zł. To zaporowa kwota, na której wydanie nie może pozwolić sobie zdecydowana większość szkół jazdy. Wideorejestратор nagrywający obraz w jakości HD można kupić znacznie taniej – nawet za kilkaset złotych. Gros uniwersalnych kamer nie spełnia ustawowych wymogów. Jednym z problemów jest zasilanie. Wiele wideorejestраторów nie ma własnego akumulatora. Prąd czerpany jest z gniazda zapalniczki. Aby wykluczyć przypadkowe wyłączenie

urządzenia, trzeba wpiąć je na stałe do instalacji elektrycznej pojazdu i zadbać, żeby zasilanie nie zanikało po wyłączeniu zapłonu.

Kolejną kwestią sporną stały się przyciski na obudowie urządzenia, które pozwalają na całkowite wyłączenie kamery bądź przerwanie nagrania. Podczas egzaminu nikt nie powinien mieć do nich dostępu. Zabudowanie kamery nie zawsze rozwiązuje sprawę – konstrukcja niektórych urządzeń wymusza zatrzymanie nagrania przed wyjęciem karty pamięci, na której utrwalany jest przebieg egzaminu. Część wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, m.in. koszański, ma zaufanie do swojego personelu i wychodzi z założenia, że czuwający nad poprawnością nagrania egzaminator z premedytacją nie przerwie zapisu, a urządzenia, których wyłączyć nie sposób, nie istnieją.

■ WORD-y się zabezpieczają

Wykryte nieprawidłowości zapisu są podstawą do przerwania egzaminu. Tego typu sytuacje mogą budzić wątpliwości, nawet gdy zamontowane w samochodzie kamery spełniają wszelkie wytyczne. Żeby uniknąć niepotrzebnych konfliktów, niektóre ośrodki ruchu drogowego przewidują wstawienie do auta na czas egzaminu własnej niewielkiej kamery. Nagranie nie będzie dokumentowało przebiegu praktycznej części egzaminu – mówi się o celach szkoleniowych i ułatwieniu rozwiązania kwestii spornych w przypadku problemów z pracą kamery zamontowanej przez szkołę jazdy.

Rozbieżności dotyczą nawet nośników pamięci. Niektóre WORD-y dysponują własnymi kartami pamięci. W pozostałych nagraniem odbywa się na kartach pamięci ośrodków szkolenia kierowców. To kolejny wentyl bezpieczeństwa. WORD-y chcą zabezpieczyć się przed sytuacją, w której mogłyby zostać posądzone o użycie uszkodzonej bądź niekompatybilnej karty, która uniemożliwiła dokonanie poprawnego nagrania. Po zakończeniu egzaminu nośniki są przechowywane przez WORD w pomieszczeniu zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych, by po 21 dniach wrócić do właścicieli.

■ W oczekiwaniu na przetargi

Procedury zostały omówione na spotkaniach z właścicielami szkół jazdy. Przedstawiciele WORD-ów, z którymi rozmawialiśmy, deklarują, że szkoły jazdy mogą na bieżąco zasięgnąć informacji technicznych lub poprosić o sprawdzenie, czy rejestrator w danym pojeździe został poprawnie zamontowany. Dodajmy, że aktualnie egzaminy na samochodach ośrodków szkolenia kierowców należą do rzadkości – stanowią ułamek procenta wszystkich egzaminów. Ośrodki ruchu drogowego spodziewają się, że sytuacja ulegnie zmianie po rozstrzygnięciu przetargów na zakup nowych samochodów. Część szkół jazdy, dążąc do obniżenia kosztów, zostanie przy aktualnie eksploatowanych pojazdach, które będą musiały zostać wyposażone w kamery.

Łukasz Szewczyk

Zapisz klienta na e-kurs „Teoria w domu”.



*Natychmiast zostanie
Twoim kursantem.*

Zrozumieć istotę zarządzania

Mamy połowę drugiej dekady XXI wieku, a nasze metody zarządzania, planowania biznesu nie są poparte profesjonalną, a może nawet podstawową wiedzą biznesową. W dzisiejszych czasach, przy takiej różnorodności szkoleń, warsztatów edukacyjnych, kursów internetowych możemy powoli i sukcesywnie uczyć się podstaw ekonomii. Przecież to nie tylko domena księgowych.



Paweł Żuraw

Zainspirował mnie artykuł Marcina Kukawki „Biznes czy filantropia”, który ukazał się w grudniowym numerze „Szkoły Jazdy”. Autor bardzo trafnie, ale zarazem dobitnie przedstawił przyczyny bóleczek finansowych polskich OSK. W swoim tekście pan Marcin zaprezentował model, według którego instruktorzy oraz właściciele szkół jazdy powinni godnie zarabiać w związku z wykonywaną pracą zawodową. Chodzi tutaj oczywiście o miarodajny zarobek – uczciwą zapłatę za wniesiony wkład pracy, poświęcony czas, wykorzystaną wiedzę, czyli zaangażowany kapitał intelektualny, ale także wykorzystane w tym celu środki trwałe oraz wydatkowane pieniądze.

■ Deklaracje, plany, motywacja

Jest to niewątpliwie wzorzec idealny, może nawet idealistyczny. Zaryzykuję jednak twierdzenie, że tak naprawdę może być bardzo realny w naszej codziennej pracy. Realizacja tych zamierzeń zależy od nas samych – instruktorów, właścicieli OSK, a więc ludzi, którzy realnie kształtują społeczny obraz branży. Wszystko to zależy od naszego nastawienia i zrozumienia, że każdy człowiek, który jest w coś zaangażowany i realnie chce coś osiągnąć, może zyskać bardzo wiele, a nawet wszystko. Oczywiście pod takimi założeniami i takim projektem podpisują się dwoma rękami, jednocześnie gratulując autorowi bardzo dobrego i dającego wiele do myślenia tekstu.

Deklaracje i plany to jednak nie wszystko. Potrzebna jest wielka motywacja, aby słowo stało się ciałem. Potrzebny jest moment zatrzymania, zadumy, przeanalizowania, ale po to,

żeby uwierzyć, że warto zaryzykować i dokonać w swoim postępowaniu zmian, stawiając tym samym na jakość, a nie na jakoś to będzie. Dlatego chciałbym zaapelować do wszystkich rozsądnych, wyrozumiałych, rzetelnych, uczciwych i solidnych instruktorów, żeby nie obawiali się zmuszonego procesu doskonalenia nie tylko siebie, ale również swoich współpracowników, kursantów, kooperantów.

■ Apel do mesjaszy

W tym wszystkim nie chodzi o to, żeby na siłę zmieniać siebie czy też innych. Byłoby to bardzo nierozsądne. Przecież w życiu nic nie można robić na siłę. Dlatego apel ten skierowany jest do ludzi świadomych, odpowiedzialnych, których określiłbym (górnolotnie) mianem mesjaszy, inspiratorów pozytywnych działań na rzecz rozwoju branży OSK. Nie bójmy się poszerzać swoich horyzontów, poznawać tajników wiedzy biznesowej, gospodarczej, pedagogicznej, technicznej, a także z zakresu organizacji i zarządzania.

To zachęcanie z mojej strony do ciągłego uczenia się ma konkretny cel. Galopujący i rozwijający się świat wymusza na nas dostosowywanie się do ciągłych zmian, od których już nie da się uciec. Zmienia się ekonomia, a także preferencje klientów. Zmienia się konkurencja oraz modele prowadzenia biznesu. Ciągłe zmiany winny wymuszać na nas czujność, obserwację, której efektem powinna być konstruktywna analiza i ocena sytuacji.

Wcale nie trzeba być omnibusem, wykształconym specjalistą, ekspertem z dziedziny prawa, ekonomii, finansów czy rachunkowości, żeby w czasach współczesnych dobrze zarządzać swoją firmą oraz rzetelnie wykonywać obowiązki zawodowe. Niejednokrotnie podczas swoich obserwacji zauważam, mając kontakt z wieloma bardzo różnymi ludźmi, różnymi osobowościami, charakterami, że człowiek naprawdę może osiągnąć prawie wszystko, jeżeli na poważnie w coś się zaangażuje. Zauważmy, ilu jest tzw. sa-

mouków, pasjonatów czegoś, jakiejś sprawy czy idei. Ile z kolei jest takich osób, które ukończyły specjalistyczne kursy, a nawet studia i w praktyce nie potrafią tego wykorzystać? Posiadają tylko papier, który jest wyłącznie świadectwem kwalifikacji. Nie chcę oczywiście tutaj nikogo dyskredytować, ale patrząc realnie, można powiedzieć, że prawdziwe świadectwo eksperckiej wiedzy tkwi w naszych głowach.

■ Wyższy stopień wtajemniczenia

Osobiście znam takich instruktorów, którzy potrafią łączyć pracę z przyjemnością i równocześnie z wykonywaniem swojej instruktorskiej powinności, zgłębiają podczas szkolenia praktycznego tajniki różnych dziedzin wiedzy. Wygląda to w ten sposób, że jeżdżąc i szkoląc czytają. Obiektywnie rzecz ujmując nie jest to sposób godny pochwalenia, jeżeli chodzi o zdobywanie wiedzy. Z drugiej jednak strony, taka metoda, jednocześnie przy dobrych wynikach egzaminacyjnych, świadczy o niebywałym poziomie inteligencji, wyjątkowej percepcji, intuicji i podzielności uwagi. Sygnalizuję, że w naszym środowisku są takie asy, które potrafią bardzo dobrze szkolić i jednocześnie podczas jazd dużo czytać, analizować, oceniać rzeczywistość, a tym samym – uczyć się. Tak, tak, są tacy mistrzowie. Jest to już wyższy poziom wtajemniczenia, ale (jak napisałem wcześniej) nie polecam tego sposobu jako metody każdemu. Lepiej zdobywać wiedzę w spokoju, siedząc w wygodnym fotelu, w domowym zaciszu.

■ Ważne pytania

Do czego zmierzam, pisząc niniejszy tekst? Jak mówi jego tytuł, zachęcam do głębszej refleksji nad istotą zarządzania. Z początkiem 2015 roku chciałbym zainspirować czytelników do zastanowienia się nad następującymi pytaniami: Jak powinno wyglądać zarządzanie moim OSK, tak żebyśmy mieli z tego wymierne korzyści? Jakie wi-

dzę słabe punkty mojego zarządzania? Nad czym muszę jeszcze popracować? Co muszę zmienić w swoim postępowaniu, żebym odczuwał realną korzyść z tego, co robię? Czy rzeczywiście muszę oglądać się na konkurencję? A może odczuwam kompleks, że inni są lepsi ode mnie? Może powinienem pomyśleć o tym, żeby sukcesywnie wzbogacać swoją wiedzę? Może wtedy mógłbym poczuć swoją wartość jako przedsiębiorca, biznesmen, menedżer, instruktor, nauczyciel, ekspert z zakresu profesjonalnego poruszania się pojazdem i bezpieczeństwa w ruchu drogowym? A może to właśnie z moich kompleksów wynikają moje słabości? Może fakt, że tak słabo się oceniam, jest powodem braku wiedzy eksperckiej? A może – do czego powinienem się pokornie przyznać – zostałem instruktorem tylko przez przypadek, co sprawia, że pozostaję przeciętniakiem, który woli nie wychodzić przed szereg?

Pytania tego rodzaju można mnożyć. Są to bardzo trudne, niejednokrotnie bolesne, poważne i odpowiedzialne pytania. Są to pytania pełne refleksji, ale dotyczące sedna sprawy. Chociażby pobieżna analiza funkcjonowania polskich OSK daje jednoznaczną odpowiedź, że zarządzanie w naszej branży jest bardzo intuicyjne, niepoparte żadnymi szczegółowymi analizami ekonomicznymi. Zarządzanie w OSK

jest często bardzo przypadkowe, prowadzone na zasadzie: „zrobię to, co zrobi konkurencja”. A co najczęściej robi konkurencja? Obserwacja rynku pozwala wysnuć wniosek, że konkurencja w branży szkolenia kandydatów na kierowców polega w większości przypadków na obniżaniu, a raczej zaniżaniu ceny.

■ Braki

Działania przedsiębiorców prowadzących OSK są raczej doraźne. Polegają głównie na takim zarządzaniu, żeby starczyło przede wszystkim na paliwo, ZUS, bo z podatkiem dochodowym można jakoś zakombinować, nie mówiąc już o niewidencjonowaniu dodatkowych jazd. Niekiedy z zarobionych pieniędzy nie starcza już na niespodziewaną naprawę auta, co wymusza zapożyczanie się lub dodatkową pracę ponad nadwyróżone już siły. Takie sytuacje zmuszają nas do kombinowania, co z drugiej strony kłóci się z zasadami etyki biznesu. Dobrze wykształcony, doświadczony i profesjonalny menedżer, który przykładowo zarządza w korporacji czy jakiejś poważnej instytucji, mógłby zadać nam jedno, ale konkretne pytanie: Jak kalkulujecie swój biznes, skoro nie starcza wam na przyszłe inwestycje, które w każdej działalności gospodarczej są konieczne?

Gdyby faktycznie prowadzenie OSK były dobrane skalkulowanym biznesem, gdybyśmy wszyscy jako grupa zawodowa w sposób uczciwy zarabiali tyle, żeby starczało na wszystko, wówczas nie byłoby chociażby takich problemów, jak konieczność podstawiania aut ośrodków na egzamin. Nie obawialibyśmy się tego, że WORD zakupi do swojej floty nowoczesne, na miarę XXI wieku samochody, bowiem byłoby nas na takie inwestycje stać. Otwarty dostęp do zawodu instruktora oraz puszczanie przez decydentów branży OSK na żywioł, w imię dumnie brzmiącej liberalizacji rynku, spowodowało, że do środowiska weszło bardzo wielu przypadkowych ludzi. Wymusiło to ogromną konkurencję, która zapoczątkowała patologię, przyczyniającą się do upadku prestiżu branży, a tym samym obniżenia poziomu jakości nie tylko szkolenia, ale prowadzenia biznesu.

Powiem to z wielkim bólem, kierując te słowa również do siebie. Nie jesteśmy poważnymi (pełnokrwistymi) przedsiębiorcami – na miarę przedsiębiorców europejskich, zachodnich. Nie zawsze jesteśmy poważnymi menedżerami, bowiem nie zawsze potrafimy zmotywować swój zespół pracowników. Nie zawsze wczuwamy się w ich potrzeby, a jeżeli już chcemy być dobrymi szefami, to na godną gratyfikację nie starcza już pieniędzy. Nie za bardzo potrafimy obracać się w świecie finansów firmy, nie zawsze potrafimy kalkulować oraz planować przychody i koszty. Nie za bardzo kojarzymy, czym jest sprzedaż, a więc przychód, a czym zysk, czyli wynik finansowy z prowadzonej działalności. Nie potrafimy zaplanować dobrej inwestycji, nie mówiąc już o działaniach innowacyjnych i aplikowaniu o fundusze europejskie.

■ Uciekający świat

Mamy połowę drugiej dekady XXI wieku, a nasze metody zarządzania, planowania biznesu nie są poparte profesjonalną, a może nawet podstawową wiedzą biznesową. W dzisiejszych czasach, przy takiej różnorodności szkoleń, warsztatów edukacyjnych, kursów internetowych możemy powoli i sukcesywnie uczyć się podstaw ekonomii. Przecież ekonomia to nie tylko domena księgowych. Przeglądając strony internetowe różnych OSK w Polsce zauważam, że są jednak wyjątki reprezentujące poziom europejski. Ale jak napisałem, są to tylko wyjątki. Większa część firm szkoleniowych zatrzymała się w XX w.

Wiem, że tym artykułem narażę się wielu instruktorom. Nie chcę nikogo poniżyć i krytykować. Wrażliwym tekstem chcę uzmysłowić potrzebę zmiany myślenia o prowadzeniu biznesu. Świat się rozwija, a my stanęliśmy w miejscu. Czy ten uciekający świat zdążymy jeszcze kiedyś dogonić? Pytanie pozostawiam bez odpowiedzi, ponieważ wszystko zależy wyłącznie od nas samych. ■





Nie wszystko złoto...

Z roku na rok samochody stają się coraz doskonalsze. Inżynierowie poprawiają właściwości jezdne i zwiększają sprawność zespołów napędowych, informatycy przygotowują dodatkowe funkcje dla systemów multimedialnych, a specjaliści od designu pracują nad przykuwającą wzrok stylizacją oraz innowacyjnymi materiałami wykończeniowymi. Rosnące oceny samochodów w testach nie powinny więc dziwić.

Jednym z przykładów ewolucji we właściwym kierunku są układy hamulcowe. Na zatrzymanie ze 100 km/h na suchej nawierzchni najlepsze ze współczesnych aut miejskich i kompaktowych potrzebują zaledwie 33 – 34 m. Nawet po rozgrzaniu tarcz i klocków. To sensacyjne wyniki. Dla lepszego zobrazowania sytuacji dodajmy, że w 2000 roku 360-konne porsche 911 GT3 hamowało ze 100 km/h na dystansie 37 m, kompaktki z trudem schodziły poniżej progu 40 m, a w klasie najmniejszych pojazdów za przyzwyczajone uchodziły wyniki na poziomie 40 – 44 m. Istotne skrócenie drogi hamowania zwiększyło poziom bezpieczeństwa. Jeżeli w hipotetycznej sytuacji nowoczesny samochód będzie w stanie zatrzymać się przed przeszkodą, kilkunastoletnie auto uderzy w nią z prędkością 20 – 40 km/h.

Zmiany na lepsze są zasługą kilku czynników. Kolejne generacje samochodów były wyposażane w tarcze hamulcowe o coraz większych średnicach. Montowane na tylną oś bębny sukcesywnie zastępowano wydajniejszymi i bardziej odpornymi na przegrzanie tarczami. Powszechnie stały się szerokie opony – popularny nieduży rozmiar 165/65 R14 jest sporadycznie wykorzystywany wyłącznie w najmniejszych samochodach. Ewolucja ogumienia. Aktualnie stosowane mieszanki zapewniają większe rezerwy przyczepności, ale nie podnoszą oporów toczenia. Nie bez znaczenia jest też upo-

wszechnienie ABS-u. Przez lata pokutował pogląd, że system przeciwdziałający blokowaniu kół zapewnia kierowność podczas awaryjnego hamowania, ale nie skraca drogi hamowania. Testy wykazały, że utarta teoria mija się z prawdą. ABS jest w stanie w pełni wykorzystać przyczepność każdego z kół do nawierzchni i skrócić drogę hamowania na suchym i mokrym asfalcie. Sytuacja odwraca się na luźnych nawierzchniach, śniegu czy lodzie, kiedy poślizg kół jest w stanie skrócić drogę hamowania. Nawet ten problem udało się częściowo rozwiązać. Większość SUV-ów ma tryb do jazdy w terenie, który wpływa na strategię działania kluczowych podzespołów – w tym ABS-u, który zaczyna tolerować większy poślizg kół.

