

nr 01/2017 (133)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

KASA MUSI SIĘ ZGADZAĆ, CZYLI AWANTURA O BARLINEK

PLANY OTWARCIA W ZACHODNIOPOMORSKIM BARLINKU FILII SZCZECIŃSKIEGO WORD-U WYWOŁAŁY SPRZECIW OŚRODKA W GORZOWIE. JEJEGO SZEF, ZBIGNIEW JÓZEFOWSKI, DOMAGA SIĘ OD MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA INTERWENCJI. UWAGA, ŻE BARLINEK NIE SPEŁNIA WYMAGAŃ EGZAMINACYJNYCH. ALE W TEJ SPRAWIE CHODZI GŁÓWNIEM O PIENIĄDZE. WORD W GORZOWIE BOI SIĘ, ŻE STRACI NAWET PONAD 20 PROC. KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW.

str. 7

ZAKAZ KOREPETYCJI. ELKA NIE DLA WSZYSTKICH

MASZ PRAWO JAZDY, ALE DAWNO NIE SIEDZIAŁEŚ ZA KÓŁKIEM I CHCESZ POĆWICZYĆ? PROSZĘ BARDZO, ALE – ZGODNIE Z PRZEPISAMI – TYLKO W ODTJ.
– TAKI KIEROWCA NIE POWINIEN WJEZDZAĆ NA PŁYTĘ POŚLIZGOWĄ, BO TO STUDIA WYŻSZE, A ON JEST W PODSTAWÓWCE – KOMENTUJE DYREKTOR WORD PIŁA, GDZIE ORGANIZOWANE BYŁY ZAJĘCIA DLA SENIORÓW POSIADAJĄCYCH PRAWKO OD KILKUDZIESIĘCIU LAT.

ISSN 1895-4472



9 771895 447706

WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

Innowacyjny / *Multimedialny* Podręcznik Kursanta SPS

Dla współczesnego kursanta – idealne rozwiązanie.

Dla szkoły jazdy – wizytówka najwyższej jakości szkolenia.



01

Znajdź grafiki oznaczone
ikonkami



02

Dotknij, gdy pojawi się ikona
i odtwórz dodatkowe treści
na urządzeniu mobilnym.

Rodzaje multimediów

?

Pytanie

▶

Animacja

📺

Video

Pierwszy i jedyny taki podręcznik na rynku:

- ✓ Można sprawdzać swoją wiedzę w trakcie czytania, na pytaniach w formie egzaminu państwowego.
- ✓ Opisywane sytuacje drogowe można obejrzeć na animacjach i filmach wideo.
- ✓ Układ tematów ułatwia zarówno kursantowi, jak i prowadzącemu zajęcia stopniowe i płynne poznawanie materiału.
- ✓ Ujednolicony i uproszczony język podręcznika, pozwala na łatwiejszy odbiór i skuteczniejszą naukę przepisów.



W oczekiwaniu na stabilizację



Krzysztof Giżycki

Zjemy w niespokojnych czasach. Mało kto dziś jest przeświadczony, że bez większego problemu przewidzi to, co zdarzy się za dzień, tydzień czy miesiąc. Jednak dla osób zajmujących się szkoleniem kierowców poczucie niestabilności nie jest stanem nowym, tylko permanentnym. Nieustannie zmieniające się przepisy, coraz to nowe zapowiedzi świadczące o rychłym wprowadzeniu nowych regulacji – takie rzeczy właściciele szkół jazdy i instruktorów już od dawna nie dziwią.

Ale na pewno męczą. Świadczą o tym choćby słowa szefów OSK, które możecie, Szanowni Czytelnicy, przeczytać w najnowszym numerze „Szkoły Jazdy”. Czego życzyliby sobie w 2017 roku? Najczęściej mówili właśnie o stabilizacji.

Czy ich marzenia się ziszczą? Trudno powiedzieć. Bo co jakiś czas wyciekają kolejne nieoficjalne informacje na temat tego, o czym rozmawiają przedstawiciele zespołu doradczego ds. szkolenia i egzaminowania, który swego czasu powołał minister. Niestety, mowa ciągle o plotkach, bo resort infrastruktury i budownictwa bardzo stara się, żeby o wynikach spotkań doradców nie powiedzieć nic...

Na pewno stabilizacji nie czuje także dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gorzowie. Planowane otwarcie filii szczecińskiego WORD-u w Barlinku wywołało u niego spory niepokój, który wyraził w liście do ministra. Bo jeśli oddział terenowy powstanie, ośrodek gorzowski straci wielu kandydatów na kierowców, co w konsekwencji będzie musiało doprowadzić do zwolnień pracowników...

O tym wszystkim piszemy w najnowszym numerze naszego miesięcznika. Ale podejmowanych przez nas tematów jest dużo więcej. Dlatego nie ma na co czekać, warto wygodnie sięść w fotelu i zagłębić się w lekturze!

Redaktor naczelny

W numerze

Kasa musi się zgodzać, czyli awantura o Barlinek	4	Pieś? Nie prowadź!	28
Zakaz korepetycji. Elka nie dla wszystkich	7	Telefony rozpraszają kierowców	29
Szkoły jazdy potrzebują stabilizacji	9	Siła prostoty	30
CEPiK jak niedokończony dom	10	Tako rzecze Clarkson	31
Dlaczego pytamy Google o cenę egzaminu?	11	Sprawdzaj światła!	32
Brak wychowania	12	Pomidor i nauka	33
Wolniej w mieście	13	Ciężarówki pomagają ocalić dziedzictwo	34
Koreanka w Wielkopolsce	14	Świat z perspektywy dziecka	35
Biada, nadchodzą nowi instruktorzy!	16	Polski kierowca tanio skóry nie sprzedaje	36
Zamiana ról	18	Motoryzacyjni giganci łączą siły	37
Suwałki i Gorzów stawiają na ODTJ-oty	19	Uwaga na chorych kursantów!	38
Rok bez przełomu	20	Aktywność popłaca	39
Samochody to nie wszystko	22	Warto być uczciwym	40
Diodowa rewolucja	23	Pasy mogą uratować życie	41
Minimalna stawka za godzinę pracy	24	Przegląd legislacyjny	42
Miłość od pierwszego wejrzenia	26	Dużo czy mało?	44

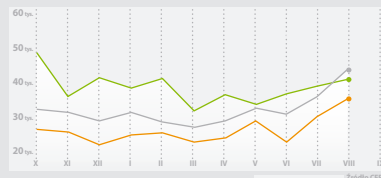
Z ostatniej chwili

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

PAŹDZIERNIK 2016 **40 191**

PAŹDZIERNIK 2015 **40 472**

PAŹDZIERNIK 2014 **36 930**



WORD w Zamościu ma nową siedzibę

W grudniu odbyło się uroczyste otwarcie nowej siedziby Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Zamościu. Ale egzaminy w nowym miejscu odbywały się już od listopada. Obiekt egzaminacyjny został wybudowany przy ul. Kilińskiego 84E. Został wyposażony w place manewrowe dla aut osobowych, ciężarówek, traktorów, autobusów i motocykli. Jest też strefa specjalnie wydzielona dla osób oczekujących na egzamin. W budynku znajdują się ponadto dwie sale szkoleniowe. Ich powierzchnia to 60 i 63 mkw.

Nowa siedziba zamojskiego WORD-u została przystosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych. Na miejscu znajduje się parking, który pomieści ok. 80 pojazdów oraz garaże na samochody egzaminacyjne oraz ciężkie, jak choćby ciężarówki.

Koszt budowy nowej siedziby WORD-u to 10 mln zł, z czego ponad 2,5 mln zł poszło na grunty. Skąd pomysł na przenosiny z budynku przy ul. Męczenników Rotundy? Zakaz modernizacji starego obiektu wydały miejskie służby konserwatorskie, został on przeznaczony do rozbiórki. Przez 17 lat przeprowadzono tam ponad 580 tys. egzaminów na prawo jazdy.

Kilka milionów złotych na siedzibę będzie musiał także wydać WORD w Opolu. Ale pieniądze nie zostaną przeznaczone na nową siedzibę, tylko na obiekt, który ośrodek użytkuje obecnie. Planowany jest bowiem wykup nieruchomości od właściciela, czyli urzędu marszałkowskiego. Szacowany koszt to prawie 6 mln zł. Jaki jest cel takiej operacji?

– WORD, który nam formalnie podlega, do tej pory jednocześnie musiał nam płacić za użytkowanie obiektu – wyjaśnia na łamach „Gazety Wyborczej” Szymon Ogłaza, członek zarządu województwa ds. komunikacji. – Teraz, kiedy WORD wkrótce stanie się właścicielem terenu przy ul. Oleskiej, sytuacja tej nieruchomości się wyklaruje.

jaz

Kasa musi się zgadzać, czyli awantura o Barlinek

Plany otwarcia w zachodniopomorskim Barlinku filii szczecińskiego WORD-u wywołały sprzeciw ośrodka w Gorzowie. Jego szef, Zbigniew Józefowski, domaga się od ministra infrastruktury i budownictwa interwencji. Uważa, że Barlinek nie spełnia wymagań egzaminacyjnych. Ale w tej sprawie chodzi głównie o pieniądze. WORD w Gorzowie boi się, że straci nawet ponad 20 proc. kandydatów na kierowców.

Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego powstały w 1998 roku na mocy ustawy Prawo o ruchu drogowym. Są to jednostki samorządowe. Ich celem jest promocja bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz nadzór nad egzaminami na prawo jazdy w Polsce. Formalnie wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego mają status samodzielnych jednostek organizacyjnych, podległych marszałkowi województwa.

Jeszcze w 2013 roku osoby podchodzące do egzaminu mogły do niego przystąpić, z pewnymi wyjątkami, w 49 wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, ulokowanych w stolicach województw, które obowiązywały przed reformą administracyjną. Skąd te wyjątki? W przypadku Katowic posiadanie kilku dodatkowych miejsc egzaminacyjnych (w Bytomiu, Dąbrowie Górniczej, Rybniku, Jastrzębiu-Zdroju i Tychach) było po prostu koniecznością. Jeden ośrodek nie byłby w stanie przeegzaminować wszystkich chętnych mieszkańców z aglomeracji śląskiej. Do tego mogłoby dochodzić do paraliżu ruchu samochodowego, gdyż na ulicach pojawiłoby się mnóstwo elek i pojazdów egzaminacyjnych. Nie dziwiło również to, że swój oddział terenowy w Gdyni miał gdański POR. Przeciwnie w Trójmieście mieszka grubo ponad 700 tys. osób. Ale na otwarcie miejsca egzaminowania poza siedzibą zdecydowały się również wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego w Toruniu (oddział w Grudziądzu) i Wałbrzychu (oddział w Kłodzku). Przed 2013 rokiem więcej niż jeden punkt egzaminacyjny miały jeszcze ośrodki w Warszawie, Łodzi i Krakowie. Ale wszystkie one działały w obrębie tego samego miasta.

WORD-y nie kwapiły się do otwierania nowych miejsc egzaminacyjnych, z drugiej strony, ludzie z mniejszych miejscowości byli zmęczeni dojazdami do dawnych miast wojewódzkich, bo przecież się tam się szkolili i zdawali egzaminy. Czasami w jedną stronę było to nawet ponad 60 km. Nastrojom społecznym ulegli szybko politycy. W 2013 roku weszła w życie nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami, która pozwoliła na egzaminowanie na kate-



gorie AM, A1, A2, A, B i B1 w mniejszych miastach. Co ważne, o nowych miejscach egzaminowania decydują odtąd samorządy. Lokalizację nowego miejsca egzaminacyjnego wskazuje marszałek województwa, a zatwierdza sejmik.

■ Wygrani? Wszyscy oprócz WORD-u w Gorzowie

Od 2013 roku na terenie całej Polski powstało już dziewiętnaście oddziałów terenowych WORD-ów. W kilku przypadkach zgodę na otwarcie filii wyrazili radni sejmików, ale placówki jeszcze nie powstały. Jednak żadna planowana lokalizacja nie budziła tak wielkich kontrowersji jak Barlinek.

Barlinek jest położony na południu województwa zachodniopomorskiego, w powiecie myśliborskim. Miasto zajmuje powierzchnię ok. 17 km kw. Mieszka w nim ok. 15 tys. ludzi, jest także siedzibą gminy miejsko-wiejskiej Barlinek. Mia-

sto leży prawie na granicy województw zachodniopomorskiego i lubuskiego. Przy czym do stolicy tego pierwszego – Szczecina, mieszkańców Barlinka dzieli 70 km, do stolicy drugiego – Gorzowa – tylko 30 km.

W latach 1975–1998 Barlinek był częścią województwa gorzowskiego, a wcześniej także poznańskiego (1946–1950) oraz zielonogórskiego (1950–1975). Dopiero po ostatniej reformie administracyjnej Barlinek, jak i cały powiat myśliborski, przypadł nowo utworzonemu województwu zachodniopomorskiemu.

Od momentu, kiedy powstały WORD-y, praktycznie wszyscy mieszkańcy powiatu myśliborskiego, ale także sąsiednich: choszczeńskiego i dużej części pyrzyckiego, jeździli zdawać egzaminy na prawo jazdy do Gorzowa. Powód był prosty. Tam było po prostu najbliżej.

Tę zastała od wielu lat sytuację postanowił zmienić szczeciński WORD, który do tej pory nie

TEMAT NUMERU

Dyrektorzy w konflikcie

otworzył żadnego oddziału terenowego. Stwierdzono, że utworzenie placówki w Barlinku to wymierne korzyści. Dla kogo? Przede wszystkim dla mieszkańców trzech południowych powiatów województwa zachodniopomorskiego, którzy nie będą musieli jeździć na egzaminy i odbywać dużej części szkolenia w Gorzowie. Spore znaczenie ma też kwestia finansowa. Przy otwieraniu filii WORD-u liczy się to, czy będzie ona na siebie zarabiała. W przypadku Barlinka nie ma żadnych wątpliwości – będzie. WORD w Szczecinie liczy, że może tam wygenerować roczny dochód rządu prawie 400 tys. zł.

– Te pieniądze pozwolą na zwiększenie wydatków z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w rejonie powołanego oddziału – mówi marszałek województwa zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz.

Szacunkowy koszt otwarcia filii w Barlinku to 250 tys. zł.

■ Samorząd i radni nie mają wątpliwości

Żeby utworzyć filię wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, trzeba najpierw zyskać przychylność lokalnych władz. Z tym nie było żadnego problemu.

– Stanowisko zarządu powiatu myśliborskiego i rady powiatu jest jednoznaczne – mówi Stanisław Gacek, sekretarz Starostwa Powiatowego w Myśliborzu. – Wszyscy są za utworzeniem oddziału terenowego szczecińskiego WORD-u w Barlinku. – My obiecaliśmy, że udostępnimy pomieszczenia Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1, które obecnie stoją puste. Ponadto na terenie szkoły znajduje się już plac manewrowy, trzeba go tylko przerobić na potrzeby egzaminowania.

– Będę robił wszystko, co w mojej mocy, żeby filia w Barlinku powstała – deklaruje burmistrz Barlinka, Dariusz Zieliński.

Żadnych wątpliwości co do sensowności otwarcia w Barlinku filii szczecińskiego WORD-u nie mieli także radni wojewódzkiego sejmiku. Podczas sesji (odbyła się 15 listopada) jednogłośnie opowiedzieli się za uchwałą wskazującą Barlinek jako miasto, w którym mogą odbywać się egzaminy na prawo jazdy.

– Mieszkańcy naszego województwa z powiatu choszczeńskiego, myśliborskiego i części pyrzyckiego muszą jeździć na egzaminy do Gorzowa – mówił podczas sesji Józef Faliński, radny PO i były burmistrz Barlinka. – Teraz w końcu się to zmieni. To Gorzów będzie miał problem. Bo uruchomienie filii szczecińskiego WORD-u w Barlinku sprawi, że naszym ośrodkiem egzaminacyjnym zainteresują się także ludzie mieszkający w województwie lubuskim, z powiatu gorzowskiego i strzelecko-drezdeneckiego. Zresztą o dużym niepokoju WORD-u w Gorzowie, związanym z naszymi działaniami, już słyszałem.

■ Gorzowski WORD oburzony. Dyrektor pisze do ministra

Radny okazał się człowiekiem doskonale poinformowanym. Jeszcze w listopadzie szef gorzowskiego WORD-u Zbigniew Józefowski wysłał do ministra infrastruktury i budownictwa list, w którym domaga się interwencji w sprawie planowanego otwarcia filii szczecińskiego ośrodka w Barlinku. Uważa, że nie powinny się tam odbywać egzaminy. Dlaczego? Dyrektor powołuje się na rozporządzenie w sprawie egzaminowania. W załączniku znajdują się zadania, które muszą wykonać kandydaci na kierowców podczas egzaminu. Część z nich, zdaniem Józefowskiego, jest w Barlinku niemożliwa do wykonania. Chodzi m.in. o jazdę drogami dwukierunkowymi dwujezdniowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu, posiadającymi odcinki proste i łuki, wzniesienia i spadki, obniżone i podwyższone dopuszczalne prędkości, jazdę drogami jednokierunkowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu oraz przejazd przez skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną. Takich dróg i skrzyżowań w Barlinku po prostu nie ma.

„Niepokojący jest fakt, że próba łamania norm prawnych podejmowana jest przy aprobacie lokalnych organów, sprawujących nadzór nad poprawnym, zgodnym z obowiązującymi regulacjami prawnymi, procesem egzaminowania. Nasuwają się pytania: czy nieprawidłowości, wykazane w trakcie wykonywanej przez organ nadzoru kontroli przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy w ośrodku egzaminowania w Barlinku, obciążały będą poszczególnych egzaminatorów, którzy wbrew instrukcji egzaminowania odstąpią od realizacji podstawowych zadań egzaminacyjnych – z obiektyw-



nej przyczyny, którą jest brak odpowiedniej infrastruktury? Czy też będą zarzutem pod adresem inicjatorów i decydentów, którzy pomimo braku dostatecznej infrastruktury podjęli działania umożliwiające przeprowadzanie egzaminów państwowych na prawo jazdy w Barlinku? Czy prawo jazdy uzyskane na podstawie niezgodnego z obowiązującym prawem egzaminu będzie ważne?” – pisze w liście Zbigniew Józefowski.

■ Tkaczyk: Nie rozumiem zachowania Józefowskiego

Dyrektor gorzowskiego WORD-u porusza w liście także inną kwestię. Chodzi o tworzenie miejsc egzaminacyjnych w małych miejscowościach. Taka postawa, zdaniem Józefowskiego, nie sprzyja kreowaniu dobrego, sprawnego kierowcy. Dyrektor pyta retorycznie: „chcemy kierowców, którzy nie poradzą sobie w dzisiejszym skomplikowanym ruchu drogowym i mogą doprowadzić do wzrostu i tak wysokiego w Polsce wskaźnika wypadkowości?”.

A jak na list Zbigniewa Józefowskiego zareagował dyrektor szczecińskiego WORD-u Cezary Tkaczyk?

– Po pierwsze, nie mam pojęcia, dlaczego list trafił do ministra. Na razie radni sejmiku zdecydowali, że w Barlinku mogą odbywać się egzaminy. Jeszcze żaden się nie odbył. Jest też oczywiste, że póki Barlinek nie spełni wymogów infrastrukturalnych, nie otworzymy filii.

Burmistrz Barlinka także zdaje sobie sprawę, że póki w mieście nie zmieni się nieco infrastruktura drogowa, egzaminy nie będą się tam odbywały.

– Jednak do końca marca przyszłego roku mają powstać u nas dwa skrzyżowania z sygnalizacją świetlną. Jeżeli chodzi o drogi dwujezdniowe, myślimy nad zmianą organizacji ruchu. Zapewniam, że wszystko teraz sprawdzamy. Nie wyobrażam sobie sytuacji, w której nie dopełniamy jakichś wymagań i przeprowadzamy u nas egzaminy. Jednak na 99,9 proc. filia u nas powstanie.

Ma się to stać jeszcze w pierwszej połowie tego roku, prawdopodobnie w maju.

■ Egzaminy bliżej ludzi

Cezary Tkaczyk twierdzi, że głównym powodem nagłośnienia sprawy przez Józefowskiego jest strach przed tym, że WORD w Gorzowie straci nawet 20 proc. kandydatów na kierowców rocznie. Co to może oznaczać? Mniejsze wpływy oraz w konsekwencji – zwolnienia pracowników.

– Barlinek jest tylko przykładem tworzenia miejsc egzaminacyjnych w małych miastach – replikuje Józefowski. – Ja się na to nie godzę.

Problem w tym, że możliwość tworzenia filii WORD-ów w mniejszych ośrodkach istnieje przecież od 2013 roku. Do tej pory powstało już

TEMAT NUMERU

Dyrektorzy w konflikcie

kilkadziesiąt takich miejsc. I co ważne – o wyborze miejsca decydują radni wojewódzcy, nie resort odpowiedzialny za transport.

– Miejsce egzaminacyjne zostało utworzone m.in. w Zwoleniu, mieście, gdzie mieszka tylko 8 tys. osób – tłumaczy Tkaczyk. – Chodzi przecież o to, żeby egzaminy były bliżej ludzi. I my działamy zgodnie z tą zasadą. Zresztą proszę zwrócić uwagę na jedną rzecz. Nie tak dawno WORD w Zielonej Górze otworzył oddział w Żaganu. Czy dyrektor pobliskiego WORD-u w Legnicy protestował? Wcale, sytuację zaakceptował, bo filia otworzyła się w województwie lubuskim, nie dolnośląskim. A dyrektor Józefowski z Gorzowa jakoś wtedy się nie oburzał.

Burmistrz Barlinka mówi z kolei, że sam zdał egzamin na prawo jazdy w mieście, gdzie sprawuje teraz władzę.

– Czy to sprawia, że jestem gorszym kierowcą? Nie sądzę. Mówi się także o tym, że nasze miasto w momencie uruchomienia filii stanie się jeszcze bardziej zakorkowane. Rzeczywiście teraz w centrum mamy spory ruch. Ale proszę pamiętać o tym, że podpisałem niedawno z marszałkiem umowę dotyczącą obejścia drogowego, takiej naszej obwodnicy. Ma ona powstać najpóźniej do 2019 roku.

■ Kursanci będą mieli wybór

A jaką opinię na temat planów powstania w Barlinku filii szczecińskiego ośrodka mają szkoleniowcy z powiatu myśliborskiego i choszczeńskiego?

– Jestem za – mówi Tomasz Konieczny, kierownik barlineckiego ośrodka szkolenia kierowców Wabar. – Wzrośnie prestiż naszego miasta, poza tym nie będziemy musieli już tak często jeździć do Gorzowa. Teraz, żeby tam dojechać, musimy w obie strony pokonać aż 60 km. Nie ma się co oszukiwać, jest to jakieś utrudnienie. Ale odczuwam też lekki niepokój. Do czasu zbudowania obwodnicy ruch w mieście będzie dużo większy, nie ma się co oszukiwać.

Z kolei Henryk Basisty, właściciel OSK Henryk Basisty w Choszcznie, jest zadowolony z tego, że kursanci już niedługo zyskają możliwość wyboru ośrodka egzaminacyjnego.

– Teraz jeździmy do Gorzowa, już niedługo, o ile pomysł zostanie zrealizowany, będziemy mogli szkolić się w Barlinku. Prawdopodobnie swoim kursantom będę polecał wybierać, na który ośrodek egzaminacyjny postawią. Nie będę niczego narzucał.

■ Spór budzi niesmak

Spór o powstanie filii szczecińskiego WORD-u w Barlinku jest bezprecedensowy. Przynajmniej z jednego powodu. Do tej pory nie zdarzyło się jeszcze, żeby dyrektorzy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego weszli w tak poważny i otwarty konflikt, jak Tkaczyk i Józefowski.



– Powiem szczerze, budzi to we mnie duży niesmak – mówi anonimowo jeden z szefów WORD-u w centralnej Polsce. – Nieraz przecież zdarzało się, że filie WORD-ów powstawały blisko granic dwóch województw, ale żeby aż tak emocjonalnie reagować? Nie mieści mi się to w głowie.

Przykładów otwierania filii WORD-ów na granicy województw jest co najmniej kilka. W 2014 roku Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Kielcach otworzył np. oddział terenowy w Ostrowcu Świętokrzyskim, mieście oddalonym zaledwie o 60 km od Tarnobrzega, gdzie też odbywają się egzaminy.

– Nie słyszeliśmy o tym, żeby ktoś z WORD-u w Tarnobrzegu miał do nas o to pretensje – mówi Karol Wilczyński, zastępca dyrektora kieleckiego ośrodka. – Zresztą w Ostrowcu Świętokrzyskim zdają egzaminy głównie mieszkańcy naszego województwa, m.in. z Sandomierza, Opatowa i Starachowic.

O żadnych skargach i problemach ze strony innych WORD-ów nie słyszał także dyrektor ośrodka w Radomiu Dariusz Piątek. To właśnie radomski WORD otworzył dwie filie. W Kozielnicach i Zwoleniu.

– Nie robiliśmy z tego żadnej tajemnicy, wszystko odbyło się w sposób jawny. Jeśli filia spełnia wszystkie wymagane parametry, to nie widzę żadnych przeciwwskazań co do jej uruchomienia. I co ważne – zdawalność egzaminów w niewielkim przecież Zwoleniu jest bardzo podobna jak w dużo większym Radomiu. Nie powiedziałbym także, że każdy kierowca, który ma za sobą egzamin w mniejszym mieście, będzie miał problemy w poruszaniu się po dużych aglomeracjach. Ja egzamin na prawo jazdy miałem w Radomiu, a po Warszawie poruszam się bardzo swobodnie.

■ Wychodzenie z dołka

Z kolei dyrektor WORD-u w Siedlcach Jacek Kobyliński przyznaje, że decyzję o utworzeniu filii ośrodka w Garwolinie podjął po otwarciu w Łukowie oddziału terenowego WORD-u w Białej Podlaskiej.

– Straciłem wtedy ok. 30 proc. kandydatów na kierowców. Musiałem coś z tym fantem zrobić, więc otworzyłem filię w Garwolinie. I jestem bardzo zadowolony. Oddział terenowy spełnia swoją funkcję. Co ciekawe, na egzaminy nie przyjeżdża tam, jak mi się wcześniej wydawało, za wiele osób z Warszawy. Zakupiłem nawet jeden pojazd, którym jeździ się podczas egzaminów w stolicy. Ale nie jest on za często używany.

A co o otwarciu filii w Łukowie sądzi szef WORD-u w Białej Podlaskiej Krzysztof Tymoszuk?

– Bardzo dobra decyzja, choć podjęli ją przecież radni wojewódzcy. Prawda jest taka, że przed uruchomieniem filii nasz wynik finansowy był bardzo słaby, praktycznie nie zarabialiśmy na siebie. A teraz jesteśmy nad kreską.

Bez żadnych konfliktów odbyło się również otwarcie oświęcimskiej filii krakowskiego MORD-u. Choć od najbliższego ośrodka egzaminacyjnego w Tychach (oddział katowickiego WORD-u) dzieli Oświęcim tylko 20 km.

– To przecież prezydentkie miasto, należała mu się filia ośrodka – mówi szef krakowskiego MORD-u Marek Dworak. – Wcześniej mieszkańcy zachodniej Małopolski jeździli na egzaminy na Śląsk. Teraz można powiedzieć, że ich po prostu odzyskaliśmy.

Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoly Jazdy” odpowiedź ministra infrastruktury i budownictwa na list dyrektora gorzowskiego WORD-u nie nadeszła.

Jakub Ziębka

zdjęcia: Marta Mićko-Nogalska

Zakaz korepetycji. Elka nie dla wszystkich

Masz prawo jazdy, ale dawno nie siedziałeś za kółkiem i chcesz poćwiczyć? Proszę bardzo, ale – zgodnie z przepisami – tylko w ODTJ. – Taki kierowca nie powinien wjeżdżać na płytę poślizgową, bo to studia wyższe, a on jest w podstawówce – komentuje dyrektor WORD Piła, gdzie organizowane były zajęcia dla seniorów posiadających prawko od kilkudziesięciu lat.

Posiadanie uprawnień do prowadzenia pojazdu mechanicznego nie czyni z nas świetnego kierowcy – to oczywiste. Jak różny poziom prezentują kierujący widać na każdym skrzyżowaniu. Jakim wyzwaniem jest wyjechać do miasta, jeśli nie siedziało się w aucie kilka lub nawet kilkanaście lat – łatwo sobie wyobrazić.

Ten problem dotyczy pana Andrzeja, emeryta z Lublina, który ma prawko od wczesnych lat 80., lecz nie kierował od 2000 roku, a chce znów poczuć radość jazdy. Zanim ruszy w trasę, postanowił wykupić kilka godzin w ośrodku szkolenia kierowców. Żeby przypomnieć sobie, jak to jest na zatłoczonej ulicy, sprawdzić, czy ma jeszcze odpowiedni refleks, posłuchać rad fachowca. Bardzo rozsądnie. Tylko że instruktor musiał panu Andrzejowi odmówić. Dlaczego? Bo art. 112 ustawy o kierujących pojazdami jasno określa, że osoby posiadające prawko mogą ćwiczyć w ośrodku doskonalenia techniki jazdy. Samochody OSK przeznaczone są tylko dla kandydatów na kierowców.

Historię emeryta z Lublina opisała „Gazeta Wyborcza”, przypominając, że miesięcznik „Szkoła Jazdy” wcześniej alarmował w sprawie dziwnego przepisu. Zwracaliśmy uwagę, że elką nie mogą jeździć m.in. osoby, które straciły uprawnienia (np. za punkty lub kierowanie w stanie nietrzeźwości) i przygotowują się do egzaminu sprawdzającego. Pojazdy OSK oficjalnie są również niedostępne dla kierowców, którzy wracają na ulice po dłuższej przerwie, spowodowanej np. problemami zdrowotnymi lub zmianą sytuacji majątkowej.

– Zakaz wykupienia korepetycji przez kierowcę jest absurdalny – komentuje Zbigniew Przeworek, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Pile. – Każdy, kto chce podnieść swoje kwalifikacje, powinien mieć wolną drogę. Nie ma znaczenia, czy chodzi o naukę matematyki, języka angielskiego czy prowadzenie auta.

■ Nielogiczna luka w systemie

Gdyby pan Andrzej mieszkał w Pile lub okolicy, mógłby trochę poćwiczyć na sprzęcie tamtejszego ośrodka ruchu drogowego, który już w 2011 roku zorganizował imprezę pod hasłem „Senior bezpiecznym kierowcą na drodze”. Osoby posia-

dające prawo jazdy od kilkudziesięciu lat mogły powtórnie zdać egzamin (oczywiście bez konsekwencji w razie wyniku negatywnego), zaliczyć badania psychologiczne, pojeździć w algokoglach czy „pobawić się” na różnych symulatorach.

– Nasza akcja to odpowiedź na problem, lukę w systemie doszkalania – mówi Przeworek. – ODTJ to, jak sama nazwa wskazuje, ośrodek służący doskonaleniu, zdobywaniu ponadprzeciętnych umiejętności. Osoba, która – z różnych powodów – niepewnie czuje się za kółkiem, nie powinna wjeżdżać na płytę poślizgową, bo to studia wyższe kierowcy, a ona jest na poziomie podstawówki.

W rozwiązaniu problemu obiecał pomóc poseł z Lubelszczyzny Stanisław Żmijan, wiceprzewodniczący sejmowej komisji infrastruktury.

– To, że kierowca nie może wykupić godzin w szkole jazdy, by trochę poćwiczyć, wydaje się

Pierwszą instancją w systemie doszkalania powinny być OSK. Instruktorzy mają doświadczenie, pracują na co dzień z kierowcami o różnych umiejętnościach, świetnie znają miasto. Oni doradzą, odpowiedzą, zdiagnozują, z czym sobie nie radzi dana osoba.

– Zbigniew Przeworek

nielogiczne – przyznaje Żmijan. – A z drugiej strony, jeśli ktoś uzyskał uprawnienia do prowadzenia pojazdu, to znaczy, że posiada odpowiednie umiejętności i wiedzę. Potwierdził to państwowy egzamin.

Poseł tłumaczy, że pytany przez dziennikarzy o sprawę pana Andrzeja, obiecał interwencję, ale pośpiech nie jest tu wskazany.

– Na gorąco mówiłem, że się tym zajmę, lecz do tematu nie można podchodzić powierzchownie. Stan prawny jest bardzo skomplikowany. Na dodatek jest to stan zawieszenia. W ustawie o kierujących pojazdami znajduje się kilka regulacji, które miały wejść w życie od stycznia 2016 roku. Nie weszły ze względu na niegotowy CEPIK. Od 2017 roku powinny już obowiązywać. Dajmy szansę tym nowym przepisom.

Przypomina, że w znowelizowanej (w 2013 roku) ustawie wprowadzono m.in. okres próbny dla młodych kierowców, niższy limit punktów karnych i kurs reedukacyjny, obowiązkowe zajęcia w ODTJ.

– Sprawy związane z „punktowcami”, doszkalaniem powinny się wyklarować – ocenia Żmijan. – Jeśli kierowca po kursie reedukacyjnym nadal będzie łamał przepisy i łapał karne punkty, straci prawko, wejdzie w procedurę uzyskiwania uprawnień od początku.

■ WORD-y (i nie tylko) mogłyby zarobić

A co z seniorami za kółkiem? Poseł przypomina, że ustawa nakłada obowiązek badań lekarskich kierowców w starszym wieku. A prawo jazdy nie będzie dokumentem wydawanym bezterminowo.

– Nie chodzi o to, by uprawnienia odbierać – zastrzega Żmijan. – Sam wchodzę w wiek seniora, a za kierownicą radzę sobie nieźle – dodaje z humorem.

Proponuje, by organizacją zajęć dla kierowców w wieku 60 plus zajęły się WORD-y.

– Warto rozważyć taką formę doszkalania, także w kontekście przychodów wojewódzkich ośrodków – przyznaje Żmijan.

Szef pilskiego WORD nie mówi nie. Zaznacza jednak...

– Pierwszą instancją w systemie doszkalania powinny być OSK. Instruktorzy mają doświadczenie, pracują na co dzień z kierowcami o różnych umiejętnościach, świetnie znają miasto. Oni doradzą, odpowiedzą, zdiagnozują, z czym sobie nie radzi dana osoba – mówi Przeworek.

OSK chętnie podjęłyby się drogowych korepetycji.

– Dodatkowy zarobek. I pożyteczna robota, bo im lepiej wyszkolony kierowca, tym bezpieczniej – komentuje właściciel szkoły jazdy w Opolu. – Jeśli jakiś, przepraszam, dziadek chce poćwiczyć pod okiem instruktora, to dobrze świadczy o nim jako kierowcy. Jest świadomy, że zmienia się jego stan zdrowia, sprawność psychofizyczna.

■ Ściągają elki i świadczą usługi doradcze

Odpowiedzialność i zdrowy rozsądek zderzają się jednak z absurdalnymi przepisami.

– Nikt nie wyda profilu PKK osobie, która ma prawo jazdy. A jak nie ma profilu kandydata na kierowcę, nie mogą wystawić rachunku – uważa Jerzy Golus, współwłaściciel OSK „Euforia” we Wrocławiu.

Opowiada o osobach, które mają prawko, ale nie jeździły 20 lat lub nawet więcej.

– Przychodzi do nas sześćdziesięcioletnia kobieta i mówi, że całe życie była wożona przez męża, ale mąż zmarł, nowe auto stoi w garażu i ona znów musi usiąść za kółkiem. Jak może jej pomóc instruktor? Ściąga elkę i ruszają w miasto. Przecież instruktor może jechać jako pasażer – komentuje Golus.

– To nie jest nauka jazdy. Karty zajęć nie prowadzę, profilu nie uaktywniam. Znak L demontuję. Po prostu jakiś pan lub pani jedzie moim autem – potwierdza Tomasz Wilczewski, właściciel szkoły kierowców TEST w Grudziądzu. – Policja nie ma podstaw do interwencji. Tylko skarbówka może się zainteresować, ile zarobiłem, czy wystawiłem fakturę i odprowadziłem podatek – podkreśla Wilczewski.

Jak zaksięgować taką usługę? Właściciele kilku OSK, z którymi rozmawialiśmy, mówili np. o „usługach doradczych”.

– Nie mogę nabić na kasę fiskalną „nauka jazdy, lekcje dodatkowe”, więc może jakaś umowa-zlecenie typu „pomoc w obsłudze pojazdu” albo „pilnowanie samochodu” – zastanawia się Wilczewski.

Zaznacza jednak, że takich klientów zgłasza się niewiele. Kilka osób rocznie.

■ Motocyklista zwiększa pojemność

Do wrocławskiej Euforii w sprawie doszkalania telefonują częściej, ale...

– Większość to osoby posiadające kategorię A, które zrobiły prawko na motocyklu o pojemności 125 centymetrów, a teraz mają sześćsetkę lub jeszcze większą maszynę i chcą się nauczyć bezpiecznie nią jeździć. A ośrodki doskonalenia techniki jazdy nie mają sprzętu o takich pojemnościach – tłumaczy Jerzy Golus.

Przyznaje, że o możliwość doszkalenia pyta nawet kilkudziesięciu motocyklistów w sezonie. Niestety, OSK – choć ma duże motocykle – nie może udzielać lekcji osobom posiadającym prawo jazdy.

– To trochę tak, jakby zabroniono mi pójść prywatnie do dentysty czy ginekologa, jeśli nie mam skierowania od lekarza rodzinnego – ironizuje pani Karolina, motocyklistka ze Szczecina. Autem też jeździ – od 20 lat. Pracuje w branży transportowej.

Pyta, co z kierowcami, którzy stracili uprawnienia, czekają na egzamin sprawdzający i... nie mogą korzystać z usług ani OSK, ani ODTJ.

Dla „Szkół Jazdy”

Mirosław Augustyniak, egzaminator nadzorujący WORD Ostrołęka

To typowy przykład, że prawo mija się lub nie nadąża za tym, co przynosi życie. Z czymś takim spotykamy się w wielu dziedzinach i w takich sytuacjach to między prawem a życiem staje człowiek i musi sytuacji zaradzić. Czym kierowano się stosując taki zapis? Można by się zgodzić z tezą, że prawo jazdy zdobywamy na całe życie pod warunkiem, że nic po drodze nie narozrabiamy.

Upraszczając sprawę, z przymrużeniem oka można by powiedzieć, że edukację komunikacyjną w takich wypadkach można prowadzić jak za hitlerowskiej okupacji, czyli na tajnych kompletach. I tak z pewnością ludzie sobie radzą, bo na pewno są tacy, którzy po wielu latach niesiedzenia za kółkiem muszą [za kierownicą] usiąść. I lepiej, że zachowują się odpowiedzialnie, mimo że łamią prawo, idąc do szkoły nauki jazdy, niżby mieli, wprowadzając zgodnie z prawem, ale stworzyło zagrożenie bezpieczeństwa na drodze. A skoro wszyscy wokół deklarują wielką troskę o bezpieczeństwo na drodze, to ten przepis powinien być zmieniony, chociaż – kierując się zasadą, że co niezabronione jest dozwolone – przepis nie zakazuje, a tylko nie uwzględnia takiej sytuacji. Przez ostatnie lata w tworzeniu prawa nadano kierunek jego strasznego uszczegóławiania, tworząc przepisy i procedury, tak też zrobiono z całym systemem egzaminowania. Chciano zaradzić cwaniactwu w omijaniu prawa i nieuczciwości. Tylko że przy okazji pozbawiono ludzi myślenia, logicznego myślenia. Takie poruszanie się jak po sznurku od punktu do punktu jest dobre dla ćwierćinteligentów, których coraz więcej na poważnych stanowiskach, a nie dla ludzi inteligentnych i myślących.

Można by mnożyć przykłady, że te szczegółowe procedury i przepisy zawodzą w wielu dziedzinach życia. W ochronie zdrowia, gdy pacjent umiera na schodach szpitala, bo lekarz z oddziału nie może zejść i mu pomóc, a także w egzaminowaniu, kiedy procedura pozwala postawić wynik pozytywny antytalentowi motoryzacyjnemu, choć egzaminator jest przekonany, że tak być nie powinno, ale – przez procedury – wyniku negatywnego by nie obronił. Wprowadzając prawo w dziedzinie egzaminowania się zmienia nastawienie „skutkuje” na „może skutkować”, ale po latach budowania nieufności do kogoś odbudować zaufania się nagle na pewno nie da. Podsumowując, nie może być takiej sytuacji, żeby prawo uniemożliwiało ludziom odpowiedzialne zachowanie czy to na co dzień, czy w sytuacjach wyższej konieczności.

Lepiej jest ufać i sprawdzać, niż tworzyć niedorzeczne przepisy, lepiej dać ludziom wybór, niż ubezwłasnowolnić złym przepisem. Od złych decyzji lepiej jak chroni nieuchronność i szybkość kary niż procedury, które zatracają myślenie i rozsądek.

– A przecież nawet rajdowicze zawodowicze chciałby przed egzaminem przypomnieć sobie te wszystkie procedury i kruczki prawne – zauważa pani Karolina. – Zakaz korzystania z elki to jeden z najgłupszych przepisów. Takich kierowców, którzy ze względu na sytuację rodzinną, zawodową, finansową na jakiś czas zrezygnowali z prowadzenia auta, są tysiące. Wracając na ulice, stwarzają zagrożenie. Chcą wykupić kilka godzin szkolenia? Trzeba im załatwić zniżkę w OSK, a nie utrudniać życie – dodaje z humorem.

Zwraca uwagę, że w niektórych miastach, np. w Szczecinie, ODTJ-otu nie ma. Poza tym – zajęcia na zamkniętym torze kosztują więcej niż kilka godzin jazdy elką po mieście.

■ Doszkalanie na komisji

Dyrektor WORD Piła podkreśla, że rozwiązanie problemu doszkalania należy przede wszystkim do ustawodawcy.

– Wydaje mi się, że dyrektorzy WORD-ów i przedstawiciele OSK są w tym temacie zgodni – podsumowuje Przeworek.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa problem zna.

„Propozycja uzupełnienia systemu szkolenia kierowców o rozwiązania pozwalające na objęcie jazdami doszkalającymi także osoby posiadające prawo jazdy zostanie przeanalizowana w ramach prac resortowego zespołu doradczego do spraw szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy. Zadaniem zespołu jest między innymi wypracowanie rozwiązań przyczyniających się do poprawy istniejącego systemu szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami” – poinformował „Szkół Jazdy” zespół prasowy MliB.

Ministerstwo wyjaśnia, że odbyło się już pięć posiedzeń zespołu. Czy parlamentarzyści zgłosili jakąś inicjatywę zmiany art. 112 ustawy o kierujących pojazdami?

„Nie otrzymaliśmy w tej sprawie wystąpienia ze strony posłów i senatorów” – informuje zespół prasowy MliB.

– Postaram się wywołać ten temat, zorganizujemy posiedzenie komisji z udziałem wszystkich zainteresowanych. Także przedstawiciele ministerstwa – zapowiada Żmijan.

Tomasz Maciejewski

Szkoły jazdy potrzebują stabilizacji

Początek nowego roku to czas życzeń i planów na przyszłość. Zapytaliśmy więc właścicieli szkół jazdy, czego życzyliby sobie na najbliższych dwanaście miesięcy.

Cezary Drozdowski, OSK „Prawko”, Poznań: Na pewno chciałbym, aby było mniej zmian w przepisach i więcej stabilności w tym zakresie. Wiele z nich wchodzi w życie nieoczekiwanie i bez większej potrzeby, co powoduje sporo bałaganu w naszej pracy. Przykładem może być niedawna zmiana kart kursantów. To dużo dodatkowej pracy, zamieszania, nie wiadomo po co to wszystko. To na pewno przeszkadza i jest kłopotem w pracy.

Ireneusz Żuchowski, Żuchowski – Nauka Jazdy, Stargard: Jako stargardzianin, tutaj działający, życzyłbym sobie wprowadzenia możliwości zdawania egzaminów w moim mieście. Nie rozumiem, dlaczego do tej pory nikt o tym nie pomyślał, jeśli nawet w mniejszych ośrodkach ma to być możliwe. Byłoby to wielkie ułatwienie dla mnie i moich kursantów. Oprócz tego kłopotem zawsze jest wymiana samochodów egzaminacyjnych przez WORD, szczególnie jeśli dzieje się to za często i bez konsultacji z nami. Na pewno dobrze byłoby, gdyby urzędnicy zwracali na to uwagę. Ale generalnie życzyłbym sobie, aby nadchodzący rok nie był gorszy niż miniony, który zaliczam pod względem zawodowym do udanych.

Sławomir Walczak, OSK „Wiraz”, Grójec: W naszej branży na pewno przydałoby się trochę stabilizacji, żeby co chwilę coś się nie zmieniło, żeby nie pojawiały się kolejne informacje o takich czy innych planowanych zmianach i przewidywanych terminach, które od lat nie są realizowane, tak jak na przykład jest z CEPIK-iem. To powoduje oczywiście, że kursanci napływają do nas falami, w zależności od tego, co jest zapowiadane. A jednocześnie mam nadzieję, że nowy rok będzie tak wspaniały pod względem liczby kursantów, jak ubiegły.

Piotr Świostek, OSK „Viper”, Radom: Oczywiście życzyłbym sobie forsy, czyli przede wszystkim więcej klientów! A tak na poważnie to chciałabym, żebyśmy byli informowani wcześniej o planowanych zmianach i nowościach. Wszystkie te niesprawdzone plotki, zapowiedzi są bardzo irytujące i wprowadzają zamęt w na-



szej pracy, bo wszyscy rzucają się na kursy pod koniec roku, przed kolejnymi zapowiadanymi zmianami, potem, kiedy się to odwołuje, jest pustka... i tak w kółko. Wolelibyśmy spokojnie pracować przez cały rok.

Wiesław Paluch, OSK „Auto-Moto”, Żyrardów: Życzyłbym sobie, żeby WORD-y nie zmieniały tak często samochodów egzaminacyjnych, kiedy jeszcze poprzednie nie zdążą nam się zamortyzować. To duży kłopot i wysiłek finansowy dla większości szkół. Również pozostałe koszty prowadzenia tego biznesu mogłyby się zmniejszyć, bo ostatnio je porównywałem z wydatkami z czasów, kiedy otwierałem szkołę, i są bez porównania wyższe. I oczywiście życzyłbym sobie, by paliwo było tańsze.

Joanna Lach, OSK „Joanna”, Siemianowice Śląskie: Więcej kursantów i więcej pieniędzy oczywiście. A tak naprawdę to jeśli będzie

podobnie, jak w ubiegłym roku, nie powinniśmy narzekać. Ze wszystkim innym jakoś sobie radzimy, czy to z przepisami, czy z urzędami.

Łukasz Szmulik, OSK „4KÓŁKA”, Jastrzębie-Zdrój: Życzyłbym sobie, podobnie jak wielu kolegów z branży, wprowadzenia ceny minimalnej za kurs. Pozwoliłoby to prowadzić szkolenia na odpowiednim poziomie, podniosłoby zdecydowanie ich jakość, moglibyśmy sobie pozwolić na nowe samochody, a instruktorzy mieliby godziwy zarobek, bo dzisiaj jest z tym różnie. Uniknęlibyśmy również nieuczciwej konkurencji ze strony szkół, które drastycznie obniżają ceny kursów, aby tylko ściągnąć do siebie klientów, a najczęściej niczego ich nie uczą. Regulacje w tym zakresie pozwoliłyby na lepszy rozwój całej branży i byłyby korzystne dla klientów, którzy w ramach jednego kursu byłiby gotowi na egzamin. Obecnie to rynek reguluje cenę, co niekoniecznie wychodzi na dobre.

Not. Anna Łukaszuk

CEPiK jak niedokończony dom

Prezydent Andrzej Duda podpisał w pierwszej połowie grudnia ustawę, której celem było przesunięcie wdrożenia CEPiK-u 2.0 na czerwiec 2018 roku. Wcześniej za takim rozwiązaniem opowiedzieli się posłowie i senatorowie.

Sejm zajął się projektem ustawy pod koniec listopada. Głosowanie poprzedziła nocna debata. Głos zabrali w niej przedstawiciele wszystkich klubów parlamentarnych. Byli jednomyślni. Stwierdzili, że decyzja o przesunięciu wejścia w życie systemu CEPiK 2.0 jest racjonalna. Jednocześnie kilku posłów zdecydowało się na krytykę partii rządzącej (PO), która wcześniej projekt prowadziła.

■ Informatycy krytykują bałagan i marnotrawstwo pieniędzy

– Bałagan, jaki pozostawiła po sobie poprzednia ekipa, był niewyobrażalny – mówił Maciej Maślowski (Kukiz '15). – Wiem, co mówię, bo jestem informatykiem. Doszło nawet do tego, że poszczególni koordynatorzy wdrożenia systemu w ogóle się między sobą nie kontaktowali.

Wtórował mu Mirosław Suchoń (Nowoczesna, przed wyborami pracował jako informatyk w bielskim WORD-zie).

– System CEPiK 2.0 to niekończąca się opowieść i przykład tego, jak można zmarnować publiczne pieniądze. Cieszę się, że w końcu nikt nie zrzuca winy za przesunięcie wdrożenia na WORD-y, starostwa powiatowe czy ośrodki szkolenia kierowców. Bo sprawa jest jasna. Winne za taki stan rzeczy są organy centralne, poszczególne ministerstwa.

■ Budowa bez projektu technicznego

Podczas dyskusji głos zabrał także wiceminister cyfryzacji Piotr Woźny.

– System, który odziedziczyliśmy po poprzednikach, wyglądał jak niedokończony dom. Zbudowano go do pierwszego piętra, kawałkami, bez szczegółowego projektu technicznego. Wiadomo, że w takiej sytuacji wolelibyśmy otrzymać pustą działkę i wziąć się za pracę od samego początku. Ale nie było takiej możliwości. Wdrożyliśmy więc działania naprawcze. Wzięliśmy się za koordynację poszczególnych interesariuszy systemu, rozpisaliśmy detalicznie wszystkie czynności, które zostały do wykonania. Projekt podzieliliśmy na fazy. Jestem pewien, że system w czerwcu 2018 roku będzie działał jak należy.

Woźny powiedział również, że zgodnie z umową podpisaną we wrześniu 2013 roku, koszty informatyczne projektu CEPiK 2.0 miały wynieść 100 mln zł. Dodatkowe kilkadziesiąt mi-



Fot. Paweł Kula/Kancelaria Sejmu

lionów powinno zostać przeznaczonych na potrzebną infrastrukturę.

– Jednak Centralny Ośrodek Informatyki wadliwie wykonał umowę – ciągnął wiceminister cyfryzacji. – Teraz musi ponieść konsekwencje finansowe.

■ Aneksowana umowa

Co miał na myśli Woźny? Już niedługo Ministerstwo Cyfryzacji i Centralny Ośrodek Informatyki sporządzą aneks do umowy. Wszystkie prace, które nie zostały wykonane, choć były wpisane w umowę z 2013 roku, będą robione na koszt COI. Jednostka ma na to pieniądze, ponieważ posiada rezerwę finansową, która została utworzona po realizacji innych projektów informatycznych. Jeśli jednak COI będzie musiał wykonać jeszcze jakieś inne czynności, nieuwzględ-

nione wcześniej w umowie, zapłaci za to Ministerstwo Cyfryzacji.

Podczas debaty poruszona została także kwestia okresów próbnych dla młodych kierowców, które również zostaną przesunięte na czerwiec 2018 roku.

– Ten projekt możemy nazwać technicznym – mówił Woźny. – Kwestie merytoryczne, także związane z okresami próbnymi, będą przedmiotem rozmów, do których zasiadamy wraz z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa już niebawem.

Kilka dni później projektem zajęli się senatorowie. Także w tym przypadku nie mieli oni żadnych wątpliwości co do konieczności przesunięcia wdrożenia CEPiK-u 2.0 na czerwiec 2018 roku. Podobnego zdania był prezydent Andrzej Duda, który zdecydował się złożyć swój podpis pod ustawą.

Jakub Ziębka

Dlaczego pytamy Google o cenę egzaminu?

Jak co roku Google, amerykański gigant z Doliny Krzemowej, postanowił opublikować raport, jakie hasła najczęściej wpisują do wyszukiwarki jej użytkownicy. Okazuje się, że jeśli w 2016 roku pytali o ceny, bardzo często interesował ich koszt egzaminu na prawo jazdy.

Google sprawdził popularność wyszukiwań w kilkunastu kategoriach, m.in.: ludzie, wydarzenia, tematy, o których się mówiło, filmy, aktorzy, programy telewizyjne czy sportowcy. Ponadto amerykański gigant z branży internetowej postanowił upublicznić najczęstsze zapytania zaczynające się od słów: jak, gdzie, ile kalorii oraz ile kosztuje. Okazuje się, że jeśli chodzi o ceny, Polacy najczęściej pytali o koszt Spotify (internetowy serwis oferujący użytkownikom dostęp do utworów muzycznych – przyp. red.), badania wody oraz... egzaminu na prawo jazdy.

■ Zaskoczony dyrektor

Postanowiliśmy sprawdzić, z czego wynika takie zainteresowanie, poza oczywistym faktem, że prawo jazdy jest obecnie towarem bardzo pożądanym.

Na początek sprawdzamy, czy informacje o cenach egzaminów są ogólnodostępne; może trudno do nich dotrzeć? Wchodzimy losowo na strony pięciu wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego z Warszawy, Szczecina, Poznania, Łodzi i Białegostoku. Na każdej jest widoczna zakładka „Egzaminy”. W niej podany jest szczegółowy, ujęty w tabelę, cennik. Są tam wyszczególnione opłaty za egzamin teoretyczny oraz praktyczny każdej kategorii. Ceny są jednakowe, ponieważ wysokość opłaty za zdobycie uprawnień kierowcy reguluje ustawa z 2013 roku.

Skąd więc tak często zadawane wszechwidzącej wyszukiwarce pytanie?

– Jestem zaskoczony, ponieważ cena jest jedna dla całego kraju i podana na stronie każdego WORD-u – mówi Paweł Guzik, zastępca dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Poznaniu. – Zrozumiałbym, gdyby użytkownicy pytali, ile kosztuje kurs, bo tu ceny się różnią, często znacznie. Ale egzamin?

Wicedyrektor przyznaje, że zainteresowanie egzaminami na prawo jazdy, zwłaszcza kategorii B jest duże. Jednak nie jest to kwestia kończącego się roku, tylko kilku ostatnich lat i nie zmieniła się w tym czasie znacząco.

– Co roku przeprowadzamy około 100 tys. egzaminów – mówi Guzik. – To nie oznacza,



że jest to dokładnie tyle osób, bo często ludzie powtarzają egzamin. W zeszłym roku był boom i chętnych było więcej, zwłaszcza w listopadzie. Ale to wynikało z informacji o tym, że mają wejść w życie nowe przepisy dotyczące uzyskania uprawnień. Teraz, kiedy wiadomo, że zaczną obowiązywać w czerwcu 2018 roku, trochę się uspokoiło.

■ Młodzi ufają wyszukiwarce

Kluczem do zagadki, dlaczego tak wiele jest zapytań w Google o cenę egzaminu, może być wiek większości zdających.

– Kiedyś samochód traktowaliśmy jak luksus, jak coś, czym można było się pochwalić – dodaje Guzik. – Teraz to jest narzędzie pracy i właściwie do codziennego funkcjonowania. Zdecydowana większość naszych klientów to ludzie, którzy właśnie skończyli 18 lat i, po prostu, już mogą zrobić prawo jazdy, więc naturalną kolejną rzeczą robią kurs i zapisują się na egzamin. Starsi, jeśli mieli się zdecydować na zdobycie prawa jazdy, zrobili to już dawno. Czasami zdarzają się seniorzy, czasami osoby w wieku 40 czy 50 lat, które do tej pory nie miały uprawnień, ale zmieniły pracę i ich potrzebują.