Unijne regulacje wymusiły stosowanie systemu ESP. System elektronicznej kontroli stabilności stał się obligatoryjny w samochodach homologowanych od października 2011 roku. Od listopada ubiegłego roku musi znajdować się na wyposażeniu wszystkich nowych samochodów osobowych. To kolejny krok we właściwym kierunku. ESP przeciwdziała poślizgom znacznie sprawniej od nawet bardzo wprawnego kierowcy. Liczne czujniki przekazują informacje o zgodności faktycznego toru jazdy z zakładanym w tempie 25 razy na sekundę. W przypadku nieprawidłowości elektronika aktywuje hamulce poszczególnych kół i redukuje moc silnika, pomagając w utrzymaniu toru jazdy. Najnowsze generacje

systemów ESP dysponują dodatkowymi funkcjami – potrafią stabilizować samochód holujący przyczepę, ułatwiać ruszanie pod wzniesienia czy zmniejszać prawdopodobieństwo dachowania poprzez kontrolowane blokowanie najbardziej obciążonych kół. Poziom bezpieczeństwa poprawiły także poduszki powietrzne. Przed dekadą średniej wielkości samochody były wyposażane bez dopłaty w jedną, najwyżej dwie poduszki powietrzne. Na boczne airbagi czy kurtyny powietrzne trzeba było przygotować sporo dodatkowej gotówki. To pieśń przeszłości. W segmencie B można liczyć na cztery poduszki. Większość aut kompaktowych opuszcza fabrykę z kompletem sześciu poduszek. Można dopłacić za airbag chroniący kolana kierowcy, w niektórych przypadkach także boczne poduszki dla pasażerów drugiego rzędu siedzeń.

Zrezygnowanie z kompromisów w kwestii bezpieczeństwa nie oznacza, że istotne dysproporcje w wyposażeniu przestały występować. Samochody eksponowane w salonach sprzedaży czy konfigurowane pod kątem prasowych testów znacząco różnią się od przystępnych dla kieszeni wariantów. Wiele marek zachowało znaną od lat politykę oszczędności. Bazową wersję wciąż rozpoznamy do nielakierowanych lusterkach, klamkach czy listwach drzwiowych, pozbawionych chromu atrapach chłodnicy, mniej rozbudowanych zderzakach, jak również stalowych felgach o małej średnicy.

Na tym różnice się nie kończą, co sprawia, że podstawowe wersje współczesnych samochodów wyglądają gorzej od odpowiedników sprzed lat. Przed laty średnica standardowych i przewidzianych dla droższych wersji felg często różniła się o 1 – 2 cale. Obecnie powszechne stały różnice rzędu 2 – 3 cali. Zwiększenie średnicy felgi przy redukcji profilu opony poprawia wygląd samochodu i korzystnie wpływa na prowadzenie – wyostrza reakcje na polecenia wydawane kierownicą i zapewnia lepszą trakcję przy dynamicznej jeździe. Ceną jest pogorszenie sposobu filtrowania nierówności, co przy systematycznie poprawianym stanie polskich dróg można zaakceptować. Jeżeli klient chciałby cieszyć się jeszcze lepszą trakcją i prezentacją auta, może zamówić sportowe zawieszenie – dodatkowo utwardzone i obniżone o kilkanaście milimetrów.

Istotny wkład w estetykę samochodu mają światła. Do niedawna tylne lampy poszczególnych wersji nie różniły się. W pasie przednim droższych wersji montowano reflektory soczewkowe lub ksenonowe. Aktualnie zróżnicowanie jest znacznie większe. W tylnych lampach najtańszych wersji pracują klasyczne żarówki. Dla droższych wariantów przygotowano diodowe oświetlenie. Niewielkie rozmiary LED-ów oraz intensywność wytwarzanego strumienia światła pozwala na projektowanie lamp o bardziej wyszukanych strukturach wewnętrznych. Jest i aspekt subiektywny. Mocne i skupione światło LED-ów postrzegamy jako bardziej nowoczesne od poświaty żarówki.

Sytuacja w pasie przednim jest jeszcze bardziej złożona. W użyciu są klasyczne światła halogenowe, reflektory soczewkowe, ksenony i najbardziej zaawansowane oświetlenie diodowe. Zdarza się, że w jednym modelu (np. audi A3) można wybierać między trzema źródłami światła! Najbardziej rzucają się w oczy samochody z oświetleniem diodowym – nieprzypadkowo tak skonfigurowane auta biorą udział w testach i trafiają do katalogów reklamowych. Testy wykazały, że energooszczędne i trwałe reflektory LED mają nie tylko zalety. Plama jasnego białego światła, o barwie zbliżonej do światła dziennego, bywa postrzegana, a refleksy czy niezwykle ostra linia podziału między oświetlonym i ciemnym pasem drogi podczas dłuższej jazdy mogą męczyć. Lepiej więc sprawdzić, czy w danym modelu warto dopłacać za światła LED.

Z przekrojem technologii mamy do czynienia również w kabinach. Dla bazowych wersji przewidziano twarde materiały wykończeniowe i monochromatyczne wyświetlacze komputera pokładowego czy systemu audio. Jeżeli klient zdecyduje się na głębsze sięgnięcie do kieszeni, będzie mógł cieszyć się miękkimi tworzywami wokół, kolorowymi ekranami czy chromowanymi obramowaniami wskaźników i kratki wentylacji. Duży wpływ na estetykę przedzia-



łu pasażerskiego mają panele sterujące wentylacją i klimatyzacją. Doskonale wiedzą o tym osoby odpowiedzialne za konfigurację samochodów demonstracyjnych. W bazowych wersjach wielu modeli nie można liczyć na nowoczesność – zamiast przycisków i wyświetlacza wciąż są klasyczne pokręta.

Polityka koncernów w kwestii wyposażenia sprawia, że zakup większości samochodów w podstawowych wersjach nie jest najlepszym

pomysłem. Uzupełnienie braków dodatkami z listy opcji często nie stanowi optymalnego rozwiązania. Po dokładnym przeanalizowaniu wyposażenia może się okazać, że warto zrezygnować z opcji wyposażenia i od razu wybrać droższą wersję, otrzymując znacznie lepiej wyglądające auto, które będzie przyjemniejsze w codziennej eksploatacji, pewniejsze w prowadzeniu i łatwiejsze w odsprzedaży.

Lukasz Szewczyk

Z nową twarzą. Opel corsa E

Do salonów Opla dotarła nowa generacja corsy. Znakiem rozpoznawczym modelu E stał się niezwykle bogaty katalog wyposażenia, w którym pierwsze skrzypce grają elektroniczne gadżety.



Corsa jest jednym z kluczowych modeli Opla. 33-letnia historia i ponad 12 milionów sprzedanych egzemplarzy pozwalają przypuszczać, że zdecydowana większość kierowców miała w swojej karierze styczność z corsą.

Poprzednia generacja miejskiego opła przekonywała rozsądną ceną, niskimi kosztami eksploatacji, przestronnym wnętrzem, szeroką paletą silników oraz znacznym zróżnicowaniem stylistycznym 3- i 5-drzwiowych wersji. Pierwsza stanowiąca namiastkę sportowego samochodu, druga z powodzeniem pełniła rolę auta dla rodziny. Poprawianie udanego produktu jest wyjątkowo trudnym zadaniem. Klienci nie domagali się bardziej przestronnego wnętrza, co ułatwiło podjęcie decyzji o zbudowaniu corsy E na płycie podłogowej dotychczas oferowanego modelu. Zmianom nie uległ również szkielet nadwozia – zachowano sylwetkę czy kształty otworów drzwiowych i okiennych. Świeże są natomiast zderzaki, błotniki, reflektory i detale ozdobne.

Zajmując miejsce za kierownicą trudno uwierzyć, że corsa E ma cokolwiek wspólnego z corsą D. Samochód ma zupełnie nową deskę rozdzielczą z dużą ilością świeżej elektroniki. Odpowiednio wyposażony opel ostrzega o obecności innych pojazdów w martwym polu, możliwości najeżdżenia na tył poprzedzającego samochodu czy niezamierzonym opuszczeniu pasa ruchu. Nie zabrakło kamery cofania, jak również znane z astry i insigni systemu rozpoznawania



znaków drogowych. Clou programu jest system multimedialny IntelliLink z 7-calowym dotykowym ekranem. Jak przystało na samochód XXI wieku, kluczem do sukcesu jest łączność z wirtualną rzeczywistością. Zapewnia ją funkcja Mirror Link, która na ekranie systemu multimedialnego prezentuje obraz z ekranu smartfona. To z kolei otwiera dostęp do przeróżnych aplikacji – z nawigacją, możliwością korzystania z radia internetowego oraz informacjami o cenach paliw czy lokalizacji fotoradarów włącznie.

Szkoda, że ekran systemu IntelliLink nie został umieszczony wyżej, co znacząco ułatwiłoby odczytywanie informacji. Ergonomia pozostałych rozwiązań nie budzi wątpliwości. Duży plus za jakość materiałów wykończeniowych. Nie tylko lepiej wyglądają, ale są również przyjemniejsze w dotyku od stosowanych w corsie D.

W celu uzyskania lepszych właściwości jezdnych przy jednoczesnej poprawie komfortu zmieniono charakterystykę sprężyn i amortyzatorów. Nowa corsa dobrze wybiera nierówności i zachowuje się przewidywalnie podczas dynamicznej jazdy. Kontrolę nad samochodem poprawił też przekonstruowany układ kierowniczy, który przekazuje kierowcy więcej informacji o sytuacji w punktach styku opon z asfaltem.

Klienci Opla są przyzwyczajeni do szerokiej palety jednostek napędowych. Nie inaczej sytuacja wygląda w przypadku corsy E. Gamę otwiera wolnossące 1.2 o mocy 70 KM, a flagową

Maszyny o wysokich osiągach

Szczegółowy opis ponad 45 fantastycznych samochodów siłowych, klasycznych i współczesnych – od AMC do Shelby – oraz atrakcyjne ilustracje – to wszystko znajduje się w najnowszej przetłumaczonej na język polski publikacji Craiga Cheethama.

Co w ogóle oznacza wyrażenie „muscle car”, które w języku polskim tłumaczy się jako samochód siłowy? Zazwyczaj odnosi się do pojazdów średnich rozmiarów z tylnym napędem, dużym silnikiem (przeważnie, aczkolwiek nie zawsze V8) i specjalnym przygotowaniem w celu uzyskania maksymalnych osiągnięć. Samochody siłowe traktuje się jako osobną kategorię aut sportowych, odróżniającą się od małych i szybkich pojazdów, przeznaczonych do ulicznych bądź torowych wyścigów. Innym czynnikiem definiującym klasycznego muscle cara jest wiek i kraj pochodzenia. Jest on zazwyczaj, ale nie zawsze, wyprodukowany w Australii bądź Stanach Zjednoczonych pomiędzy 1964 a 1975 rokiem.

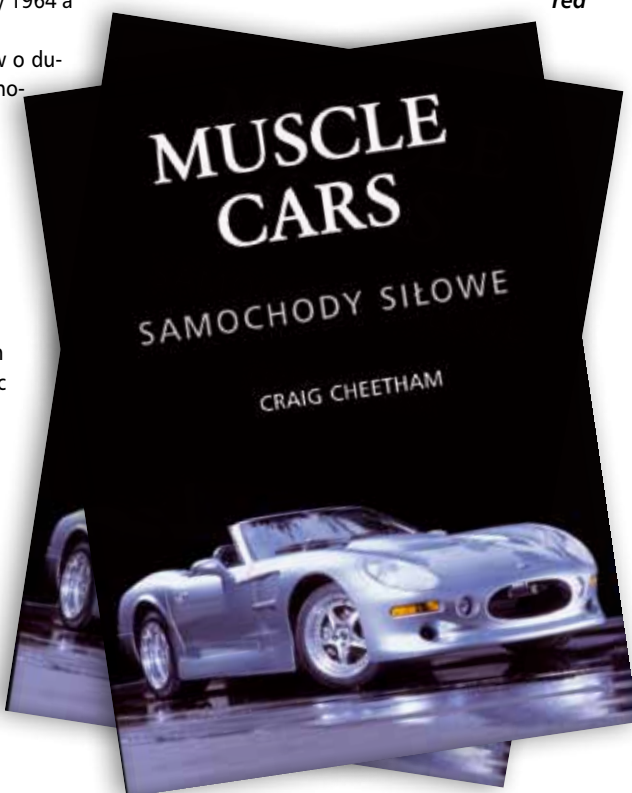
Pomysł zamontowania silników o dużej mocy w powojennych samochodach średnich rozmiarów został zapoczątkowany w 1967 roku przez American Motors Corporation (AMC) w samochodzie rambler rebel. AMC zaprezentowało nowy silnik V8 o pojemności 327 cali sześciennych (5,4 l) i mocy 255 koni mechanicznych (190,2 kW) z czterogardzielowym gaźnikiem (wtrysk paliwa był opcją), tworząc tym samym pierwszy amerykański fabryczny hot rod z nadwoziem typu sedan.

Książka Craiga Cheethama „Samochody siłowe” to doskonałe źródło wiedzy o tych maszynach. Szczegółowo opisane zostały najważniejsze auta z drugiej strony Atlantyku – zarówno z przeszłości, jak i współczesne. W książce zamieszczono informacje na temat

wszystkich uznanych marek – zarówno Forda, Chevroleta, Dodge’a, jak i Pontiac, AMC i Shelby. Każdy samochód został omówiony w najdrobniejszych szczegółach. Opisy uzupełnione są fotografiami wykonanymi specjalnie dla celów tej publikacji. W książce zamieszczono też szczegółowe specyfikacje techniczne, włącznie z osiągnięciami, typem silnika, skrzyni biegów, układu jezdnego i wymiarami. Autor zajął także pod maski samochodów, obejrzał podwozie i zwieszenie. W końcu zaprezentował przełomowe momenty w historii każdego z omawianych samochodów, etapy doskonalenia marki, stylizacji nadwozia i poprawy osiągnięć.

red

**MUSCLE
CARS**
SAMOCHODY SIŁOWE
CRAIG CHEETHAM



wersją jest 115-konne 1.0 Turbo. Litrowy motor jest najnowszym dziełem inżynierów niemieckiego koncernu. Mimo trzech cylindrów i niewielkiej pojemności imponuje kulturą pracy oraz sposobem oddawania mocy i momentu obrotowego. Nie ma mowy o nieprzyjemnych wibracjach, skokowych przyrostach sił napędowych czy charakterystycznym warkocie trzech cylindrów – silnik jest słyszalny, ale nawet po dokręceniu do czerwonego pola na obrotomierzu nie zaczyna irytować hałasem. Spalanie przy żwawej jeździe w cyklu mieszanym nie przekracza 7 l/100 km. Nieźle, jeżeli uwzględnimy, że mowa o samochodzie, który przyspiesza od 0 do 100 km/h w 10,3 sekundy.

Szkoda, że wyśrubowane ceny utrudniają podjęcie decyzji o zakupie corsy 1.0 Turbo. Samochód ze słabszą, 90-konną odmianą motoru wyceniono na ok. 55 tys. zł. By cieszyć się 115 KM pod maską, trzeba przygotować ok. 57 tys. zł. Wersja Enjoy broni się niezłym wyposażeniem, które aktualnie obejmuje nawet automatyczną klimatyzację. Trudno jednak nie zaznaczyć kilku pozycji na liście wyposażenia opcjonalnego. Komfort eksploatacji w naszej strefie klimatycznej wydatnie podnosi pakiet zimowy. Za 1750 zł Opel proponuje fotele i kierownicę z podgrzewaniem. Kto parkuje samochód pod chmurką i nie znosi skrobania szyb, może dopłacić 550 zł za podgrzewaną przednią szybę.

Łukasz Szewczyk

Z wędką na koncert

– Ponieważ korzystam z LPG, zawsze wożę z sobą koło dojazdowe. No i najczęściej trochę sprzętu wędkarskiego, żeby między koncertami połowić w różnych miejscach Polski – mówi Liber.

Jakub Ziębka: Cały czas posiada pan najlepszy i najszybszy wóz w mieście, czy może te czasy już minęły? (nawiązanie do utworu Donia i Libera „Najszybszy w mieście” – przyp. red.).

Liber: To była zabawa, metafora. To kwestia nastawienia. Jak kochasz swój wóz, to jakkolwiek by był, dla ciebie jest najszybszy, najfajniejszy. Ja wtedy (2007 rok – przyp. red.) miałem peugeot 406, mimo że w teledysku woziliśmy się trochę lepszymi furami, m.in. bentleyem continental.

Czasy peugeot 406 już chyba minęły?

– Teraz jeżdżę SUV-em kia sorento z 2010 roku. Sprowadziłem sobie ze Stanów Zjednoczonych wersję SX z silnikiem benzynowym 3.5 V6. Auto to lubię za silnik, wygląd, wygodę i cenę. Minusy? Wysoki SUV wygrywa sobie na autostradzie z oporami powietrza, trochę nim buja przy większej prędkości. No i spalanie... Ale na to znalazłem radę, czyli LPG. To już chyba trzecie moje auto, które „zagazowałem”, i jestem zadowolony!

Nawiązując do większych prędkości, lubi je pan rozwijać?

– Zdarzyło mi się wsiadać się do auta z szaleńcami. Ale działo się to trochę lat temu, kiedy byłem młodszy i głupi. Licznik pokazywał 250 km/h, nie było jeszcze w Polsce autostrad. Dziś wiem, że to nie są żarty. Jeśli widzę, że ktoś czuje się królem szosy, to każe się zatrzymać i wysiadam. Lubię podróżować bezpiecznie, nawet na autostradzie jeżdżę raczej spokojnie, z dozwoloną prędkością. Staram się nigdzie nie spieszyć.

Na pewno jednak zawód muzyka wymusza pokonywanie sporych odległości?

– Przemierzam głównie polskie drogi. Jeżdżę często, średnio pokonuję 70 tys. km rocznie. Droga z jednego koncertu na drugi, jeśli odbywają się dzień po dniu, może trwać nawet dwanaście godzin. Zdarzyły się takie w tym roku. Z kolei metą mojej najdalszej samochodowej podróży zagranicznej był chyba Rzym.

Czy podczas jazdy samochodem wpadają jakieś pomysły na nowe utwory?

– Jasne, słucham różnych projektów i myślę w trasie. Ułożyłem w ten sposób wiele słów.

A co najczęściej można usłyszeć z pana aucie?

– Różnie. Na przemian słucham radia, CD, moich projektów, które aktualnie tworzę. No i czasami też kursów językowych. Teraz zbyt rzadko, nad czym ubolewam.

Na co zwraca pan uwagę podczas zakupu samochodu? Wygląd, funkcjonalność, może gadżety?

– Oto moja trójka: wygląd, funkcjonalność i... cena. Auto to skarbonka. Tak czy inaczej wolę pieniądze inwestować w inny sposób. A z drugiej strony, podróżuję tyle, że muszę mieć w miarę nowy i bezpieczny samochód.

Pamiętam, jak kolega ze studiów sprzedawał auto, które go zrujnowało. Wziął na nie kredyt, a ono non stop się psuło. Sprzedał je w końcu po zaniżonej cenie. Po godzinie dzwoni człowiek i mówi: „Panie, przez 100 km auto zjadło cały olej”. Kolega na to: „Panie, jakbym miał się przejmować wszystkimi autami, co jeżdżą po drogach, to by mnie nerwica zniszczyła”. Może to było trochę nie fair, ale mój kolega do majątnych nie należał i stracił zdrowie na tym aucie. Do apogeu doszło w dniu, kiedy po zajęciach wsiedliśmy do niego i po prostu pękła rama, silnik spadł na ziemię.

Jak powinno być wyposażone auto Libera?

– Automatyczna skrzynia biegów, duży bagażnik na walizki i sprzęt wędkarski. Bluetooth do komunikacji z telefonem – zestaw głośnomówiący i odtwarzanie muzyki. Podłokietnik i wygodne miejsce na kawę. To najważniejsze elementy!