Może więc fakt, że zdający to głównie przedstawiciele pokolenia Y, które za swoje naturalne środowisko uważa internet i w Google szuka odpowiedzi na każde pytanie, jest odpowiedzią na nasze pytanie?

Podobnie sprawę wyjaśnia też zastępca dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Kielcach.

– Najwięcej zdających to ludzie młodzi, czyli użytkownicy internetu – mówi Karol Wilczyński. – Myślę, że może szukają bardziej kompleksowej informacji, dotyczącej wszystkich kosztów uzyskania prawa jazdy, wraz z kursem. Może być też tak, że po prostu współczesnemu użytkownikowi jest wygodniej szukać przez wyszukiwarkę niż przez stronę konkretnego WORD-u. To samo obserwuję w przypadku portali społecznościowych. Na Facebooku są grupy, w których często pojawia się pytanie, jaka szkoła jazdy w Kielcach uczy najlepiej. A przecież my co kwartał robimy takie podsumowanie i wysyłamy do starostwa powiatowego, które publikuje dane o zdawalności na swojej stronie. Ale ludzie tam nie wchodzi. Wolą zapytać innych, co może być złudne, bo przecież w takich grupach działają też ludzie związani ze szkołami i robiący w tej sposób reklamę.

Anna Łukaszk

Brak wychowania

Mimo starań resortu infrastruktury i budownictwa oraz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w podstawie programowej, opublikowanej przez minister edukacji narodowej Annę Zalewską, nie ma wychowania komunikacyjnego.



wychowania komunikacyjnego zdecydował się m.in. dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie Marek Szczygielski. „Wśród treści nauczania większości przedmiotów we wszystkich rodzajach placówek oświatowych powinno znajdować się kształtowanie bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Tylko poprzez kompleksową edukację będziemy w stanie dołączyć do czołówki państw dbających o bezpieczeństwo swojego obywatela” – czytamy w liście.

■ Współpraca z nauczycielami przynosi efekty

Szczygielski zwraca ponadto uwagę, że priorytetem w działaniach na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, które realizuje podległy mu ośrodek, jest edukacja i szkolenie dzieci. Dzieje się to poprzez kształtowanie bezpiecznych zachowań. W ostatnim czasie Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Warszawie przeprowadził kilkaset bezpłatnych szkoleń z zakresu wychowania komunikacyjnego. Wzięło w nich udział ponad 3 tys. nauczycieli.

„Stała współpraca z tymi nauczycielami oraz placówkami oświatowymi przynosi wymierne efekty w postaci wysokiej jakości prowadzonych zajęć w zakresie wychowania komunikacyjnego na wszystkich etapach edukacji, co potwierdzają rodzice, opiekunowie, uczniowie oraz dyrektorzy szkół. Jedynie współdziałanie i zaangażowanie wszystkich tych podmiotów pozwoli na zrealizowanie założonego celu zawartego w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020, jakim jest zmniejszenie do roku 2020 liczby ofiar śmiertelnych wypadków o 50 proc. oraz liczby ofiar ciężko rannych o 40 proc. w stosunku do roku 2010.

Najważniejszym celem działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ochrona życia i zdrowia jego uczestników” – czytamy w liście przesłanym do resortu edukacji narodowej przez Szczygielskiego.

Po zakończeniu tzw. prekonsultacji projekty rozporządzeń podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej oraz ramowych planów nauczania zostaną skierowane do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych. MEN przewiduje, że zostaną one podpisane w drugiej połowie lutego.

Jakub Ziębka

o potrzebie wprowadzenia przedmiotu, na którym dzieci uczyłyby się zasad związanych z bezpieczeństwem na drogach, mówiło się już od dawna. Dlatego zintensyfikowano starania, żeby zapis o wychowaniu komunikacyjnym znalazł się w podstawach programowych. Projekt został już opublikowany. Jednak o wychowaniu komunikacyjnym nie ma tam ani słowa.

■ Niesatysfakcjonujący zapis

W podstawach dla szkoły podstawowej, opublikowanych pod koniec listopada, znalazł się tylko zapis: „uczeń rozumie, wyjaśnia zasady uczestnictwa w ruchu drogowym np. jako pieszy, pasażer i rowerzysta”. Temat ma być omawiany na technice. Zaskakuje to, tym bardziej że Ministerstwo Edukacji Narodowej zapewniło, iż jest przychylnie koncepcji wprowadzenia do szkół wychowania komunikacyjnego.

– Skierowaliśmy do MEN pismo w sprawie potrzeby zmian w edukacji szkolnej w zakresie BRD. Otrzymaaliśmy odpowiedź potwierdzającą rozumienie naszych obaw i zapewnienie zajęcia się tą problematyką. Tymczasem z wielkim nie-

pokojem informuję, że potraktowanie w podstawach programowych problematyki BRD jest znikome i odmienne od oczekiwań społecznych – mówi członek jednej z wojewódzkich rad BRD. – Zwracam uwagę, że obecnie proponowany zapis o zadaniach szkoły podstawowej w zakresie BRD jeszcze bardziej ograniczy działania szkoły i nauczycieli, szczególnie w zakresie praktycznym, w tym dotyczącym wydawania kart rowerowych. To doprowadzi do jeszcze większego spadku poziomu bezpieczeństwa na polskich drogach.

■ Bez edukacji nie będzie bezpiecznie

Czy jest jeszcze szansa na to, że coś się w tej kwestii zmieni? Niewielka, ale jest. Do 9 grudnia można było zgłaszać uwagi do opublikowanej podstawy programowej. Środowisko związane z BRD apelowało, żeby zasygnalizować potrzebę wprowadzenia wychowania komunikacyjnego. Listy w tej sprawie można było wysłać pod adresem Ministerstwa Edukacji Narodowej.

Na wysłanie stanowiska w sprawie braku zapisu o wprowadzeniu do podstawy programowej

Wolniej w mieście

Projekt Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, który ma wejść w życie w 2018 roku, zakłada zmniejszenie nocnego limitu prędkości na obszarze zabudowanym z 60 do 50 km/h. Czy nowa regulacja przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa?

Polska jest ewenementem na drogowej mapie Europy. Tylko po naszych autostradach (i fragmentach bułgarskich) można legalnie mknąć 140 km/h. Nad Wisłą obowiązuje również generalna zasada, że w obszarze zabudowanym w godzinach 23–5 można jeździć 60 km/h, chyba że znak stanowi inaczej. Inne kraje nie zdecydowały się na zwiększenie limitu prędkości w godzinach nocnych. Przyczyn jest kilka. Im bardziej przejrzyste i prostsze przepisy, tym lepiej. Niższa prędkość to mniejsza emisja hałasu, dwutlenku węgla i zanieczyszczeń. Istotne są też względy bezpieczeństwa – pieszy potrącony przez auto jadące 60 km/h ma zaledwie 15 proc. szans na przeżycie. Przy 50 km/h prawdopodobieństwo to wzrasta do 40 proc. Podczas awaryjnego hamowania samochód jadący 50 km/h zatrzyma się po 28,8 m. Na zatrzymanie z 60 km/h potrzeba 37,4 m, co oznacza, że gdy wolniej jadący pojazd będzie już stał, szybszy uderzy w przeszkodę z prędkością 39 km/h.

■ Złudne poczucie bezpieczeństwa

Niewielkie natężenie ruchu w godzinach nocnych daje złudne poczucie bezpieczeństwa. W latach 2008–2012 Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przeprowadziła pomiary prędkości, z jakimi Polacy jeżdżą na różnych rodzajach dróg i o różnych porach. Na drogach krajowych i wojewódzkich tempo jazdy w ciągu dnia i nocą okazało się zbliżone. Z kolei na drogach powiatowych, ekspresowych i autostradach po zmroku wielu z nas zwalnia. Sytuacja wygląda zupełnie inaczej w terenie zabudowanym. Na dwujezdniowych ulicach miast średnia prędkość w ciągu dnia wynosiła 58,6 km/h, a w nocy 64,2 km/h. Dysproporcja rosła w mniejszych miejscowościach, które były pokonywane przez kierowców w tempie 60,4 km/h w ciągu dnia i 67,2 km/h w nocy.

Istotny wkład zarejestrowanych średnich prędkości ma chłodna kalkulacja. Kierowcy doskonale zdają sobie sprawę, że do 60 km/h w dzień i 70 km/h w nocy nie muszą obawiać się fotoradarów. Tak drobnymi naruszeniami przepisów zwykle nie są zainteresowani także policjanci. Za przekroczenie prędkości o 20 km/h mogą wystawić mandat w wysokości do 100 zł. A 60–70 km/h to już wysoka prędkość. Dość powiedzieć, że testy zderzeniowe EuroNCAP są wykonywane przy 64 km/h, zaś pieszy potrącony przez auto jadące



ce ponad 60 km/h ma zerowe szanse na przeżycie. Obserwacje KRBRD oraz wartości statystyczne znajdują odzwierciedlenie w statystykach policji. W nocy ruch jest niewielki, co przekłada się na ograniczoną liczbę wypadków – w 2015 roku w godzinach 23–5 doszło do 1877 z 32.967 zdarzeń (niecałe 6 procent), jednak zginęły w nich 327 osoby (17 procent!). W warunkach nocnych na drogach oświetlonych, czyli w większości przypadków położonych w miastach i na ich obrzeżach, w 2015 roku zginęły 426 osoby. Oczywiście nie wszystkie zdarzenia miały miejsce w obszarze zabudowanym, brakuje też informacji o wypadkowości w godzinach 23–5, jednak gdyby zmniejszenie limitu prędkości przyczyniło się nawet do kilku tragedii mniej w skali roku, zmiana w przepisach byłaby słuszna.

■ Zmniejszenie limitu nie wystarczy

Tempo 60 km/h można uznać za relik miniopej epoki, który do dzisiaj obowiązuje w niektórych krajach byłego bloku wschodniego, np. na Ukrainie, w Białorusi czy Rosji. Państwa zachodnie dekady temu uznały 50 km/h za optymalną prędkość. W Szwajcarii do przejścia z 60 do 50 km/h na ulicach miast doszło w 1984 roku. Przyczyniło się do zmniejszenia liczby wypadków o 5 proc. oraz zredukowania liczby ofiar śmiertelnych o 10 proc. W kolejnym roku Dania obniżyła dozwoloną prędkość w miastach. „Przy redukcji

rzeczywistej średniej prędkości o 3–4 km/h uzyskano na sieci dróg objętych zmianami zmniejszenie liczby wypadków o ok. 9 proc., a liczby ofiar śmiertelnych o 24 proc. W podanych powyżej przykładach należy zwrócić uwagę na fakt, że to nie tyle formalne zmiany limitów prędkości, co rzeczywiste zamiany zachowań kierujących spowodowały poprawę bezpieczeństwa ruchu. To stwierdzenie jest zgodne z ogólną regułą, że stosowanie się do przepisów o ruchu drogowym jest jednym ze sposobów poprawy bezpieczeństwa ruchu. Dlatego bardzo ważne jest poznanie czynników wpływających na poziom akceptacji regulacji prawnych w ruchu drogowym, ze szczególnym uwzględnieniem w tym procesie roli nadzoru uprawnionych służb (policja, inspekcja samochodowa, straż miejska itp.) i odpowiedni do uzyskanej wiedzy dobór narzędzi nadzoru” – czytamy w opracowaniu wykonanym w Katedrze Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu Politechniki Krakowskiej przy współpracy z Katedrą Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie pod kierownictwem dr hab. inż. Stanisław Gaca, prof. PK.

Innymi słowy mówiąc, zmniejszenie limitu prędkości będzie miało sens, jeżeli towarzyszyć mu będą odpowiednie działania policji oraz kampania informująca o korzyściach płynących z wolniejszej jazdy.

Lukasz Szewczyk

Koreanka w Wielkopolsce

Nowy rok niesie zmiany. Dotyczą również pojazdów użytkowanych przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Najbardziej zauważalna nastąpi w Wielkopolsce. W pięciu ośrodkach egzaminowania (w Lesznie, Poznaniu, Pile, Koninie i Kaliszu) renault clio zastąpi kia rio. Pierwsze samochody mają być dostarczone na przełomie marca i kwietnia. Będzie to najnowsza generacja tego samochodu, która pojawi się na polskim rynku w pierwszym kwartale 2017 roku. Przyjrzyjmy się zatem tej nowości.



Nowa kia rio zadebiutowała podczas ubiegłorocznego salonu samochodowego w Paryżu. Jej poprzedniczka to najlepiej sprzedający się na świecie model marki Kia. W 2015 roku do klientów trafiło aż 473.000 egzemplarzy rio, co stanowiło 16 proc. całkowitej sprzedaży. Nowe rio będzie produkowane w zakładzie Sohari w Korei i do sprzedaży na całym świecie wejdzie w pierwszym kwartale 2017 roku. Projekt nadwozia nowego rio powstał w ośrodkach designu Kia w Niemczech i Kalifornii, które ściśle współpracowały z głównym centrum stylistycznym w Namyang w Korei. Przeważają w nim proste linie, gładkie powierzchnie, które powodują, że auto wygląda zdecydowanie

nowocześniej od modelu poprzedniej generacji. Z przodu nowe rio wyróżnia się charakterystyczną osłoną wlotu powietrza do chłodnicy i reflektorami o ostrzejszym kształcie, wyposażonymi w światła do jazdy dziennej LED, uformowanymi na kształt litery u. Pokrywa silnika ma charakterystyczne przetłoczenia, które biegną od przednich słupków do wlotu powietrza do chłodnicy. Zabiegi stylistów spowodowały, że auto wydaje się większe niż jest w rzeczywistości. Wpływ na to mają długa pokrywa silnika, spory przedni zwis, o 10 mm dłuższy rozstaw osi (teraz liczy 2.580 mm), węższy słupek C oraz krótszy tylny zwis. Nowe rio jest o 15 mm dłuższe (4.065 mm) i o 5 mm niższe (1.450 mm)

od poprzednika. Tylna część nadwozia jest teraz ostrzej ścięta, z niemal pionowo ustawioną szybą w pokrywie bagażnika i z krótszym zwisem. Tylne lampy wyposażono w światła w kształcie strzały, wykonane w technologii LED. W Europie od początku sprzedaży nowe rio będzie dostępne jako pięciodrzwiowy hatchback i oferowane w ośmiu kolorach nadwozia z trzema wzorami obręczy kół z lekkich stopów do wyboru (o średnicy od 15 do 17 cali).

■ Stylistyka wnętrza robi wrażenie

Wewnątrz zwraca uwagę deska rozdzielcza o prostych liniach, potęgujących wrażenie sze-

rokości i przestronności kabiny. Konsola środkowa jest pokryta czarnym lakierem na wysoki połysk i delikatnie zwrócona w stronę kierowcy. W centralnym punkcie deski rozdzielczej znajdują się elementy sterowania nowym systemem multimedialnym z ekranem dotykowym o wysokiej rozdzielczości. Poniżej znajduje się zaledwie kilka przycisków oraz pokręteł do obsługi systemu ogrzewania i wentylacji – łatwo dostępnych i wygodnych w obsłudze. Mieliśmy okazję oglądać nowe rio i trzeba podkreślić, że zarówno stylistyka wnętrza, jak i materiały użyte do jego wykonania robią zdecydowanie pozytywne wrażenie. Potęguje je również lista wyposażenia, które może znaleźć się na pokładzie nowej koreanki – m.in. system bezkluczykowego dostępu do auta, podgrzewane przednie fotele i kierownica, wycieraczki z czujnikiem deszczu, światła z czujnikiem zmierzchu, aktywny tempomat, ogranicznik prędkości, czujniki parkowania z kamerą cofania.

Kabina jest przestronna. Przyczyniają się do tego o 10 mm większy rozstaw osi i o 15 mm dłuższe nadwozie niż w rio poprzedniej generacji oraz liczne zmiany w konstrukcji elementów wystroju wnętrza. Szczególnie dotyczy to przeprofilowanego poszycia drzwi, zastosowania nowego, cieńszego materiału do wykonania podsufitki oraz innego ukształtowania deski rozdzielczej. Istotną kwestią podczas kształcenia kandydatów na kierowców jest widoczność. Zastosowanie węższego o 87 mm słupka C oraz zmiana punktu mocowania lusterek bocznych przyczyniły się do jej zwiększenia i do zminimalizowania rozmiaru martwego pola w lusterkach. Na poprawę widoczności z każdego miejsca we wnętrzu rio wpływa także niżej przebiegająca dolna linia bocznych szyb. Kabina rio oferuje więcej miejsca na przechowywanie niż model poprzedniej generacji. Na dole konsoli środkowej wygospodarowano miejsce na otwartą półkę, przy lusterku wstecznym umieszczono praktyczny schowek na okulary, w każdych drzwiach znajdują się uchwyty na butelki (w przednich na 1,5-litrowe, w tylnych na 0,5-litrowe). Dodatkowo z przodu są dwa wgłębienia na duże kubki z napojami. Pojemność bagażnika wzrosła do 325 litrów, co w tej kategorii plasuje rio wśród najlepszych aut w segmencie B. Przedział bagażowy nowej kii jest wyposażony w ruchomą podłogę, którą można ustawić na dwóch wysokościach. W górnym położeniu pod podłogą znajduje się spory schowek na drobne przedmioty, co zabezpiecza je przed przesuwaniami się w czasie jazdy. Do wyposażenia seryjnego nowego rio należy asymetrycznie dzielone oparcie tylnej kanapy i koło zapasowe.

■ Nadwozie z wytrzymałej stali

Nowa kia rio będzie dostępna zarówno z silnikami benzynowymi, jak i wysokoprężnymi. Wśród tych pierwszych dostępna będzie jed-

nolitrowa jednostka napędowa T-GDI (turboładowana z bezpośrednim wtryskiem paliwa), występująca w dwóch wersjach o mocy 100 KM lub 120 KM. Słabsza osiąga maksymalną moc przy 4.500 obr./min i maksymalny moment obrotowy 172 Nm w przedziale od 1.500 do 4.000 obr./min. Mocniejsza odmiana silnika 1.0 T-GDI wytwarza maksymalny moment obrotowy o takiej samej wartości i dostępny w takim samym zakresie obrotów jak słabsza, ale moc 120 KM osiąga dopiero przy 6.000 obr./min. Do napędu rio będą oferowane również wolnossące benzynowe jednostki napędowe o pojemności 1,25 l i 1,4 l, wyposażone w klasyczny wtrysk wielopunktowy. Silnik 1.25 MPI osiąga moc 84 KM przy 6.000 obr./min i maksymalny moment obrotowy 122 Nm przy 4.000 obr./min. 1,4-litrowy silnik MPI generuje moc 100 KM przy 6.000 obr./min i maksymalny moment obrotowy 132 Nm przy 4.000 obr./min. Dla wielbicielei diesla przygotowano jednostkę o pojemności 1,4 litra, dostępną w dwóch wariantach mocy – 70 KM lub 90 KM. We wszystkich wersjach silnikowych kia rio ma napęd na przednie koła, przenoszony za pośrednictwem pięciobiegowej (w wersjach 1,25 l i 1,0 T-GDI 100 KM) lub sześciobiegowej przekładni mechanicznej (odmiany 1,4 l i 1,0 T-GDI 120 KM oraz obydwie 1,4 l wysokoprężne). Nie zaniedbano również kwestii bezpieczeństwa, zarówno biernego, jak i czynnego. Nadwozie zostało skonstruowane ze stali o wysokiej wytrzymałości. Auto wyposażać można również w układ automatycznego hamowania awaryjnego (AEB) z funkcją rozpoznawania pieszych, współpracujący z systemem Lane Departure Warning (LDWS), który ostrzega kierowcę, jeśli samochód opuści pas ruchu bez wcześniejszego włączenia kierunkowskazów.

■ Cena? Jeszcze nieznana

Nowa kia rio w standardzie jest wyposażona w sześć poduszek powietrznych oraz uchwyty

ISOFIX do mocowania fotelików dla dzieci na fotelu pasażera z przodu i na zewnętrznych miejscach tylnej kanapy. W układzie jezdnym zastosowano sztywniejsze elementy przedniego i tylnego zawieszenia, aby poprawić stabilność auta podczas jazdy z wyższymi prędkościami oraz zmieniono ustawienie amortyzatorów z przodu i z tyłu na pionowe, dzięki czemu układ kierowniczy ma bardziej liniową charakterystykę, a zawieszenie lepiej tłumi nierówności. Lepsze jest także wycucie układu kierowniczego w pobliżu centralnego położenia kierownicy. Nowe rio jest standardowo wyposażone w Vehicle Stability Management (VSM) z systemem elektronicznej kontroli stabilności (ESC). VSM zapewnia stabilność zarówno podczas hamowania, jak i pokonywania zakrętów. System wykrywa utratę przyczepności i dzięki ESC pomaga kierowcy utrzymać właściwy tor jazdy. Wielbiciele nowoczesnych gadżetów będą mieli do dyspozycji nowy system multimedialny, którego integralną częścią jest 5-calowy (lub 7-calowy) ekran dotykowy. Urządzenie jest kompatybilne ze wszystkimi smartfonami dzięki aplikacjom Android Auto™ i Apple CarPlay™. System audio obejmuje sześć głośników. Nowe rio będzie oferować kupującym dostęp do Kia Connected Services, do których dane dostarcza TomTom®. Pakiet ten zapewnia dostęp do informacji na temat bieżących warunków ruchu, lokalizacji fotoradarów, lokalnych interesujących punktów (POI) oraz prognozy pogody. W Europie Kia Connected Services w samochodach wyposażonych w nawigację będą dostępne bezpłatnie przez siedem lat od zakupu samochodu. Auto będzie wyposażone w porty USB zarówno w przedniej, jak i tylnej części kabiny, umożliwiając użytkownikom połączenie urządzenia mobilnego z systemem multimedialnym lub ładowanie baterii. Jediną zagadką pozostaje cena nowego pojazdu. Dysktrybutor, w momencie przygotowywania tej publikacji nie przedstawił jeszcze oficjalnych cenników. Pozostaje mieć nadzieję, że nie przyprawia one nikogo o zawał serca.

Dariusz Piorunkiewicz



Biada, nadchodzą nowi instruktorzy!

Branża szkoleniowa potrzebuje instruktorów jak tlenu. Jednak najważniejsza jest jakość wykonywanej przez nich pracy. Bo ma wpływ na ogólny poziom branży. Tak jak czystość powietrza wpływa na jakość życia.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy

Nie od dziś wiadomo, że profesjonalny instruktor jest na rynku towarem deficytowym. Nie mogą narzekać tylko ośrodki, które kompletują załogę przez wiele lat, stawiają na jej rozwój. I właśnie w ten sposób wygrywają z innymi walkę o kursanta.

Cena szkolenia w takich szkołach nie ma dla kursantów większego znaczenia. Ba, pokuszę się nawet o dość kontrowersyjne stwierdzenie. Uważam, że wysoka cena kursu dodaje szkole jazdy prestiżu. Inwestycja, którą zamierza poczynić kandydat na kierowcę, staje się bardziej wartościowa, luksusowa. Bo przecież wielu młodych ludzi lubi czuć się lepiej od swoich rówieśników. Ich wysoka cena może przyciągać jak lep na muchy. Ale za tym musi coś stać. Chodzi mi oczywiście o wysoką jakość szkolenia oraz wyrubowane standardy obsługi klienta.

■ Fala hejtu

Na popularnym portalu społecznościowym istnieje specjalne forum dla instruktorów nauki jazdy. Pojawił się tam niedawno ciekawy wpis. Chodziło o to, że w jednym z wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego nikt nie zdał egzaminu uprawniającego do bycia instruktorem nauki jazdy. No i rozwinęła się żenująca dyskusja. Kandydaci na instruktorów obrażali osoby, które wykonują ten zawód. Dlaczego? Bo zwracali im uwagę, że do egzaminu należy się rzetelnie przygotować. Nie ma co biadolić na jego rzekomą trudność i nieprzychylność komisji egzaminacyjnej.

Po deregulacji przeprowadzonej przez Jarosława Gowina instruktorem nauki jazdy może zostać praktycznie każdy. Na szczęście nie pomyślano o likwidacji egzaminów uprawniających do wykonywania tego zawodu. Bo skoro z forum dowiadujemy się, że wszyscy, któ-



rzy do nich podchodzili, polegli (w innych WORD-ach jest podobnie), to coś tu nie gra. Poziom kandydatów na instruktorów musi być bardzo słaby. Z czego to może wynikać? Ze złe prowadzonych kursów, z nieprzygotowania się kandydatów na instruktorów do egzaminu oraz braku potencjału do wykonywania tego zawodu.

Jeżeli osoba, która nie jest instruktorem, ba, nie zdała egzaminu, obraża na forum czynnych szkoleniowców posiadających sporą wiedzę, to ja się z tym nie godzę. Przyjmijmy, że w końcu uda się jej uzyskać uprawnienia. Jak będzie się zachowywała wobec swoich kursantów? Mam podejrzenie graniczące z pewnością, że źle. Stanie się panem i władcą w pojeździe szkoleniowym. Niewykluczone, że zacznie się wyzywać na swoich kursantach. Dlaczego? Bo tak będzie najłatwiej. Chłopca do bicia, na którym można wyładowywać swoje frustracje, nietrudno znaleźć. Szanowne komisje egzaminacyjne, chroncie nas przed takimi instruktorami!

■ Praca już czeka

Jedna z użytkowniczek forum przyznała, że do egzaminu uczyła się zaledwie kilka dni. Nie miała ponoć czasu, ale prosi o udostępnienie jej materiałów oraz pytań. Skąd ta myśl? Bo ona musi zdać, praca w zawodzie już na nią czeka. Inny kandydat na instruktora również napisał, że jest ośro-

dek zainteresowany jego usługami. I to nie było jakie! Właścicielem jest jego ojciec. Mało tego, ten kandydat na instruktora prowadzi już pod okiem rodzica niektóre zajęcia teoretyczne. Gdy któryś z forumowiczów słusznie zauważył, że to proceder nielegalny, posty ustały. Ale internet nie zapomina.

Kandydaci na instruktorów uzalali się także, że egzamin jest praktycznie nie do zdania. Zadania egzaminacyjne są bardzo trudne, a komisja zadaje dodatkowe pytania. Na rzetelne przygotowanie się do egzaminu nie mieli oczywiście czasu. Wiadomo, dzisiaj każdy jest taki zaganiany... Narzekali również na niski poziom kursu. Ale kto im kazał wybierać szkołę, która nie powinna go w ogóle prowadzić?

Instruktor nauki jazdy nigdy nie będzie poważanym i prestiżowym zawodem, jeżeli będą do niego trafiali ludzie roszczeniowi, którzy nie reprezentują niczego wartościowego. Zawsze powtarzam swoim kursantom, że szkolenie ma być trudne. Sukces można osiągnąć uczciwą pracą. Podczas nauki teorii w domu, rozwiązywania testów i jazd w ruchu miejskim.

Mówię też, że egzaminator jest tylko od oceniania. Jeżeli nie dajemy mu szans na pozytywne ocenienie egzaminu, nie możemy mieć do nikogo pretensji, oczywiście poza sobą. Myślenie magiczne, polegające na tym, że może się uda, nic nie zmienia. ■

moje VADEMECUM

WYKŁADOWCY SPS

Przygotuj wykłady
na swoją miarę



Moje Vademecum Wykładowcy:

- ponad 1200 slajdów,
- *możliwość samodzielnego kształtowania przebiegu poszczególnych lekcji,*
- funkcja odkładania do schowka najczęściej używanych slajdów,
- możliwość szkicowania własnych sytuacji drogowych na ekranie.



SPS A



SPS B



SPS C, D

Wszystkie kategorie na jednym pendrivie

Od razu otrzymujecie Państwo na jednym pendrivie i w jednej cenie dostęp do wykładów na wszystkie podstawowe kategorie prawa jazdy: **A, B, C i D.**

Zamiana ról

Gdyński Zakład Komunikacji Miejskiej zorganizował nietypowe szkolenie dla swoich pracowników. Spędzili oni godzinę na... rowerach. Zawodowi kierowcy na własnej skórze przekonali się, jak niebezpieczne może być korzystanie z sieci miejskich dróg – nawet gdy odbywa się ono w zgodzie z przepisami.



W połowie listopada kierowca gdyńskiego autobusu zepchnął z pasa ruchu rowerzystę. Cyklista miał miejsce na awaryjną zmianę pasa ruchu i uniknięcie kolizji, więc skończyło się na strachu. Kamera rowerzysty zarejestrowała jednak zdarzenie. Zostało ono opublikowane w sieci, rozpoczynając kolejny etap debaty na temat swoistej „wojny” zmotoryzowanych z rowerzystami. Przykłady państw zachodnich dowodzą, że użytkownicy obu środków lokomocji mogą żyć w symbiozie. Kluczem do sukcesu jest odpowiednia infrastruktura, jak również zrozumienie między kierującymi.

■ Rower to ciekawa alternatywa

Niestety, w Polsce rowerzyści wciąż są traktowani jak użytkownicy dróg drugiej kategorii. To pokłosie zachłyśnięcia się wolnym rynkiem i dostępem do samochodów. Własne cztery koła dla wielu były marzeniem, a zarazem podkreśleniem statusu. Rower zaczął uchodzić za środek transportu osób ubogich. Wielu zmotoryzowanych nie zdaje sobie sprawy, że dobrej klasy rower to wydatek rzędu kilku tysięcy złotych. Wiele spotykanych na drogach aut ma mniejszą wartość. Aktualnie decyzje o korzystaniu z roweru coraz częściej są niezależne od czynników ekonomicznych. Cykliści chcą poprawić kondycję i zaoszczędzić czas. W mieście na odcinku o długości 12–15 km mogą zaoszczędzić nawet 30 minut. W dwie strony to już godzina, a miesięcznie równowar-

tość jednej doby. Jest więc o co walczyć. Tym bardziej że użytkownik jednoślada może precyzyjnie zaplanować godzinę dotarcia na miejsce. W przypadku samochodów możliwe różnice czasu podróży są ogromne. Z powodu korków można stracić kilkadziesiąt minut na wspomnianym odcinku kilkunastu kilometrów – wystarczy, że płynność ruchu zostanie zaburzona przez kolizję, roboty drogowe czy opady atmosferyczne.

■ Kto jest bez winy? Nikt

Jeżdżąc rowerem można odnieść wrażenie, że pewien odsetek kierowców za punkt honoru stawia sobie udowodnienie, kto jest górą i kto włada drogą. Bo jak inaczej nazwać wyprzedzanie rowerzysty tuż przed progiem zwalniającym i natychmiastowe hamowanie do symbolicznej prędkości? Pół biedy, gdy dla rowerzysty – który przed progiem hamować nie musi – zostanie nieco miejsca przy prawej krawędzi drogi. Często wykonywanym, a kompletnie pozbawionym sensu manewrem jest wyprzedzanie rowerzysty podczas dojeżdżania do stojących w korku aut. Nie lepiej zdjąć nogę z gazu i zaoszczędzić nieco paliwa? Niestety, niektórzy zmotoryzowani posuwają się jeszcze dalej i wyprzedzają rowerzystę, a następnie skręcają w poprzeczną ulicę, zmuszając go do hamowania. To już skrajny przykład braku kultury.

Bez winy nie są również rowerzyści. Niektórzy bez skrępułów wymuszają pierwszeństwo,

nie sygnalizują manewrów, w nieprzewidywalny sposób zmieniają tor jazdy, ignorują sygnały i znaki drogowe, a także przejeżdżają wzdłuż przejść dla pieszych, nie upewniając się przynajmniej, czy będzie to bezpieczne. Mimo kampanii społecznych zmurzą pozostają cykliści poruszający się bez odblasków i wymaganego prawem oświetlenia.

■ Zmiana punktu widzenia

Czy stan rzeczy można zmienić? Okazuje się, że tak. Szkolenie zorganizowane przez gdyński ZDM zostało dobrze przyjęte przez kierowców autobusów, którzy jednogłośnie stwierdzili, że dzięki niemu zrozumieli, jak jest po drugiej stronie i dlaczego tak istotne jest zachowywanie podczas wyprzedzania rowerzysty przynajmniej wymaganego przepisami metra odstępu.

Jeszcze skuteczniejsza byłaby praca u podstaw, realizowana na etapie wychowania komunikacyjnego w szkole czy kursu na prawo jazdy. Kierowcy muszą pamiętać, że niezależnie od tego, czy prowadzimy samochód ciężarowy osobowy czy rower pozostajemy tą samą osobą. O tym, jak wielka może być różnica w postrzeganiu i kulturze jazdy przekonał się każdy miłośnik jednośladów, który zainwestował w kamizelkę odblaskową z napisem „Polska”. Kawałek jaskrawego materiału z naszywkami potrafi znacząco zmienić percepcję. Szkoda, bo źle to o nas świadczy.

Łukasz Szewczyk

Suwałki i Gorzów stawiają na ODTJ-oty

Kolejne dwa wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego postanowiły zbudować ośrodki doskonalenia techniki jazdy. Tym razem chodzi o WORD-y w Suwałkach i Gorzowie Wielkopolskim.

Nowym terminem wejścia w życie obostrzeń dla młodych kierowców (między czwartym a ósmym miesiącem od uzyskania uprawnień kategorii B), które mają polegać m.in. na odbyciu obowiązkowych szkoleń praktycznych w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, jest czerwiec 2018 roku. Kolejne przesunięcie wprowadzenia nowych przepisów z pewnością nie jest na rękę właścicielom obiektów zwanych ośrodkami doskonalenia techniki jazdy, gdzie takie zajęcia miałyby się odbywać. Przez kolejne półtora roku będą musieli zarabiać na swoje utrzymanie na doskonaleniu kierowców posiadających już uprawnienia. Nie znaczy to jednak wcale, że przed budową kolejnych ODTJ-otów powstrzymują się nowi inwestorzy. Otóż pod koniec roku pojawiły się informacje, że takie obiekty zamierzają zbudować dwa WORD-y. Chodzi o ośrodki w Suwałkach i Gorzowie.

■ Dzierżawa na 30 lat

Na początku grudnia prezydent Suwałk Czesław Renkiewicz podpisał z dyrektorem tamtejszego WORD-u Henrykiem Grabowskim umowę. Na jej mocy miasto wydzierżawi na 30 lat grunty, na których do końca 2020 roku ma powstać ośrodek doskonalenia techniki jazdy.

Chodzi o nieruchomość miejską, zlokalizowaną przy ul. Krasickiego w Suwałkach. Ma tam powstać ośrodek doskonalenia techniki jazdy. W ramach umowy suwalski WORD zobowiązał się do wybudowania toru szkoleniowego oraz płyty poślizgowej z infrastrukturą służącą do szkolenia kierowców. Inwestycja ma się rozpocząć do 30 kwietnia 2018 roku i zakończyć do 31 grudnia 2020 roku.

Umowa długoletniej dzierżawy była możliwa dzięki uchwale Rady Miejskiej w Suwałkach w sprawie wyrażenia zgody na bezprzetargowe wydzierżawienie na 30 lat nieruchomości gruntowych o powierzchni 4 ha, położonych w Suwałkach przy ul. Krasickiego. Jest to niezabudowany obszar pogórnicy, powstały po eksploatacji kruszywa.



Henryk Grabowski, dyrektor suwalskiego WORD-u (z lewej) i prezydent Suwałk Czesław Renkiewicz podczas podpisywania umowy na dzierżawę terenu, na którym ma powstać ODTJ.

Suwalski obiekt będzie pierwszym ośrodkiem doskonalenia techniki jazdy w województwie podlaskim. Najbliższy działający ODTJ jest na Mazowszu, w Mławie.

■ Działka подарowana przez miasto

Do budowy ośrodka doskonalenia techniki jazdy przymierza się także WORD w Gorzowie. Nie powstanie on przy siedzibie ośrodka, bo przy ul. Podmiejskiej na taki obiekt nie ma już po prostu miejsca. Dlatego inwestycja ma zostać zrealizowana przy ul. Silwanowskiej. Działkę o powierzchni ponad 5 ha przekazano już WORD-owi w formie darowizny. Taką decyzję podjęli niedawno gorzowscy radni. Transakcję zatwierdził już także Sejmik Województwa Lubuskiego.

Według Radia Zachód, szefostwo gorzowskiego WORD-u szacuje, że inwestycja mogłaby powstać nawet w ciągu ośmiu miesięcy. Ile miała by kosztować? Mówi się o kwocie ok. 8 mln zł.

Ale wszystko oczywiście będzie wiadomo w momencie wybrania wykonawcy inwestycji. Stanie się to na drodze przetargu. Na zrealizowanie inwestycji gorzowski WORD ma aż pięć lat. Jeśli tak się nie stanie, działka wróci do zasobów miasta.

Ośrodek doskonalenia techniki jazdy w Gorzowie byłby już drugim takim obiektem w województwie lubuskim. Pierwszy powstał w Tomaszowie (gmina Żagań). Wybudował go Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Zielonej Górze. Ośrodek powstał w 2011 roku na terenie byłego lotniska wojskowego. Teren liczy aż 16 ha, przed budową nie miał nawet przyłącza energii elektrycznej ani wody.

Okazuje się, że na razie tylko w dwóch województwach nie zanoszą się na powstanie ośrodków doskonalenia techniki jazdy. To warmińsko-mazurskie oraz zachodniopomorskie. W innych województwach takie obiekty już działają lub mają zostać wybudowane.

Jakub Ziębka



Rok bez przełomu

Chaos przy publikacji rozporządzeń, wymiany pojazdów egzaminacyjnych w WORD-ach, przesunięcie wdrożenia CEPIK-u oraz powołanie zespołu doradczego ds. szkolenia i egzaminowania – to najważniejsze wydarzenia, którymi w ubiegłym roku żyła branża.

Najważniejsze w ubiegłym roku było z pewnością kolejne przesunięcie w czasie wdrożenia systemu CEPIK, co spowodowało z kolei odroczenie restrykcji wobec młodych kierowców. Temu tematowi poświęciliśmy w styczniowym numerze „Szkoły Jazdy” osobny tekst. W 2016 roku doszło jednak także do innych wydarzeń ważnych dla branży związanej ze szkoleniem i egzaminowaniem. Przyjmiemy je zatem.

■ Egzaminować czy nie – oto jest pytanie...

Pierwsze było poważną wpadką nowego kierownictwa resortu odpowiedzialnego za infrastrukturę. Otóż 24 lutego wygasły ważne rozporządzenia. Jedno dotyczyło egzaminowania kandydatów na kierowców, drugie – szkolenia. A nowe nie zostały opublikowane! Jeszcze w nocy i wczesnym rankiem 25 lutego pracownicy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego oraz szkoleniowcy z dużą nerwowością obserwowali stronę Rządowego Centrum Legislacji. Mieli nadzieję, że zanim rozpoczną pracę, te niezwykle ważne dla nich akty prawne w końcu się ukazą. Nic takiego jednak się nie stało.

Dlatego ok. godz. 8 dyrektorzy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego musieli podjąć ważną decyzję: pracować normalnie czy wstrzymać egzaminowanie kierowców. I nie byli w tej decyzji jednomyślni. Część z nich stanęła na stanowisku, że skoro nie ma podstaw prawnych do egzaminowania, to nie będzie tego robić. Chodziło m.in. o wszystkie WORD-y z województwa mazowieckiego, ale także z Częstochowy, Bydgoszczy czy Włocławka.

Inaczej do sprawy podeszły WORD-y m.in. w Zielonej Górze i Opolu.

– Rzeczywiście, rozporządzenie nie doczekało się jeszcze publikacji, ale mamy zapewnienie, że lada chwila się ukaze – mówił Edward Kinder, szef opolskiego ośrodka. – W trosce o dobro klientów zdecydowaliśmy się egzaminować.

Temat braku publikacji rozporządzenia o egzaminowaniu został podjęty przez media ogólnopolskie, które od rana zwracały się do resortu infrastruktury i budownictwa z prośbą o wyjaśnienie tej sprawy. Jeszcze przed południem rzeczniczka prasowa ministerstwa Elżbieta Kisil wysłała specjalny komunikat.

■ Spóźnione rozporządzenia

– Przepisy ustawy o kierujących pojazdami szczegółowo regulują to, w jaki sposób i na jakich zasadach powinny być przeprowadzane egzaminy na prawo jazdy, dlatego WORD-y powinny przeprowadzać je nadal, zgodnie z przyjętym harmonogramem i na dotychczasowych zasadach. Sposób przeprowadzania i oceny egzaminu, określone w nowych przepisach, zostały doprecyzowane w sposób niemający wpływu na zakres egzaminu. W związku z tym wszystkie egzaminy przeprowadzone do czasu opublikowania nowych rozporządzeń są ważne – twierdziła Kisil.

Przy okazji tłumaczyła, że przyczyną opóźnienia w wydaniu rozporządzenia była konieczność dwukrotnego dostosowania projektów do zmian wprowadzających system CEPIK 2.0, a następnie do zmian przesuwających wejście w życie przepisów wprowadzających CEPIK 2.0. na przełomie 2015 i 2016 roku.

Pół godziny po oświadczeniu Kisil rozporządzenie w sprawie egzaminowania zostało ogłoszone w Dzienniku Ustaw. Jednak była to tylko jedna z wpadek Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Także 25 lutego miały zostać

ogłoszone dwa kolejne akty prawne, tym razem dotyczące szkolenia oraz w sprawie nadawania numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia kierowców. Do tego również nie doszło. Szkoleniowcy zadawali sobie więc pytanie, czy mogą w ogóle prowadzić szkolenie kandydatów na kierowców. Resort twierdził, że tak. Prawnicy i urzędnicy pracujący w starostwach powiatowych nie byli już tego tacy pewni. Ostatecznie brakujące rozporządzenia zostały wydane w marcu. Ale wrażenie, że w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa nie pracują kompetentne osoby, zostało...

■ Zespół, który działa (?) po cichu

Kolejnym wydawałoby się ważnym wydarzeniem było powołanie przez ministra infrastruktury i budownictwa grupy doradczej, która ma m. in. za zadanie opracowanie propozycji zmian dotyczących szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Nazwiska jej członków zostały podane do publicznej wiadomości dopiero tydzień po pierwszym spotkaniu, które odbyło się we wrześniu.

Członkami zespołu jest aż pięciu przedstawicieli związanych z branżą OSK. To prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców Krzysztof Bandos, prezes Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców Krzysztof Szymański, prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców Roman Stencel, Jan Szymczak (sekretarz PFSSK) oraz Jan Zdziarstek (właściciel Olsztyńskiego Centrum Kształcenia, na stronie internetowej resortu przedstawiony jako przewodniczący komisji ds. branży szkoleniowej w Business Centre Club).

Środowisko egzaminatorów reprezentują trzy osoby: prezes, wiceprezes i członek Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców, odpowiednio – Dariusz Chyćko, Krzysztof Tomczak i Henryk Radomski. Członkiem zespołu został także Woj-

ciech Pasieczny, wiceprezes Zarządu Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym.

Grupa doradcza działa po cichu, w zasadzie nie wiadomo, czym jej członkowie się zajmują. Zapytaliśmy o to biuro prasowe resortu infrastruktury i budownictwa, ale odpowiedź była więcej niż lakoniczna.

– Dotychczas odbyły się cztery posiedzenia zespołu. Podczas nich zidentyfikowane zostały obszary systemu szkolenia i egzaminowania na prawo jazdy, a następnie przeanalizowano je pod kątem wad i zalet. Obecnie zespół opracowuje wstępne propozycje zmian obowiązujących przepisów – poinformowało nas biuro prasowe.

■ WORD-y bliżej młodych

Ważne wiadomości doszły do nas z niektórych wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. W maju radni sejmiku województwa lubuskiego przyjęli uchwałę, zgodnie z którą praktyczne egzaminy na kategorię AM mogą się odbywać w każdym mieście. Z tej możliwości zaczęły już korzystać dwa WORD-y – gorzowski i zielonogórski. Już niedługo, bo w pierwszej połowie roku, w ich ślady pójdzie Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Opolu.

W zielonogórskim WORD-zie (jako jedynym w Polsce) odbywają się od zeszłego roku egzaminy teoretyczne z wykorzystaniem egzaminatora w funkcji lektora. Trzeba tylko wystąpić o zgodę na piśmie, dobrze ją uzasadniając i – choć nie jest to obowiązkowe – dokumentując. Egzaminator nie udziela instrukcji czy porad, pełni wyłącznie funkcję lektora – ma m.in. pomóc osobom, które nie potrafią czytać w języku polskim (np. imigrantom) oraz dyslektykom.

Ciekawa inicjatywa została także podjęta w katowickim WORD-zie. Tamtejsi egzaminatorzy przeszli kurs na ratowników przedmedycznych. Jeżdżą specjalnie oznakowanymi samochodami i potrafią pomóc ofiarom wypadków. Przeszkoleni są też pracownicy w samych ośrodkach

na wypadek, gdyby któryś z kandydatów na kierowców źle się poczuł.

– Oczywiście nie zamierzamy konkurować z pogotowiem – wyjaśniał Janusz Kuwak, zastępca dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Katowicach. – Nasi pracownicy mają najniższy stopień ratowniczy. Chodzi o to, by potrafili pomóc człowiekowi jak najszybciej, a przede wszystkim, by się tego nie bali. Podczas szkolenia skupiono się przede wszystkim na wypadkach, które mogą zdarzyć się na drodze. Zatem oprócz typowych działań, takich jak czynności mające na celu przywrócenie akcji serca czy opatrywanie oparzeń, firma szkoleniowa wyjaśniała też, jak np. pomóc motocykliście, w jaki sposób zdjąć mu kask. Bo zdejmowanie go na siłę przy złamanym kręgosłupie skończyłoby się tragicznie.

■ Wymiana floty

Rok 2016 stał także pod znakiem wymiany pojazdów w wielu wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego. Najpopularniejszym autem egzaminacyjnym została toyota yaris. Jest wykorzystywana w piętnastu WORD-ach. Na drugiej pozycji uplasował się hyundai i20 (jedenaście WORD-ów), trzeciej – renault clio (siedem WORD-ów), czwartej – fiat punto (sześć WORD-ów), piątej – suzuki swift (pięć WORD-ów).

Podczas wymiany pojazdów nie obyło się także bez kontrowersji. Przykładem jest choćby Nowy Sącz.

10 października na plac egzaminacyjny Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego pierwszy raz wyjechały nowe suzuki baleno, które zastąpiły wysłużone mitsubishi colt. Fakt ten był znany szkołom jazdy i kursantom. Jednak panikę wśród zdających wywołała informacja, że pomimo wcześniejszych zapewnień, iż przez jakiś czas będą mogli wybierać pomiędzy dwiema markami, tego dnia i przez kilka kolejnych zdecydował za nich komputer.

– Dyrektor WORD-u obiecał, że jeszcze przez kilka miesięcy będą jeździły oba auta, a podchodzący do egzaminu będą sami decydowali, którym pojadą – komentował Michał Michalik, właściciel OSK „Atut” z Nowego Sącza. – Stało się inaczej i dla tych kursantów, którzy nigdy nie siedzieli w baleno, to była tragedia.

Możliwość samodzielnego wyboru aut zdających mieli dopiero tydzień później. Obecnie procedura przebiega tak, że w momencie zapisu na egzamin można zaznaczyć, jakim samochodem będziemy chcieli zdawać.

Podsumowując ubiegły rok, nie można twierdzić, że nic się w nim nie działo ciekawego. Wręcz przeciwnie. Ale patrząc szerzej, zauważamy, system szkolenia i egzaminowania prawie w ogóle się nie zmienił. A to było główne życzenie właścicieli szkół jazdy. Cóż, może ich marzenia spełnią się w 2017 roku?

Jakub Ziębka



Samochody to nie wszystko

Wiodące koncerny motoryzacyjne czerpią przychody z produkcji samochodów i motocykli. Ale nie tylko. Oferta wielu jest znacznie szersza.

W przedostatnim numerze „Szkoły Jazdy” przedstawiliśmy programy personalizacji pojazdów, a także oferty markowych elementów do podnoszenia mocy ich silników bądź poprawy właściwości jezdnych. Warto wiedzieć, że firmy nie ograniczają się wyłącznie do oferowania usług i akcesoriów związanych z samochodami bądź motocyklami.

Przed rozpoczęciem produkcji samochodów niektóre istniejące do dzisiaj marki paraliżowały produkcję rowerów – wystarczy wspomnieć o Oplu, Peugeotie czy Skodzie. Tradycja jest kontynuowana do dzisiaj, z tym że w przypadku Opla podtrzymuje ją Opel GmbH – firma założona w 1947 roku przez Georga Opla, wnuka Adama Opla. Z biegiem czasu inne firmy uznały jednolity za cenne uzupełnienie portfolio, które mogłoby mieć wkład w umacnianie pożądanego wizerunku marki – sportowego Porsche, miejskiego smarta czy luksusowo-nowoczesnego u Audi i BMW. Teraz rowery nie są jednak produkowane obok samochodów. To zazwyczaj licencjonowane produkty z licznymi logotypami marek, za których dostawy odpowiadają wyspecjalizowani poddostawcy.

Jedną z najlepiej znanych gałęzi działalności koncernów motoryzacyjnych jest produkcja silników morskich. Są oferowane m.in. przez Honda Marine, Suzuki Marine, Volvo Penta, a do 2012 roku także przez Volkswagen Marine, którego motory wysokoprężne zaczęły być firmowane i dystrybuowane przez amerykańską firmę Mercury. Obecnie produkowane jednostki, szczególnie zaburtowe, mają niewiele wspólnego z silnikami samochodów. Bywają projektowane od podstaw, by uzyskać wysoką trwałość i wydajność w specyficznych warunkach pracy. Skoro mowa o silnikach, wspomnijmy, że źródłem mocy wielu produkowanych w krótkich seriach samochodów sportowych, hot-rodów czy innych budowanych własnym sumptem pojazdów są motory V8 Chevroleta. Nie pochodzą z demontowanych pojazdów bądź ze zroztu. Amerykański oddział koncernu General Motors oferuje poprzez swoją sieć salonów aż 61 silników ze zróżnicowanym osprzętem i mocach od 268 do 765 KM, które kosztują od 9 do 24 tys. dolarów. Z bogatej oferty konstruktorzy pojazdów mogą też wybrać automatyczne skrzynie biegów.

Jednym z najbardziej pożądanym, a zarazem cenionym „towarów” ostatnich lat stało się bezpieczeństwo połączone z umiejętnością efektywnego użytkowania pojazdów. To nierozdzielne elementy. Bezpieczne prowadzenie auta wyma-



ga umiejętności obserwacji drogi i przewidywania zachowań innych kierowców, co sprzyja zmniejszeniu spalania oraz ograniczeniu tempa zużycia elementów eksploatacyjnych – sprężel, klocków hamulcowych, tarcz i opon. Koncerny starają się dopasować oferty swoich szkół jazdy do oczekiwań klientów. Skoda stawia na defensywną jazdę, Volvo Trucks doszkala kierowców ciężarówek, a Subaru promuje aktywne bezpieczeństwo i myślenie na drodze. BMW podejmuje się szkolenia szoferów, a oddział BMW Security uczy przyszłych kierowców samochodów opancerzonych strategii jazdy czy zachowania w krytycznych sytuacjach.

Ciekawe i niezwykle rozbudowane programy szkoleń, poza wspomnianym BMW, mają w ofercie także inne marki z Niemiec – Audi, Mercedes i Porsche. Zajęcia, zwykle dwudniowe, mogą być podzielone na stopnie. Ich pomijanie nie jest możliwe, ponieważ wcześniej nabyte umiejętności przydają się podczas bardziej zaawansowanych treningów, w ramach których instruktorzy narzucają większe tempo jazdy i trudniejsze ćwiczenia. Podstawowe szkolenie daje kierowcy możliwość zapoznania się z fizyką rządzącą pojazdem w ruchu, uczy omijania przeszkód, awaryjnego hamowania czy właściwego toru jazdy – zarówno w realiach ruchu drogowego, jak i jazdy torowej. Na wyższych etapach nauka dotyczy wykorzystania potencjału samochodu w różnych warunkach czy na torach całego świata. Największym zainteresowaniem

cieszą się treningi organizowane na utwardzonych nawierzchniach, ale dla ambitnych przygotowano też zajęcia na śniegu czy zamrzniętych jeziorach, po których jeździ się na okolicznych oponach. Teoretyczna część szkoleń zwykle jest ograniczona do niezbędnego minimum. Organizatorzy stawiają na naukę przez praktykę, by kierowca mógł na własnej skórze przekonać się, jak wygląda zbliżanie się do granic (najpierw własnych, a później pojazdu) i jakie niebezpieczeństwa są z tym związane. Wszystko dzieje się pod okiem doświadczonych instruktorów, nierzadko będących czynnymi bądź emerytowanymi zawodnikami.

W początkowych etapach zajęcia najczęściej prowadzone na pojedynczych fragmentach toru. Instruktorzy na bieżąco obserwują pracę gazem, hamulcem i kierownicą oraz sugerują, co należy poprawić. Na koniec dochodzi do połączenia składowych w całość i pokonywanie pełnych okrążeń toru. Optymalne tempo oraz tor jazdy narzuca samochód instruktora. Po każdym okrążeniu szyk w kolumnie zostaje zmieniony, by każdy kierowca mógł przez jedno okrążenie jechać za prowadzącym. Oferty z cenami od nieznacznie przekraczających tysiąc złotych do przeszło 20 tys. zł za trening w wyścigówce klasy GT3 oznaczają, że każdy jest w stanie znaleźć coś dla siebie.

Domem niemieckich firm jest także oferta... turystyczna. Dają możliwość zwiedzenia najciekawszych zakątków świata za kierownicami

najnowszych modeli. Organizacja jest dopięta na ostatni guzik. Auta zwykle czekają już na lotniskach, program dnia jest tak ułożony, by dawać satysfakcję z jazdy i poznawania świata, a jednocześnie nie wywoływać zmęczenia. Uczestnicy nocują w wysokiej klasy hotelach i stołują się w drogich restauracjach. Nie brakuje także atrakcji dodatkowych. Przykładowo, uczestnicy Audi North Cape Tour mają możliwość poprowadzenia skuterów śnieżnych przez fińskie lasy czy powierzchni zamarzniętych jezior. Ceny są skorelowane ze standardami usług. Firmowana przez Audi pięciodniowa wyprawa na Przylądek Północny została wyceniona na 3.980 euro. Kto natomiast chciałby sprawdzić możliwości BMW X5 na pustyniach i bezdrożach Namibii, musi przygotować 4.590 euro oraz pieniądze na zakup biletów lotniczych, gdyż nie są one częścią oferty.

BMW Motorrad nie zamierza pozostawać za samochodową dywizją marki i oferuje aktywności związane z jednoślądami. Zainteresowani nimi mają do wyboru wyprawy turystyczne, treningi na torach (także z pomiarem czasu) i przygody w terenie. Zajęcia trwają od dwóch do sześciu dni i – w zależności od modułu – kosztują od 1499 do 4549 euro. Finalny rachunek może być znacznie wyższy. Organizator ostrzega, że udział własny w szkodzi to minimum 1500 (do 4000 euro w przypadku jazdy po torze), uszkodzone części są zawsze wymieniane, kierujący nie może zachować ich na własność, a dwa upadki dają organizatorom możliwość wykluczenia uczestnika z dalszych zajęć.

Lukasz Szewczyk



Diodowa rewolucja

Reflektory bazujące na LED-owych źródłach światła pojawiają się w coraz tańszych i bardziej popularnych modelach samochodów. W wybranych wersjach seata leona nie wymagają już dopłaty, a w volkswagenie polo czy odświeżonym renault clio znajdziemy je na listach opcji.