Co zazwyczaj znajduje się w bagażniku pana samochodu? Są jakieś stałe elementy?

– Ponieważ korzystam z LPG, zawsze wożę koło dojazdowe. No i najczęściej trochę sprzętu wędkarskiego, żeby między koncertami połowić w różnych miejscach Polski.

A jak jest z konserwacją auta? Robi pan to sam?

– Raczej opłukuję auto na myjni bezdotykowej i rzadko sprzątam. Chętnie oddaję samochód do myjni ręcznej, ale ostatnio jakoś nie mam żadnej sprawdzonej. Często mam tak zapakowane auto, że zwyczajnie wolę tego nie tykać i... nie sprzątam.

Pamięta pan swój pierwszy samochód?

– Pierwsze auto to fiat punto, rocznik 1997, silnik 1.1. Nawet rapowałem o nim w jednej ze starych piosenek „Na spidzie” z zespołem Ascetoholix. Wcześniej, jak wielu rówieśników w naszej kameralnej mieścinie (Liber urodził się w Obornikach – przyp. red.), jeździłem motorynką i starym simsonem.

A co z kursem na prawo jazdy i egzaminem?

– Byłem pewien, że zdam, i tak też się stało. Za pierwszym razem. Instruktor, jeśli dobrze pamiętam, to Jerzy Trafas z Obornik Wielkopolskich.

To teraz zapytam o zachowania polskich kierowców. Czym najbardziej potrafią zirytować?

– Wyprzedzaniem na trzeciego i próbami zmieszczenia się na styk przed jadącym z przeciwka autem. Niestety, mimo że mamy już sporo autostrad, na mniejszych drogach nadal tak się jeździ. Z tego powodu jest wiele niewinnych przypadkowych ofiar. Debile bez wyobraźni wciąż są wśród nas.

Czy uważa się pan za dobrego kierowcę?

– Nie uważam się za wybitnego kierowcę. Są specjalne kursy, mam nawet kolegów kierowców rajdowych, warto się od nich czegoś nauczyć. Żałuję, że tego nie zrobiłem. Jestem z to rozważny. Kiedy nie jestem pewny, to nie wyprzedzam.

Czy jest jakieś auto, za kierownicę którego za żadne skarby by pan nie wsiadł?

– Nie o auto tutaj chodzi, tylko o kierowcę. Z dobrym kierowcą wsiadłbym do każdego auta. A sam? Pewnie bolid F1 byłby trudny do opanowania. No i nie kręczę mnie tiry. Bałbym się wsiąść za kółko takiej maszyny. ■



LIBER

właściwie Marcin Piotrowski, to raper i autor tekstów. Swoją działalność artystyczną rozpoczął w 1999 roku od współzałożenia zespołu Ascetoholix. Po sukcesie czwartej płyty zespołu – „Apogeum” – ukazał się jego pierwszy solowy album. „Bógmacher” sprawił, że Liber zdobywał coraz większą popularność. Oprócz nagrywania kolejnych płyt pisał także teksty dla innych wykonawców, m.in. Agnieszki Włodarczyk i swojej żony – Sylwii Grzeszczak. Do jego największych hitów należą utwory śpiewane w duetach, m.in. „Winny”, „Co z nami będzie” czy „Mijamy się”.

Jak pogodzić interesy pieszych i kierujących?

Proponowane obecnie wersje kolejnych poprawek do ustawy Prawo o ruchu drogowym mogą nie spełnić oczekiwań społecznych w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych uczestników ruchu drogowego, a jedynie znacznie skomplikować ruch na polskich ulicach.



Tadeusz Styczewski,
instruktor nauki
jazdy, specjalista
w sprawach
bezpieczeństwa
drogowego

Trwające od lat rozmowy na temat zmiany przepisów dotyczących zachowania kierujących i pieszych przed przejściami dla pieszych nie doczekały się jeszcze stosownych uregulowań. W dalszym ciągu ścierają się na ten temat różne poglądy. Nadrzędnym celem tych sporów powinno być bezpieczeństwo pieszych, najmniej chronionych uczestników ruchu drogowego. Dlaczego załatwienie tak ważnej sprawy trwa tak długo? Gdy chodzi o ludzkie życie, wszelkie spory wydają się nieietyczne.

■ Nie komplikujmy!

Ze statystyk wynika, że w 2011 roku na przejściach dla pieszych w Polsce zginęło 239 osób, a 3678 zostało potrąconych. Co przerażające, te liczby w dalszym ciągu nie maleją. Skala zdarzeń i liczba zabitych na przejściach w Polsce osób (daje nam to niechlubne pierwsze miejsce w Europie) skłania do zastosowania bardziej radykalnych norm w odniesieniu do obowiązków oraz zachowań kierujących pojazdami. W opinii funkcjonariuszy policji z województwa zachodniopomorskiego potrącenia na przejściach dla pieszych z winy kierujących stały się plagą. Sytuacja wymaga więc podjęcia zdecydowanych działań przez rząd i zarządzenia kolejnym tragediom.

Proponowane obecnie wersje kolejnych poprawek do ustawy Prawo o ruchu drogowym mogą w nie spełnić oczekiwań społecznych w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych uczestników ruchu drogowego, a jedynie znacznie skomplikować ruch na polskich ulicach.

■ Niefortunny zwrot

Co można w nich wyczytać? Spójrzmy choćby na art. 13 ust. 1 i art. 26 ust. 1. Chodzi o zwrot „pieszy wchodzący na przejście”. Jest on zbyt ogólny i niejednoznaczny. Czy będzie to tylko pieszy, który się zatrzymał, czy również pieszy, który dochodzi do przejścia? W jakiej odległości musi się znajdować od przejścia, żeby miał pierwszeństwo? Nadal będą dyskusje oraz wątpliwości. Cel więc nie zostanie osiągnięty!



Zaproponowanie pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na pasy w każdej z wymienionych sytuacji spowoduje zbyt częste zatrzymywanie się kierujących, co przy bardzo wielu przejściach w Polsce, niekiedy oddalonych od siebie tylko o kilkadziesiąt metrów, przyczyni się do blokowania ruchu na ulicach wielu miast.

Dlatego trzeba jednoznacznie opisać pieszego, jako „stojącego i oczekującego na możliwość wejścia na przejście, ze wzrokiem skierowanym na kierującego”. Taka mowa ciała będzie jednoznacznie odczytywana przez kierujących jako zamiar wejścia pieszego na przejście. Będzie to zobowiązywało kierowcę do zatrzymania się i umożliwienia pieszemu bezpieczne wejście na jezdnię, a pieszego do wskazania swego zamiaru.

■ Prędkość na przejściu

Na kierujących pojazdami, którzy ukończyli stosowne kursy, powinna spoczywać większa odpowiedzialność za bezpieczeństwo na przejściach. Powinni znać przepisy i się do nich stosować. Muszą być świadomi, że dojeżdżając do przejścia dla pieszych stają przed ryzykiem potrącenia, a nawet zabicia człowieka. Dlatego zachowanie kierującego wobec znaku D-6 „Przejście dla pieszych”, określone w rozporządzeniu w sprawie znaków o potrzebie stosownego zwolnienia prędkości, powinno być przypomniane, lepiej sprecyzowane i określone w ustawie Prawo o ruchu drogowym z jasnym zobowiązaniem dla kierującego. Musi być

oczywiste, że nawet w przypadku popełnienia błędu przez pieszego – a często są to dzieci lub osoby starsze – nie powinno dochodzić do potrąceń, w tym ze skutkiem śmiertelnym.

Dlatego proponuję w projekcie zmiany ustawy Prawo o ruchu drogowym w art. 26 ust. 1 w miejsce stwierdzenia: „zatrzymać pojazd przed przejściem, o ile jest to konieczne, dla umożliwienia oczekującemu pieszemu wejście na przejście”, zapis: „jechać z taką prędkością, aby w razie konieczności zatrzymać pojazd przed przejściem, nie powodując potrącenia pieszego”.

Obecnie wielu kierujących zbliżając się do przejścia jedzie z maksymalną dopuszczoną prędkością na danym odcinku drogi lub tylko niewiele zwalnia. Kierujący nie dostosowują w tym miejscu prędkości do stopnia zagrożenia! Błąd polegający na niedostatecznym zmniejszeniu prędkości przy dojeżdżaniu do przejścia często skutkuje potrąceniem, a nawet zabiciem człowieka, dla którego przejście dla pieszych jest swego rodzaju azylem. Czy więc kierujący mogą się czuć całkowicie niewinni uczestnicząc w takim zdarzeniu i usprawiedliwiają się twierdzeniem, że pieszy wtargnął na pasy?

Zawarte w artykule propozycje zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym w kontekście zachowania kierowców i pieszych na przejściach wysłałem premier Ewie Kopacz, do Wojewódzkiej Komendy Policji w Szczecinie i Zachodniopomorskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. ■

Uważaj na paparazzich. Czają się wszędzie!

Zimą z horyzontu dość szybko schodzi słońce. Zaraz po zmroku wyjeżdżają na drogi paparazzi, którzy chcą mieć fotkę każdego spotkanego auta.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Ostatnio dość często zdarza mi się jeździć samochodem w nocy. Na drodze mniejszy ruch, lampy w aucie są w porządku. Zawsze przecieram je jakąś szmatką przed wyjazdem w nawet najkrótszą trasę. Wszystko więc powinno być fajnie, ale tak niestety nie jest. Większość kierowców ma źle ustawione światła, a jak już wiezie pasażerów z tyłu, to nawet gdybym był kierowcą wysokiej ciężarówki, to i tak dostałbym po oczach światłem. Zapominają albo raczej nie chcą im się zmienić ustawienia świateł, co trwa dosłownie chwilę. Tak bardzo myślą o sobie, że nie wyrobili w sobie takiego nawyku.

■ Błyski

Jadę sobie krętą drogą. Zbliża się zakręt w lewo. Jest noc. Z daleka widzę światła, prawdopodobnie jakiegoś auta. Nie mogę więc zrobić nic innego, jak zmienić światła z drogowych na krótkie. Dlaczego? Nie chcę po prostu oślepić kierowcy, który zaraz wyjedzie zza zakrętu. Zaczynam już wchodzić w zakręt, ale nagle... dostaję długimi po oczach. Mijają dwie lub trzy sekundy i nagle łaskawy paparazzi zmienia światła na krótkie. Taka zmiana powoduje efekt błysku, jak w lampie od aparatu. Myślę sobie: „może był zamyślony, może zapomniał”, więc jadę dalej. Następny zakręt, tym razem w prawo. Ku mojemu zdziwieniu historia się powtarza. Błysk i paparazzi odjeżdża na krótkich. Pewnie w tych ciemnościach czuje się dobrze, pewnie też myśli, że nic złego się nie stało. W końcu dla niego to norma. Natomiast ja, oślepiony po raz kolejny, jadę dalej. Nagle dostrzegam znak o krętej drodze na odcinku kilku kilometrów. Ależ wyzwanie! Ale spokojnie, jest późno, dam radę. Jak się możecie domyślać, błyska mi po oczach praktycznie co zakręt. Na koniec długa prosta pod górę. Znowu w oddali widać

reflektory. Zmienię światła, nie będę nikogo oślepił, bo to niebezpieczne. Dojeżdżam do wierzchołka i... dostaję strzał z długich.

■ To nie wysoki, tylko norma!

Polscy kierowcy (oczywiście nie wszyscy) są po prostu zapominalscy? Mógłbym tak myśleć, gdyby do takiej sytuacji dochodziło tylko raz na tydzień. Niech nawet będzie to jeden wyskok podczas całej nocnej podróży. Tak niestety nie jest. Zdarza się, że na dziesięć zakrętów osiem razy można dostać po oczach. Na dziesiątym nie było auta, na dziesiątym ktoś w końcu zmienił wcześniej światła na krótkie.

Mistrzowie długiej prostej też nie są lepsi. Jedzie taki delikwent z naprzeciwka, prosty od cinek, nawet dwukilometrowy, i oślepia mnie przez pięć, może dziesięć sekund. Kiedy jest już blisko i czuje, że unieruchomił mnie jak sowę, zmienia światła na krótkie. Przecież nawet jadąc 150 metrów z włączonymi długimi świa-

tlami oślepiamy kierowcę z naprzeciwka. Zrozumcie to!

Najgorzej jednak mają zapewne piesi i rowerzyści. Paparazzi albo nie dostrzegają ich zawczasu, albo ma ich za powietrze. Dlaczego? Bo pieszy czy rowerzysta długimi im nie odda.

■ Sprzęt

Dlaczego ludzie przeważnie myślą tylko o sobie? Dlaczego tak mało kierowców domyśla się, że jadąc w nocy i zbliżając się do zakrętu lub wzniesienia powinno zmienić długie światła na krótkie? Zmienić niezależnie od tego, czy coś tam za tym zakrętem czy na górze będzie. Nic złego nam się nie stanie, jak zmienimy światła kilka sekund wcześniej i pokażemy, że co złego, to nie my. Fotel kierowcy, trochę nad nim kierownica, z lewej strony, przeważnie pod kierownicą, kierunkowskazy i światła. To właśnie tam znajduje się sprzęt paparazzi, używajcie go z głową! ■



Pytania z infolinii

Chciałbym dowiedzieć się, jak jest przeprowadzany kurs na kategorię C. Jak mogą być rozkładane godziny kursu na dzień, ile może trwać minimalnie?

Odnosząc się do planu szkolenia, informuję, że liczbę godzin zajęć części teoretycznej i praktycznej dla każdej osoby podlegającej szkoleniu podstawowemu ustala indywidualnie instruktor w porozumieniu z tą osobą, przy czym: liczba godzin dla zajęć części teoretycznej szkolenia nie może być mniejsza niż dwadzieścia godzin w zakresie prawa jazdy kategorii B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E, natomiast liczba godzin dla zajęć części praktycznej szkolenia nie może być mniejsza niż trzydzieści – w zakresie prawa jazdy kategorii B1, B, C, D1.

Zajęcia części praktycznej szkolenia:

- 1) rozpoczyna się po przeprowadzeniu zajęć części teoretycznej szkolenia
- 2) m.in. w zakresie prawa jazdy kategorii C powinny uwzględniać co najmniej cztery godziny jazdy poza obszarem zabudowanym, w tym na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 70 km/h, niniejsze zajęcia prowadzi się łącznie na odcinku nie krótszym niż 50 km w trakcie jednych zajęć.

Godzina zajęć części teoretycznej szkolenia równa się 45 minutom, a zajęć części praktycznej szkolenia – 60 minutom.

Zajęcia części praktycznej szkolenia, m.in. na kategorię C, nie mogą być dłuższe niż dwie godziny dziennie w okresie pierwszych ośmiu godzin szkolenia cztery godziny dziennie – po zakończeniu 50 proc. godzin zajęć części praktycznej szkolenia m.in. dla prawa jazdy kategorii C.

Powyższe w sposób szczegółowy reguluje rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 roku w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz.U. z 2012 r., poz. 1019).

Jestem kierowcą w firmie transportowej. Nie wolno mi być przy załadunku towaru. Kto odpowiada za przeładunek, jeżeli na drodze zatrzyma mnie ITD?

W przypadku kierowania pojazdem do 3,5 tony dmc, odpowiedzialność spada tylko i wyłącznie na kierowcę. Wynika to z przepisu art. 61 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Wykroczenie to może popełnić tylko kierujący pojazdem. Nie prowadzi się w tej sprawie postępowania. Natomiast jeżeli mamy

pojazd powyżej 3,5 tony dmc, to kierowca może w trakcie postępowania wyjaśniającego udokumentować, że nie ma wpływu na załadunek, a za przekroczenia norm wyłączną odpowiedzialność ponosi załadunek. Musi to być jednak udokumentowane, a nie tylko stwierdzone słownie. Powyższe wynika z art. 92 oraz z art. 92a ust. 7 ustawy o transporcie drogowym.

Proszę mi wyjaśnić, jak wyglądają przepisy dotyczące wystawiania zaświadczenia o działalności (czas wolny od pracy) dla kierowcy, który rozpoczyna pracę w nowej firmie? Dodatkowo, jeśli jest to kierowca, który po raz pierwszy zaczyna pracę jako kierowca zawodowy?

Kolejne pytanie dotyczy kierowcy młodocianego, czyli takiego, który nie ma ukończonych 21 lat, jednak posiada wszystkie dokumenty do pracy jako kierowca zawodowy (tj. kwalifikację wstępną, prawo jazdy kat. C i C+E, padania psychologiczne i zaświadczenie lekarskie). Czy firma transportowa może zatrudnić taką osobę do zespołu pojazdów powyżej 7,5 t?

Kierowca, który rozpoczyna pracę na stanowisku kierowcy lub zmienia pracę i nie posiada zapisów za ostatnie 28 dni, winien złożyć obecnemu pracodawcy oświadczenie na piśmie (w dowolnej formie), że w okresie ostatnich 28 dni nie wykonywał przewozów pojazdami podlegającymi rozporządzeniu 561/2006 i na tej podstawie pracodawca wystawi mu zaświadczenie o działalności. Odnośnie natomiast wieku kierowcy wyjaśniam, że osoba, która ukończyła 18 lat i odbyła kwalifikację wstępną z zakresu bloku programowego na kat. C, może wykonywać przewozy rzeczy bez ograniczeń tonażowych – art. 39a ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (tj. Dz.U. z 2013 r., poz. 1414 z późn. zmianami).

Czy wykonując transport sanitarny dziewięcioosobowym autobusem, przystosowanym do przewozu osób chorych, niepełnosprawnych, oznaczonym w widoczny sposób międzynarodowym znakiem inwalidy, wioząc osobę chorą bądź niepełnosprawną do lekarza, na zabiegi, rehabilitację jako osoba posiadająca działalność transportu sanitarnego, wykonując usługę dla dziennego ośrodka osób starszych, fundacji, zlecenia lekar-

**INFOLINIA EKSPERCKA
801 27 28 27**



MAREK RUPENTAL
Ekspert transportu drogowego, zachodniopomorski wojewódzki inspektor transportu drogowego w Szczecinie, autor oraz współautor podręczników dla kandydatów na kierowców kat. A, B, C, D, a także wielu wydawnictw dla kierowców zawodowych (między innymi „Kwalifikacja wstępna” na C i D). Emerytowany zastępca naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Szczecinie.

Wtorek, środa, piątek, godz. 16.00–18.00



MONIKA ŁASKI
Ekspert transportu drogowego i prawa administracyjnego. Naczelnik Wydziału Prawnego w WITD w Szczecinie, specjalista prawa transportowego,

administracyjnego oraz w zakresie postępowania egzekucyjnych i mandatowych, absolwentka Wydziału Prawa Uniwersytetu Szczecińskiego, z Inspekcją Transportu Drogowego w Szczecinie związana od 2003 r.

Poniedziałek 16.00–18.00

Czwartek 16.00–18.00

skiego, od 17 lat bezwypadkowo prowadząc pojazdy, mając kategorię prawa jazdy B, C+E, T, muszę mieć jakieś dodatkowe kwalifikacje?

Jeżeli kierowany przez pana pojazd jest do dziewięciu osób z kierowcą, tj. taki, do kierowania którego wymagane jest prawo jazdy kategorii B, wówczas nie ma obowiązku odbywania żadnych dodatkowych szkoleń dla kierowców. Jednak musi mieć pan ważne badania lekarskie i psychologiczne – art. 39a ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 roku (tj. Dz.U. z 2013 r. poz. 1414 z późn. zm).



Kolizje, wypadki, zdarzenia drogowe i ubezpieczenia

Po moich ostatnich artykułach dotyczących funkcjonowania OSK i instruktorów nauki jazdy (a dokładnie ich wiedzy) postanowiłem rozpocząć nowy cykl „Co instruktor wiedzieć powinien”. Zamierzam poruszać kwestie, które w mojej ocenie są bardzo ważne, niestety często przez koleżanki i kolegów z branży bagatelizowane.



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

Artykuły będą dotyczyły różnych tematów z zakresu szkolenia i szeroko rozumianej techniki motoryzacyjnej. W pierwszej kolejności zajmę się kolizjami, wypadkami, zdarzeniami drogowymi i ubezpieczeniami. Na początek jednak musimy przypomnieć definicje tych pojęć, które niestety są często mylone lub stosowane wymiennie. To nie powinno się zdarzać!

■ Definicja ma znaczenie!

Zacznijmy od wypadku drogowego. Pojęcie wprowadza ustawa Prawo o ruchu drogowym (PoRD) (artykuł 44), określając zasady postępowania w sytuacji, kiedy do niego doszło. Definicja wypadku drogowego wynikająca z ustawy jest tożsama z określeniem „zdarzenie drogowe”, gdyż faktyczne przepisy tego aktu prawnego określają bardziej sposób postępowania w sytuacji, kiedy doszło do wypadku drogowego (zdarzenia drogowego), niż to, w jaki sposób dalej to zdarzenie będzie kwalifikowane.

Co z kolei stoi za wyrażeniem „kolizja drogowa”? W ten sposób określa się zdarzenia, co do których stosuje się sposób postępowania opisany w art. 44 ust. 1 pkt 1-4 PoRD, czyli w sytuacji, kiedy w wyniku zdarzenia drogowego nie ma osób poszkodowanych (zabitych lub rannych). Za spowodowanie kolizji drogowej można kierującego ukarać zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie, tj. art. 86 § 1 lub 2 kodeksu wykroczeń. Zatem spowodowanie kolizji drogowej jest wykroczeniem.

Wypadek drogowy to z kolei każde zdarzenie drogowe, w którym są osoby zabite lub



rannę, a ich leczenie będzie trwało dłużej niż siedem dni. Taką definicję można stworzyć w oparciu o przepisy kodeksu karnego (k.k.), a dokładnie na podstawie art. 177 w powiązaniu z art. 157 k.k. Zatem należy wyraźnie stwierdzić, że spowodowanie wypadku drogowego jest przestępstwem i należy mieć tego pełną świadomość. O wymiarze kary zadecyduje oczywiście sąd.

Powyższe definicje mają duże znaczenie i nie powinno się mylić lub zamiennie stosować wspomnianych pojęć. Jak sami widzicie, istnieje bardzo duża różnica w odpowiedzialności za spowodowanie kolizji lub wypad-

ku. Zatem wypowiadając się na temat tego, co wydarzyło się na drodze, najbezpieczniej jest mówić o zdarzeniu drogowym. Będzie to informowało odbiorców o tym, co miało miejsce. Nie informujemy o kwalifikacji czynu, jeżeli nie jesteśmy tego pewni.

■ Oświadczenie sprawcy

Idąc dalej, dochodzimy do kwestii związanych z odpowiedzialnością finansową za skutki wypadku lub kolizji. Z mocy prawa przejmuje ją ubezpieczyciel, zawierający umowę ubez-

pieczenia OC z właścicielem lub posiadaczem pojazdu mechanicznego, którego kierującą spowodował szkodę. O czym zatem warto pamiętać? Przede wszystkim zwracam uwagę na oświadczenie sprawcy. Proszę pamiętać, że jego spisywanie może mieć miejsce tylko wtedy, gdy jesteśmy w stu procentach przekonani, że mamy do czynienia ze zdarzeniem kwalifikowanym jako kolizja. Innymi słowy, gdy w zdarzeniu nie ma osób rannych lub zabitych. Należy bardzo uważać w zakresie oceny tego, czy są ranni. W sytuacji, kiedy nie mamy pewności, lepiej wezwać policję i pogotowie. Takie działanie nakazuje przepis art. 44 ust. 2 pkt 1 PoRD.

Pamiętajmy, że oświadczenie sprawcy jest dokumentem, w którym sprawca potwierdza okoliczności zdarzenia i przyznaje się do spowodowania kolizji (wypadku w świetle przepisów PoRD). Zatem istotne jest, żeby to sprawca samodzielnie napisał oświadczenie lub wypełnił właściwy druk oraz podał prawdziwe dane i złożył swój podpis. Nie można doprowadzać do sytuacji, że oświadczenie pisze za sprawcę inna osoba, zaś poszkodowany nie sprawdza poprawności podanych danych z danymi widniejącymi w dokumentach sprawcy i pojazdu, którym kierował. Podanie fałszywych danych może później skutkować problemami z uzyskaniem odszkodowania. Sytuacja, kiedy sprawca nie wypisze własnoręcznie oświadczenia, a tylko podpisze dokument, może nieestety być pierwszym jego krokiem do odstąpienia od złożonego oświadczenia, popartego argumentem, że w stresie nie wiedział, co podpisuje!

■ Czyja wina?

Warto wiedzieć również o tym, że w dzisiejszych czasach każda osoba uprawniona (poszkodowany) ma możliwość samodzielnego ustalenia firmy, w której zawarto ubezpieczenie dla pojazdu sprawcy. Wystarczy znać jego numer rejestracyjny lub VIN. Na stronie internetowej Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (www.ifg.pl) dostępna jest baza danych, umożliwiająca sprawdzenie danych firmy ubezpieczeniowej sprawcy. To duże ułatwienie w sytuacji, gdyby sprawca podał nieprawdziwe dane lub wypisał je niewyraźnie. Trzeba zatem zawsze zadbać o zapisanie przynajmniej numeru rejestracyjnego.

Największym problemem jest jednak ustalenie winy za zdarzenie. Dlaczego? Na drodze dochodzi do różnych sytuacji i bardzo ciekawych rozstrzygnięć. Instruktor nauki jazdy dobrze znający przepisy PoRD oraz rozporządzenia towarzyszące ustawie nie powinien mieć problemu z ustaleniem sprawcy pod warunkiem, że będzie się literalnie stosował do przepisów i właściwie je interpretował. Poniżej podaję bardzo ciekawy przypadek, który swego czasu wzbudził wiele kontrowersji.

■ Instruktor czy kursant?

Droga jednojezdniowa, jednokierunkowa, dwa pasy ruchu. Przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Dojeżdża do niego samochód osobowy. Wjeżdża na żółtym lub możliwe, że na czerwonym świetle (na granicy, trudne do ustalenia, brak monitoringu). W tym samym czasie na przejście z chodnika wjeżdża rowerzysta. Twierdzi, że na sygnalizatorze dla pieszych wyświetlany był sygnał zielony. Dochodzi do zderzenia samochodu z rowerzystą na obszarze przejścia dla pieszych. Kogo uznać za winnego? W tej sprawie sporządzono kilka opinii biegłych, a jej rozstrzygnięcie jest banalne (co zauważył sąd w wyroku skazującym rowerzystę). Otóż kwestię reguluje art. 17 ust. 1 pkt 2 ustawy PoRD. „Włączanie się do ruchu następuje (...) przy wjeżdżaniu (...) na jezdnię z pobocza, z chodnika lub z pasa ruchu dla pojazdów powolnych”. Żeby tak rozstrzygnąć winę za zdarzenia drogowe, zwyczajnie warto znać dobrze obowiązujące przepisy.

Pozostaje jeszcze kwestia często zadawanego pytania: kto jest winny – instruktor czy kursant? Tutaj na wstępie trzeba wyraźnie zaznaczyć, że zupełnie inaczej ma się sprawa w zakresie prowadzenia szkolenia motocyklem, inaczej samochodem. W sytuacji, kiedy kursant samodzielnie kieruje motocyklem, jednoznaczne jest, że jeżeli doprowadzi do kolizji lub wypadku, to jest sprawcą i tylko on ponosi winę za zdarzenie. Instruktor nie ma wówczas możliwości kierowania pojazdem za kursanta.

Kwestia dotycząca prowadzenia szkolenia w samochodzie jest dużo bardziej złożona. Kiedy pojazd nauki jazdy, w którym znajdują się osoba szkolona i instruktor (mający w zasięgu przynajmniej hamulec), bierze udział w zdarzeniu drogowym, koniecznym jest udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy instruktor miał możliwość zareagować lub czy zareagował prawidłowo i zrobił wszystko, aby uniknąć zdarzenia. Nie można tak bezkarnie (jak często jest zapisywane w notatkach policyjnych) obwiniać wówczas instruktora za spowodowanie kolizji. Znam przypadki, kiedy na szczęście do zdarzenia drogowego nie doszło, na przykład kiedy kursantka, jadąc prostą drogą, nagle zjechała na pas, którym z przeciwka nadjeżdżała ciężarówka, twierdząc, że chciała sprawdzić, czy instruktor ma odpowiednio dobry refleks!

Zachęcam do regularnej lektury tekstów z cyklu „Co instruktor wiedzieć powinien”. Jestem również otwarty na propozycje kolejnych tematów do omówienia. Możecie je nadsyłać pod adresem: marcin.kukawka@high.com.pl.

Marcin Kukawka

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju rozpoczęło 22 grudnia konsultacje publiczne projektu pod nazwą „Program budowy dróg krajowych na lata 2014 – 2023” z terminem ich zakończenia wyznaczonym na 30 stycznia. Program określa kierunki działań oraz priorytety inwestycyjne w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych w perspektywie najbliższych dziesięciu lat, a w praktyce na najbliższych... dziewięć lat, bo rok 2014 mamy już za sobą.

■ Lata lecą...

Już na wstępie dziwi prezentacja i skierowanie do konsultacji „projektu” obejmującego lata 2014 – 2023 praktycznie z końcem roku 2014 (mając na uwadze okres świąteczno-noworoczny i szereg dni wolnych od pracy w tym czasie). Pomijając fakt lekkiego poślizgu na starcie otwarte pozostaje pytanie, jak w praktyce będzie wyglądała realizacja dziesięcioletniego programu w ciągu niespełna dziesięciu lat. Ponadto okres realizacyjny z pewnością ulegnie jeszcze skróceniu, bo przecież konsultacje dotyczą projektu programu, więc do przyjęcia wersji ostatecznej daleka droga. Potem przygotowanie przetargów na realizację kolejnych inwestycji, trudności z wyłonieniem wykonawców (protesty, odwołania) i wreszcie podpisanie stosownych umów, a zegar już tyka, począwszy od 1 stycznia... ubiegłego roku!

■ Poślizgi

Tu nasuwa się kolejne pytanie: czy te konsultacje nie są wielką lipą, bo program jest już potajemnie realizowany od stycznia 2014 roku? Mam nadzieję, że tak nie jest, ale w dalszym ciągu brak mi w tym wszystkim logiki. Po co ogłaszać tak ważny dokument z tak istotnym z punktu widzenia wykonawstwa opóźnieniem? Czyżby świadomie pominięto wykonawców planowanych inwestycji? Coś mi tu nie pasuje, jednak w przypadku poślizgu w realizacji ministerialnego programu zawsze będzie można winą obciążyć właśnie wykonawców, bo przecież nie urzędników z ministerstwa, którzy go stworzyli i przekazali do konsultacji z rocznym opóźnieniem. W tym miejscu czytelnicy mogą posądzić mnie o skrajny pesymizm, ale wynika on przede wszystkim z doświadczenia i obserwacji dotychczas realizowanych programów (m.in. budowy autostrad na EURO 2012, „Krajowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego 2005 – 2007 – 2013 GAMBIT 2005”, przyjętego do realizacji w kwietniu 2005 roku, „Narodowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2013 – 2020”, przyjętego do realizacji w czerwcu 2013 roku, oraz „Programu



Plan na drogi krajowe

„Program budowy dróg krajowych na lata 2014 – 2023” zakłada budowę lub dokończenie kolejnych siedemnastu odcinków dróg ekspresowych i autostrad oraz budowę 35 obwodnic w sieci dróg krajowych za łączną kwotę blisko 155,9 mld zł, przy czym około 107,3 mld zł pochodzić ma z Krajowego Funduszu Drogowego. Czy to się uda?

realizacyjnego na rok 2013” do programu narodowego, który został przyjęty w maju 2013 roku). Tym razem poślizg to nie kilka miesięcy, a co najmniej cały rok!

Jestem jednak optymistą i wierzę, że kiedyś powstanie program, ogłoszony i skonsultowany jeszcze przed terminem rozpoczęcia jego realizacji.

■ Ekspresówki, autostrady, obwodnice...

Wracając do treści projektu programu, dokonuje on (cytuję): „diagnozy obecnego stanu sektora drogowego, definiuje zarówno cele planowane do osiągnięcia, jak i kluczowe obszary stanowiące tzw. wąskie gardła w transporcie osobowym i towarowym oraz odnosi się do zobowiązań i wyzwań, jakie stoją przed Polską w najbliższym czasie”. Cytat pochodzi z oficjalnej strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Jako prosty inżynier nie bardzo rozumiem powyższą treść, stąd przywołam konkretne liczby, które odnalazłem w projekcie dokumentu.

Program zakłada budowę lub dokończenie budowy kolejnych siedemnastu odcinków dróg ekspresowych i autostrad oraz budowę 35 obwodnic w sieci dróg krajowych za łączną kwotę blisko 155,9 mld zł, przy czym około 107,3 mld zł pochodzić ma z Krajowego Funduszu Drogowego (w tym blisko 14,5 mld

zł to środki uwzględnione z zadań „aktualnie kontynuowanych” – cokolwiek to znaczy). Kwoty niemałe, jednak lista zadań planowanych do realizacji w latach 2014 – 2023 obejmuje budowę jedynie... 71,5 km autostrad (56,9 km autostrady A1 Pyrzowice – Częstochowa i 14,6 km autostrady A2 Warszawa – Mińsk Mazowiecki) oraz 1598,8 km dróg ekspresowych.

Ponadto w programie znajduje się lista rezerwowa dwunastu projektów, których wartość szacowana jest na ponad 35,5 mld zł (bez obwodnic, obejmujących kolejnych jedenaście inwestycji). Lista rezerwowa obejmuje budowę 281,5 km autostrad (81,6 km autostrady A1 Częstochowa – Tuszyn, 129 km autostrady A2 Mińsk Mazowiecki – wschodnia granica państwa i 70,9 km autostrady A18 Olszyna – Golnice) oraz 348,8 km dróg ekspresowych.

■ Optymizm jest, podstaw mniej

Realizacja wszystkich zadań inwestycyjnych z listy podstawowej oraz rezerwowej pozwoli na stworzenie sieci dróg krajowych, obejmujących następujące ciągi komunikacyjne: A1, A2, A4, A18, S2, S3, S5, S6, S7, S8, S17, S22, S51, S61, S69 oraz S19 na odcinku Lubartów (Lublin) – (Rzeszów) Babica. Brzmi optymistycznie, ale czy realizacja wszystkich zadań z obu list jest realna w ciągu niespeł-

na już dziewięciu lat? Czy dostępny będzie odpowiedni potencjał materiałowy i wykonawczy? Mam nadzieję, że zostało to odpowiednio doszacowane.

A ile udało się zrealizować w dekadzie obejmującej lata 2004 – 2013? W roku 2004 w Polsce funkcjonowały autostrady o łącznej długości 525 km i drogi ekspresowe o łącznej długości 224 km. Na koniec roku 2013 było ich odpowiednio 1495 km (A) i 1230 km (S). Z powyższego zestawienia wynika, że w ciągu dziesięciu lat wybudowano 970 km autostrad i 1006 km dróg ekspresowych. Dla porównania, Niemcy rozpoczęli program budowy autostrad w 1933 roku i do końca 1935 roku zrealizowali tylko 108 km autostrad, natomiast już 23 września następnego roku (1936) świętowali otwarcie... tysięcznego kilometra. Na koniec 1937 roku sieć niemieckich autostrad liczyła już 2010 km, a rok później 3046 km. Tempo kosmiczne – ponad 1000 km rocznie!

Może więc i w Polsce założony program uda się jednak zrealizować? Trzymam kciuki! A jeśli nie, wówczas ktoś z właściwego ministerstwa A.D. 2024 podsumowując program może powiedzieć: „Sorry – trudności obiektywne”.

Marek Wierzchowski,
inżynier ruchu drogowego,
audytor BRD, biegły sądowy
z zakresu inżynierii ruchu drogowego

Płaca minimalna uderzyła w polski transport

Wedle nowych przepisów, każda firma transportowa, która zatrudnia kierowcę jadącego do Niemiec albo przez ten kraj tylko przejeżdżającego, musi płacić mu 8,5 euro za godzinę pracy. Polscy transportowcy są oburzeni, nasz urząd uważa, że regulacje stoją w sprzeczności z prawem unijnym.

To ogromne zamieszanie wywołała ustawa o płacy minimalnej wraz z aktami wykonawczymi, które dotyczą m.in. obowiązku zgłaszania płacy minimalnej oraz ewidencjonowania i przechowywania dokumentacji związanej z ustawą o płacy minimalnej. Weszła ona w życie w Niemczech z pierwszym dniem nowego roku. Stoi za nią tamtejszy resort polityki socjalnej.

■ Wyższe stawki, srogie kary

Co to oznacza dla polskich firm transportowych? Podmiot, który wysyła kierowcę do pracy za naszą zachodnią granicę, musi mu zapłacić minimum osiem i pół euro za godzinę. Nieważne, czy Niemcy będą dla kierowcy krajem docelowym, czy tylko tranzytowym. A średnia stawka, którą dostają nasi transportowcy, wynosi jedynie 12 złotych za godzinę. Za niestosowanie się do nowych przepisów grożą wysokie kary. W przypadku kontroli na pracodawcę może zostać nałożona kara do 500 tys. euro.

To nie wszystko. Nowe regulacje nakładają na przedsiębiorców wiele obowiązków informacyjnych. Polscy przewoźnicy, wedle nowych przepisów, są zobowiązani do składania w niemieckim urzędzie celnym deklaracje o przestrzeganiu przepisów o płacy minimalnej wraz z listą zatrudnionych pracowników, a także dostarczyć (w języku niemieckim) wszelkie dokumenty to potwierdzające (umowy o pracę, dokumentację czasu pracy, rozliczenie wynagrodzeń, potwierdzenia ich wypłaty). Kary za niespełnienie wymagań formalnych mogą sięgnąć nawet 30 tys. euro.

■ Protesty

Zaniepokojenie nowymi regulacjami prawnymi w Niemczech polskie firmy transportowe wyrażały jeszcze w grudniu. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce zaznaczało, że przepisy nie były omawiane na forum międzynarodowym. Dodatkowo żadna informacja dotycząca ich procedowania czy wejścia w życie nie była sygnalizowana innym zainteresowanym państwom. Organiza-



cja wskazywała także, że działania niemieckiego ustawodawcy wykraczają poza wymiar krajowy i wpływają negatywnie na transport międzynarodowy.

Interweniować próbowała także ministerstwo infrastruktury i rozwoju. Jeszcze przed świętami Maria Wasiak wystosowała pismo do unijnych komisarzy ds. rynku wewnętrznego, przemysłu, przedsiębiorczości oraz małych i średnich przedsiębiorstw, ds. transportu oraz ds. zatrudnienia i spraw społecznych, w którym zwróciła uwagę na to, że stosowanie nowego prawa zgodnie z prezentowanym przez stronę niemiecką stanowiskiem miałoby bardzo negatywny wpływ na europejski rynek przewozów drogowych.