Co przemawia za diodami? To kompaktowe, a zarazem bardzo wydajne źródła światła o wysokiej żywotności. Aktualnie za diodowe reflektory – w zależności od marki, modelu i poziomu jego wyposażenia – trzeba dopłacić 2–5 tys. zł lub więcej za systemy aktywnie doświetlające drogę. Tymczasem okazuje się, że diodową technologią w reflektorach można cieszyć się za znacznie mniejsze pieniądze. Za równowartość ok. 700 zł Philips oferuje na wybranych rynkach (np. w Australii) diodowe zamienniki klasycznych żarówek halogenowych H4.

Para diodowych X-treme Ultinon ma moc 46 W, natomiast halogenowych – 110 W. Łącząc to z pozostałymi punktami świetlnymi auta w technologii LED można otrzymać realne oszczędności w zużyciu energii, a co za tym idzie – zapotrzebowaniu na paliwo i emisji dwutlenku węgla. Nie bez znaczenia jest też zmniejszone obciążenie cieplne reflektorów. Wysoka temperatura nie służy kostkom elektrycznym, oprawom czy poliwęglanowym kloszom i soczewkom, w dłuższym przedziale czasu powodując ich kruszenie, pęknięcie czy mętnienie. Zamontowanie LED-owych zamienników żarówki może jednak przynieść inne problemy. Ciepło powstaje w tylnej części diody, więc podczas pracy reflektor może mieć problem z samoczynnym oczyszczaniem się ze śniegu czy lodu. LED-owe zamienniki żarówek H4 nie zapewniają bardziej intensywnego strumienia świetlnego od halogenowych odpowiedników. Dla zestawu X-treme Ultinon producent deklaruje 1000 lumenów dla światła mijania oraz 1250 lm (z tolerancją 15 proc.) dla drogowych. Z kolei dla klasycznych halogenowych H4 WhiteVision Philips mówi odpowiednio o 1000 i 1650 lm (z tolerancją 15 proc.). Dla porównania dodajmy, że w zasięgu reflektorów ksenonowych jest 3000–3200 lm.

Europejskie regulacje prawne nie przewidują możliwości stosowania LED-owych punktów świetlnych w reflektorach do nich nieprzystosowanych. Siłą rzeczy wiodący producenci nie wprowadzają ich do oferty. Kwitnie natomiast rynek niemarkowych zamienników o deklarowanych niebываłych wręcz parametrach. Niestety, wątpliwe, by żarówka za niecałe 9 zł była je w stanie zapewnić.

Czy nowelizacja prawa i dopuszczenie do stosowania diodowego oświetlenia ma sens? Na pewno pomogłyby w „ucywilizowaniu” rynku

i stworzeniu alternatywy dla produktów pośledniej jakości. Skorzystaliby kierowcy, gdyż temperatura barwowa światła diodowego (6200 K) jest zbliżona do światła lamp ksenonowych czy światła dziennego, przy którym ludzkie oko pracuje najlepiej. Philips oszacował żywotność swoich żarówek na 5000 godzin. To przepaść względem halogenów (ok. 300–600 h) czy ksenonów (2–3 tys. h). W przeliczeniu na przebieg jedna para LED-owych H4 powinna wystarczyć na ok. 200 tys. km. Imponująca trwałość jest na wagę złota w modelach, których konstrukcja pasa przedniego utrudnia wymianę żarówek w polowych warunkach.

Lukasz Szewczyk



Minimalna stawka za godzinę pracy

Od 1 stycznia wprowadzona została minimalna stawka za godzinę z tytułu umowy-zlecenia i umowy o świadczenie usług. Wynosi ona 13 zł. Dodatkowo rząd postanowił podwyższyć minimalne wynagrodzenie dla pracowników. Teraz jest to już 2 tys. zł.

Nowe regulacje są ważne szczególnie dla właścicieli szkół jazdy w kontekście współpracujących z nimi instruktorów.

– Wprowadzenie minimalnej stawki godzinowej to spełnienie jednej z najważniejszych obietnic złożonych przez premier Beatę Szydło w exposé. Kończymy wreszcie z kilkunastotowymi stawkami dla osób zatrudnionych na umowach cywilnoprawnych – powiedziała Elżbieta Rafalska, minister rodziny, pracy i polityki społecznej.

■ 13 zł za godzinę

Co to w ogóle jest minimalna stawka godzinowa, która od 1 stycznia wynosi 13 zł? To nic innego niż minimalna wysokość wynagrodzenia za każdą godzinę wykonania zlecenia lub świadczenia usług. Kogo ona obejmuje? Każdą osobę wykonującą działalność gospodarczą lub jej niewykonyjącą, która przyjmuje zlecenie lub świadczy usługi na podstawie umów albo na rzecz innej jednostki organizacyjnej w ramach prowadzonej przez te podmioty działalności, także samozatrudnionych. Nie są nią objęte umowy o dzieło.

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

Czy wymagania dotyczące minimalnej stawki godzinowej będą obejmowały również umowy zawarte przed wejściem w życie nowelizacji ustawy, która ją powołała? Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wyjaśnia, że tak. W odniesieniu do umów zawartych przed 1 września 2016 roku ustawa wprowadziła przepisy umożliwiające stronom przeprowadzenie negocjacji w sprawie odpowiedniej zmiany wynagrodzenia lub rozwiązanie umowy z uwagi na zmiany w wysokości kosztów ponoszonych przez stronę w związku z wejściem w życie nowych przepisów.



■ Surowe kary

W kwestii minimalnej stawki godzinowej pojawia się jeszcze inne pytanie. Jak powinna być potwierdzana liczba przepracowanych godzin? Kwestie te powinny być ustalone w umowie zawartej przez zleceniodawcę i zleceniobiorcę. A co w przypadkach braku umownych ustaleń co do sposobu potwierdzania liczby godzin wykonania zlecenia lub świadczenia usług? Wówczas zleceniobiorca przedkłada w formie pisemnej, elektronicznej lub dokumentowej informację o liczbie godzin wykonania zlecenia lub świadczenia usług. Podobnie jest w przypadku umowy zawartej w formie ustnej, jeżeli nie doszło do pisemnego potwierdzenia sposobu weryfikacji liczby godzin. W sytuacji braku takiego potwierdzenia, podstawą ustalenia liczby godzin wykonania zlecenia lub świadczenia usług będzie stosowna informacja przedłożona przez zleceniobiorcę.

A kto będzie nadzorował przestrzegania przepisów? To obowiązek Państwowej Inspekcji Pra-

cy. Za naruszenie przepisów dotyczących wprowadzanej stawki godzinowej przewidziano kary od 1 do 30 tys. zł.

■ Wzrasta płaca minimalna

Od 1 stycznia podwyższone zostało także minimalne wynagrodzenie. Teraz wynosi ono 2 tys. zł. Zostało wprowadzone na drodze rozporządzenia.

Oznacza to wzrost o 8,1 proc. (150 zł) w stosunku do 2016 roku (wtedy pensja minimalna wynosiła 1.850 zł brutto).

– Dzięki temu zmniejszy się różnica między wynagrodzeniem średnim a minimalnym. Zbliżymy się do pożądaných 50 proc. Dobra sytuacja na rynku pracy powinna przekładać się także na wzrost wynagrodzeń – komentuje minister Elżbieta Rafalska.

Co to jest płaca minimalna? To ustalone najniższe wynagrodzenie, jakie pracodawca musi wypłacić pracownikowi zatrudnionemu na umowę o pracę.

Jakub Ziębka

Teoria w Domu

– czysty zysk dla OSK

Możliwość zaoferowania kursantom teoretycznego szkolenia przez internet (e-kursu) to źródło wymiernych korzyści dla Państwa ośrodka – nie trzeba już organizować wielogodzinnych wykładów i można skupić się na bardziej rentownej części szkolenia, czyli jazdach.

Pakiet materiałów „Teoria w domu” to nie tylko dostęp do najlepszego w Polsce e-kursu dla kandydatów na kierowców. To również system, który pozwala związać się z kursantem umową już na etapie nieobowiązkowej teorii. Dzięki temu macie Państwo pewność, że kandydat po zdaniu egzaminu państwowego wróci na jazdy.



Miłość od pierwszego wejrzenia

– Jechaliśmy gdzieś z Grześkiem Tkaczykiem i nagle, wydaje mi się, że było to w Hamburgu, zobaczyłem piękną maszynę. Zrobiłem jej zdjęcie, zacząłem o niej czytać, powoli kielkowała we mnie myśl, żeby tego harleya kupić. I tak się ostatecznie stało, ale dopiero po moim powrocie do Polski – wspomina Mariusz Jurasik, jeden z najbardziej utytułowanych polskich piłkarzy ręcznych.

Jakub Ziębka: Początkowo chciałem porozmawiać z tobą o samochodach, ale usłyszałem, że masz trochę inną pasję. Chodzi mi oczywiście o motocykle.

Mariusz Jurasik: Zgadza się. Samochody nie są dla mnie zbyt ciekawym tematem do rozmów. Przyczyna jest prosta. Traktuję auta jako narzędzia służące do przemieszczania się z punktu A do punktu B. Przydają się w życiu, nie przeczę, ale nie budzą we mnie emocji. Z motocyklami jest zupełnie inaczej. To moja pasja, o nich chętnie rozmawiam.

Pamiętasz moment, w którym pomyślałeś sobie, że warto byłoby rozpocząć swoją przygodę z motocyklami? Chciałeś spróbować już w młodości czy zainteresowanie pojawiło się dopiero później, gdy byłeś już dojrzałym człowiekiem?

Zainteresowałem się jednoślādami, gdy byłem nastolatkiem. Pamiętam czasy, gdy w okolicy, gdzie się wychowałem, jeździło się na emzetkach, rometach, WSK-ach. Ja nie miałem motocykla na własność, moi rodzice nie mogli sobie pozwolić na taki zakup. Ale mój wujek już tak. I przyznaję się, zdarzało mi się wtedy pojeździć, choć nie miałem odpowiednich uprawnień. Ale nie były to mocno uczęszczane drogi, raczej boczne.

A kiedy zdecydowałeś się na zakup swojego motocykla?

Od czasów, o których wspominałem, minęło sporo lat. Ten motocykl cały czas za mną chodził, ale nie zdecydowałem się na zrobienie prawa jazdy i kupienie jakiejś maszyny. Coraz częściej o jednoślādach zacząłem myśleć podczas mojej gry w Bundeslidze. Ale wiadomo, nie każdy chciałby, żeby sportowiec miał hobby, które jest przez część osób uważane za niebezpieczne. Ale gdy w 2009 roku wróciłem do kraju i przenieśliem się do Targów Vive Kielce, postanowiłem w końcu działać. Zapisalem się na kurs prawa jazdy, po czym zdałem egzamin i kupiłem motocykl. Zdecydowałem się na harleya.

Skąd taki właśnie wybór?

Żeby odpowiedzieć na to pytanie, musimy się cofnąć do mojej gry w Niemczech. Jechaliśmy

gdzieś z Grześkiem Tkaczykiem (były reprezentant Polski w piłce ręcznej, kapitan kadry kierowanej przez Bogdana Wentę, był kolegą klubowym Mariusza Jurasika w Rhein-Neckar Löwen – przyp. red.) i nagle, wydaje mi się, że gdzieś w Hamburgu, zobaczyłem piękną maszynę. Zrobiłem jej zdjęcie, zacząłem o niej czytać, powoli kielkowała we mnie myśl, żeby ją kupić. I tak się ostatecznie stało, ale dopiero po moim powrocie do Polski.

Czyli to była taka miłość od pierwszego wejrzenia.

Rzeczywiście, tak można powiedzieć. Od naszego pierwszego spotkania w Hamburgu do zakupu maszyny trochę czasu minęło, ale spotkaliśmy się ponownie. Motocykl uważam za idealnie dopasowany do moich potrzeb, nie mam do niego żadnych zastrzeżeń. Ma swoją moc, poza tym jest, a posiadam już go dobre sześć lat, bezawaryjny. Czemu się trochę dziwiłem, bo wcześniej czytałem, że harleye lubią się psuć. Ale chyba coś się w tej kwestii zmieniło, co pokazuje mój przykład. W zasadzie nie miałem żadnej poważnej awarii, co jakiś czas trzeba wykonać tylko rutynowe zabiegi konserwacyjne. Choć nie znaczy to wcale, że mój harley od momentu, w którym go kupiłem, w ogóle się nie zmieniał. Został trochę przerobiony, zgodnie z moimi oczekiwaniami. Oddaję go w dobre ręce, do fachowca wysokiej klasy.

Niektórzy mówią, że harley to nie tylko rzecz, ale także pewien styl życia.

Coś w tym jest, to dobra maszyna dla stacjonarnych, dojrzałych panów, do których się obecnie zaliczam. A tak na poważnie, ten motocykl po prostu bardzo mi się spodobał. Jeśli to „coś” zobaczyłbym np. w suzuki lub kawasaki, też bym je kupił. Ale mam harleya i nie narzekam. To power cruiser, nawet ze ścigaczami wygrywa. Także ten stacjonarny pan ma jeszcze w sobie trochę ikry.

Jakiś czas temu rozmawiałem z innym zapalonym motocyklistą – Mateuszem Geslerem. Mówił, że lubi jazdę na motocyklu, bo może wtedy pobycć sam ze sobą. Określił się mianem motocyklisty indywidualisty. Też tak masz?

Nie za bardzo. Kocham jeździć, ale raczej w grupie. Podczas mojej gry w Kielcach mieliśmy naprawdę zgraną paczkę. To było dzie sięć, jedenaście osób. Jak tylko mieliśmy wolną chwilę, organizowaliśmy sobie przejażdżki. Było naprawdę kapitalnie, zwłaszcza że w województwie świętokrzyskim jest naprawdę dużo fajnych dróg i miejsc. Mamy tam przecież bardzo malownicze góry, brakuje tylko morza. Ale woda to woda. A tej na kielecczyźnie nie brakuje.

Czy w tej grupie motocyklistów byli także inni piłkarze ręczni?

Jak najbardziej. Na motocyklu jeździ wspomniany już przeze mnie Grzesiek Tkaczyk oraz Sławek Szmal (były reprezentant Polski w piłce ręcznej, znakomity bramkarz, trzykrotny medalista mistrzostw świata – przyp. red.) Zresztą jeździliśmy nie tylko po województwie świętokrzyskim. Z Grześkiem byliśmy także na Mazurach. A w planach mamy podróż motocyklami po Stanach Zjednoczonych. Pytanie tylko, kiedy znajdziemy na to czas. Wiadomo, każdy z nas ma swoje obowiązki, trudno ustalić jakiś jeden termin. Ale mam nadzieję, że kiedyś nasze plany w końcu zrealizujemy.

Przy okazji sukcesów, które odnosiła reprezentacja Polski kierowana przez Bogdana Wentę, mówiło się, że osiągnięcie dobrych wyników było możliwe dzięki panującej w kadrze doskonałej atmosferze. Okazuje się, że zbliżyły was również wspólne zainteresowania. Mam tu na myśli choćby motocykle.

Tak, w przypadku niektórych z nas można tak powiedzieć. Byliśmy rzeczywiście zgraną paczką, lubiliśmy się, walczyliśmy o wspólne cele. Teraz też utrzymujemy ze sobą kontakt. Nie znaczy to oczywiście, że codziennie do siebie dzwoniemy. Ale kumplami jesteśmy cały czas.

Sprowadziłeś już motocykl z Kielc do Szczecina (Mariusz Jurasik jest obecnie grającym trenerem Sandry SPA Pogoni Szczecin – przyp. red.)?

Na razie nie ma takiej potrzeby, bo, jak pewnie wiesz, sezon motocyklowy się skończył. Ale jak się znowu zacznie, to kto wie... ■

Jazda z gwiazdą

MARIUSZ JURASIK

– jeden z najbardziej utytułowanych polskich piłkarzy ręcznych. W latach 1997–2012 reprezentował barwy Polski w 207 oficjalnych spotkaniach, zdobywając w nich 704 bramki. Wicemistrz świata z 2007 roku (wybrany do najlepszej siódemki turnieju), brązowy medalista mistrzostw świata w 2009 roku, uczestnik igrzysk olimpijskich w Pekinie.

Jako zawodnik bronił barw m.in. Wisły Płock, Vive Targów Kielce i niemieckiego Rhein-Neckar Löwen. Obecnie jest grającym trenerem szczypiornistów Sandry SPA Pogoni Szczecin.

Pijeś? Nie prowadź!

Zjawisko nietrzeźwości w ruchu drogowym jest od lat ograniczane przez działania prewencyjne, profilaktyczne oraz represyjne. Statystyki policyjne wskazują na spadającą liczbę nietrzeźwych uczestniczących w wypadkach oraz sprawców wypadków będących po użyciu alkoholu i w stanie nietrzeźwości.



■ Marek Rupental

Podczas spotkań towarzyskich Polacy nie ograniczają się do spożywania potraw. Na stole pojawia się także alkohol, który w ocenie ekspertów jest przyczyną wielu wypadków. Nie ulega wątpliwości, że działa na centralny układ nerwowy człowieka, zakłócając zdolności psychomotoryczne. Już nawet niewielka ilość alkoholu zwiększa ryzyko spowodowania wypadku. Normy prawne określone w ustawie o przeciwdziałaniu alkoholizmowi i kodeksie karnym wskazują na dwa stany: po użyciu alkoholu – pomiędzy 0,1 mg/dm³ do 0,25 mg/dm³ w wydychanym powietrzu (wykroczenie) oraz nietrzeźwości – powyżej 0,25 mg/dm³ (przestępstwo).

Zjawisko nietrzeźwości w ruchu drogowym jest od lat ograniczane przez działania prewencyjne, profilaktyczne oraz represyjne. Statystyki policyjne wskazują na spadającą liczbę nietrzeźwych uczestniczących w wypadkach oraz sprawców wypadków będących po użyciu alkoholu i w stanie nietrzeźwości. Doskonale ilustruje to wykres.

■ Artykułem w nietrzeźwych kierowców

Problem z nietrzeźwymi kierowcami został zauważony już wiele lat temu. Jedno z radykalnych działań, którego celem było eliminowanie takich osób, zapoczątkowano w grudniu 2000 roku. Właśnie wtedy w kodeksie karnym pojawił się art. 178a. Zacytujmy go:

„§ 1. Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega grzywnie,

karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat dwóch.

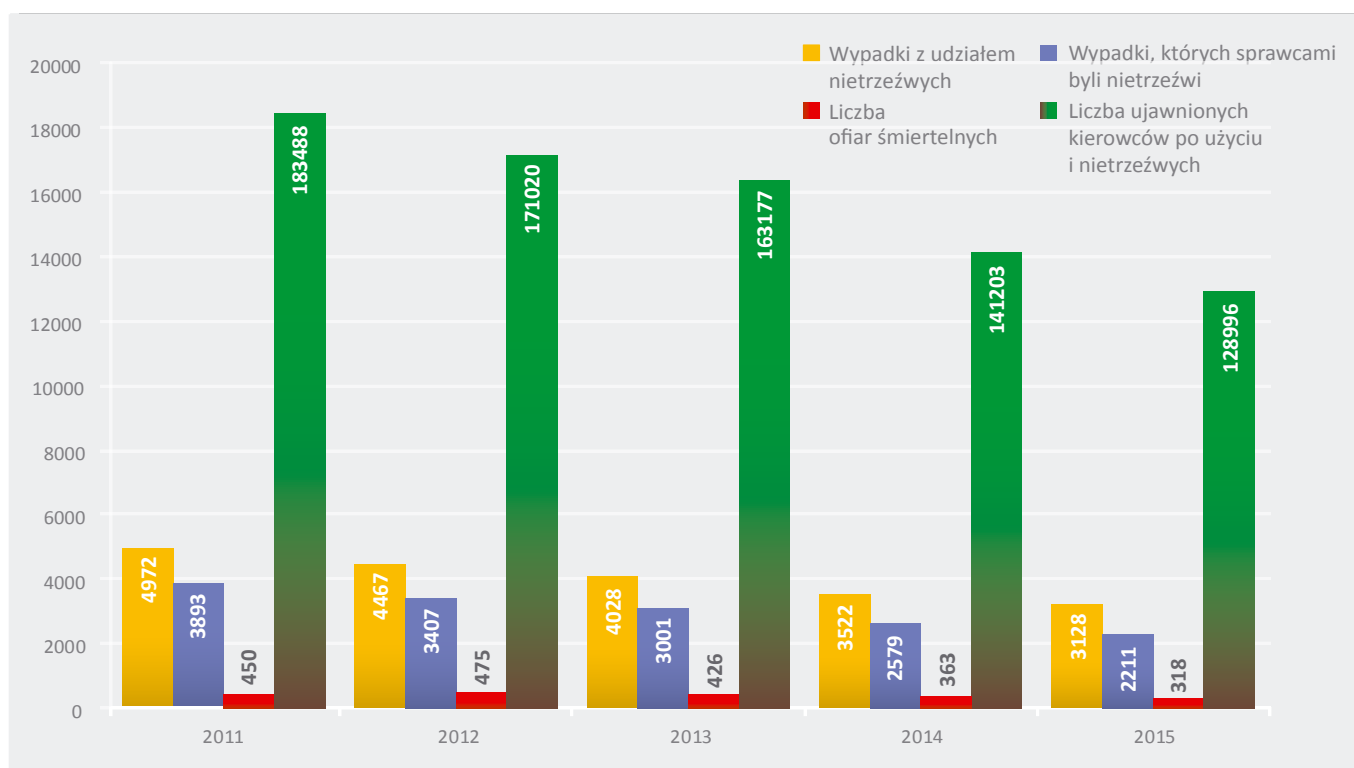
§ 2. (uchylony).

§ 3. (uchylony).

§ 4. Jeżeli sprawca czynu określonego w § 1 był wcześniej prawomocnie skazany za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 lub art. 355 § 2 popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo dopuścił się czynu określonego w § 1 w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo, podlega karze pozbawienia wolności od trzech miesięcy do lat pięciu”.

■ Liczby maleją, ale i tak są za duże

Wcześniej kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości traktowane było jako wykroczenie.



Teraz sprawca zostaje ukarany grzywną, dostaje zakaz kierowania pojazdami oraz wpi-sywany jest do Centralnego Rejestru Skazanych (CRS). A tam nikt nie chce figurować. Co-raz więcej pracodawców przed zatrudnieniem żąda bowiem dostarczenia zaświadczenia o niekaralności. Osoby ubiegające się o wizę, np. do USA, nie otrzymają jej, jeśli ich nazwi-sko figuruje w CRS. Sądy otrzymały więc so-lidne narzędzie do walki z nietrzeźwymi. Oce-niając po latach ich pracę, należy podkreślić, że ta szansa nie została wykorzystana. Przede wszystkim przez nakładanie zbyt łagodnych kar. Alkohol nie jest najbardziej widoczną przy-czyną wypadków drogowych. Ma jednak zna-czący wpływ na statystykę. Nietrzeźwi spraw-cy wypadków drogowych nadal pozbawia-ją życia zbyt wiele osób. Doskonale widać to na wykresie.

Również w tej najtragiczniejszej katego-rii zauważalny jest spadek ofiar śmiertelnych. Ale należy zwrócić uwagę, że to jest prawie 11 proc. wszystkich ofiar śmiertelnych wypad-ków w 2015 roku.

Działania profilaktyczne uświadamiające zgubny charakter nietrzeźwości nie do końca trafiają do świadomości pewnej grupy osób. Szczególnie dużo nietrzeźwych zatrzymywa-nych jest w święta, podczas długich week-endów oraz w okresie wakacyjnym. I ta licz-ba w statystykach jest malejąca, ale i tak za duża (wykres).

■ Mylące informacje

Na poprawę statystyk na pewno mają wpływ organizowane przez policję tzw. trzeźwe po-ranki. Nazwa jest nieco myląca, działania prowadzone są w zasadzie przez całą dobę. Ostatnio w mediach można było przeczytać, że są one niezgodne z prawem. W interne-cie pojawił się nawet film nagrany przez kie-rowcę. Odmówił, gdy policjanci poprosili go o poddanie się badaniu. Miał szczęście – trafił na niedoświadczonych funkcjonariuszy. Pra-wo o ruchu drogowym w art. 129 nadaje po-licjantom (inspektorom transportu drogowego, funkcjonariuszom straży granicznej) pra-wo „żądania poddania się przez kierujące-go pojazdem lub przez inną osobę, w sto-sunku do której zachodzi uzasadnione po-dejrzanie, że mogła kierować pojazdem, ba-daniu w celu ustalenia zawartości w organi-zmie alkoholu lub środka działającego po-dobnie do alkoholu”.

Gdyby trafił na doświadczoną załogę, udał-by się, nawet wbrew swojej woli, na pobranie krwi do badania na zawartość alkoholu. Nie mogę zrozumieć, jak można krytycznie oceniać działania, które przynoszą wymier-ne korzyści w postaci ograniczenia nietrzeź-wych na drogach, zmniejszenie liczby wypad-ków i ofiar śmiertelnych... ■

Telefony rozprasza- ją kierowców

Badania pokazują, że wykonywanie połączeń przez kierowcę trzymającego podczas jazdy telefon w dłoni dwukrotnie zwiększa ryzyko wypadku. Z kolei czytanie i wysyłanie wiadomości zwiększa je aż sześciokrotnie! Obecnie kierowcy w trakcie jazdy nie tylko dzwonią i wysyłają wiadomości, ale także robią zdjęcia i korzystają z internetu.



Korzystanie z telefonu podczas jazdy może powodować rozkojarzenie kierowców na poziomie wizualnym, dźwiękowym i fizycznym. Rozkojarzenie wizualne oznacza, że korzystając z telefonu kierowca nie patrzy na drogę i jej otoczenie, ale na ekran telefonu. A dźwiękowe? Skupia się na dzwonku telefonu i innych wydawanych przez aparat sygnałach dźwiękowych, i w efekcie może nie usłyszeć sygnałów z otoczenia drogi. Natomiast do rozko-jarzenia fizycznego dochodzi, gdy kierowca ko-rzysta z telefonu, trzymając go w dłoni, co spo-walnia jego reakcje i uniemożliwia bezpieczne wykonywanie manewrów. Kierowca rozprasza się też, kiedy myśli o czymś innym, np. o rozmo-wie prowadzonej przez telefon, zamiast o pro-wadzeniu pojazdu.

– Korzystanie z telefonu komórkowego po-woduje, że kierowcy nie tylko odrywają wzrok od drogi, ale także odrywają na pewien czas rękę od kierownicy i często nieświadomie, roz-kojarzeni i bez pełnej kontroli, przejeżdżają na-wet kilkadziesiąt metrów – mówi Zbigniew We-seli, dyrektor Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault.

– Tymczasem kierowca w trakcie jazdy musi szybko przyswoić bardzo wiele bodźców i pra-widłowo je przeanalizować, co wymaga peł-nego skupienia i stałej obserwacji drogi oraz otoczenia.

Czas reakcji w trakcie korzystania z telefonu jest wolniejszy o 20–40 proc. Dotyczy to hamo-wania przed pojazdem, zmiany prędkości czy reakcji na znaki drogowe.

– Wolniejszy czas reakcji w czasie, gdy trzyma-my telefon, oznacza brak pełnej kontroli nad po-jazdem. Jazda wyznaczonym pasem ruchu, po-konywanie zakrętów czy jazda po rondzie z te-lefonem w dłoni jest często trudna do wyko-nania, a co najważniejsze – znacząco zwiększa ryzyko wypadku – mówią trenerzy Szkoły Bez-piecznej Jazdy Renault.

Nawet jeśli rozmawiamy przez telefon ko-rzystając z zestawu głośnomówiącego, w dal-szym ciągu jesteśmy rozkojarzeni i nie skupia-my się w pełni na drodze. Dlatego gdy musimy zadzwonić, najlepiej zatrzymajmy się na parkin-gu lub na stacji benzynowej.