– Uważamy, że nowe niemieckie przepisy nie powinny być stosowane do przewoźników drogowych, wykonujących przewozy międzynarodowe po terytorium Niemiec, ponieważ jest to niezgodne z unijnymi regulacjami – podkreśliła w Sejmie minister Maria Wasiak.

W tej sprawie z komisją kontaktowali się także polscy posłowie do Parlamentu Europejskiego, którzy w grudniu wystosowali tzw. pytanie priorytetowe z prośbą o wyjaśnienie, czy nowe prawo niemieckie jest zgodne z przepisami unijnymi.

■ Pojedyncze przypadki

Dodatkowo Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministerstwo Spraw Zagranicznych współpracują z administracją tych państw członkowskich, których przewoźnicy wykonują przewozy na rynku niemieckim. Z inicjatywy Polski 15 stycznia odbyło się w Brukseli spotkanie z przedstawicielami Bułgarii, Chorwacji, Czech, Estonii, Litwy, Rumunii, Słowacji, Słowenii i Węgier. Jego celem było wypracowanie wspólnego stanowiska wobec działań strony niemieckiej. W najbliższym czasie przewiduje się również polsko-niemieckie konsultacje dwustronne na szczeblu ministerstw.

„Administracja rządowa pozostaje także w bezpośrednim kontakcie ze stowarzyszeniami przewoźników drogowych. W pierwszej połowie stycznia przewoźnicy sygnalizowali jedynie pojedyncze przypadki kontroli przewoźnika i kierowcy przez służby niemieckie oraz odmowy wydania przez niemiecką spedycję ładunku polskiemu przewoźnikowi. Nie stosowano jednak sankcji. W przypadku, gdyby służby niemieckie rozpoczęły ich stosowanie, strona polska zwielokrotni wysiłki na forum Unii Europejskiej na rzecz wyeliminowania tych praktyk” – czytamy w komunikacie resortu infrastruktury i rozwoju.

Jakub Ziębka

Przeklęta teoria

Śmiem twierdzić, że brak obowiązku prowadzenia zajęć teoretycznych to dar z niebios dla 80 proc. szkół jazdy. To oszczędności na sali wykładowej, podręcznikach i innych materiałach dydaktycznych oraz instruktorze prowadzącym zajęcia.

Od stycznia w pewnych kręgach środowiska instruktorskiego zapanowała wielka radość. Została ogłoszona nowina, że zajęcia teoretyczne nie są obowiązkowe. Jakaż to oszczędność dla ośrodka szkolenia kierowców! Sala wykładowa właściwie niepotrzebna. Ustawodawca wprowadził nakaz jej posiadania, ale wiadomo, wynajmie się ją na godzinę i po sprawie!

■ Płyty z szuflady

Obowiązek prowadzenia zajęć z pierwszej pomocy przedlekarskiej sprowadza się i będzie sprowadzał do przyłożenia pieczętki ratownika medycznego. Jak znam życie, to trzyma ją w swoim biurku kierownik szkoły jazdy. Jak wiadomo, ratownik kosztuje, poza tym jest zapracowany i uzgodnienie terminu zajęć graniczy z cudem.

Tak na marginesie, w jakim chorym kraju żyjemy, że ratownik medyczny, lekarz w karetce czy jej kierowca pracują na kilku etatach, często mają swoje firmy, żeby omijać prawo pracy i móc świadczyć usługi całą dobę? Znam przypadki ratowników medycznych, którzy pracują 72 lub więcej godzin. Non stop. Dlaczego? Odpowiadają szczerze: „za co mam utrzymać rodzinę?”. Mają bardzo odpowiedzialną pracę, ratują życie i zdrowie, a sami są wycieńczeni. Zajęcia prowadzone przez profesjonalnego ratownika medycznego kosztują. Można więc puścić kursantom na zajęciach film, jak to wyglądała pierwsza pomoc w latach 70. Po co tracić pieniądze na nową płytę, nie wspominając już o ratowniku?

■ Wybawienie? Nie dla kursanta

Śmiem twierdzić, że brak obowiązku prowadzenia zajęć teoretycznych to dar z niebios dla 80 proc. szkół jazdy. To oszczędności na sali wykładowej, podręcznikach i innych materiałach dydaktycznych oraz instruktorze prowadzącym zajęcia.

Cena kursu jest tak skalkulowana, że teoria prowadzona jest za darmo – twierdzi większość właścicieli OSK. Ich zdaniem, zarabia się tylko i wyłącznie na zajęciach praktycznych oraz jazdach uzupełniających. Zastanawiam się, jak można skalkulować cenę kursu, pomijając bardzo czasochłonne i kosztochłonne zajęcia teoretyczne. Wynajem sali, zakup materiałów, godzina zapłata za prowadzenie zajęć teoretycz-



nych dla instruktora oraz ratownika medycznego kosztuje. I to sporo. Dziwi fakt, że tak oświeceni i wykształceni właściciele ośrodków szkolenia kierowców nie potrafią tego zrozumieć. Gdy pracowałem w jednym z poznańskich OSK, za poprowadzenie dziewięćdziesięciminutowego wykładu otrzymywałem 50 zł. Z kolei gaża ratownika medycznego to 80 zł za godzinę zajęć.

Czekam tylko, jak szkoły jazdy będą wmaływały kursantom, że zajęcia teoretyczne nie są do niczego potrzebne. Przecież mając płytę z testami opanuje do perfekcji pytania na egzamin państwowy! Szkoda mi tylko kandydatów na kierowców.

■ Dzieci bez szkoły

Już pojawiły się oferty szkół jazdy zachęcających kursantów do uczenia się teorii w domu. Z kolei cena części praktycznej kursu to jedynie 699 zł. Liczę, liczę i... nie mogę się doliczyć. Chyba zespuł mi się kalkulator. Zakładając, że instruktor zarobi na rękę 10 zł, a do wyjeżdżenia jest 30 godzin plus jedna na egzamin wewnętrzny, daje to 310 zł. Jadąc zgodnie z zasadami eco-drivingu – kolejne 200 zł trzeba przeznaczyć na paliwo. Należy jeszcze doliczyć koszty amortyzacji pojazdu i nieprzewidziane wydatki. Dla właściciela OSK zostaje 100 zł minus podatek.

W Polsce już od kilku lat prowadzone są kampanie społecznie dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jestem przekonany, że nauczanie się z płyty nawet miliona pytań nie spowoduje, że na drogach będzie bezpieczniej. Jaki cel przyświecał ministerstwu i urzędnikom, żeby zlikwidować zajęcia teoretyczne? Może zlikwidujemy szkoły i każmy się uczyć dzieciom przez internet? Zaoszczędzimy na utrzymaniu budynków szkolnych, nauczyciele nie będą potrzebni. Dzieciaki będą szczęśliwi.

■ Mądrzy ludzie

Ja nie zamierzam rezygnować z prowadzenia zajęć teoretycznych. Uważam, że solidne podstawy ułatwiają kursantowi przejście praktycznej części nauki jazdy. Mam także cichą nadzieję, że mądrzy właściciele szkół jazdy będą prowadzili zajęcia teoretyczne na jeszcze wyższym poziomie merytorycznym. Może to pozwoli im osiągnąć sukces na rynku szkoleń, bo mądrych ludzi, którzy chcą zapłacić duże pieniądze za profesjonalny kurs, nie zabraknie? Nie możemy uczyć ludzi, jak zdać egzamin, tylko myślenia, przewidywania i bezpiecznej jazdy.

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki i techniki jazdy,
specjalista ds. BHP

Wzrasta bezpieczeństwo, ale do optymizmu daleko

Rok 2014 może być znowu postrzegany jako czas poprawy stanu bezpieczeństwa na naszych drogach. Maleje liczba wypadków i ich ofiar, ale do optymizmu jeszcze daleko...



Marek Rupental

W minionym roku użytkownicy pojazdów otrzymali do dyspozycji ponad 300 km nowych odcinków dróg szybkiego ruchu. W sumie jest ich już ponad 3 tys., w tym 1553 km autostrad i 1472 km dróg ekspresowych. Z jednej strony, możemy się cieszyć coraz większego komfortu podróżowania, a z drugiej codziennie słyszymy o tragediach, jakie mają miejsce na drogach. Wstępnie można podsumować rok 2014 jako czas poprawy stanu bezpieczeństwa. W stosunku do 2013 roku liczba wypadków drogowych spadła o 2296, osób, które doznały obrażeń ciała – o 2067. Z kolei liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się o 230.

■ Syndrom Mad Maksy

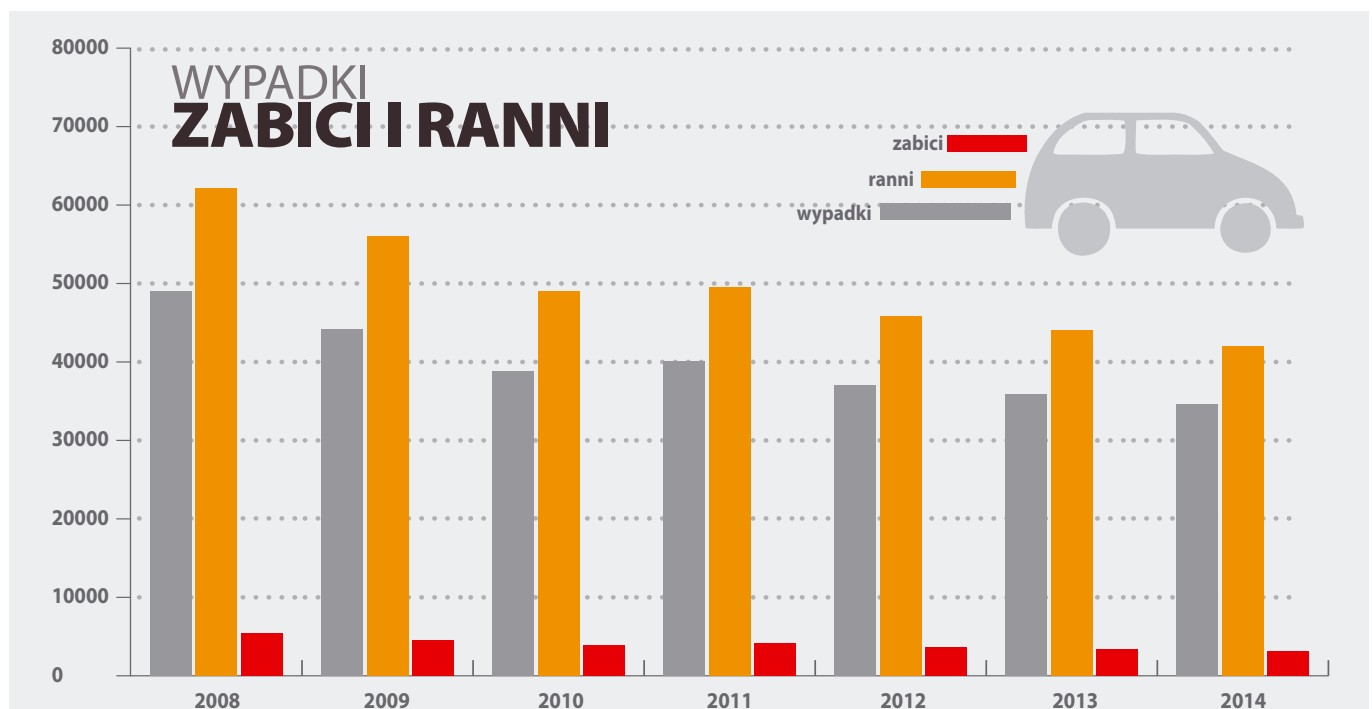
Jednak niech te liczby nie napawają nas zbyt dużym optymizmem. W dalszym ciągu każdego dnia możemy spotkać się z butą i arogancją uczestników ruchu drogowego. Przeceniamy własne umiejętności, o innych zdanie mamy zgoła odmienne. Krytykujemy ich zachowania na drodze, używamy pod ich adresem różnych epitetów. Brak nam również wyrozumiałości. Faktem jest, że klakson coraz rzadziej rozbrzmiewa na drogach, ale niestety pojawiają się różnego rodzaju gesty czy pyskówki. Psycholodzy transportowi takie zachowania nazywają syndromem Mad Maksy. O racji nie decyduje rozsądek, tylko coraz częściej donośniejszy głos albo siła mięśni.

W latach 90., kiedy bywałem w Berlinie, moją uwagę zwrócił brak oznakowania pierwszeństwa na drogach miejskich. Ten model coraz częściej powielany jest w naszym kraju. Niestety, u nas poziom bezpieczeństwa jest zgoła inny. Nie bra-

kuje kierowców, którzy sądzą, że gdy przejeżdżają przez skrzyżowanie równorzędne na wprost, uprawnia ich to do pierwszeństwa. Jeszcze kilka lat temu wykroczenie polegające na wjeździe za sygnalizator emitujący czerwone światło należało do rzadkości. Dziś jest to już powszechne wykroczenie. Kolejnym jest niesygnalizowana zmiana kierunku jazdy lub pasa ruchu. Lenistwo? Nie sądzę. Raczej określiłbym to mianem lekceważącego stosunku do norm ustalonych przez ustawodawcę, czyli praw regulujących zasady ruchu drogowego.

■ Brak refleksji

Nie sposób także przemilczeć dużego udziału pieszych w wypadkach drogowych (25 proc.). Ale jeśli chodzi o ofiary śmiertelne, to wzrasta on do 30 proc. W ponad 5 tys. wypadków, jakie wydarzyły się w 2014 roku, ich sprawcami byli piesi. Kierowca powinien pamiętać, że pieszy, w przeciwieństwie do niego, nie musiał nigdy



poznać przepisów ruchu drogowego i może się na nich nie znać. Warto więc okazać im większą tolerancję.

Wypadki drogowe będą się zdarzały, ale to od nas zależy, ile ich będzie. Instytucje pracujące na rzecz bezpieczeństwa w ruchu prowadzą nie tylko działania represyjne. Spotkać się można z ogromną liczbą akcji profilaktycznych. Niemalą rolę odgrywają media. Sam fakt informowania o wypadkach i ich skutkach również należy określić jako profilaktykę. Ubiegły rok zaczął się tragicznie. Już 1 stycznia w Kamieniu Pomorskim nietrzeźwy kierowca wjechał w grupę pieszych, powodując śmierć aż sześciu z nich. Kierowca, dwudziestosześcioletek, był pod wpływem alkoholu i środków działających do niego podobnie. Ta ogromna tragedia nagłośniona przez media powinna była wywołać refleksję u tych, którzy nie wzbraniają się od siadania za kierownicą po spożyciu alkoholu. Niestety, już kolejnego dnia media donosiły o kolejnej tragedii spowodowanej przez nietrzeźwego.

■ Koszty

Takie przykłady można mnożyć. Kolejny tragiczny wypadek miał miejsce 6 września ubiegłego roku. W miejscowości Wyszecino nietrzeźwy kierowca audi uderzył w fiata punto, którym podróżowała rodzina (kobieta w siódmym miesiącu ciąży) z tryletnim dzieckiem. Na miejscu wypadku śmierć poniosła kobieta. Nie udało się również uratować siedmiomiesięcznego płodu. Mężczyzna w stanie krytycznym został przewieziony do szpitala, w którym po tygodniu zmarł. Nie ma w Polsce osoby, która nie słyszałaby o wypadkach spowodowanych przez nietrzeźwych. Powinno być to przestroga dla innych. Jak więc wytłumaczyć fakt, że w ubiegłym roku zatrzymanych zostało 138877 nietrzeźwych kierowców? Uczestniczyli oni w niemal 3400 wypadkach, z czego z ich winy doszło do ponad 2700 z nich. Śmierć poniosło ponad 400 osób. Gdyby udało się uniknąć ofiar śmiertelnych wśród pieszych i osób zabitych w wypadkach spowodowanych przez nietrzeźwych, to w ubiegłym roku przy życiu mogłoby pozostać blisko 1500 osób.

Wypadek to nie tylko straty moralne i osobowe. Koszty ponosi budżet państwa. Bank Światowy szacuje, że każdego roku ponosimy straty w wysokości około 30 mld złotych, na które składają się koszty hospitalizacji, leczenia ofiar wypadków oraz związane z utratą zarobku przez osobę poszkodowaną lub zabita, a także koszty kolizji drogowych.

W swojej pracy pedagogicznej z kursantami pamiętajcie, żeby poświęcić choćby kilka minut tematyce zagrożeń, jakie występują na drodze. Niech dowiedzą się o tym na sali wykładowej, nie na drodze, kiedy uzyskają już prawo jazdy. ■

Trzy tysiące za jazdę bez prawka?

Poseł Polskiego Stronnictwa Ludowego Józef Racki złożył marszałkowi Sejmu projekt zmian, które mają dotkliwie uderzyć w ludzi, poruszających się po polskich drogach samochodem i bez prawa jazdy.

Działac postanowiłem pod wpływem licznych rozmów, które odbyłem z funkcjonariuszami publicznymi – wyjaśnia Józef Racki. – To oni wspominali o prawdziwej pladze osób, które jeżdżą samochodem bez uprawnień. Trzeba dodać, że tylko niewielka część z nich wpada w ręce policji. Jednak jeśli już tak się dzieje, to kara jest niewspółmiernie niska do ciężaru gatunkowego przewinienia.

Żeby w życie weszły zasugerowane przez Rackiego propozycje, zmiany musiałyby ulec prawu o ruchu drogowym oraz kodeks wykroczeń.

■ Recydywa? Zakazać prowadzenia!

Co można wyczytać w projekcie posła PSL, który został już przekazany marszałkowi Sejmu? Przede wszystkim Racki zwraca uwagę na stosunkowo niskie sankcje za prowadzenie pojazdów bez odpowiednich uprawnień. Takiego delikwenta czeka tylko kara w postaci mandatu w wysokości 500 zł. Dlatego też Józef Racki proponuje, żeby za kierowanie pojazdem mechanicznym bez posiadania wymaganych uprawnień (prawa jazdy, pozwolenia na kierowanie tramwajem czy karty motorowerowej) na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu groził areszt, ograniczenie wolności albo grzywny nie niższej niż 3 tys. zł. Jeśli policja złapałaby na takim przewinieniu danego kierowcę po raz kolejny, byłoby możliwe orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów na okres od sześciu miesięcy aż do trzech lat. Żeby to zrobić, konieczne jest jednak wprowadzenie elektronicznego rejestru osób, które jeżdżą bez prawa jazdy.

■ Uderzyć po kieszeni

– Wprowadzenie takiej możliwości stanowi reakcję na naganne zjawisko nagminnego kierowania pojazdami mechanicznymi bez prawa jazdy wskutek stosunkowo niskiej kary, jaka grozi za tego rodzaju czyn – tłumaczy Racki. – Istnieje bowiem grupa sprawców, którzy celowo nie decydują się przystąpić do kursu i egzaminu na prawo jazdy, gdyż jest to dla nich bardziej opłacalne. Ryzyko zatrzymania jest w opinii takich osób o wiele mniejsze niż koszt ekonomiczny i emocjonalny przystąpienia do kursu oraz egzaminu na prawo jazdy, który muszą ponieść.