Siła prostoty

Z generacji na generację samochody stają się coraz większe, cięższe i bardziej naszpikowane elektroniką. Skrzynie biegów mają więcej przełożeń, a ubytek liczby cylindrów i pojemności skokowej jest rekompensowany przez turbosprężarki. Zespół inżynierów odpowiedzialnych za przygotowanie suzuki baleno postawił na proste, klasyczne rozwiązania. Co z tego wyszło?

Nowym model z oferty Suzuki wstępnie prezentowaliśmy w „Szkole Jazdy” kilka miesięcy temu. Była ku temu podstawa, gdyż pod koniec grudnia 2015 roku WORD w Chełmie poinformował o podpisaniu umowy na najem suzuki baleno. Podobne auta trafiły też do Zamościa. Teraz postanowiliśmy sprawdzić, jak auto używane do egzaminowania i kształcenia kierowców sprawdza się podczas codziennej eksploatacji.

Pierwsza generacja baleno, produkowana w latach 1995–2001, była niewielkim kompaktem z nadwoziem o długości 3,9 m i 2,48-metrowym rozstawem osi. Baleno powróciło na rynek w 2016 roku. Tym razem z karoserią o długości 3995 mm i zwiększonym o 40 mm rozstawem osi, stając się jednym z największych reprezentantów segmentu B. Projektanci nie przepuścili okazji do stworzenia jednego z najbardziej przestronnych wnętrza w klasie – mogą w nim wygodnie podróżować cztery dorosłe osoby o wzroście ok. 1,8 m. Kolejnym atutem baleno jest też 355-litrowy bagażnik. Niestety, mimo podwójnej podłogi próg załadunku pozostał wysoki, łatwo też uderzyć głową w wystający zamek pokrywy kufra. Fotele są wygodne, a pozycja

za kierownicą nie budzi zastrzeżeń. Wnętrze wykończono twardymi tworzywami – to standard w tym segmencie. Szkoda, że ich stylizacja jest wyjątkowo powściągliwa, a plastik jest podatny na zarysowania. Po 18 tys. km przebiegu uchwyty drzwiowe nosiły wyraźne ślady eksploatacji. Wznosząca się linia okien ogranicza widoczność do tyłu. W testowanym samochodzie kierowca nie był skazany wyłącznie na lusterka boczne – znacznym wsparciem była kamera cofania, na którą nie można liczyć w pojazdach egzaminacyjnych.

Baleno zbudowano na nowej płycie podłogowej, która w niedalekiej przyszłości stanie się szkieletem kolejnej generacji swifta. Konsekwentne dążenie do redukcji masy zapoczątkowało. Baleno waży tylko 865 kg – praktycznie tyle samo, co o rozmiar mniejsza skoda citigo. Niska masa zawsze jest w cenie. Przekłada się na zwinność samochodu, osiągi czy zużycie paliwa. We właściwościach jezdnych baleno można doszukać się odrobiny sportowego ducha marki Suzuki. Auto precyzyjnie i bez zbędnej zwłoki wykonuje polecenia kierującego. Zawieszenie złożone z kolumn MacPhersona i belki skrętnej poprawnie filtruje nierówności.



Najgorzej radzi sobie z krótkimi poprzecznymi wybojami – pokonywaniu ich towarzyszą wyraźne wstrząsy i odgłosy pracy podwozia. Najprzyjemniejsza jest jazda w tempie do 120 km/h. Przy wyższych prędkościach silnik staje się wyraźnie słyszalny, a zużycie paliwa rośnie błyskawicznie – brakuje szóstego biegu. Na autostradach dokuczają również podatność baleno na podmuchy wiatru bocznego oraz charakterystyka układu kierowniczego – kierownica skręcona o kilka stopni nie wraca samoczynnie do pozycji wyjściowej, utrudniając precyzyjne korygowanie toru jazdy.

Tako rzeczy Clarkson

„Świat według Clarkona. Tak jak mówiłem” to już szósta część serii brytyjskiego dziennikarza telewizyjnego. Książka pełna humoru pęka w szwach od liczby opisywanych absurdów i zawiera niezdrową dawkę zdrowego rozsądku.

Zastrzeżeń nie można mieć natomiast do skrzyni biegów z precyzyjnym mechanizmem wybierania przełożeń, który stawia przyjemny opór i nie haczy nawet przy szybkich zmianach biegów. Mocną stroną baleno jest również motor 1.2 o wysokiej kulturze pracy i równomiernym sposobie oddawania mocy i momentu obrotowego. Wolnossąca konstrukcja sprawia, że maksymalnych wartości trzeba szukać w górnych rejestrach obrotomierza – 90 KM przy 6.000 obr./min oraz 120 Nm przy 4.400 obr./min. Manewr wyprzedzania warto poprzedzać redukcją biegu. W pozostałych sytuacjach można polegać na zapasie sił napędowych dostępnych od 2.000 obr./min. Póki baleno nie jest obciążone kompletem pasażerów i bagażem, korzystanie z wysokich obrotów nie jest obligatoryjne. Ma to wpływ na zużycie paliwa. Podczas testu samochód spalał średnio 4,9 l/100 km.

Cennik baleno otwiera wersja Comfort za 43.900 zł. Jest wyposażona w 90-konny silnik 1.2, manualną klimatyzację, sześć poduszek powietrznych, fotel kierowcy z regulacją wysokości i diodowe światła do jazdy diennej. Można zastanowić się nad dołożeniem 3.000 zł do wariantu Premium, który ma też system radiowo z zestawem głośnomówiącym Bluetooth, obrotomierz, obszyty skórą wieniec kierownicy, podwójną podłogę bagażnika czy asymetrycznie dzieloną tylną kanapę. Testowana wersja Elegance z kompletnym wyposażeniem (m.in. automatyczna klimatyzacja, nawigacja, bixenonowe reflektory, aktywny tempomat, system bezkluczkowego dostępu, podgrzewane fotele) została wyceniona na 58.900 zł. Dużo, ale na podobnie skonfigurowane modele konkurencji trzeba przeznaczyć jeszcze więcej.

Łukasz Szewczyk

W swej książce Jeremy Clarkson zgłębia mechanizmy rządzące naszym życiem – w skali lokalnej i globalnej – i odkrywa, jak je ulepszyć, żeby codzienność stała się przynajmniej znośna. To pomysły genialne w swojej prostocie! Oprócz tego z najnowszego „Świata według Clarkona” dowiemy się m.in., jak z wieszaka na ubranie zrobić wykrywacz idiotów, dlaczego największe szanse na przeżycie apokalipsy mają najmniej męscy mężczyźni, w jakiej branży najłatwiej zbić kapitał na oszustwie, co Niemcom najbardziej przeszkadza w Anglikach oraz jak powinna wyglądać nowa flaga Wielkiej Brytanii.

Kolejna część „Świata według Clarkona” jest pełna humoru, pęka w szwach od liczby opisywanych absurdów i zawiera niezdrową dawkę zdrowego rozsądku. Jeremy mówi jak jest i jak chce, żeby było w swoim niepowtarzalnym stylu.

W Polsce, nakładem krakowskiego wydawnictwa Insignis Media, pojawiło się już kilkanaście książek Clarkona. Jest on także autorem wielu filmów motoryzacyjnych. Od 1996 roku produkowane są przez wytwórnię On the Box. W każdym filmie niszczone jest przynajmniej jedno okropne zdaniem narrатора samochód. Filmy kończą dowcipne uwagi, np. wszystkie amerykańskie samochody są kiepskie. Jeden,

dotyczący poloneza, podsumowuje zdanie, że jeszcze gorszą przyczepność mają samochody z kraju wolności – USA.

Jednak najbardziej rozpoznawalną działalnością Clarkona było prowadzenie kultowego programu „Top Gear”, poświęconego samochodom oraz sportom motorowym. Teraz, wraz z Richardem Hammondem i Jamesem Mayem, zrealizował zupełnie nowy projekt motoryzacyjny dla platformy Amazon. Jest nim program „The Grand Tour”. *red*





Sprawdzaj światła!

Komenda Główna Policji, Instytut Transportu Samochodowego, Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów i operator komunikatora Yanosik przeprowadzili wspólnie w grudniu kampanię „Twoje światła – Twoje bezpieczeństwo”. Jej celem było zwrócenie uwagi kierowców na stan i jakość oświetlenia w pojazdach, które bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

Kampanię zainaugurowała konferencja prasowa, która odbyła się na początku grudnia w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego. Policjanci z biura ruchu drogowego Komendy Głównej Policji, Komendy Stołecznej Policji oraz przedstawiciele instytucji, które włączyły się w akcję, przypomnieli kierującym, jak ważne jest oświetlenie zewnętrzne pojazdu, w szczególności w okresie jesienno-zimowym. Części zdarzeń, zwłaszcza z udziałem pieszych, udało się uniknąć, gdyby kierowcy mieli sprawne, prawidłowo wyregulowane światła, wcześniej dostrzegli pieszych na jezdni lub nie doprowadzali do osłabiania innych uczestników ruchu drogowego.

■ Bezpłatne badania i prewencja

Na czym polegała akcja? Policjanci na terenie całego kraju podczas działań kontrolno-prewencyjnych zwracali szczególną uwagę na oświetlenie pojazdów. Kierowcy pojazdów, których jakość światła wzbudziła ich wątpliwości, byli kierowani przez funkcjonariuszy na stacje diagnostyczne. To nie wszystko – 10 i 17 grudnia odbyły się ogólnopolskie dni otwarte na stacjach diagnostycznych posiadających patronat Instytutu Transportu Samochodowego i Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów. Właśnie wtedy kierowcy mogli bezpłatnie sprawdzić i wyregulować oświetlenie w swoich pojazdach. Mało tego, aplikacja Yanosik doprowadzała ich do najbliższej stacji biorącej udział w kampanii. Bada-

nia odbyły się w ponad 200 punktach na terenie całej Polski.

Kampania wzbudziła niemałe zainteresowanie kierowców. Na samym tylko Dolnym Śląsku podczas pierwszego z dwóch dni otwartych stacje kontroli pojazdów odwiedziło kilkuset kierowców.

– Przykładem był choćby pan Michał z Kłodzka – relacjonuje zespół prasowy Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu. – Podczas rozmowy z funkcjonariuszami zauważył, że złe ustawienie światła w pojeździe często powoduje, iż kierowcy się wzajemnie osłepiają lub wręcz przeciwnie, nie dostrzegają innych uczestników ruchu.

■ Słaba jakość wiązki świetlnej

To, że polscy kierowcy mają problem z prawidłowym ustawianiem światła w swoich samochodach, wiadomo już od dawna. Potwierdziła to choćby kontrola, którą w lutym ubiegłego roku przeprowadzili policjanci ze stołecznej drogowki. Testowali wtedy prototypową wersję analizatora światła Instytutu Transportu Samochodowego. Problem dotyczył głównie ich nieprawidłowego ustawienia, ale także, choć w mniejszym stopniu, jakości wiązki świetlnej reflektorów.

– Badania światła na drodze są o tyle ważne, że wzrokiem – jak dotychczas – można jedynie sprawdzić fakt świecenia lamp, ale nie ich jakość ani to czy spełniają przepisy – podkreśla dr inż. Tomasz Targosiński z Instytutu Transportu Samochodowego.

Podczas akcji okazało się m.in., że światła mijania w kontrolowanych autokarach, poza prawidłowymi, miały też wartości na poziomie zaledwie 10–40 proc. wymaganego przepisami minimum. Oznacza to, że bezpieczna prędkość poruszania się z takimi światłami w nocy nie przekracza 40–50 km/h! Przy takiej jakości oświetlenia pojazdu kierowca nie może liczyć na to, że odpowiednio wcześniej dostrzeże np. pieszego, nawet ubranego w elementy odblaskowe.

■ Dbajmy o światła!

Podobne uchybienia zdarzały się wcześniej podczas policyjnych kontroli drogowych z wykorzystaniem analizatora światła ITS, dlatego mundurowi zatrzymywali dowody rejestracyjne. Najbardziej drastyczne przypadki ukarano mandataми. Pozostałych kierowców, których światła nie były prawidłowo ustawione, pouczono i załeciono niezwłoczne skorygowanie ustawienia.

– Kontrole przeprowadzone podczas testowania analizatora, w tym ostatnia akcja, utrwalają wcześniejsze wyniki badań ITS, które wskazują, że tylko kilka procent pojazdów jeździ z dokładnie ustawionymi światłami, a mniej niż połowa jest w stanie zapewnić minimum oświetlenia określone przepisami. Około 10 proc. badanych pojazdów wymagało natychmiastowej naprawy lub wymiany reflektorów – podsumowuje dr inż. Tomasz Targosiński.

Jakub Ziębka

Pomidor i nauka

Przedstawię kilka trików znacząco wpływających na efektywność uczenia się. Jest to wiedza, którą warto sprzedać kursantowi. Po pierwsze, lepiej będzie mu szła nauka, po drugie – zyska na tym nasz profesjonalizm.

Kurs nauki jazdy jest pierwszym etapem procesu, drugi to egzamin. Ale i on nie jest wcale końcem. Dlatego stosowanie metody 3xZ (zakuć, zdać, zapomnieć) powoduje utrwalenie niewłaściwych nawyków, brak efektywności nauki.

■ Kodowanie, utrwalanie, rozkodowywanie

Nie da się ukryć, że wiadomości potrzebne do zdania egzaminu na prawo jazdy to całkiem spory pakiet wiedzy. Jest on niezbędny jako fundament. Czasem kursant może się tłumaczyć: „przysiądę nad teorią przed samym egzaminem”. Nie jest to mądre podejście. Z dwóch powodów. Po pierwsze, przyswajanie sporej dawki wiedzy naraz jest mniej skuteczne niż stopniowe, w mniejszych ilościach, ale systematyczne. A po drugie, zaczynanie praktycznej nauki jazdy bez wiedzy na temat znaczenia znaków (lub bardzo pobieżnej) jest nie tylko nieefektywne, ale też niebezpieczne.

Znaki drogowe to nic innego jak pakiety informacji, które należy zakodować, utrwalić (czyli powtarzać wielokrotnie) i rozkodować w odpowiedniej sytuacji. Kodowanie i rozkodowanie to terminy określające działanie naszej pamięci. Może cię to zdziwi, drogi czytelniku, ale nie mamy problemu z zapamiętywaniem nowych informacji, tylko z przywoływaniem ich w odpowiednim momencie.

■ Pomocne triki

Dla naszego mózgu nie ma różnicy, czy staramy się zrozumieć wyrazy w obcym języku, wzory matematyczne, znaczenie znaków drogowych. Jest to jakaś informacja, której należy przypisać znaczenie. I zgodnie z tym znaczeniem działać, gdy zajdzie taka potrzeba. Mówić, gdy spotkamy cudzoziemca, porównać oprocentowanie kredytu czy właściwie zareagować na znak ustawiony przy drodze.

Jak zatem pomóc kursantowi przejść przez proces nauki? Jakich wskazówek udzielać? W wielu sytuacjach doskonale wiemy, co mamy wiedzieć, ale już niewiele mówi się o tym, jak mamy to zrobić. W szkole słyszymy: „proszę nauczyć się do sprawdzianu”, ale już mniej uwagi poświęca się na to, jak zrobić to dobrze.

Tak jak obiecałam na wstępie, podzielę się dziś kilkoma trikami, które znacząco wpły-



na na usprawnienie procesu uczenia się. Jest to wiedza, którą warto sprzedać kursantowi. Po pierwsze, lepiej będzie mu szła nauka, po drugie – zyska na tym nasz profesjonalizm, kursant wyniesie większą wartość ze spotkania z nami. A jak wiadomo, zadowolony klient przyciąga do nas nowych klientów. Zatem do dzieła!

■ Prokrastynacja

Największy nawet zapal z czasem może gasnąć. A w zabieganiu dnia codziennego trudno wykroić dobry moment na naukę. Jedną z częściej spotykanych barier w uczeniu się jest prokrastynacja. To nic innego jak stałe odkładanie rzeczy na później, zwlekanie do ostatniej chwili. A potem uczenie się mechaniczne (wkuwanie na pamięć) po nocach. Dlaczego nie jest to mądre? Wiedza tak przyswojona jest bardzo nietrwała. Jak rozpoznać ciemne chmury prokrastynacji? Zwiastują je charakterystyczne myśli. Próbujemy sami siebie przekonać, że jeszcze nie teraz, że jeszcze chwileczkę, a może jutro to będzie ten czas. A brzmią one najczęściej tak¹:

W tej chwili nie jest to takie ważne.

Czy na pewno będzie mi to potrzebne?

Nie wiem, co robić.

Jestem po prostu zmęczony.

To jest zbyt trudne, ponieważ...

To zajmuje za dużo czasu, ponieważ...

Zrobię to jutro, ponieważ...

■ Rozpraszacze

Drugą zmarą efektywności w uczeniu się są rozpraszacze. Dzwoniący telefon, dźwięk wiadomości, wszelkie „piki” wołające, że świat coś od nas chce. Programy działające w tle (jeśli uczymy się przy komputerze). Trzeba jasno i wyraźnie powiedzieć im stop.

Zarówno na zwlekaniu, jak i rozpraszaniu się pomóc może bardzo prosta technika pomodoro². W skrócie polega ona na tym, że nasze zadania do wykonania dzielimy na 25-minutowe partie. Nic i nikt nie może nas oderwać od pracy. 25 minut nauki, 5 minut przerwy. Na czym polega fenomen tej prostej metody? Umawiamy się sami z sobą, że tzw. 1 pomodoro – 1 cykl pracujemy w pełnym skupieniu, 5 minut odrywamy się (najlepiej wstać, przewietrzyć pomieszczenie, napić się trochę wody). Tlen i woda to ulubione paliwo naszego mózgu. Żeby dodać sobie trochę energii, można zrobić kilka dynamicznych ruchów (np. marsz w miejscu, pajacyk). Nie przedłużajmy przerwy, bo możemy się zbyt zdekoncentrować.

Czy to działa? Trzeba spróbować.

Kolejną barierą w uczeniu się może być duża ilość materiału do opanowania. Może to działać bardzo demotywująco. Czy da się zjeść słonia w całości? Tak, jeśli pokroi się go na małe kawałki.

Agata Baj

¹ Pytania zaczerpnięte z <http://iqmatrix.pl/prokrastynacja-jak-ja-pokonac/> (polecam zainteresowanym)

² Pomodoro to nic innego jak pomidor. Twórca tej metody zainspirował się kuchennym minutnikiem o kształcie pomidora. Więcej <http://produktywnie.pl/1998/technika-pomodoro-najprostsza-metoda-zaradzania-czasem/>

Ciężarówki pomagają ocalić dziedzictwo

Pewnego mroźnego ranka mieszkańcy Malmberget, górniczego miasteczka na północy Szwecji, tuż za kręgiem polarnym, byli świadkami nietypowego wydarzenia. Z okolicy zaczęły znikać domy... Budynki zostały przewiezione przez ciężarówki.

Do pobliskiej wioski Koskullskulle, która leży 7 km dalej, zostanie przeniesionych aż 30 budynków mieszkalnych. Najcięższy waży aż 230 ton! Przeprowadzka to konsekwencja zmian zachodzących w Malmberget od dziesięcioleci, spowodowanych działalnością kopalni rud żelaza.

■ Najstarszym domom należy się szacunek

Przetransportowanie domów to przedsięwzięcie LKAB – szwedzkiej spółki kopalnianej, przedsiębiorstwa budowlanego NYAB oraz holenderskiej firmy transportowej Mammoet. Po odpowiednim przygotowaniu budynki ustawiono na specjalistycznych zestawach firmy Mammoet. Napęd zapewniły im ciągniki Scania, w tym potężny R620 z silnikiem V8, wyposażony w automatyczną skrzynię biegów Allison.

– Postanowiliśmy ocalić te budynki z przyczyn historycznych i kulturowych. To najstarsze domy w Malmberget. Zostały wybudowane dla pracowników LKAB – komentuje Maritha Mossberg, rzecznik prasowy LKAB, dodając, że będą przeznaczane na wynajem.

Malmberget jest podzielone wielką wyrwą w ziemi, która zaczęła tworzyć się w 1928 roku. Część budynków rozebrano i postawiono w innym miejscu. Niektóre, w tym kilka o znaczeniu historycznym, w całości przeniesiono do innych miejscowości. Najstarszy pochodził z 1909 roku i został uchroniony przed zniszczeniem z inicjatywy społeczności pobliskiego Gällivare.

■ 18 osi, 144 koła

Jak taka akcja się odbywa? Po wsunięciu pojazdu modułowego Nicolas MHD pod dom pracownicy firmy Mammoet pomalą unoszą zawieszenie, żeby masa budynku została równomiernie rozłożona pomiędzy 18 osi i 144 koła, bo właśnie tyle ma ich pojazd. Dopiero wtedy dom zostaje zabezpieczony mocowaniem i transport rusza.

Maksymalne obciążenie każdej osi to 36 ton. Oznacza to, że pojazd modułowy ma ładowność ponad 600 ton. Ciągnik jest wyposażony w pom-



pę zasilającą instalację hydrauliczną pojazdu modułowego, w tym system sterowania kołami. Zachowaniem pojazdu kieruje operator, który siedzi z przodu i obserwuje ładunek podczas jazdy.

Scania R620 ma wyposażenie umożliwiające holowanie ładunków o masie dochodzącej do 250 ton. Przewożąc duże budynki mieszkalne pracownicy Mammoet dołączają drugi pojazd ciężarowy na końcu zestawu. To „pchacz”, który zapewnia dodatkową porcję mocy i momentu obrotowego oraz wspomaga hamowanie. Zespół Mammoet działa szybko. Od chwili załadunku zestaw pokonuje 7 km w niespełną godzinę.

■ Znikające centrum miasta

Czternaście budynków zostało przetransportowanych w październiku 2016 roku. Pozostałe wyruszą w drogę już niebawem. Przeprowadzka jest wynikiem projektu, zainicjowanego przez

LKAB. Miasteczko Malmberget, którego początki sięgają XVIII wieku, zostało ukształtowane przez kopalnię. Pośrodku miejscowości znajduje się wielki Rów Kapitański, po szwedzku Kapitensgropen. Jest pamiątką po podziemnych złożach. Ziemia zapadła się, gdy wydobyto z nich rudę żelaza. Nazwa miasta oznacza „góra rudy”.

W miarę jak rozrasta się kopalnia, Malmberget zmienia się, a ostatnio mają w tym udział zestawy firmy Mammoet. Rów Kapitański zostanie zasypany, ale ponieważ wydobywanie trwa, obecne centrum miasta zniknie według planu do 2032 roku. Mieszkańcy przeniosą się do pobliskich miejscowości.

– Mamy szczęście, że nie musimy budować nowego miasta. Powiększą się po prostu sąsiedztwo Koskullskulle i Gällivare. Kopalnia i miasto zależą od siebie nawzajem. Jedno nie może istnieć bez drugiego – mówi Maritha Mossberg.

Jakub Ziębka



Świat z perspektywy dziecka

Dorośli często zapominają, że kiedyś też byli dziećmi. Pamiętajcie, jak to jest być właśnie takim uczestnikiem ruchu drogowego?



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Wzrost kilkuletniego, przykładowo pięcioletniego dziecka to mniej więcej 110 cm. Dlatego jest ono mniej widoczne na drodze, a więc i mniej bezpieczne co w ruchu drogowym. Do tego dochodzi jeszcze inny problem, już innej natury. Dziecko nie potrafi właściwie ocenić niebezpieczeństwa i analizować ryzyka.

■ Parkujesz? Uważaj na dzieciaki!

Wypadki z udziałem dzieci powodują często ludzie, którzy wcale nie są piratami drogowymi. Wyobraźcie sobie następującą sytuację: jedziecie rano do pracy, mijacie przedszkole, wcześniej zdejmujecie nogę z gazu, zachowujecie szczególną ostrożność. Nieco dalej, na pasach, przepuszczacie babcię z wnuczką idącą do szkoły. Siedziba waszej firmy znajduje się już niedaleko, więc się nie spieszycie. W końcu znajdujecie miejsce parkingowe. Jest trochę ciasno, ale dacie radę. Parkujecie tyłem, bo tak łatwiej. Spoglądacie w lusterka – tu daleko, tam daleko. Cofacie, aż tu nagle słyszycie puknięcie. Dziwne, bo od następnego auta dzieli was spora odległość. Co się sta-

ło? Dochodzi do nieszczęścia, czyli potrącenia dziecka, którego nie widać było w lusterkach.

Nie chodzi mi tu wcale o usprawiedliwienie kierowcy. Bo potrącenie jest bez wątpienia jego winą. Uczulam, że należy zwracać szczególną uwagę podczas parkowania w pobliżu szkoły, żłobka czy przedszkola. Jeżeli widzicie, że w pobliżu miejsca parkingowego idzie chodnikiem dziecko, obserwujcie jego działania. Najlepiej kulturalnie poczekać, aż przejdzie. Dopiero wtedy przystępujcie do parkowania. Bądźcie czujni. Dzieci nie widać przez tylną szybę. Są za małe...

■ Słabszym warto pomagać

Dojeżdżając do przejścia dla pieszych, zwłaszcza tam, gdzie pojawia się sporo dzieciaków, zawsze się zatrzymuję. Nie chodzi tylko o kulturę. Dzieci są bowiem nieprzewidywalne. Nigdy nie wiadomo, w którym momencie mogą wtargnąć na jezdnię. Zatrzymując się unikamy ryzyka.

Czasem się zdarza, że z naprzeciwną jedzie auto. Zaczyna się wtedy tworzyć niebezpieczna sytuacja. Zatrzyma się czy nie? Obserwuję wówczas bacznie drogę i w porę ostrzegam klaksonem. Chodzi o to, żebyśmy odpowiednio wcześniej i prawidłowo reagowali. Nie każdy pieszy ma prawo jazdy i zna przepisy ruchu drogowego. Natomiast kierowca powinien. Skończył przecież odpowiednie szkolenie, zdał egzamin, musi być przygotowany na różne sytuacje na drodze. Pieszy jest po prostu słabszy, a słabszym warto pomagać!

Spójrzcie na dołączone do tekstu zdjęcia. Na tym z lewej strony widać świat z perspektywy dorosłego, z prawej – dziecka. Widzicie diametralną różnicę? Kierowca często nie ma szans na dostrzec dziecka podążającego za samochodem. Zauważa je dopiero w momencie, gdy dzieciak wyjdzie zza auta. Dobrze, jeżeli robi to pomału lub tylko się wychyli. Gorzej, gdy wybiegnie nagle, a my siedzimy za kierownicą SUV-a lub crossovera.

Wyobraźcie sobie teraz jezdnię jednokierunkową, dwupasową. W takiej sytuacji dziecko widzi w zasadzie tylko to, co jest na pasie znajdującym się bliżej. Aut na drugim nie widzi praktycznie wcale. Jeśli więc ktoś wykazał się odrobiną życzliwości i kultury, zatrzymał pojazd przed przejściem dla pieszych, zróbcie tak samo. I pamiętajcie, że wyprzedzanie na przejściu dla pieszych sporo kosztuje.

■ Uwaga na dzieci!

Wielu może powiedzieć, że za dzieci odpowiadają rodzice. Ale myślimy racjonalnie. Trudno sobie wyobrazić czteroletnie dziecko idące samo do przedszkola. Ale jego siedmioletni kolega może pójść do szkoły bez żadnej asysty. Wiadomo też, że nie ma pełnej świadomości grożących mu niebezpieczeństw.

Niektórzy wysmiewają spoty będące częścią kampanii na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przedstawione na nich sytuacje nie zdarzają się co chwilę, codziennie, raz na tydzień, ale zdarzyć się mogą! Warto być uważnym. Choćby po to, żeby uratować komuś życie! ■

Polski kierowca tanio skóry nie sprzeda

Blisko 40 proc. kierowców w Polsce jest skłonnych zamontować w swoim aucie, w zamian za obniżenie ceny OC, specjalne urządzenie, pozwalające ubezpieczycielowi na śledzenie ich stylu jazdy – wynika z najnowszych badań Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Ale liczą przy tym na wysokie bonifikaty.



wanie w samochodach urządzeń monitorujących ich jazdę przystałoby aż 68 proc. badanych. Z wiekiem spada jednak chęć do pokazania swojego stylu jazdy w zamian za bonifikatę w składce ubezpieczeniowej. W grupie kierowców do 40. roku życia zgodę na to wyraziło około 40 proc. badanych. A starsi? Są raczej niechętni. Skłonnych do zaakceptowania takiej propozycji, jaką planuje wprowadzić w Polsce choćby firma Link4, jest już tylko 33 proc. ankietowanych.