Proponowana regulacja prawna wprowadza również dodatkowe narzędzia, w które wyposaża sąd orzekający w sprawie kierowania pojazdem mechanicznym bez posiadania stosownych uprawnień. W okresie obowiązywania zakazu sprawca nie będzie mógł uzyskać uprawnień do kierowania pojazdami. I co może być ważniejsze w świetle faktu, że wielu takich sprawców w ogóle nie decyduje się na zdobycie uprawnień – prowadzenie pojazdu w okresie zakazu będzie stanowiło czyn zabroniony określony w art. 244 kodeksu karnego, zagrożony karą pozbawienia wolności do trzech lat. Jednak zdaniem projektodawcy, najbardziej dotkliwą dla sprawców sankcją w przypadku popełnienia wykroczenia kierowania pojazdem mechanicznym bez posiadania uprawnień będzie stosunkowo wysoka kara finansowa.

■ Do budżetu sięgać nie trzeba

W uzasadnieniu złożonego projektu czytamy, że „skutkiem społecznym wprowadzenia niniejszej ustawy w życie będzie spadek liczby zatrzymanych osób, które kierują pojazdami mechanicznymi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu bez posiadania odpowiednich uprawnień ze względu na znaczne zwiększenie sankcji pieniężnej, grożącej za taki czyn. Dodatkowy skutek powinna odnieść również obawa przed orzeczeniem zakazu prowadzenia pojazdów na przyszłość. Konsekwencją proponowanych zmian ustawy Kodeks wykroczeń jest również konieczność zmiany ustawy Prawo o ruchu drogowym w zakresie ewidencji osób, wobec których zostało stwierdzone, iż prowadziły pojazd bez posiadania stosownych uprawnień. Projekt ustawy nie pociąga za sobą skutków dla budżetu państwa ani jednostek samorządu terytorialnego, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej”.

W projekcie znajduje się również zapis o możliwym przypadku samochodu, którym poruszał się kierowca bez uprawnień.

– Sądzę jednak, że zostanie on wykreślony – mówi Racki. – Powstałby bowiem duży problem ze przechowaniem tych aut. Pociągnęłyby to za sobą duże koszty i problemy prawne.

Jakub Ziębka

Emil na tropie

– Rola fotoradarów została wypaczona. Czasami myślę sobie, że strażnicy miejscy działają jak w XVI wieku. Otóż pobierają opłatę za wjazd i wyjazd z miasta. Oczywiście teraz w postaci zdjęć robionych przez fotoradary. Czyli stara idea, która wróciła do łask – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Emil Rau, bardziej znany jako „Emil – łowca fotoradarów”.

Jeszcze kilka lat temu Emil Rau nie był postacią znaną. Jednak jego filmy ujawniające nieprawidłowości dotyczące m.in. niewłaściwego umieszczania fotoradarów przez straże miejskie zdobyły w internecie taką popularność, że teraz jest gospodarzem programu w TVN Turbo. Z gospodarzem produkcji „Emil – łowca fotoradarów”, prowadzącym własną stronę internetową tvbigos.pl oraz kanał o tej samej nazwie w serwisie YouTube, rozmawiamy o fotoradarowym biznesie w kontekście bezpieczeństwa na polskich drogach.

Jakub Ziębka: Co sprawiło, że postanowiłeś rozpocząć krucjatę przeciwko fotoradaram? Zostałeś przyłapany przez takie urządzenie na przekroczeniu prędkości? To zemsta?

Emil Rau: Wszystko zaczęło się od pierwszego filmu, który opublikowałem na YouTube. Praktycznie nic się na nim nie dzieje, ale... jadę, a potem zatrzymuję się obok fotoradaru, którego w ogóle nie było widać. W maskowaniu pomagała zielona plandeka, pomalowany na ten sam kolor statyw oraz tło, czyli zielony płot i jakaś choinka. Nie został tam postawiony w żadnym innym celu niż zarabianie pieniędzy. Było to we wrześniu 2009 roku w Sulechowie niedaleko Zielonej Góry. Od razu powiem, że nie przekroczyłem w tym miejscu prędkości. Film nagrałem bez żadnej złości, chciałem tylko udokumentować urządzenie ustawione w kuriozalnym z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego miejscu. Zaczęły mnie nurtować odpowiedzi na następujące pytania: czemu ten fotoradar służy, po co jest ustawiony i ile się na nim zarabia?

Film wywołał pewnie żywą dyskusję wśród użytkowników YouTube’a?

– Dokładnie. Potem został udostępniony na łamach internetowego wydania „Gazety Lubuskiej”. Kilka dni później zobaczyłem w okolicach kolejny i też postanowiłem go nagrać. I tak to dalej poszło.

Jednocześnie zacząłem interesować się, dlaczego fotoradary robią zdjęcia pojazdom, które w danym miejscu nie przekraczają dozwolonej prędkości. Sporo czasu zajęło mi dotarcie do instrukcji obsługi tych urządzeń. Traktowano je jako dokumenty poufne. Zdobyć pierwszą zajęło mi chyba pół roku. A tam było wyraźnie napisane, że w tle fotoradaru nie mogą być ustawione metalowe rzeczy, trzeba prawidłowo wytyczyć



jego kąt, a mimo to czasami zdarzają się sytuacje, w których będzie on dokonywał nieprawidłowego pomiaru. Dlaczego? Na przykład jest w stanie zarejestrować prędkość od obitego przedmiotu, zsumować prędkość dwóch pojazdów. Właśnie taką wiedzą zacząłem się dzielić z internautami. Zacząłem rozsyłać takie instrukcje.

Komu?

– Każdemu, kto o to mnie zapytał. Cieszę się, że dzięki mnie nie jest wiedzą tajemną, co jest zapisane w takiej instrukcji, że fotoradar może pomylić się w pomiarze prędkości auta.

Niedługo trzeba było jednak czekać na reakcję straży miejskich. W końcu miejsca, które pokazywałem na swoich filmach, były już spalone. Zdecydowano się na uprzykrzenie mi życia. Wytoczono mi dwie sprawy cywilne. Skarżyły mnie straże miejskie. O co? Uważano, że przez kręcenie filmów ich wizerunek traci na wartości, a materiały złe o nich świadczą. Ale ja przecież nigdy nie przekonywałem żadnego strażnika miejskiego, żeby dał się nagrać jak śpi na służbie czy w momencie, kiedy wykonuje czynności niezgodne z instrukcją obsługi fotoradaru. Byłem tylko dokumentalistą

uwieczniającym ich skandaliczne i naganne postępowanie. Zostałem oczywiście uniewinniony.

A jak to wygląda teraz? Czy strażnicy miejscy częściej postępują zgodnie z przepisami?

– Widać, że powoli coś się zmienia. Ale to głównie dzięki temu, że wzrasta świadomość polskiego społeczeństwa. Nie może być przecież tak, że strażnik miejski, który ustawia fotoradar, jest niezadowolony z małej liczby zdjęć wykonywanych przez urządzenie. Jeśli ludzie jeżdżą zgodnie z przepisami, powinien się tylko cieszyć. A często jest odwrotnie. Kiedyś pewien strażnik miejski był tak zaferowany sporządzeniem dokumentacji z wykonanych zdjęć, że fotoradar został ukradziony. Albo inny przykład: burmistrz Nowego Miasteczka, które leży przy trasie S3, kiedyś wymyślił sobie, że ustawiony przez niego fotoradar ma robić rocznie 3,5 tys. zdjęć, później tę liczbę podwoił.

Chwalił się tym publicznie?

– Nie, to wynika wprost z treści przetargu. Pojawiła się więc firma, która stwierdziła, że uda jej się taki limit wykonać. Jeśli mają problemy z wykonaniem tak dużej liczby zdjęć,

to stoją nawet w soboty albo w dni powszednie, ale od rana do wieczora. Chodzi przecież nie o bezpieczeństwo ruchu drogowego, ale o pieniądze.

Na początku popularność zdobyłeś w internecie. Jednak teraz twój program można zobaczyć w telewizji. Jak do tego doszło?

– Najpierw zainteresowała się mną ekipa z programu TVN o nazwie „Uwaga!”. Nakręciła dwa odcinki. Jeden o mojej działalności, drugi o związanych z nią sprawach sądowych. To był moment, w którym trwały dwie sprawy cywilne, cztery karne i 22 wykroczeniowe. W ciągu jedynie czterech dni miałem stawić się na sześciu rozprawach. Materiały były bardzo szeroko komentowane, więc zadzwonili do mnie z TVN Turbo z propozycją zrobienia czegoś razem. Zgodziłem się, bo mogłem ze swoim przekazem dotrzeć do zupełnie innej widowni niż internetowa. Teraz moje programy można oglądać także w stacji TTV w ramach naziemnej telewizji cyfrowej, dostępnej prawie dla każdego Polaka.

To duży sukces dla osoby takiej jak ja, która pragnie ucywilizowania organizacji, czyli straży miejskiej, mieszczącej się w 600 jednostkach w naszym kraju. Co ciekawe, istnieją też takie jednostki, które składają się z pana komendanta, jego samochodu i... fotoradaru. Jeśli brakuje mu pieniędzy, to wychodzi ze swojej siedziby, zrobi kilka zdjęć i do niej wraca. Dlatego też pokazywanie takich sytuacji w telewizji okazało się dla sprawy prawdziwym strzałem w dziesiątkę.

Ile programów udało się już zrealizować?

– Powstały dwie serie. Pierwsza zaczęła się ukazywać w marcu ubiegłego roku. W dużej części opierała się na materiałach, które nagrałem wcześniej. Z drugą było już inaczej. Miejsca, w których byłem, podpowiedzieli mi ludzie oglądający program. Moim zadaniem były odwiedzić siedziby straży miejskiej i zadanie klasycznego pytania: co artysta miał na myśli, stawiając fotoradar w takim, a nie innym miejscu. Nasłuchałem się opowieści o szczytnym celu, jakim jest zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jakoś nie chce mi się w to wierzyć w świetle informacji, z której wynika, że straż miejskiej rocznie zarabiają na fotoradarach aż 220 mln zł!

Dużym problemem jest na przykład kwestia rejestrowania przez funkcjonariuszy przejazdów na czerwonym świetle. Bo wyświetlanie się sygnału pomarańczowego przez trzy sekundy nie zawsze daje kierowcy okazję do zatrzymania się. Tym bardziej że często sekundę trwa zastanowienie się nad możliwością przejazdu, do tego dochodzi reakcja samochodu, droga hamowania. Dobrym przykładem jest Wejherowo. Tam do rejestracji przejazdów na świetle czerwonym zostało wybrane mocno wątpliwe skrzyżowanie. I teraz kierowcy, wiedząc, że muszą strzec się fotoradaru, widząc pomarańczowe światło ner-

wowo hamują. Jaki jest tego efekt? Zwiększona liczba kolizji. Bo ludzie podchodzą do tych świateł w sposób historyczny. To nie jest zwolnienie i zatrzymanie się, tylko palenie gumy i nerwy. Dodatkowo system zarejestruje wjazd o 1/10 –

Co ciekawe, istnieją też takie jednostki, które składają się z pana komendanta, jego samochodu i... fotoradaru.

2/10 sekundy wcześniej, a strażnik miejski, który ma wykonać plan, nie odpuści. Może warto byłoby zastosować model austriacki i ukraiński, czyli mrugające zielone światło tuż przed zmianą na pomarańczowe, trzy sekundy wcześniej.

Gdyby to ode mnie zależało, wprowadziłbym jeden kluczowy przepis. Niech pieniądze, które trafiają do straży miejskiej z mandatów, idą do kasy państwowej. Nie byłoby wtedy mowy o wzbogacaniu się gmin, które stawiają fotoradary.

Czyli nie jesteście za całkowitą likwidacją fotoradarów?

– W żadnym wypadku. Ale ich rola została wypaczona. Czasami myślę sobie, że strażnicy miejscy działają jak w XVI wieku. Otóż pobierają opłatę za wjazd i wyjazd z miasta. Oczywiście teraz w postaci zdjęć robionych przez fotoradary. Czyli stara idea, która wróciła do łask. Pytam: dlaczego polikwidowano atrapy? Przecież spełniały one niezwykle ważną, odstraszającą rolę.

Kolejną kwestią jest wątpliwa jakość zakupowanych fotoradarów. Czy komendant policji zakupiłby alkomaty, jeśli wiedziałby, że nie działają należycie? Odpowiedź jest chyba zbęd-

W Okonku, gdy żaden pojazd nie jechał, urządzenie zarejestrowało prędkość 120 km/h. Co byłoby, gdybym jechał tam wtedy swoim samochodem?

na. Jednak w przypadku fotoradarów tak się dzieje. Czy jest normalne, żeby takie urządzenie umiejscowione w Inowrocławiu wskazywało, że ciężarówka z naczepą jedzie na wstecznym 90 km/h? Z kolei w Okonku, gdy żaden pojazd nie jechał, urządzenie zarejestrowało prędkość 120 km/h. Co byłoby, gdybym jechał tam wtedy swoim samochodem? Musiałbym płacić i nie dyskutować. Do czego zmierzam? Jeśli producent nie daje gwarancji jakości danego urządzenia, to nie możemy go kupować.

Prowadzisz firmę transportową, masz rodzinę, kiedy znajdujesz czas na pracę przy kolejnych filmach i programach?

– W funkcjonowaniu firmy pomaga dzisiejsza technika, czyli telefony, ewentualnie monitoring GPS. Można sobie poradzić. Ale nie przeczę, kalendarz mam napięty. Dzisiaj (rozmowa

odbyła się w połowie stycznia – przyp. red.) miałem rano zrobić swoim trzem synom śniadanie, podwoziłem ich do szkoły, zająłem się sprawami służbowymi, potem stawiłem się w sądzie, no i teraz rozmawiam z tobą. A to jeszcze nie koniec. Na szczęście w niektórych częściach kraju znacznie poprawia się stan dróg, więc można tam szybko dojechać. I właśnie takie działania sprawiają, że w Polsce dochodzi do coraz mniejszej liczby wypadków. Nie rozstawiam fotoradarów. Dlatego też robię to, co robię.

Sprawdzałeś, ile osób oglądało twoje filmy na YouTube?

– Tak, na swoim kanale zanotowałem ponad 15 mln wejść. Oglądalności swoich programów w telewizji nie znam. Ale po liczbie telefonów, które codziennie odbieram, wiem, że nie jest źle (w tym momencie rozlega się dzwonek telefonu, dzwoni warszawska radna z pytaniem o jeden z programów, który został wyemitowany w TVN Turbo – przyp. red.). Najwięcej jest ich w poniedziałki. Nie wiem, dlaczego. Zdarza się, że odbieram nawet trzydzieści telefonów od różnych osób. Mój numer jest ogólnodostępny. Do tego dochodzą wiadomości e-mailowe (Emil Rau pokazuje swój telefon, a tam 501 nieodebranych e-maili – przyp. red.). Każdy przypadek opisany w wiadomości jest inny, każdy musi być rozpatrywany indywidualnie. Moja działalność zajmuje mi dużo czasu, ale to dla mnie nic nowego, po prostu cały czas muszę być w biegu, nie potrafię się nudzić.

Zadawałeś sobie pytanie: dlaczego to wszystko robisz, co mnie napędza?

– Odpowiem tak: największą radość sprawia mi sytuacja, kiedy z podziękowaniami dzwoni do mnie osoba, której wcześniej pomogłem. Nie jest też oczywiście tak, że na wszystkie pytania potrafię odpowiedzieć. Ale jestem członkiem Stowarzyszenia „Prawo na Drodze”. Tam działają kompetentni ludzie, na których rady mogę się zawsze zdać.

Co poradziłbyś ludziom, którzy zostali wychwyceni przez fotoradar, a uważają, że nie są winni?

– Pierwsza rada: dużo czerwonych pieczętek, które znajdują się na piśmie, nie znaczy, że nadawca ma rację. Należałoby także dokładnie taki list od straży miejskiej przeczytać. Nawet trzy razy. Pokazać go znajomemu, żeby także spróbował jego treść przeanalizować. Nie można wpadać w histerię i trzymać się siedmiodniowego terminu na udzielenie odpowiedzi, bo go po prostu nie ma. To wymysł. Trzeba się także zastanowić, kto w chwili zrobienia zdjęcia jechał samochodem, czy zostało wykonane prawidłowo. Na pewno nie można godzić się z karą w momencie, gdy nie jesteśmy winni. Zawsze przecież zostaje droga postępowania sądowego. Na niej można dochodzić swoich racji. ■

Pomocny migacz

Program przygotowany przez grupę pasjonatów pomaga niesłyszącym przygotować się i zdać egzamin na prawo jazdy. Na razie dobiega końca jego testowanie.

Kiedy w styczniu 2013 roku temu wchodził w życie nowy system egzaminowania, środowiska zrzeszające niepełnosprawnych alarmowały, że zmiany są niekorzystne. Chodziło przede wszystkim o krótki czas na udzielenie odpowiedzi na pytania. Sugerowano co prawda zatrudnianie tłumaczy języka migowego, ale z powodu zbyt krótkiego czasu między kolejnymi pytaniami nie byli oni w stanie ich przetłumaczyć.

– Poza tym tłumacz, według obowiązujących zasad, może być przy zdającym tylko do momentu rozpoczęcia egzaminu, wyjaśnić mu ogólne zasady. Przy rozwiązywaniu testu być go już nie może – wyjaśnia Roman Bańczyk, dyrektor WORD w Katowicach.

■ Trochę historii

Przed zmianami w kraju egzamin na prawo jazdy zdawało rocznie kilkaset osób niesłyszących i niemówiących. Sprawą zainteresował się poseł Marek Plura z Platformy Obywatelskiej. Przed dwoma laty interpelował u pełnomocnika rządu ds. osób niepełnosprawnych. Sugerował, żeby wprowadzić wydłużony czas zdawania egzaminu na prawo jazdy dla osób głuchych, tak jak to jest przy innych egzaminach, np. maturalnym.

Piotr Makiola, właściciel szkoły nauki jazdy w Chorzowie, już we wrześniu 2012 roku zwracał uwagę ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury na problem z egzaminowaniem niesłyszących. Sam ma niesłyszącego brata. To dlatego nauczył się migać, a potem zainteresował się, jak tę umiejętność przekuć na korzyść dla niepełnosprawnych. Zaczął ich przygotowywać do egzaminu na prawo jazdy.

– Na Zachodzie to nikogo nie dziwi. W Niemczech i Szwecji migający są traktowani jak mniejszość językowa. Mają liczne ułatwienia. W Szwecji mogą pracować jako zawodowi kierowcy. Nie mogą tylko przewozić ludzi. Bywają kierowcami lepszymi niż słyszący, bo są bardziej uważni – wyjaśnia Makiola.

■ Znikąd pomocy

Twórcom nowych zasad egzaminowania chodziło o to, żeby testy weryfikowały szybkość reakcji przyszłego kierowcy.



Przez ten czas byłam wzywana tylko do pięciu wypadków z udziałem niesłyszących.

■ Nadzieja dla niesłyszących

Piotr Makiola za unijne fundusze przygotowuje program kształcenia niepełnosprawnych. To e-book dla kandydatów na prawo jazdy, ale też materiały dla szkół jazdy i egzaminatorów.

– W województwie śląskim nikt nie był tym zainteresowany, uznano, że to żadna innowacja. Pomoc i wsparcie uzyskałem w województwie podkarpackim, a konkretnie w Wojewódzkim Urzędzie

Pracy w Rzeszowie – mówi Makiola.