Ciepłej o tej umowie, zawiązywanej między kierowcą i ubezpieczalnią, wyrażają się kobiety. Podpisałoby ją 45 proc. pań, a tylko 33 proc. mężczyzn.

■ Deklaracje i rzeczywistość

– Wyniki naszych badań są dość optymistyczne, gdyż pokazują, że osoby młode są otwarte na nowe technologie – mówi Elżbieta Wanat-Poleć, prezes UFG. – Nie mają obiekcji wobec ujawniania ubezpieczycielowi swojego stylu jazdy. To z jednej strony daje im ogromną szansę na obniżenie ceny ich polisy OC, a z drugiej – poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach. Monitoring stylu jazdy wpływa bowiem na poprawę bezpieczeństwa, oczywiście pod warunkiem, że deklaracje z badania utrzymane zostaną w rzeczywistości.

Polscy kierowcy nie chcą jednak tanio sprzedać skóry. Ci, którzy deklarują zgodę na zainstalowanie w swoim aucie urządzenia monitorującego jazdę, domagają się wysokiej zniżki za OC. Ponad 40 procent badanych właścicieli i użytkowników pojazdów chce w zamian 50 proc. bonifikaty. Większość kierowców (46 proc.) definitywnie nie zgadza się na śledzenie swojego stylu jazdy za jakąkolwiek zniżką, a zaledwie 3 proc. skłonnych jest zgodzić się na takie rozwiązanie, ale przy zniżce za OC rzędu 20 proc.

Badanie, na zlecenie Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, zostało przeprowadzone przez firmę GfK Polonia. Zostało nim objętych ponad 1 tys. osób.

Jakub Ziębka

W krajach Europy Zachodniej urządzenia monitorujące zachowania kierowcy to już norma. Stosowane są tam od dekady. Szczególnie dużą popularnością cieszą się wśród młodych osób. Statystycznie powodują oni bowiem więcej wypadków, więc płacą wyższą składkę za obowiązkową polisę OC. A dzięki swoistemu układowi zawartemu z ubezpieczycielem mogą mu udowodnić, że pomimo braku doświadczenia są dobrymi i zachowującymi się racjonalnie kierowcami.

■ Nie przyspieszaj i nie hamuj, będziesz miał taniej

Na podstawie zapisu stylu jazdy ubezpieczyciel zgadza się bowiem obniżyć składkę. Jednak gdy wykaże on częste przyspieszanie i hamowanie, jazdę z większą niż dopuszczalna prędkością, a nawet jazdę w nocy – składka rośnie. W Wielkiej Brytanii technologia pozwalająca na monitorowanie umiejętności kierowcy jest w ofercie ponad dziesięciu ubezpieczycieli i korzysta z niej prawie pół miliona kierowców. Przy czym w grupie najmłodszych kierowców (17–25 lat)

urządzenie monitorujące ma w swoim aucie już 10 procent z nich.

Na jaką obniżkę mogą liczyć kierowcy? Całkiem sporą. Aż 95 proc. tych, którzy zgodzili się na montaż urządzenia monitorującego ich jazdę, płaci za obowiązkowe ubezpieczenie aż o 1/3 mniej.

■ Młodzi otwarci, starsi mniej

W Polsce podobnych rozwiązań na razie nie ma. Ale jest już pierwsza zapowiedź. Firma Link4 poinformowała niedawno, że już wkrótce wprowadzi aplikację monitorującą styl jazdy kierowcy (pisaaliśmy o tym w listopadowym numerze „Szkoly Jazdy”).

Wiadomo natomiast, dzięki badaniom przeprowadzonym na zlecenie Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, jak Polscy kierowcy się do takiej koncepcji odnoszą. Otwartość na nową technologię jest, co nie może dziwić, zależna od wieku kierującego. Najchętniej korzystaliby z niej młodzi, m.in. studenci i osoby pełnoletnie, ale mieszkające z rodzicami. W tych grupach na tańsze OC w zamian za zamonto-



Motoryzacyjni giganci łączą siły

Grupa Audi, BMW, Daimler AG, Ford Motor Company i Porsche planują utworzenie joint venture, którego zadaniem będzie budowa w Europie sieci stacji wysokich napięć. Ma ona umożliwić ładowanie pojazdów elektrycznych. Do 2020 roku kierowcy mają uzyskać dostęp do tysięcy punktów ładowania.

Koncerny motoryzacyjne podpisały już w tym celu odpowiednie porozumienie. Chcą wspólnie, w krótkim czasie, wybudować dużą liczbę punktów ładowania i w ten sposób znacznie zwiększyć możliwość korzystania z pojazdów elektrycznych na długich odcinkach. To ważny krok w kierunku masowego wprowadzenia na rynek pojazdów elektrycznych.

■ Tysiące nowych sieci ładowania

Planowane zbudowanie infrastruktury bardzo szybkiego ładowania o maksymalnej mocy 350 kW umożliwi o wiele szybsze ładowanie akumulatorów samochodów elektrycznych niż dziś. Prace rozpoczną się w 2017 roku. W pierwszym etapie planuje się uruchomienie ok. 400 stacji w całej Europie. Do roku 2020 klienci mają zyskać dostęp do tysięcy punktów ładowania wysokiej mocy. Stacje ładujące umieszczane wzdłuż autostrad i często uczęszczanych dróg tranzytowych będą dostępne powszechnie, umożliwiając elektryczną jazdę na długich trasach. Ładowanie ma być tak dalece zaawansowane, żeby w przyszłości przebiegało równie komfortowo, jak tradycyjne tankowanie paliwa.

Sieć ładowania ma bazować na standardzie Combined Charging System (CCS). Planowana infrastruktura zwiększy możliwości istniejących standardów ładowania prądem zmiennym i stałym, żeby w przyszłości możliwe było szybkie ładowanie prądem stałym o mocy do 350 kW.

Pojazdy dostosowane do tej mocy byłyby ładowane dużo szybciej niż teraz. Celem stworzenia sieci jest możliwość ładowania wszystkich pojazdów wyposażonych w standard CCS, niezależnie od marki. Ma to pomóc w znacznym zwiększeniu akceptacji pojazdów elektrycznych w Europie.

■ Kamień milowy w rozwoju elektromobilności

– Chcemy stworzyć sieć, dzięki której na doładowanie pojazdu podczas długich podróży wystarczy czas potrzebny na wypicie kawy – mówi Rupert Stadler, prezes zarządu Audi AG. – Niezawodna oferta stacji szybkiego ładowania odgrywa kluczową rolę, aby klienci zdecydowali się na samochód elektryczny. Dzięki tej współpracy chcemy zwiększyć akceptację elektromobilności na rynku i przyspieszyć przejście do jazdy bez emitowania spalin do atmosfery.

Z kolei Harald Krüger, prezes zarządu BMW AG, uważa, że sieć stacji ładowania wysokich mocy jest dla kierowców kolejnym przekonującym argumentem, żeby przestawić się na elektromobilność.

– Grupa BMW w ostatnich latach zainicjowała liczne projekty w zakresie ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Wspólny projekt to dla nas kolejny znaczący kamień milowy, który jasno pokazuje, że producenci samochodów konsolidują siły, by dalej rozwijać elektromobilność – mówi Krüger.

■ Lista nie jest zamknięta

– Dwie kwestie są dla nas decydujące: szybkie ładowanie i właściwe rozmieszczenie stacji – podkreśla Oliver Blume, prezes zarządu Porsche AG. – Dzięki obu autami elektrycznymi będzie można podróżować równie długo jak pojazdami z silnikiem spalinowym. Jako producent samochodów aktywnie kształtujemy naszą przyszłość – i to nie tylko rozwijając w pełni elektryczne auta, ale także budując konieczną infrastrukturę.

– Niezawodna, ultraszybka infrastruktura ładowania jest ważnym elementem akceptacji klientów i może przyczynić się do nadania elektrycznej jeździe kolejnego stopnia codziennej użyteczności – dodaje Mark Fields, prezes i dyrektor generalny Ford Motor Company. – W pełni popieramy strategię rozwijania zelektryfikowanych pojazdów i rozwiązań technicznych dopasowanych do życzeń i potrzeb związanych z mobilnością, a sieć ładowania znacznie uprości naszym klientom użytkowanie elektrycznych pojazdów.

Firmy planujące założyć podmiot budujący w Europie sieć stacji wysokich napięć chcą mieć w nim równe udziały. Jak podkreśla pięciu motoryzacyjnych gigantów, inni producenci samochodów są mile widziani i także mogą uczestniczyć w inicjatywie.

Powstanie joint venture musi jeszcze poprzedzić podpisanie odpowiedniej umowy założycielskiej i zatwierdzenie w różnych systemach prawnych.

Jakub Ziębka

Uwaga na chorych kursantów!

Stwierdzenie, że każdy może zdobyć prawo jazdy, stało się w naszym kraju dość powszechne. Trzeba mieć jednak świadomość, że wcale nie musi ono być prawdziwe!



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

Wcale nie chodzi o to, żeby kogokolwiek dyskryminować. Nie mam także na myśli osób niepełnosprawnych, jeśli ich stopień niepełnosprawności nie stanowi przeszkody w prowadzeniu pojazdów. To o kim piszę? O osobach, które ze względu na stan zdrowia nie powinny prowadzić pojazdów i mieć prawa jazdy.

Każdy oczywiście powie, że to przecież badania lekarskie przeprowadzane przez uprawnionego lekarza mają wykluczyć takie osoby. Niestety, tak nie jest. Pozwolę sobie tym razem opisać sytuację, do której doszło niedawno w mojej szkole jazdy. Przyprawiła mnie i cały mój personel o siwe włosy. Niektórzy nawet wyłysieli! Najgorsze jest jednak to, że nasz system nadzoru nad kierowcą i kandydatem na kierowcę czegoś podobnego nie przewidział...

■ Zasłabnięcie, drgawki, pogotowie

Na kurs prawa jazdy zgłosił się do mnie otyły pięćdziesięciolatek. Ani wiek, ani widoczna nadwaga nie stanowią oczywiście powodu, żeby komukolwiek odmawiać uczestnictwa w kursie prawa jazdy. Tym samym dopełniliśmy formalności i skierowaliśmy mężczyznę do lekarza uprawnionego do badania kierowców. Z uzyskanym zaświadczeniem udał się do właściwego wydziału komunikacji i finalnie do naszego OSK, żeby rozpocząć zajęcia teoretyczne. Na pierwszych wykładach zasłabł, dostał drgawek, zaczął płuć, osunął się z krzesła. Wykładowca oraz pozostali pracownicy mojej szkoły udzielili mężczyźnie pierwszej pomocy i wezwali pogotowie. Zabrano go do szpitala. Wszystko wskazywało na atak padaczki lub chorobę o podobnym charakterze.

Po uzyskaniu informacji o zaistniałej sytuacji skierowałem do kursanta oraz wydziału komunikacji, który wydał mu PKK, informację, że wymagamy od niego odrębnego zaświadczenia lekarskiego stwierdzającego, czy może kierować pojazdami, żeby mógł kontynuować u nas kurs. W piśmie szczegóło-



wo opisałem zdarzenie. Nasze stanowisko było, można śmiało powiedzieć, niezgodne z przepisami. Przecież żaden przepis nie pozwalał nam na takie działania. Mimo to chciałem mieć pewność, że ów kursant może kierować pojazdem, a zdarzenie miało charakter incydentalny.

Po kilku tygodniach otrzymaliśmy informację z wydziału komunikacji, że mężczyzna dostarczył zaświadczenie lekarskie stwierdzające, że może kierować pojazdami kategorii B. Uznałem wówczas, że kolejne badanie potwierdziło dobry stan zdrowia i zaprosiliśmy kursanta do kontynuowania zajęć teoretycznych i później praktycznych.

■ Sytuacja się powtarza

Na trzech zajęciach praktycznych, na szczęście jeszcze przed ruszeniem, znowu doszło do identycznej sytuacji. Kursant zasłabł, dostał drgawek, nie było z nim kontaktu. Pogotowie zabrało go do szpitala, żeby wykonać badania. Reprezentując OSK i mając na uwadze bezpieczeństwo moich pracowników oraz innych uczestników ruchu drogowego wypowiedziałem mężczyźnie umowę o kurs. O zaistniałej sytuacji po-

informowałem ponownie wydział komunikacji, który wydał mu PKK. W tym miejscu pojawił się ogromny problem. Otrzymałem odpowiedź, której niestety się spodziewałem, bo tak stanowią przepisy. Otóż przeczytałem, że urząd nie ma prawa blokować możliwości zdobycia uprawnień lub kierować na kolejne badania lekarskie osoby, która dostarczyła na przestrzeni trzech miesięcy dwa zaświadczenia o tym, że jest zdolna do prowadzenia pojazdów, wydane przez dwóch różnych lekarzy medycyny pracy.

Od razu przypomniał mi się wypadek, do którego doszło jakiś czas temu. Wtedy kursant kierujący motocyklem uderzył w stojący samochód i zginął, jak się później okazało, w wyniku problemów zdrowotnych. W takim razie czy w tej sytuacji również musi dojść do tragedii, żeby można było skierować taką osobę na kolejne badania lub wydać jej zakaz prowadzenia pojazdów?

■ Wadliwie skonstruowane przepisy. Trzeba je zmienić!

Niestety, musimy zdawać sobie sprawę z tego, że przepisy dotyczące uzyskiwania i posiadania uprawnień do kierowania są wadliwe w zakresie nadzoru nad stanem zdrowia kierowców. W mojej ocenie niedopuszczalne jest bagatelizowanie takiej sytuacji, jaka miała miejsce w mojej szkole. Jestem przekonany, że skoro kursant miał dwa ataki w czasie zaledwie kilku wizyt na zajęciach w naszej szkole, to ma je częściej. Sam powinien być świadomy tego, że stanowi ogromne zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego, będąc kierującym pojazdem. Nie umiem sobie wyobrazić potencjalnej sytuacji, kiedy taki kursant dostaje ataku w czasie jazdy i skręca gwałtownie w lewo, wjeżdżając wprost pod nadjeżdżające z przeciwną jezdnią pojazdy. Instruktor praktycznie nie ma szans natychmiast opanować auta w takiej sytuacji, szczególnie gdy mężczyzna jest otyły i kurczowo złapie się kierownicy, osuwając się z nią w lewo.

Uważam, że w uzasadnionych przypadkach powinniśmy głośno i zdecydowanie domagać się kierowania uczestników kursu na badania lekarskie lub psychologiczne, mając w ten sposób bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. ■

Aktywność popłaca

Pod koniec listopada w Warszawie odbył się uroczysty finał konkursu Partner Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W gronie laureatów znaleźli się m.in. fundacja Credu, Kompania Piwowarska oraz Zespół Szkół Ogólnokształcących w Wydminach.



Konkurs organizowany jest przez Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego we współpracy z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jego założeniem jest uhonorowanie i promowanie inicjatyw, które zarówno na szczeblu lokalnym, jak i krajowym aktywnie przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Organizowano go po raz siódmy.

■ Wartościowe kampanie edukacyjne

Zgodnie z kilkuletnią tradycją, nagrody zostały rozdane w kilku kategoriach. Za osobę roku uznana została Katarzyna Dobrzańska-Junco, założycielka Stowarzyszenia Centrum Inicjatyw na rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Doceniono jej bezinteresowne działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, tworzenie ogólnopolskich kampa-

nii edukacyjnych skierowanych do młodych kierowców, dzieci i młodzieży oraz zaangażowanie w pomoc osobom poszkodowanym w wypadkach, ich rodzinom, a także bliskim ofiar śmiertelnych. Chodzi m.in. o projekt „Jadę z wyobraźnią”, w ramach którego powstało kilka filmów. Główną rolę grali w nich więźniowie – sprawcy wypadków drogowych. O kampanii pisaliśmy w majowym numerze „Szkoły Jazdy”.

■ Tysiąc świadomych kierowców

Organizacją pozarządową roku została trójmiejska fundacja Credu. Jest ona m.in. odpowiedzialna za prowadzony od dwunastu lat program edukacyjny „Autochodzik”, skierowany do najmłodszych użytkowników dróg. Jego celem jest przygotowanie ich do samodzielności w ruchu drogowym. Dzieje się to poprzez kształtowanie i utrwalanie prawidłowych postaw i nawyków

przydatnych w poruszaniu się po drogach. Częścią programu są spacerzy edukacyjne, prezentacje multimedialne, ćwiczenia konstrukcyjne, zadania dla rodzin i szkolenia dla nauczycieli.

Kolejną kategorią, w której przyznano nagrodę, jest firma roku. Tym razem miano to przypadło Kompanii Piwowarskiej, która od kilku lat realizuje program „Świadomy kierowca”, skierowany do swoich pracowników. Przeszkolonych zostało do tej pory ponad tysiąc osób. Mało tego, projekt jest nadal rozwijany. Warto także wspomnieć, że Kompania Piwowarska promuje odpowiedzialne picie alkoholu, choćby poprzez popularyzowanie aplikacji mobilnej „Sprawdź promile”.

■ Aktywni uczniowie

Instytucją publiczną roku został Zespół Szkół Ogólnokształcących w Wydminach. Tamtejsi uczniowie wdrażają ciekawe pomysły, których celem jest zainteresowanie lokalnych władz i mieszkańców tematem bezpieczeństwa drogowego. Zaprojektowali m.in. znak ostrzegający przed pieszymi użytkownikami MP3 i telefonów, nagrali teledysk do piosenki edukacyjnej „Przepisowy ruch drogowy”, organizują happenin-gi przed szkołą, międzygminny konkurs wiedzy o BRD oraz sprawnościowy turniej rowerowy, opublikowali kalendarz propagujący bezpieczny i ekologiczny transport, piszą petycje do wójta.

Jakub Ziębka

Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego jest inicjatywą non-profit, działającą na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, której członkami są przedstawiciele wszystkich trzech sektorów: biznesu, organizacji pozarządowych oraz administracji rządowej. Partnerstwo powstało z inicjatywy i jest afiliowane przy Global Road Safety Partnership w Genewie, międzynarodowej organizacji pracującej na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zrzeszającej biznes, organizacje pozarządowe i rząd. GRSP działa na rzecz trwałego ograniczenia liczby wypadków drogowych w krajach przechodzących proces transformacji.

Warto być uczciwym

Dla wielu ośrodków szkolenia kierowców prowadzenie jazd doszkalających wiąże się z dużym napływem gotówki. Jeżeli OSK ma dobrze skalkulowaną cenę za godzinę takiego szkolenia, jest w stanie znacząco poprawić swój budżet.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy

Od pewnego czasu zastanawiam się, dlaczego kursanci dokupują w ośrodkach jazdy doszkalające. Czy faktycznie są one pomocne? Jedno wiadomo na pewno. Motywacje do tego, żeby je wykupić, są bardzo różne.

■ Cuda się nie zdarzają. Praca popłaca!

Bardzo wielu kursantów po zakończonym kursie nie stara się o to, żeby jak najszybciej zdać egzamin. Czekają nawet dwa, trzy miesiące i dokupują po tak długiej przerwie kilka godzin jazd. No i oczekują od instruktora cudów...

Tacy kandydaci na kierowców są bardzo rozczeniowi. Lista życzeń jest tak długa i precyzyjna, że zawsze zadają wtedy pytanie: „to co pan robił na kursie, że tylu rzeczy nie udało się zrealizować w ciągu 30 godzin?”. Bo teraz są tylko dwie. Jeśli wielu elementów musimy się nauczyć, inne przypomnieć, jest to zadanie niewykonalne.

Wielu nie ma pojęcia o przepisach ruchu drogowego. Ich wiedza teoretyczna ogranicza się do zdania (ale jakim cudem?) egzaminu teoretycznego. Dodatkowo próbują wymusić na instruktora naukę przejazdu skrzyżowań na pamięć. Często tacy kursanci spędzają na placu godzinę, ponieważ nie opanowali jazdy pasem ruchu. Są rozżaleni i nerwowo reagują na argumenty instruktora, że żeby zdać egzamin na prawo jazdy, trzeba najpierw umieć jeździć.

Takich egzaminów z oceną negatywną mają na koncie już co najmniej kilka. Dlaczego tak się dzieje? Oczywiście winę ponosi egzaminator wprowadzający nerwową atmosferę i zabierający na „głupie” skrzyżowanie.

■ Ważny jest ciąg, nie żywioł

Zawsze tłumaczę swoim kursantom, że dla młodego stażem kierowcy (w pierwszej kolejności narażonego na proces zapominania jak się jeździ) jazdy doszkalające są kluczowe. Sytuację



porównuję do działań sportowca walczącego o mistrzostwo. Przecież on aż do startu ćwiczy i szlifuje formę na najważniejszą imprezę. Dla kursanta taką imprezą jest egzamin.

Mniej liczna, ale stosunkowo duża grupa kursantów dokupuje od czterech do dziesięciu godzin jazd doszkalających. Radzę im, żeby rozkładać je na minimum dwa spotkania tygodniowo. Chodzi o to, żeby być w tzw. ciągu. Taki model bardzo dobrze się sprawdza przy kursantach bardzo zdolnych, (szlifujących formę mistrzowską) oraz przy mniej zdolnych (jazdy są swego rodzaju przedłużeniem kursu oraz ciągłym ćwiczeniem i przypominaniem pewnych trudnych dla nich elementów). Wielu zdaje potem egzamin za pierwszym podejściem, bo podchodzi do nauki z rozsądkiem, zdaje sobie sprawę, że trening czyni mistrza.

Zdarzają się też kursanci, dla których jazdy doszkalające to strata pieniędzy i czasu. Potrafią podchodzić do egzaminów po kilka razy, iść na żywioł. Oczywiście znam przypadki osób, które obierając taką właśnie drogę zdały za pierwszym podejściem. Ale, jak mówią, wyjątek potwierdza regułę.

■ Brutalna prawda lepsza niż słodkie kłamstwo

Pracę z kursantem należy zacząć już w momencie podpisania przez niego umowy. Tak, żeby wie-

dział, co go czeka. Jazdy doszkalające nie są ciągnięciem kursanta, to swego rodzaju korepetycje. Jeżeli kandydat na kierowcę ma świadomość swoich mocnych i słabych stron, sam będzie odczuwał potrzebę doszkalania się.

Nie można podczas kursu mówić osobie pobierającej naukę, że wszystko jest OK, czasu na naukę jest dużo. Bo czas szybko mija i nagle jak grom z jasnego nieba spada na kursanta informacja, że egzaminu państwowego nie zda, bo nic nie umie.

Często kursant otrzymuje taką informację dopiero na egzaminie wewnętrznym (jeżeli jest on w ogóle przeprowadzany) albo na ostatnim spotkaniu. To stanowczo za późno. Bo wtedy nagle musi kupić dziesięć godzin dodatkowych jazd. Takie postępowanie uważam za wysoce niesłowne, wręcz niemoralne i naganne.

Wystarczy na bieżąco informować kursanta o postępach oraz jasno i wyraźnie mówić, które elementy są do poprawy. Inteligentny człowiek zrozumie, że do poziomu egzaminacyjnego jeszcze mu trochę brakuje. Wtedy z własnej woli zakupi jazdy doszkalające. Będzie także czuł, że instruktor walczy o niego, że mu zależy.

Prowadzenie szkoły jazdy jest biznesem. Ważne, żeby na tym zarabiać. Ale trzeba to robić z głową, szanować swoich kursantów, bo oni płacą za naszą pracę. Jeżeli będziemy wobec nich uczciwi, nie będą mieli problemu z wzięciem kilku godzin dodatkowych jazd. ■

Pasy mogą uratować życie

Zaledwie 44 proc. Polaków zapina pasy bezpieczeństwa w autobusie – tak wynika z badania przeprowadzonego niedawno przez firmę Lux Express, operatora krajowych i międzynarodowych połączeń autokarowych. W sondzie udział wzięło blisko 10 tys. pasażerów z pięciu krajów.

Ankieta została przeprowadzona w październiku na losowo dobranej próbie pasażerów sieci Lux Express. W badaniu udział wzięło ponad 9,9 tys. osób, w tym 476 Polaków. Przedstawiciele przewoźnika chcieli się dowiedzieć, czy ich pasażerowie zapinają pasy bezpieczeństwa podczas jazdy autobusem i samochodem.

■ Ograniczona swoboda

Czy zawsze zapinasz pasy w autokarze? Na tak postawione pytanie twierdząco odpowiedziało 44 proc. polskich podróżnych. Ponadto 26 proc. ankietowanych deklaruje, że zazwyczaj pamięta o zapięciu pasów, 16 proc. robi to rzadko, natomiast 14 proc. w ogóle nie używa pasów. Ostatni z wymienionych najczęściej tłumaczą, że pasy ograniczają swobodę i wygodę (67 proc.) lub po prostu zapominają o ich zapięciu (24 proc.).

Jak wypadają Polacy na tle mieszkańców innych krajów? Wyniki badania pokazują, że jedynie Estończycy wypadli w nich lepiej. Aż połowa z nich zawsze zapina pasy podczas podróży autobusem. W Estonii jest też najmniej osób, bo zaledwie 7 proc., które nigdy nie używają pasów. A Rosjanie? 40 proc. zapina pasy podczas każdej podróży autokarem, zaś 13 proc. nie robi tego nigdy. W badaniu Lux Expressu najgorzej wypadają pasażerowie z Litwy i Łotwy. 36 proc. Litwinów i 35 proc. Łotyszy zawsze pamięta o zapięciu pasów, zaś nigdy nie używa ich odpowiednio 21 proc. mieszkańców Litwy oraz 15 proc. obywateli Łotwy.

■ Eksperti doceniają skuteczność pasów

Przewoźnik sprawdził również, jak problem niezapinania pasów wygląda w przypadku jazdy samochodem. Wyniki badania są dużo bardziej optymistyczne w porównaniu do testu dotyczącego autokarów. Aż 90 proc. Estończyków zawsze zapina pasy w aucie. To zdecydowanie największy odsetek spośród wszystkich przebadanych nacji. Na kolejnych miejscach znaleźli się Polacy (78 proc.), Łotysze (75 proc.), Litwini (67 proc.) oraz Rosjanie (65 proc.).

Jak przypominają eksperci, pasy bezpieczeństwa pozostają najskuteczniejszym sposobem na uniknięcie poważnych obrażeń w czasie wypadku. Z danych Krajowej Rady Bezpieczeństwa



Ruchu Drogowego (KRBRD) wnika, że zapinanie pasów aż o 45 proc. redukuje ryzyko śmierci podczas kolizji. Skuteczność poduszki powietrznej w takiej sytuacji wynosi 50 proc., jednak tylko wtedy, gdy podczas wypadku działa wspólnie z pasami bezpieczeństwa.

– Przepis, który nakazuje pasażerom używanie pasów bezpieczeństwa, w Polsce ma już 25 lat, dlatego Lux Express jako odpowiedzialny przewoźnik przypomina o tym obowiązku i edukuje osoby podróżujące autokarami – mówi Hannes Saarpuu, prezes Grupy Lux Express. – Właśnie dlatego rozpoczęliśmy akcję, która ma podnieść świadomość pasażerów w krajach naszego regionu.

■ Przewoźnik edukuje

Już teraz w autokarach sieci Lux Express znaleźć można komunikaty przypominające o zapinaniu pasów. Dodatkowo na stronie przewoźnika dostępna jest specjalna zakładka z informacjami o akcji wraz z dodatkowymi materiałami

dotyczącymi zapinania pasów w autokarze. Ponadto wzmianki o akcji znajdują się w newsletterach wysyłanych do pasażerów, zaś na kanale przewoźnika na YouTube dostępny jest specjalnie przygotowany film o konsekwencjach niezapinania pasów. Z kolei na profilu Lux Expressu na Facebooku została uruchomiona specjalna aplikacja, w której pojawiły się wyniki międzynarodowej ankiety oraz informacje dotyczące bezpiecznego podróżowania.

– Wyniki badania pokazały, że świadomość wśród pasażerów podróżujących Lux Expressem jest duża, ale wciąż potrzebne są dodatkowe działania. Co warto przypominać, w polskim prawodawstwie za brak zapiętych pasów grozi mandat, jednak w naszych działaniach stawiamy na edukację i informowanie – mówi Hannes Saarpuu.

Działania prowadzone w Polsce są częścią międzynarodowego projektu, który Lux Express przeprowadza także na Litwie, Łotwie, w Estonii i Rosji.

Jakub Ziębka

Przegląd legislacyjny

Czy podstawowe zasady ruchu drogowego mogą budzić kontrowersje? Tak właśnie się dzieje, gdy przepisy są niedoskonałe. Dlatego w tym miesiącu pochyliśmy się nad interesującym orzeczeniem sądowym. Poza tym w zaistniałych okolicznościach nieuniknionym tematem wydaje się kwestia wydłużenia *vacatio legis* wszystkich regulacji związanych z systemem CEPIK 2.0.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Regulacje prawne nie zawsze są proste i oczywiste dla każdego odbiorcy. Jednak w dziedzinach, w których od stosowania przepisów zależy może ludzkie życie, postulat, by były one powszechnie zrozumiałe, wydaje się szczególnie ważny. Niestety, runda są przykładem, że nie zawsze udaje się go zrealizować. Wydaje się, że runda są na tyle specyficznym rodzajem skrzyżowania, że zasługują na odrębne uregulowanie, wskazujące jasno i wprost zasady ich pokonywania. Mimo to temat rond jest traktowany w ustawie Prawo o ruchu drogowym po macosze. Zasady ruchu na nich trzeba interpretować z ogólnych przepisów, co wbrew pozorom okazuje się niełatwym zadaniem. Dodatkowo wywołuje niekończące się spory nawet wśród osób na co dzień szkolących i egzaminujących przyszłych kierowców.

■ Niektóre podręczniki wprowadzają w błąd

Jeden ze sporów dotyczących rond doczekał się właśnie trafnego rozstrzygnięcia przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gliwicach. Sąd stwierdził, że w świetle obowiązujących przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym wjeżdżający na skrzyżowanie o ruchu okrężnym nie może sygnalizować zmiany kierunku ruchu lewym kierunkowskazem z wyjątkiem sytuacji, gdy wjazd na takie skrzyżowanie jest połączony ze zmianą pasa ruchu (np. w przypadku konieczności ominięcia przeszkody czy też zmiany pasa na samym skrzyżowaniu, jeśli ma ono co najmniej dwa pasy ruchu).

Podkreślenia wymaga, że istotą sporu był sposób sygnalizacji przez kierującego pojazdem skrętu w prawo na skrzyżowaniu z ruchem okrężnym.

Niestety, do takiego rozstrzygnięcia doprowadziła historia egzaminu, o którego negatywnym wyniku przesądził nie brak wiedzy czy umiejętności osoby zdającej, lecz błędne informacje posiadane przez egzaminatora. Co gorsza, jego błąd nie wynikał z nieprawidłowej samodzielnej interpretacji przepisów. Egzaminator opierał się bowiem na aż dwóch różnych podręcznikach do nauki jazdy, w których błędnie wskazywano, iż podczas wjeżdżania na skrzyżowanie o ruchu okrężnym należy zasygnalizować zmianę kierunku jazdy w lewo.

Nie przekonała go nawet argumentacja SKO, w której stwierdzono, że zgodnie z § 36 rozporządzenia w sprawie znaków drogowych znak C-12 „ruch okrężny” oznacza, że na skrzyżowaniu ruch odbywa się ruchem okrężnym dookoła wyspy lub placu w kierunku wskazanym na znaku. Współwystępowanie tego znaku ze znakiem A-7 „ustęp pierwszeństwa przejazdu” skutkuje tym, że wjeżdżający jest zobowiązany do ustąpienia pierwszeństwa przejazdu pojazdowi znajdującym się już na skrzyżowaniu, ale nie zmienia to tego, że ruch odbywa się dalej w kierunku wskazanym znakiem C-12. A zatem skoro nie dochodzi do zmiany kierunku ruchu, nie ma podstaw do sygnalizowania manewru.

■ Rondo to zwykle skrzyżowanie

Wojewódzki Sąd Administracyjny, uzasadniając oddalenie skargi egzaminatora, wyjaśnił, że żaden przepis prawa o ruchu drogowym nie nakazuje kierującemu pojazdem sygnalizowania manewru wjazdu na skrzyżowanie, a rondo należy uznać za zwykle skrzyżowanie. Zdaniem sądu, kierunkow-

skaz powinien zostać włączony podczas zjeżdżania ze skrzyżowania, kiedy następuje zmiana kierunku ruchu. Sygnalizowanie wjazdu na skrzyżowanie o ruchu okrężnym lewym kierunkowskazem wskazywałoby, że kierujący pojazdem zamierza zmienić kierunek jazdy w lewo, czyli poruszać się po nim w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, co oczywiście naruszałoby zasadę ruchu prawostronnego obowiązującego w Polsce. Potwierdzenie tej tezy można znaleźć w opisie znaku drogowego C-12. Zgodnie z § 36 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków drogowych (Dz. U. nr 170, poz. 1393) znak C-12 „ruch okrężny” oznacza, że na skrzyżowaniu ruch odbywa się ruchem okrężnym dookoła wyspy lub placu w kierunku wskazanym na znaku. Zatem przy wjeździe na takie skrzyżowanie kierujący zachowuje dotychczasowy kierunek ruchu. Zmiana kierunku ruchu następuje dopiero przy opuszczaniu skrzyżowania o ruchu okrężnym.

Za nietrafne sąd uznał zarzuty skarżącego egzaminatora, dotyczące nieuwzględnienia poglądów autorów podręczników. Zawarte tam twierdzenia (w ocenie sądu sprzeczne z obowiązującym prawem) sąd uznał za prywatne poglądy dotyczące objętej wyrokiem problematyki. Podobnie oceniono również błędne stanowisko wyrażone w piśmie komendanta głównego policji.

■ Elementarne kwestie nie powinny być rozstrzygane przez sądy

Opisane rozstrzygnięcia należy uznać za słuszne. Skrajnie zła jest jednak sytuacja, w której tak elementarne kwestie muszą być rozstrzygane przez sędziów, a błędne informacje są rozpowszechniane w podręczni-

kach i potwierdzane nawet przez przedstawicieli instytucji takich jak policja! Nie można przecież wymagać od kierowców i tych, którzy dopiero ubiegają się o uprawnienia, żeby śledzili i analizowali na bieżąco orzecznictwo sądów administracyjnych.

Zdumienie budzi też fakt, że burzliwa dyskusja nad wyrokiem odbywała się w całkowitym oderwaniu od jego treści – największej emocji wzbudzała kwestia skrętu z ronda w lewo – w wyroku w ogóle nieporuszona! Wyrok dotyczył wyłącznie skrętu w prawo na rondzie – a pogląd o obowiązku sygnalizowania tego manewru kierunkowskazem w lewo wydaje się kuriozalny. Szkoda, że ekspertom, którzy tak chętnie dzielili się swoją wiedzą nawet w studiach telewizyjnych, zabrakło czasu na sięgnięcie do źródła i przeczytanie wyroku. Zamiast tego woleli debatować o tym, czego dowiedzieli się z prasowych nagłówków.

Poza tym wydaje się, że gdzieś w tym wszystkim zabrakło zdrowego rozsądku. Jak można bowiem uznać za rozsądne oczekiwanie od kierowców sygnalizowania tego, że zamierzają wjechać na rondo pod prąd? Czemu miałyby to służyć? Kierunkowskaz ma przede wszystkim przekazywać użyteczne informacje innym uczestnikom ruchu, a nie być włączany w momencie wskazanym nie przez przepisy, lecz czyjeś poglądy – nawet jeśli zostały utrwalone w tysiącach egzemplarzy podręcznika. Wykładnia przepisów dokonywana w sposób prowadzący do absurdalnych rezultatów zawsze powinna budzić naszą podejrzliwość.

■ CEPIK 2.0 zacznie działać dopiero w 2018 roku

W momencie oddania niniejszego materiału do druku znane są już losy ustawy odkładającej CEPIK 2.0 i wszystko, co z nim związane, na czerwiec 2018 roku. Bez problemów przeszła ona przez obie izby parlamentu, została podpisana przez prezydenta i ukazała się w Dzienniku Ustaw.

Jak już wcześniej informowaliśmy, ustawa nie przewiduje istotnych nowych rozwiązań i sprowadza się do odsunięcia w czasie odpowiednich przepisów poszczególnych ustaw, w tym oczywiście ustawy o kierujących pojazdami i prawa o ruchu drogowym.

Pomimo licznych postulatów i spekulacji wciąż nie ma konkretnych informacji o możliwości wprowadzenia części zaległych rozwiązań ustawy o kierujących pojazdami przed ukończeniem CEPIK-u 2.0.

Warto zauważyć, że przesunięcie CEPIK-u 2.0 na 2018 rok wpływa pośrednio również na szkolenie kierowców zawodowych: art. 39e ust. 3 w wersji, która miała wejść w życie 1 stycznia 2017 roku, przewiduje: „Kierownik ośrodka szkolenia [...] przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym, dane osób, którym wydał świadectwo”. Zgodnie z tym przepisem prawa o ruchu drogowym, „Podmioty [...] wprowadzają dane do ewidencji w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania danych do ewidencji za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemów teleinformatycznych obsługujących zadania realizowane przez te podmioty”. Wiadomo już jednak, że na tę zmianę również poczekamy do 2018 roku, a zasady zgłoszeń do centralnej ewidencji kierowców będą się na razie odbywać na dotychczasowych zasadach.

Poza tym znane są już projekty zmian dwóch kluczowych rozporządzeń do ustawy o kierujących pojazdami. W obu dokumentach przewiduje się jedynie zmiany daty wejścia w życie niektórych przepisów z 1 stycznia 2017 roku na 4 czerwca 2018 roku. W obu przypadkach mamy też uzasadnienie korespondujące z towarzyszącym ustawie, która ustaliła właśnie taką datę wejścia w życie regulacji powiązanych z CEPIK-iem 2.0. ■

www.trends.com.pl

BMW i VOLKSWAGEN bez tajemnic!

trendy



nowości



porady



testy

historia



Jedynie na rynku magazyny prawdziwych miłośników aut

www.trends.com.pl

Dużo czy mało?

Z opublikowanych danych wynika, że pracę w OSK w pełnym wymiarze godzin może uzyskać 12–15 tys. pracowników. A co z pozostałymi instruktorami? Czy stanowią rezerwę kadrową do wykorzystania na naszym rynku pracy? Czy też są wśród nich osoby, które już się wypaliły i czekają na lepsze czasy?



Wojciech Szemetyła

No i mamy 2017 rok! A ja wciąż myślę o zeszlenczonej informacji, z której wynika, że w Polsce działa coraz mniej ośrodków szkolenia kierowców. Otóż pod koniec 2015 roku na rynku działało niespełna 6 tys. OSK. A jeszcze kilka lat wcześniej było ich prawie 4 tys. więcej. Tylko w 2014 roku zniknęło z rynku 2944 OSK! Od dłuższego już czasu obserwujemy zasmucony upadek firm, głównie małych. Towarzyszy temu zjawisku stałe, ale przecież również zauważalne obniżenie prestiżu zawodów związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców.

Ważne pytania

Jakie są więc przyczyny załamania się w tak krótkim czasie całej szkoleniowej branży? Dlaczego firmy z tradycjami zbankrutowały? Z jakiego powodu nie obserwujemy masowego przyływu młodych i wykształconych instruktorów? Czy fakt, że w rejestrach zostało niespełna 25 tys. aktywnych szkoleniowców jest ze społecznego punktu widzenia sukcesem, czy tragicznym osiągnięciem polityki gospodarczej byłego rządu? Czy dotychczasowy sposób komunikowania się naszej ministerialnej władzy ze środowiskiem przyniósł oczekiwane rezultaty? Kto powinien ocenić, czy mamy obecnie duży, czy może za mały potencjał do przeszkolenia wszystkich zainteresowanych osób? Czy błędy w zarządzaniu, brak biznesowego doświadczenia początkujących przedsiębiorców są przyczyną tak wielu niepowodzeń i porażek?

Odpowiedzi na takie i wiele podobnych pytań, które padają podczas spotkań, koleżeńskich dyskusji, porad podsumowujących ubiegłoroczne osiągnięcia, wymiany poglądów na forach internetowych, trzeba szukać zarówno wewnątrz naszych organizacji,



jak i w kontaktach z przedstawicielami strony rządowej. Zastanawiam się, jakie kryteria pozwoliłyby odpowiedzieć w miarę prosty sposób na postawione w tytule pytanie: dużo czy mało? Odnosi się ono do stanu i liczebności naszej bazy. Na wstępie proponuję proste przeliczenie przyjętych z dużą ostrożnością danych.

Prowadzenie ośrodka jako działalność dodatkowa

W 2015 roku pobrano ponad 800 tys. PKK. To w przeliczeniu na liczbę 6 tys. wciąż jeszcze działających OSK daje 133 osoby na jeden ośrodek szkolenia. Jest to oczywiście tylko

Z bieżących statystyk wynika, że ponad 50 proc. szkolenia na najpopularniejszą kategorię B odbywa się w OSK obsługujących do około 100 kursantów rocznie.

średnia statystyczna, która jednak umożliwia wyciągnięcie kilku wniosków. Wiem, że ośrodki szkolące dziesięć, a nawet jedenaście osób miesiecznie przy obecnych kosztach stałych

(płace, podatki, czynsze, amortyzacja środków trwałych, wymiana taboru) i jednocześnie cenach od 1 tys. do 1,6 tys. zł, nie mają racji bytu. Muszą, jeśli nie dysponują własną infrastrukturą, upaść!

Z bieżących statystyk wynika, że ponad 50 proc. szkolenia na najpopularniejszą kategorię B odbywa się w OSK obsługujących do około 100 kursantów rocznie. Wygląda na to, że pozornie wszystko jest w należytym porządku i nie ma powodów do większych zmartwień. Jak można więc prosto i logicznie wytłumaczyć tę zagadkę lub, jak kto woli, sprzeczność ekonomiczną? Jednym, ale niejedynym wytłumaczeniem tego polskiego fenomenu gospodarczego jest fakt, że dla

sporej grupy mającej własne pomieszczenia, emerytury, renty i inne stałe dochody, działalność szkoleniowa jest tylko źródłem dodatkowych dochodów potrzebnych dla utrzymania rodziny. Nie ma w tym nic nadzwyczajnego. Na pewno znacie kie-

rowców pracujących dorywczo, w niepełnym wymiarze czasowym, jako taksówkarze, doręczyciele, wykładowcy, instruktorzy z własnymi pojazdami szkoleniowymi. Do prze-

szkolenia około 130 kursantów rocznie (jest to 300–350 godzin zajęć praktycznych plus 30 godzin wykładów miesięcznie) wystarczy praca właściciela oraz jednego pracującego w pełnym wymiarze instruktora. Oczywiście można zatrudnić praktycznie dowolną liczbę pracowników w niepełnym wymiarze czasu. Ale to i tak nie zmienia sytuacji ekonomicznej ośrodka. Koszty robocizny są stałe i wynikają wyłącznie z konkretnej umowy. Nie trzeba mieć doktoratu z ekonomii, żeby wiedzieć, że im większa liczba przepracowanych godzin praktycznej nauki jazdy, tym relatywnie mniejsze są koszty stałe całej działalności, a zysk oczywiście wyższy. Większa liczba zaangażowanych instruktorów umożliwia jedynie dostosowanie godzin pracy do zapotrzebowania klientów. Stanowi o atrakcyjności i konkurencyjności naszych usług.

■ Małe ośrodki są skazane na zagładę

Z opublikowanych danych wynika, że prace w OSK w pełnym wymiarze godzin może uzyskać 12–15 tys. pracowników. A co z pozostałymi instruktorami? Czy stanowią rezerwę kadrową do wykorzystania na naszym rynku pracy? Czy też są wśród nich osoby, które już się wypaliły i czekają na lepsze czasy? Czy może tak zwyczajnie zmienili zainteresowania i powoli będą odchodzili z zawodu i poszukiwali ciekawszych i atrakcyjniejszych pozycji? A ilu z nich już po prostu nie sprosta wysokim kryteriom stawianym przez właścicieli i pracy nie znajdzie?

Z przytoczonych danych jasno wynika, że statystycznie mamy wystarczającą bazę do obsługi wszystkich chętnych do zdobycia prawa jazdy. Skąd bierze się zatem troska i zaniepokojenie obecną sytuacją? Wydaje się oczywiste, że 50-procentowy spadek liczby instruktorów i aktywnych ośrodków szkolenia na przestrzeni ostatnich trzech lat nie może nikogo cieszyć.

Jeszcze nie tak dawno decydentom wydawało się, że niewidzialna ręka rynku załatwi wszystko. Smutne, ale jest to bardzo typowy obraz przemian zachodzących w ostatniej dekadzie w naszej gospodarce. Właściciele z trudem działających firm nie z własnej winy znajdują się na marginesie i często poza strefą zainteresowania władz. Załamanie koniunktury w połączeniu z ogólną gospodarczą sytuacją, w jakiej się znaleźli, przypomina zjawiska zachodzące w handlu. Wielkopowierzchniowe sklepy doprowadziły do upadku działający w ich pobliżu mały handel. Zjawisko konsolidacji jest oczywiście dobrze rozpoznane również w naszej branży. Jest też od dłuższego czasu wspierane przez legislację, czyli administrację państwową

odpowiedzialną za podział ośrodków szkolenia na lepsze i gorsze. Myślę oczywiście o sztucznym administracyjnym podziale na OSK, Super OSK i ODTJ-oty. Tym ostatnim przydzielono najbardziej lukratywne rodzaje szkoleń. Efektem takich działań jest powstanie wielobranżowych ośrodków szkolenia, które korzystając z uzyskanych beneficjów skutecznie ściągną klientów z rynku. Warsztaty, które wszyscy musimy odbywać, są przykładem przekazywania poważnych wielomilionowych sum ze zwykłych OSK do Super OSK i WORD-ów. Nic więc dziwnego, że żyjące z konieczności wyłącznie ze szkoleń podstawowych ośrodki szkolące na kategorii A i B są skazane na zagładę.

■ Obchodzenie prawa, iluzoryczny nadzór

Sztuczne trzymanie się przez resort doktryny leżącej u podstaw podziału szkoleń na podstawowe i dodatkowe jest od zawsze krytykowane. Pozbawia OSK naturalnych źródeł dochodów. Ale nie tylko. ODTJ-oty zostały powołane do całkowicie odmiennych zadań. Załatwienie tej sprawy na drodze stosownego rozporządzenia powinno być bezdyskusyjnym priorytetem obecnego rządu.

Czy można przejść do porządku dziennego nad faktem, że wszystkie statystyki dotyczące przestrzegania przez szkolących przedsiębiorców przepisów ustawy i rozporządzeń nie są zadowolające? Wskazują one na po-

Walka o kształt naszego szkolnictwa, rolę ośrodka szkolenia kierowców w procesie szkolenia, egzaminowania, podniesienie stanu bezpieczeństwa na naszych drogach trwa od lat. Kiedy się zakończy?

ważne zaniedbania i odstępstwa od zakładanych przez twórców prawa standardów i powszechne lekceważenie obowiązującego prawa. Widać też wyraźnie, że przyporządkowanie naszej branży do katalogu działalności regulowanych, zamiast spodziewanych korzyści, polegających przede wszystkim na zapewnieniu wysokiego pułapu wymagań w przebiegu szkolenia, spowodowało niepotrzebną rozbudowę biurokracji i administracji służącej do jego kontroli. Jaki jest efekt tak zorganizowanego procesu szkolenia? Nie muszą chyba przypominać. Efektywność lub jak kto woli sprawność na poziomie kilkunastu procent zdanych za pierwszym razem egzaminów państwowych nie pozostawia najmniejszych złudzeń co do jakości naszej pracy. Umiejętność skutecznego lawirowania wśród kontroli, dostosowywanie działalności do aktualnie obowiązującego prawa jest jeszcze jednym z fenomenów polskiej gospodarki.

Jak łatwo ocenić obecną sytuację, w której w rozdrobnionych i często źle zarządzanych przez niedostatecznie wykształconych ludzi szkołą instruktorzy zatrudniani na tzw. śmieciówki!

■ Początek drogi

Oto co powiedział jeden taki instruktor. „Ubywa nas z powodu niskich zarobków. Niektórzy pracują za 7–8 zł za godzinę, typowa średnia to 12–13 zł. A jaka powinna być przyzwoita płaca? 20 zł netto za godzinę. Każda stawka niższa niż ta kwota jest poniżej mojej godności”. Przypomnę, że kiedyś, gdy cena kursu wynosiła 3 tys. zł, instruktor zarabiał godzinie. A już wtedy uważaliśmy, że należy dążyć do podniesienia rangi, statusu zawodowego i oczywiście płac instruktorów. Znając obecne realia trudno się chyba dziwić, że dla większości młodych dobrze wykształconych obywateli oferta ze strony OSK jest śmieszna. Z innych docierających do nas informacji wynika, że podobne kłopoty przeżywają transportowcy. Tylko w tym roku brakuje już ok. 25 tys. kierowców z prawem jazdy kategorii C i C+E.

Walka o kształt naszego szkolnictwa, rolę ośrodka szkolenia kierowców w procesie szkolenia, egzaminowania, podniesienie stanu bezpieczeństwa na naszych drogach trwa od lat. Kiedy się zakończy? Nie wiadomo. Wiadomo za to, że dyskusje wciąż trwają. Jedną odbyła się ostatnio w Warszawie. Jej uczestnicy wypowiedzieli się na temat szkolenia młodzieży, rozbudowy wychowania komunikacyjnego w szkołach, zmian w programach szkolenia i wielu wiecznie omawianych spraw i tematów, z którymi jak dotąd nikomu nie udało się uporać. Niestety, o większości nurtujących nas kwestii, poruszanych ostatnio m.in. na łamach „Szkoły Jazdy”, nie mówiono w ogóle lub bardzo ogólnikowo. Szkoda, że nie poznaliśmy planów naprawy systemu, ale prawda jest taka, że król jest nagi! One po prostu dzisiaj nie istnieją! Widać, jak starania departamentu ukierunkowane na wprowadzenie koniecznych dla szkolenia i egzaminowania nowelizacji tak bardzo absorbują pracę ministerstwa, że pozostałe problemy muszą zostać odłożone na przyszłość... Tak jak choćby CEPIK 2.0. Bo przecież kolejny projekt przesuwający termin jego wdrożenia można nazwać, jak mówił wiceminister cyfryzacji Piotr Woźny, technicznym.

Witamy więc nowy rok ze świadomością, że wiele jest jeszcze do zrobienia. Proces kształtowania się nowoczesnego systemu szkolenia i egzaminowania tak na dobrą sprawę się jeszcze nie rozpoczął. Jesteśmy na początku drogi, która istnieje tylko w naszej wyobraźni. Drogi, którą trzeba wreszcie mądrze zaprojektować, żeby znaleźć choćby odpowiedź na postawione w tytule pytanie... ■

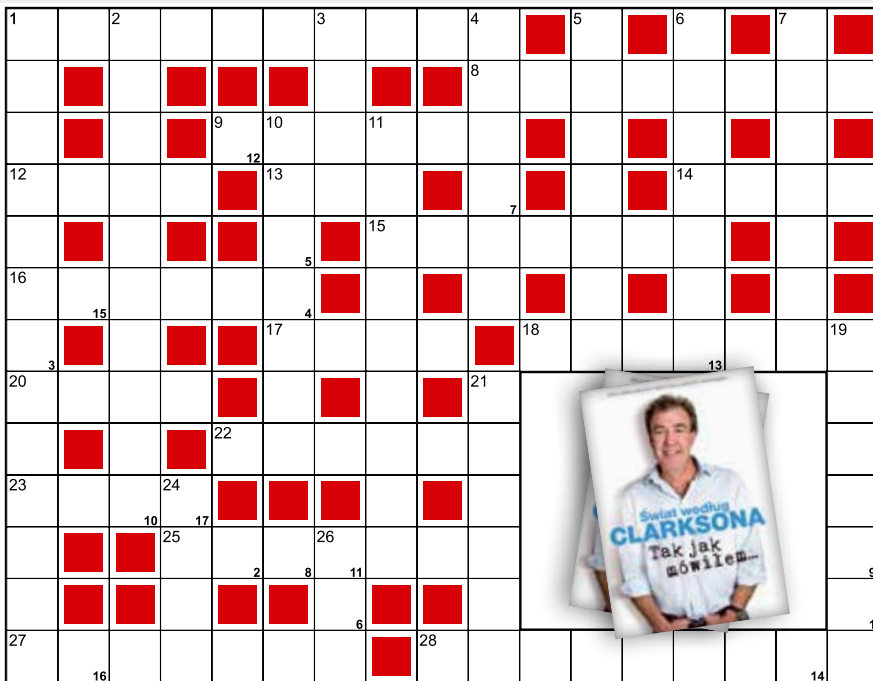
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 17 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Wesołych świąt”. Nagrodę wysłamy pocztą.

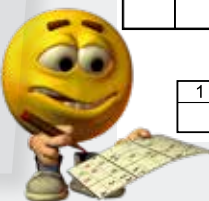
Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Świat według Clarksona. Tak jak mówiłem”.

POZIOMO:

- 1) umieszczanie pojazdu na postoju.
- 2) nabiera jej rozpędzone auto.
- 3) wakacyjny miesiąc.
- 4) wydechowa w aucie.
- 5) streszczenie, szkic.
- 6) francuski ser z krowiego mleka.
- 7) pojazd pogotowia ratunkowego.
- 8) mieszka za ścianą.
- 9) Newerly, pisarz.
- 10) porasta brzegi wód.
- 11) wulkan na Sycylii.
- 12) list bez podpisu.
- 13) japońska wódka ryżowa.
- 14) krwawa rzeź.
- 15) zabezpieczanie, pilnowanie.
- 16) wspiera kierowcę w labiryncie dróg.

PIONOWO:

- 1) ... przejazdu.
- 2) urządzenie do uruchamiania silnika spalinyowego.
- 3) najwyższe góry Europy.
- 4) model Forda.
- 5) spokrewniona z mewą.
- 6) sztuka artystycznego układania kwiatów.
- 7) upowszechnianie wiedzy.
- 8) dramat Zygmunta Krasińskiego.
- 9) urządzenie do wytwarzania prądu elektrycznego w instalacji zapłonowej spalinowych silników tłokowych.
- 10) zderzenie na drodze.
- 11) pasa ruchu lub warty.
- 12) muzulmański władca.
- 13) Sari, śpiewaczka.



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, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Marek Rupałtal, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyłło, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorkiewicz.

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

Foto: Jakub Ziębka, Marta Mićko-Nogalska, Paweł Kula/Kancelaria Sejmu, materiały Kia, archiwum Urzędu Miasta w Suwałkach, archiwum Mariusza Jurasika, materiały Renault, Łukasz Szewczyk, ITS, Scania, Albin Sieczkowski, Audi, materiały: Stowarzyszenia Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego.

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

e-kierowca

WSPÓLNIE KREUJEMY BRANŻĘ



Nasi Partnerzy są dla nas źródłem inspiracji. Wspólnie z nimi opracowujemy i wdrażamy innowacyjne produkty, które zmieniają na lepsze całą branżę.

Dzięki innowacjom, nasi Partnerzy są zawsze na czele konkurencyjnego wyścigu, zawsze pierwsi i zawsze gotowi zaoferować kursantom najlepsze rozwiązania.

Zadzwoń i przekonaj się, co jeszcze możemy dla Ciebie zrobić.

91 431 43 95