Po ponad dwóch latach pracy projekt „Migacz” jest już gotowy. Jest przeznaczony dla głuchych, głuchoniemych i niedosłyszących, mających problemy ze zdaniem teorii na egzaminie na prawo jazdy.

Jak wyjaśnia koordynator do spraw osób niesłyszących w projekcie, Izabela Piestrzyńska, ich naturalnym językiem jest język migowy, a polski jest językiem obcym. Przede wszystkim nie rozumieją pojęć abstrakcyjnych. Jeśli w pytaniu egzaminacyjnym osoba mająca problemy ze słuchem przeczyta „na kierującym pojazdem cięży obowiązek”, to może zrozumieć, że chodzi o ciężą.

Osoby niesłyszące muszą korzystać z pomocy tłumacza języka migowego, przez co kurs jest droższy. Koordynator projektu Katarzyna Rajda-Szostak powiedziała, że najpierw tworzone były konspekty poszczególnych części kursu na prawo jazdy. Potem nagrano filmy. Blok teoretyczny został też przetłumaczony na język migowy przez tłumacza. Zapisano go na płytach, pendrive'ach i zamieszczono w internecie (www.migacz.net). Powstały też nowe znaki migowe na określenie pojęć zawartych w pytaniach egzaminacyjnych. W testowaniu pakietu brało udział 60 osób. Projekt testowały ośrodki w Jarosławiu, Przemyślu, Rzeszowie i Mielcu. Po wprowadzeniu poprawek pakiet ma trafić do wszystkich zainteresowanych szkół nauki jazdy.

Anita Chudzińska

– Ale pod uwagę wzięto tylko osoby o sprawnym słuchu. Zapomniano o 50 tys. osób niesłyszących, które mają prawo prowadzić samochód – mówi Eunika Lech, tłumaczka języka migowego z towarzystwa osób niesłyszących TON.

Podkreśla, że dla niesłyszących od urodzenia pierwszym językiem jest migowy, a polski jest traktowany jako obcy.

– Dlatego tylko nieliczni głusi potrafią biegle czytać książki, tylko jeden procent zdaje maturę – wyjaśnia Lech.

Niesłyszący piszą hasłowo: „samochód w prawo, ty w lewo”, „ja jechać rower”. Bo język migowy zawiera zaledwie 2,5 – 3,5 tys. znaków, a osoba słyszcząca posługuje się na co dzień ok. 60 tys. słów.

– Dlatego głusi potrzebują zdecydowanie więcej czasu, by przeczytać i zrozumieć skomplikowane zdanie niż przeciętny kandydat na kierowcę – wyjaśnia Lech.

– Kiedy pytań było mniej, każde przerabialiśmy w języku migowym, a potem głusi uczyli się ich na pamięć i zdawali. Trzech tysięcy pytań z bazy nie wykują. A właściwie dlaczego mieliby to robić? Państwo powinno wyrównywać szanse – oburza się Eunika Lech.

I dodaje, że jej zdaniem głusi wcale nie są gorszymi kierowcami niż osoby słyszące:

– Nie słyszą klaksonu, ale są bardziej spostrzegawczy niż przeciętni kierowcy. Jestem tłumaczką od dwudziestu lat i biegłym sądowym.

Bohaterowie cyklu

W nowym roku kalendarzowym chciałbym podzielić się spostrzeżeniami, jak kurs nauki jazdy widzi kandydat na kierowcę. Dlatego też zapraszam do lektury pierwszego artykułu z cyklu „Okiem kursanta”!

Chciałbym w nim opisać proces kształcenia się osoby podejmującej trud uzyskania uprawnień do kierowania pojazdem. Myślę, że dla instruktorów powinna to być ciekawa lektura. Choćby ze względu na możliwość poznania statystycznego kursanta, jego przemyśleń oraz spostrzeżeń. Mam nadzieję, że to pomoże instruktorom lepiej zrozumieć, jak uczyć, by do nich dotrzeć.

■ Licealista i przymuszony pracownik

Bohaterowie cyklu to czworo kursantów, dwóch mężczyzn i dwie kobiety.

Pierwszy z nich to chłopak z miasta. Pochodzi z bardzo zamożnej rodziny, uczy się w prestiżowym liceum. Ma bardzo wysoką samoocenę i poczucie wyższości nad innymi. Kurs na prawo jazdy to taki dodatek do obieganego samochodu. Ma go dostać na osiemnaste urodziny. Szkoła, dziewczyny, imprezy, siłownia – to jego życie. Szkolenie uważa za bezsensowną konieczność, a egzamin za debilizm roku.

Drugim bohaterem cyklu jest mężczyzna, który został zmuszony przez pracodawcę do odbycia kursu na prawo jazdy. Jest po studiach, zajmuje niezłe stanowisko w firmie, pracuje pod presją czasu. Postawiono mu ultimatum: albo prawo jazdy, albo zwolnienie z pracy. A może, w najlepszym przypadku, niżej płatne i mniej prestiżowe stanowisko pracy? Mężczyzna ma 35 lat i motoryzacja niespecjalnie go interesuje. Na samą myśl o zapisaniu się na kurs na prawo jazdy odczuwa mdłości.

■ Prymuska i strachliwa nastolatka

Kolejna bohaterka moich artykułów to studentka politechniki. Czuje wewnętrznie, że dokument prawa jazdy po skończonych studiach inżynierskich będzie dodatkowym atutem podczas aplikowania na lepsze stanowisko pracy. Może dzięki temu dostanie się na lepszy staż zawodowy? Jest bystra i zmotywowana, żeby zdać egzamin za pierwszym podejściem. Bardzo chce nauczyć się dobrze jeździć.

Została nam jeszcze osiemnastolatka. Trochę na siłę zmuszona do odbycia kursu na prawo jazdy. Boi się, że sobie nie poradzi, popsuje

auto instruktora. Mało tego. Obawia się, że instruktor będzie na nią wrzeszczał albo co gorsza – molestował. Takich historii nasłuchała się od koleżanek. Szuka towarzystwa, żeby nie iść na kurs sama. Postanawia jednak w końcu, że zrobi to sama, znajdzie odpowiednią dla siebie szkołę jazdy.

■ Kurs w szczegółach

Czworo naszych bohaterów będzie w kolejnych artykułach opowiadało o swoich przygodach związanych z nauką jazdy. Zdradzą, w jaki sposób szukali szkoły jazdy, na co zwracali uwagę, co przykuło ich uwagę. Wyjawiają, jak wyglądały zajęcia teoretyczne, czy były ciekawe, czy się w ogóle odbywały... Poznamy także ich zmagania podczas praktycznej części kursu. Wszyscy przedstawiają drogę, przez którą przechodzili, żeby uzyskać prawo jazdy. W kolejnych numerach „Szkoły Jazdy” będziemy świadkami ich postępów. Wszystkiego dowiecie się, szanowni Czytelnicy, z tej prasowej telenoweli. Może da nam to coś do myślenia, czegoś nauczyć?

■ Kursant to nie dojna krowa!

Mam wrażenie, że często jesteśmy tak skupieni na zarabianiu pieniędzy, wiązaniu końca z końcem, że umyka nam czynnik ludzki. Traktujemy kursantów jak kolejny numer w książce osób szkolonych. A to przecież ludzie pełni swoich pasji oraz obaw, złych i dobrych emocji! Jedni wybierają szkołę jazdy nieświadomie, na chybił trafił, inni analizują oraz podejmują głęboko przemyślane decyzje. Kursant to nie jest dojna krowa!

Mam nadzieję, że nowy cykl, który rozpoczynamy na łamach miesięcznika „Szkoła Jazdy”, się spodoba. Może dzięki tym historiom staniami się lepszymi właścicielami szkół jazdy, instruktorami? Może nawet zauważymy w kursancie człowieka, który chce się nauczyć jeździć, nie tylko zapłacić za kurs i parę lekcji uzupełniających i odejść w zapomnieniu. Na to liczę!

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki i techniki jazdy,
specjalista ds. BHP

BMW, VW i JAPÓŃCYKI bez tajemnic!



trends

Magazyny prawdziwych
miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

REKLAMA

Używane koreańczyki

Japońskie samochody są w cenie. Zbliżone pod względem technicznym, podobnie stylizowane i równie solidne okazują się produkty koreańskich marek. Z racji szybszej utraty wartości są jednak w zasięgu finansowym większej grupy nabywców.

Wśród wytworów koreańskiej motoryzacji są samochody niedoceniane. Z różnych przyczyn ich wartość topniała wyjątkowo szybko. Po latach stanowią ciekawą propozycję dla oszczędnych.

■ **Hyundai getz (2002 – 2009); od 6 tys. zł**



Jeden z najważniejszych modeli w najnowszej historii koreańskiej marki. Udowodnił, że Hyundai jest w stanie zaprojektować samochód, który praktycznie w każdej kategorii dotrzymuje kroku europejskim i japońskim odpowiednikom. Jednym z największych mankamentów getza jest bardzo zachowawcza stylizacja nadwozia i wnętrza. Samochód niknie zarówno na drodze, jak i w gąszczu ogłoszeń na rynku wtórnym.

Postukujące na nierównościach zawieszenie nie zapewnia wybitnego prowadzenia, materiały wykończeniowe wnętrza nie zachwycają jakością, a karoseria i elementy podwozia zostały przeciętnie zabezpieczone przed korozją. Benzynowa wersja 1.1 ma symboliczne osiągi i nie rozpieszcza wyposażeniem, a oferowany w latach 2003 – 2005 trzycylindrowy turbodiesel 1.5 CRDi (82 KM) rozczarowuje niską kulturą pracy. Na szczęście lista zalet okazuje się znacznie dłuższa od spisu wad.

Hyundai getz ma przestronne i ergonomiczne wnętrze. 254-litrowy bagażnik sprawdzi się podczas codziennej eksploatacji i pozwoli na przewiezienie wakacyjnego ekwipunku dla dwóch osób. Polecane silniki 1.3 (82 lub 85 KM), 1.4 (97

KM) i 1.6 (105 lub 106 KM) zapewniają sensowne osiągi, zużywając ok. 7 l/100 km. Niektórzy zdecydowali się na obniżenie kosztów eksploatacji poprzez montaż instalacji gazowych. Ciekawą propozycją dla bardzo oszczędnych jest czterocylindrowy diesel 1.5 CRDi (88 lub 110 KM). Zużywa ok. 5 l/100 km. Decydując się na turbodiesla warto dokładnie sprawdzić kondycję sa-

mo to samo można powiedzieć o elementach układu hamulcowego.

Mocną stroną getza jest stosunkowo prosta konstrukcja. Z naprawami poradzi sobie każdy serwis. Co ważne, baza części zamiennych nie należy do ograniczonych – bez trudu znajdziemy zarówno oryginalne elementy, markowe zamienniki, jak i używane podzespoły. Ceny części nie należą do wygórowanych.

■ **Ssangyong rodius (2004 – 2013); od 9 tys. zł**

Kto przykładą wagę do estetyki samochodu, z pewnością nie zdecyduje się na zakup rodiusa. Flagowy ssangyong przekona jednak osoby, które szukają ogromnego wana z trwałą mechaniką. Rodius należy do największych aut osobowych na polskich drogach. Wystarczy wspomnieć o 5,12 metra długości, bagażniku mieszczącym 875 – 3146 litrów i miejscach dla siedmiu pasażerów. Kubatura wnętrza jest tak pokazna, że na wybranych azjatyckich rynkach rodius występował w 9- i 11-osobowej specyfikacji!

Mało urodziwe nadwozie kryje mechanikę wytwarzaną na licencji Mercedesa – automatyczną skrzynię biegów oraz pięciocylindrowego turbodiesla o pojemności 2,7 litra i mocy 163 KM. Masa własna pojazdu przekracza dwie tony. Lepiej więc nie liczyć na dobrą dynamikę czy niskie spalanie. Sprint od 0 do 100 km/h trwa 12,9 sekundy, a w cyklu mieszanym z baku ubywa 10 – 11 l/100 km. W ofercie były też 6-cylindrowe silniki benzynowe o mocy 220 KM, które również mają niemiecki rodowód. Na rynku wtórnym pojawiają się sporadycznie.

Najczęściej spotykane rodiusy 270 XDi 4WD mają układ przeniesienia napędu bliźniaczy ze stosowanym w prawdziwych samochodach terenowych. Znalazł się w nim reduktor, a brak centralnego mechanizmu różnicowego oznacza, że w trybie 4x4 obie osie otrzymują identyczne porcje momentu napędowego. Jest i druga strona medalu – z zalet efektywnego, ale prostego układu przeniesienia napędu można korzystać wyłącznie na śniegu, lodzie i luźnych nawierzchniach. Podczas jazdy po asfalcie siły napędowe muszą trafiać wyłącznie na tylną oś.

Zawieszenie, układ kierowniczy czy hamulce zdają egzamin podczas niezbyt forsownej jazdy. Zdecydowane naciśnięcie na gaz obnaża przeciętną charakterystykę poszczególnych podzespołów. Do dynamicznego podróżowania znie-



mochodu. Realny przebieg poflotowego getza 1.5 CRDi, a takich nie brakuje wśród importowanych egzemplarzy, może być naprawdę duży.

Stan lakieru nie powinien być punktem wyjścia do oceny kondycji getza. Użytkownicy ówczesnych hyundaiów narzekają na miękkie powłoki lakiernicze, którym dają się we znaki nawet wizyty w myjniach automatycznych. Podatne na zarysowania są też plastiki w kabinie. Mechanika pojazdu jest solidna. W używanych getzach najczęściej trzeba przyjrzeć się elektryce i wymienić przepalony żarówkę lub usprawnić centralne zamki bądź immobilisery. Tuleje i sworznie zawieszenia nie należą do trwałych.



chęcą też oszczędność automatycznej skrzyni biegów i szybko rosnące zużycie paliwa.

Fabrycznie nowe rodziusia zabiegały o klientów atrakcyjnymi cenami, jednymi z najniższych w segmencie, i bogatym wyposażeniem standardowym. Niewielki prestiż marki SsangYong, przeciętne właściwości jezdne oraz spartańskie wnętrze z dużą ilością twardych tworzyw, plastikowymi imitacjami drewnianych wstawek i minimalną liczbą elektronicznych udogodnień przyczyniły się do szybkiej utraty wartości.

Usterki nie trzeba się obawiać. Procentuje prosta konstrukcja samochodu. Awaryjność najczęściej dotyczy osprzętu silnika (układu wtryskowego, świec żarowych, czujników położenia wałków rozrządu), sterownika skrzyni oraz systemu dołączającego napęd przedniej osi. Części zamienne są dostępne i nieprzesadnie drogie. Naprawy warto zlecać serwisom mającym regularny kontakt z ssangyongami. Mimo że silnik i skrzynię wyprodukowano na licencji Mercedesa, nie wszystkie części dla niemieckich samochodów mogą być użyte podczas napraw rodziusia.

■ Kia sportage (2004 – 2010); od 17 tys. zł

Zakup SUV-a nie musi stanowić poważnego wydatku. Kilkanaście tysięcy złotych wystarczy na wciąż nowoczesny samochód z koreańskim rodowodem. Jedną z ciekawszych propozycji jest Kia Sportage II oraz jej techniczny bliźniak, czyli Hyundai Tucson (2004 – 2010).

Koreański koncern wcześniej ruszył na podbój segmentu SUV-ów. W 1994 roku Kia przedstawiła pierwszą generację modelu Sportage. Wizualnie i technicznie bliżej było jej do terenówki niż samochodu sportowo-rekreacyjnego. Projektując drugą generację modelu Sportage wzięto pod uwagę wszystkie oczekiwania klientów, którzy są gotowi sporo zapłacić za wyrazistą stylizację, bogato wyposażone wnętrze i mocne silniki. W liniach nadwozia i wnętrza Kia Sportage nie brakuje koreańskich naleciałości, które są jednym z czynników ograniczających zainteresowanie modelem. Nie oznacza to jednak, że samochód wygląda źle. Przetrwiał próbę czasu i po dekadzie od wprowadzenia na rynek wciąż nie traci myszką.

Jak najbardziej współczesna jest też koncepcja układu napędowego. Bazowe wersje są napędzane przez przednie koła – z racji niższego zużycia paliwa i prostszej obsługi serwisowej zasługują na rekomendację. Za dopłatą Kia oferowała dołączany przez sprzęgło wielopłytkowy napęd tylnej osi. Wybrnięcie z trudnych sytuacji ułatwia ręcznie sterowana blokada sprzęgła. Paleta jednostek napędowych przypomina, że mo-

del projektowano z myślą o klientach na całym świecie. Turbodiesle 2.0 CRDi (113, 140 lub 150 KM) ucieszyły mieszkańców Europy. Za oceanem doceniono 2.7 V6 (175 KM), a złotym środkiem było klasyczne 2.0 (141 KM).

Paliwożerność i łączenie z 4-biegowym automatem ogranicza atrakcyjność wersji 2.7 V6. Z dystansem warto też podejść do flagowych diesli o mocy 140 i 150 KM. Obecność filtra cząstek stałych i turbosprężarki o zmiennej geometrii podnosi koszty obsługi serwisowej przy wyższych przebiegach. Najbezpieczniejszym wyborem będzie 113-konny diesel lub dwulitrowy silnik benzynowy, który toleruje obecność instalacji LPG.

Kia Sportage ma dobrze wyposażone i przestronne wnętrze. Szkoda, że tworzywa wykończeniowe są podatne na zarysowania. Zwarty kształt tyłu nadwozia ograniczył pojemność bagażnika. 332 litry są wynikiem na poziomie auta kompaktowego. Rozczarowują także właściwości jezdne – miękkie zawieszenie nie zapewnia precyzji prowadzenia na miarę SUV-ów z Japonii czy Niemiec. Jakby tego było mało, elementy układu jezdnego są wrażliwe na stan polskich dróg. Częsta jazda w trudnych warunkach i nadużywanie blokady napędu może doprowadzić do uszkodzenia sprzęgła wielopłytkowego. Jednostki napędowe są trwałe. Usterki najczęściej dotyczą osprzętu (turbosprężarek, sprzęgieł, czujników). Części zamienne są łatwo dostępne i niezbyt drogie.

Lukasz Szewczyk



(Nie)śmiały eksperyment, czyli nic nowego

Jak zapewne wszyscy wiemy, od 1 stycznia istnieje możliwość przystąpienia do egzaminu państwowego bez uczestnictwa w zajęciach teoretycznych. Czy mamy do czynienia z nieznanym dotychczas w polskim szkoleniu kierowców śmiałym eksperymentem?



Wojciech Szemetyło

Dla wielu moich koleżanek i kolegów z krótszą pamięcią jest to naprawdę rewolucyjna zmiana, burząca cały obowiązujący dotychczasowy system szkolenia kierowców.

■ Ustawa lekiem na zło?

Dla mnie i jeszcze ciągle sporego grona szkoleniowców możliwość zdawania egzaminu teoretycznego bez obowiązkowego szkolenia to nic nowego. Spróbuję więc wyjaśnić młodszym stażem koleżankom i kolegom historię i powody, dla których nasi legislatorzy sięgnęli i wprowadzili w życie ten przepis.

Stale pogarszający się stan bezpieczeństwa na naszych drogach osiągnął apogeum w latach 2008 – 2009. Był to oczywiście fakt nie do zaakceptowania. Czytelnicy zapewne pamiętają alarmujące doniesienia mediów oraz coraz tragiczniejsze wyniki statystyk i notowania dotyczące naszego miejsca wśród innych krajów europejskich. Nic więc dziwnego, że głos opinii publicznej i naszego środowiska, domagające się zmian organizacyjnych szkolenia i egzaminowania kierowców, znalazły zrozumienie w resorcie. Powoli, w postaci propozycji zmian w ustawie o kierujących, dotarły do Sejmu.

Wówczas to w kręgach decyzyjnych resortu, rady bezpieczeństwa ruchu drogowego, ITS oraz rządu zapadły decyzje o konieczności naprawy modelu powstałego na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych. Został on oparty na OSK pracujących na podstawie ustawy o gospodarce, a drugiej strony WORD-ach, mających za zadanie między inny-

mi kontrolę jakości pracy szkoleniowców. Przebieg szkolenia i egzaminowania regulowany był za pomocą bardzo obszernych i wręcz biurokratycznych rozporządzeń. Pamiętają państwo, do jakich absurdalnych rozwiązań rozbudowane zostały zadania egzaminacyjne wykonywane na placu manewrowym i ile bezcennego czasu traciliśmy na przygotowywanie kursantów do takiego egzaminu.

■ To już było

Egzaminator stawał się bezdusznym wykonawcą obszernej instrukcji o egzaminowaniu, a nadzór został zmuszony do kontroli administracji OSK, nie do oceny jakości szkolenia. Praktycznie każdy, kto tylko chciał, mógł z łatwością zarejestrować OSK i zostać szkoleniowcem. O funkcjach dydaktycznych praktycznie nikt z decydentów nie myślał. Media, jak to media, informowały o spektakularnych i tragicznych wypadkach. Właśnie w takich okolicznościach pod naciskiem opinii społecznej trafił do Sejmu w 2010 roku, po ponaddziesięcioletniej dyskusji, projekt znanej nam wszystkim ustawy o kierujących pojazdami.

Relacje z debat sejmowych z udziałem naszych przedstawicieli stawały się zaczynem do wymiany poglądów wewnątrz nie tylko stowarzyszeń i organizacji szkoleniowych, ale również w środowisku instruktorów, wykładowców oraz dziennikarzy. Treść ustawy i proponowane konkretne rozwiązania wskazywały jednoznacznie na wiele podziałów i odmiennych opinii co do ich skuteczności w walce o poprawę nie tylko wizerunku, ale przede wszystkim skuteczności szkoleń.

Jednak Sejm postawił na swoim. Pomimo bardzo wielu naszych krytycznych uwag – przypomnę o liście do prezydenta z prośbą o skierowanie części paragrafów do Trybunału Konstytucyjnego, ustawa weszła w życie 10 stycznia 2013 roku. Dalszą część historii znają państwo z autopsji i codziennego życia. Ponad 140

zgłoszonych poprawek w ciągu roku, z których 25 weszło w życie w sierpniu 2014 roku i 1 stycznia 2015 roku, świadczy o poziomie legislacyjnym przyjętego przez wysokie izby dokumentu. Omawiając konkretne paragrafy, staram się przedstawić czytelnikom ich wpływ na korzystne zmiany w szkoleniu, jakie spodziewają się uzyskać ich twórcy. Warto wiedzieć, że możliwość szkolenia bez obowiązku odbycia zajęć w siedzibie OSK istniała od zawsze i trwała do końca lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Korzystało z nich z różnym natężeniem tylko część uprzywilejowanych kursantów. Chodziło na przykład o posiadaczy talonów na zakup prywatnego samochodu, inżynierów i techników branż motoryzacyjnych, młodych resortowych emerytów. Nikt w tamtym okresie nie kwestionował poziomu w ten sposób wyszkolonych kierowców, bo przecież to egzamin państwowy decydował o nabytych umiejętnościach i losie przyszłego kierowcy.

Paragraf 23 ustawy o kierujących pojazdami przywraca jedną z wielu możliwości użytkownika prawa jazdy. Znowu, i bardzo szkoda, że z tak wielkim opóźnieniem, wracamy do sprawdzonych rozwiązań, stosowanych w krajach o wiele bardziej zmotoryzowanych niż Polska. Statystyki wypadków są obiektywne i dla nas bezlitosne. Nie tak dawno przeprowadzona na stronie PFSSK ankieta wykazała przewagę głosów koleżanek i kolegów popierających to rozwiązanie i widzących korzyści dla BRD z jego stosowania. Zmiany kadrowe, jakie zaszły nie tak dawno w resorcie, są dla nas dowodem, że prowadzona polityka, polegająca na zwiększaniu obowiązków sprawodawczych OSK, podziału na trzy niezależne od siebie pionier szkoleniowe OSK, ODTJ, Super OSK, jest drogą niegwarantującą podniesienia z upadku systemu szkolenia i egzaminowania i prowadzącą donikąd.

Dodajmy do tego porażający i obnażający omawiane fakty raport NIK szeroko dyskutowany w mediach. Wtedy stanie się zrozumia-

te tempo oraz determinacja we wprowadzaniu w życie koniecznych i niezbędnych zmian.

■ Droga do prawa jazdy

W jaki sposób zaczyna się droga, która prowadzi do zdobycia upragnionego prawa jazdy? Zaczynamy zawsze od wizyty w urzędzie komunikacji, gdzie składamy: zdjęcie, wniosek, orzeczenie lekarskie, w przypadku małoletnich kandydatów zgodę rodziców lub opiekunów.

Pozostaje już tylko wybrać właściwy z naszego punktu widzenia ośrodek. O sposobie podjęcia decyzji, gdzie wydać własne ciężko zarobione pieniądze napisano już tak wiele, że przypomnę tylko: tanio to nie zawsze dobrze. Oceńmy też własne zdolności i predyspozycje do przyswajania sobie nowych wiadomości.

Czy uczy się lepiej w zorganizowanej grupie z rygorami i koniecznością dostosowania się do innych uczestników? Czy wolimy indywidualny i dostosowany o naszego czasu sposób przyswajania nowych wiadomości?

Ważne, że obecnie mamy do wyboru: kurs tradycyjny (trzydzieści godzin zajęć teoretycznych i praktycznych z wszystkimi obowiązkami – sprawozdawczością); szkolenie e-learningowe; szkolenie z zakresu udzielania przedlekarskiej pomocy pod nadzorem (dotyczy to jednak tylko teorii w Super OSK, posiadających uprawnienia dla kat. A, B, C i D); minimum trzydzieści godzin zajęć praktycznych z prowadzenia pojazdu zakończonych egzaminem wewnętrznym; szkolenie z zakresu przedlekarskiej pomocy lekarskiej oraz jak wyżej – minimum trzydzieści godzin zajęć praktycznych zakończonych egzaminem wewnętrznym; zdawanie egzaminu za granicą – może być atrakcyjne dla mieszkańców terenów przygranicznych. Media informują, że wobec fatalnego stanu naszego szkolnictwa i stopniowego wyrównywania cen już pojawia się konkurencja, identyczna tak jak w innych dziedzinach życia.

■ Odwagi!

Czy obawy wyrażane przez część szkoleniowców wróżą dalszy spadek poziomu nauczania? Znam dobrze argumentację, że tylko na sali wykładowej instruktor jest w stanie wyedukować kandydata na przyszłego kierowcę. Oczywiście najlepiej by było, żeby takie idealne szkolenie odbywało się w jego własnej firmie! To, że stan takiego szkolnictwa osiągnął, tak jak nigdzie w Europie, dno, nie przemawia do ich wyobraźni. Oni szkolą dobrze i zawsze to inni są winni. Na przykład WORD. Na pewno takich szkoleniowców nie możemy zaliczać do ambasadatorów dobrej roboty, o czym pisał Paweł Żuraw. Są niereformowalni i chyba pozostaną takimi do końca życia. Ja takich obaw nie odczuwam. Na podstawie wieloletniego doświadczenia uważam, że szkolenie w małych gru-

pach przynosi o wiele lepsze rezultaty niż zorganizowane dla wielu – kilkudziesięciu osób.

Ideałem, tak jak w przypadku innych szkoleń, jest indywidualny tok nauczania i właśnie uzskałiśmy podstawę prawną do jego stosowania. W końcu to instruktor, biorąc pod uwagę wyniki egzaminu wewnętrznego, podejmuje odpowiedzialną decyzję o zakończeniu szkolenia i skierowaniu absolwenta na egzamin państwowy.

Jakich trudnień mogą spodziewać się kursanci zdecydowani na eksternistyczny sposób uzyskiwania uprawnień? Może się pojawić niechęć, oczywiście wśród niewielkiej, ale dosyć głośnej grupy, o której pisałem wyżej i stwarzanie sztucznych różnic w traktowaniu takich kursantów. W małych miejscowościach, gdzie

Stopniowo po wprowadzeniu niezbędnego szkolenia młodzieży szkolnej z zakresu wychowania komunikacyjnego zmaleje zakres odrębnej edukacji w OSK.

na rynku szkoleń nie ma prawdziwej konkurencji, jest to możliwe. Pojawiać się mogą opinie, że pomimo zdanego egzaminu państwowego z przepisów ruchu drogowego kursant nie jest dostatecznie przygotowany do szkolenia praktycznego, bo nie uczestniczył w zajęciach teoretycznych prowadzonych w ośrodku. Uważam, że z takim nierównym traktowaniem poradzić sobie można wybierając inny OSK. Stopniowo po wprowadzeniu niezbędnego szkolenia młodzieży szkolnej z zakresu wychowania komunikacyjnego zmaleje zakres odrębnej edukacji w OSK. Zjawisko takie jest już znane w całej Europie, a proces szkolenia kierowców polega na szkoleniu z umiejętności wykorzystywania i stosowania prawa w ruchu drogowym. Życie więc powodzenia i odwagi, ale również i rozsądku w podejmowaniu trudnych decyzji.

■ Słaba polityka

Kolejna zmiana, o której chcę napisać, obowiązuje od 24 sierpnia ubiegłego roku. Po trzech latach posiadania prawa jazdy kategorii B kierowcy będą uprawnieni do kierowania dowolnym motocyklem o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nie przekraczającym 0,1 kW/kg.

Oba te paragrafy łączy jeden wspólny mianownik. Pominięto możliwość szkolenia na własne życzenie osób posiadających prawo jazdy, chcących odbyć szkolenie w dowolnym OSK pod kontrolą zawodowca, jakim jest instruktor. Pytanie czysto retoryczne – do kogo ma się zwrócić osoba, która z różnych przyczyn od niej niezależnych kilka lat nie korzystała z pojazdu jako kierujący? Musi liczyć na szczęście. OSK nie jest uprawniony do szkolenia ta-

kich osób. Za złamanie przepisów grożą surowe kary, łącznie z utratą zezwolenia na prowadzenie działalności.

Motocykliści, którzy nabyli uprawnienia z uwagi na posiadanie kategorii B, mogą się szkolić tylko w ODTJ-cie. Zajęcia odbywają się tam na zamkniętym terenie. Na pewno są potrzebne, ale to sytuacje ekstremalne, a ludzie, o których mówimy, chcą się szkolić w ruchu miejskim. Czy taka polityka poprawi BRD w Polsce?

■ Ważne pytania

I jeszcze jedna rzecz. Zacytuję art. 31 ustawy o kierujących pojazdami: „Przedsiębiorca może wystąpić do starosty z wnioskiem o wyda-

nie poświadczenia dotyczącego spełnienia dodatkowych wymagań dla kategorii A i B”. A więc sukces! Czy na pewno? Uwzględniono powszechne zdanie większości środowiska, że niczym nieuprawniona jest wiara w radykalną zmianę sposobu i, co o wie-

le ważniejsze, poziomu szkolenia w sztucznie stworzonych na wzorach z innej epoki instytucjach. Praktyka wykazuje, że bez dodatkowego zasilania ekonomicznego w postaci przydzielenia kilku rodzajów szkoleń głównie dla kierowców z kategorią C, C1, D, D1, nie mają one racji bytu.

Podjęta przez Sejm decyzja o powstaniu małych Super OSK jest tego najlepszym dowodem. Szkoda tylko, że ustawodawca nie poszedł krok dalej i nie przydzielił tym nowym podmiotom identycznych szkoleń, jak dla dużych Super OSK, dodatkowych dla kategorii: A, A1, A2 i B, B1. Bez tego są one skazane na niebyt, a przepis pozostanie martwy.

Dziwi mnie jednak fakt, że od wejścia w życie w sierpniu ubiegłego roku ustawy o kierujących pojazdami oczekiwanego dokumentu w gremiach kierowniczych naszych organizacji, które tak wiele miały do powiedzenia podczas jego powstawania, panuje martwa cisza. Brak jest próby całościowej oceny tego jakże ważnego dokumentu, a więc i wytycznych do dalszych prac. Czy proponowane rozwiązania zaspakajają oczekiwania naszego środowiska? Czy rozwiązania są korzystne z punktu widzenia małego rodzinnego OSK? Czy związane z nim nadzieje na wyjście z zapaści ekonomicznej, w jakiej nie tylko ze swojej winy znalazły się setki OSK, są uzasadnione? Czy przyczynią się do odrodzenia branży?

Od ponad pół roku nie znalazłem ani jednej poważnej analizy sytuacji ze strony tak aktywnych jeszcze niedawno przedstawicieli wielu organizacji, biorących udział w opiniowaniu dokumentów i kształtowaniu prawa. Czy jest potrzeba dalszej, być może mozolnej, reformy i zmiany prawa? ■



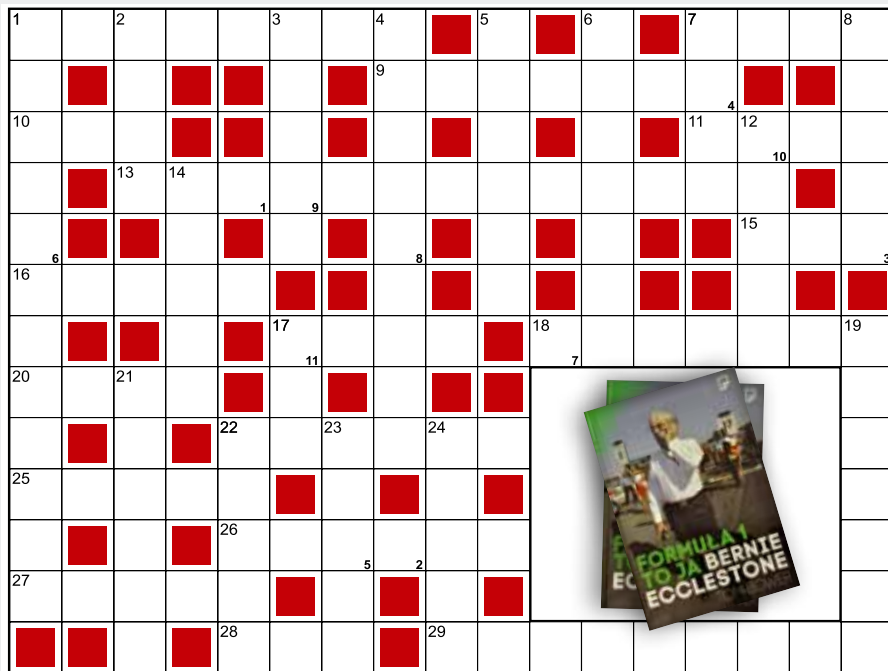
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 11 tworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Nowe wyzwania”. Zwycięzcy gratulujemy. Nagrodę przesyłamy pocztą.

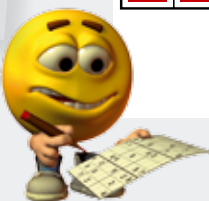
Zapraszamy do rozwiązywania kolejnej krzyżówki z nagrodą. Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę Toma Bowera „Formuła 1 to ja. Bernie Ecclestone”.

POZIOMO:

1) urządzenie do przekazywania momentu obrotowego. 7) wypukłość na drodze. 9) finansista. 10) tankowany na stacji. 11) bóg miłości. 13) pradiadek za kółkiem. 15) pełne okazów fauny. 16) ciągła na jezdni. 17) zejście z linii ciosu. 18) odmiana. 20) co roku zaskakuje drogowców. 22) obsługuje obrabiarkę. 25) model Opla. 26) element układu zapłonowego silnika spalinowego o zapłonie iskrowym. 27) sygnał ostrzegawczy. 28) notarialny dokument. 29) mały samolot turystyczny.

PIONOWO:

1) ... świetlna. 2) rudy nalot na karoserii auta. 3) egzotyczna jaszczurka. 4) droga odciążająca ruch z opłatkiem. 7) zdezelowany samochód. 8) kolor ciemnowiśniowy. 12) auto z Japonii. 14) niejedna w mieście. 17) wśród Fiatów. 19) napęd pojazdu szynowego. 21) Opania lub Kociniak. 22) montażowa w fabryce. 23) rozwija się z pąka. 24) słuszność.



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, Anna Łukaszuk, Anita Chudzińska, Marek Rupaental, Marek Wierchowski, Paweł Żuraw, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyło, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Łukasz Szewczyk, Marcin Zygmunt, Tadeusz Styczewski.

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

Foto: NewsPress, Albin Sieczkowski, archiwum OSK Asima, archiwum PWPW, archiwum Motos, archiwum Libera, Jakub Ziębka

Korekta: Dorota Piechna
Skład: e-kierowca – studio DTP
Druk: KaDruk, www.kadruk.com.pl
71-246 Szczecin, ul. Romera 10E

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

SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

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



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

Aktualne zmiany w przepisach. Ekspertskie porady prawne. Praktyka administracyjna. Wszystko, co najważniejsze w tematyce szkoleń na prawo jazdy, szkoleń kierowców zawodowych i funkcjonowania OSK.

Zamów prenumeratę!



Szczegóły na www.szkoła-jazdy.pl
i pod numerem telefonu 91 441 89 62



SPS Admi – wszystko, co konieczne w 1 programie do zarządzania OSK.

- ✓ POBIERANIE PKK
- ✓ REALIZACJA OBOWIĄZKU
SPRAWOZDAWCZOŚCI

ADMi
SPS



Program z
certyfikatem
zgodności



KORZYŚĆ DLA OSK

PEWNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

- Praca w zamkniętym, niezależnym systemie, do którego nie ma dostępu strona kontrolująca;
- Realizacja sprawozdawczości w pełni zgodna z przepisami i honorowana przez wszystkie urzędy powiatowe korzystające z Portalu Starosty;
- Bezpieczeństwo przechowywania danych potwierdzone certyfikatami.

ŁATWOŚĆ I WYGODA

- Jeden program do wszystkich zadań: nie wymaga korzystania z Portalu OSK przy pobieraniu PKK, korzystania z innych programów administracyjnych, przełączania systemów itp.;
- Pełne wsparcie specjalistów przy wdrożeniu i bieżącej obsłudze;
- Możliwość obsługi na tabletach i telefonach komórkowych;
- Integracja z egzaminem wewnętrznym.



KORZYŚĆ DLA INSTRUKTORA

- Wszystkie funkcje niezbędne do organizacji codziennej pracy (kursy, kursanci, kalendarze itp.);
- Bieżący monitoring postępów kursantów;
- Platforma do komunikacji z kursantami;
- Pełna mobilność dzięki możliwości obsługi na tabletach i telefonach komórkowych.



KORZYŚĆ DLA KURSANTA

- Możliwość zarządzania swoim szkoleniem (postępami, terminami itp.);
- Wygoda płynąca z możliwości obsługi na tabletach i telefonach komórkowych;
- Ułatwiony kontakt z instruktorem.