

nr 02/2017 (134)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

TEORIA TO CORAZ MNIEJSZY PROBLEM

PO RAZ PIERWSZY OD KILKU LAT ŚREDNIA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINU TEORETYCZNEGO NA PRAWO JAZDY KAT. B PRZEKROCZYŁA W SKALI CAŁEGO KRAJU 50 PROC. PRZYPOMNIJMY, ŻE W ZESZŁYM ROKU BYŁO TO TYLKO NIECAŁE 43 PROC. GORZEJ JEST Z PRAKTYKĄ. TUTAJ JUŻ TRUDNO O POZYTYWY. BARIERA 35 PROC. WCIAŻ NIE ZOSTAŁA PRZEKROCZONA – WYNIKA ZE SPORZĄDZONEGO PRZEZ NAS RAPORTU ZDAWALNOŚCI EGZAMINÓW PAŃSTWOWYCH ZA ROK 2016.

str. 12

Z KAMERĄ W ELCE. REAKTYWACJA

„NAUKA JAZDY” WRACA DO TELEWIZJI. POPULARNY PRZED LATY PROGRAM Z INSTRUKTORAMI I KURSANTAMI W ROLACH GŁÓWNYCH OD 28 LUTEGO BĘDZIE EMITOWANY W TTV. ZA KIEROWNICĄ I PRZED KAMERĄ ZNÓW BĘDĄ NERWY, ŻARTY, ŁZY. OBY JAK NAJCZĘŚCIEJ ŁZY SZCZĘŚCIA.

ISSN 1895-4472



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

e-kierowca

DZIELIMY SIĘ WIEDZĄ Z NASZYM PARTNERAMI

W ramach Akademii SPS przygotowaliśmy dla naszych Partnerów zestawienie najciekawszych treści szkoleniowych publikowanych w 2016 roku.



Ciekawe tematy, cenna wiedza:

- Pokolenie dzisiejszych kursantów.
- „Marketing szeptany” w internecie.
- Bezpieczeństwo danych osobowych kursantów.
- Jak uczyć, żeby nauczyć?
- Twórz pakiety, docieraj do klientów.

Wejdź na stronę
www.szkola-jazdy.pl

Zespół **e-kierowca**

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

91 431 43 95

Dobry materiał do analizy



Krzysztof Giżycki

Już od kilku lat w lutowych numerach „Szkół Jazdy” przedstawiamy wam, drodzy czytelnicy, pełną statystykę zdawalności egzaminów teoretycznych i praktycznych na kategorię B w każdym polskim WORD-zie. Dlaczego to robimy? Bo czasami lepiej, żeby przemówiły liczby. Dzięki porównaniu zebranych danych z tymi, które opublikowaliśmy wcześniej, możemy wychwycić pewne trendy. Jakże? Ano na przykład, że na przestrzeni ostatnich trzech lat mocno poprawiły się wskaźniki zdawalności egzaminu teoretycznego, a praktyka utrzymuje się na tym samym, bardzo niskim zresztą, poziomie.

Od dobrych kilku, jeśli nie kilkunastu lat mówię o potrzebie zmiany systemu egzaminowania. Jak to zrobić? To już trudne pytanie. Ale żeby spróbować na nie odpowiedzieć, trzeba najpierw

tę kwestię dokładnie przeanalizować. Posługując się choćby publikowanymi przez nas danymi.

Ale nawet bez tego materiału najnowszy numer „Szkół Jazdy” wydaje się, napiszę to nieśkromnie, bardzo ciekawy. Poruszyliśmy m.in. temat dotyczący młodych kierowców, którzy bardzo często czują się na naszych drogach niekomfortowo. Bo, jak mówią, zachowania niektórych polskich kierowców wołają o pomstę do nieba.

Nie ma też za co chwalić osób pracujących w resorcie infrastruktury i budownictwa. Zapomnieli oni bowiem o tym, że 1 stycznia wygasało rozporządzenie w sprawie kontroli OSK. Efekt? Niektóre starostwa powiatowe i urzędy miast podjęły decyzję o wstrzymaniu kontroli do czasu pojawienia się tego aktu prawnego.

W lutowym numerze naszego magazynu znajdziecie też artykuły lżejsze, choć nie mniej ciekawe niż polecane przeze mnie wyżej. Mam tu na myśli choćby materiał dotyczący reaktywacji programu, który zdobył dużą popularność kilkanaście lat temu. Chodzi o słynną już w środowisku OSK „Naukę Jazdy”. Serdecznie zapraszam do lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

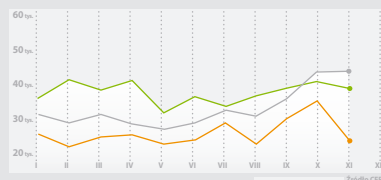
Teoria to coraz mniejszy problem	4	Pojedynek z Syberią	31
Zieloni nie mają lekko	7	Trzydzieści wyroków dla łopówkarskiej szajki	32
Niekontrolowane kontrole	9	Pelplin wzbogaci się o inteligentny parking	34
Płace mają wzrosnąć, ale ceny za kurs nie	11	Uwaga, gapie na drodze	35
Z kamerą w elce. Reaktywacja	12	Mali ratownicy na wagę złota	36
Czy prawo jazdy przestanie być potrzebne?	14	Ursus stawia na elektrykę i ekologię	37
Co kursant wiedzieć powinien	16	Pijany kursant. Jak z nim postępować?	38
Kontroluj się	18	Wypożyczone auta na celownika złodziei	39
Minister pyta o Barlinek	19	Kupowanie kota w worku	40
Fotoradary wracają	21	Internetowa rewolucja pożytywnie wpłynie na jazdę	41
Walcząc o trakcję	22	Przegląd legislacyjny	42
Słoweńskie realia	24	Inteligentne systemy transportowe	44
Duży mężczyzna w szybkim aucie	26	Motocyklem po ciepłych krajach	45
Inspekcja jest potrzebna!	28		
Kampania łącząca pokolenia	29		
Na zimę jak znaleźć	30		

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

LISTOPAD 2016 **39 517**

LISTOPAD 2015 **44 978**

LISTOPAD 2014 **24 429**



PORD Gdańsk szykuje się do wydawania pieniędzy

Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego zamierza w najbliższym czasie rozpiścić przetarg na 116 pojazdów do przeprowadzania egzaminów na kategorię B. Później przyjdzie czas na dwa auta na kategorię B+E oraz dwa autobusy. W planach jest także modernizacja placu egzaminacyjnego – donosi serwis informacyjny trójmiasto.pl.

Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego to duża jednostka samorządowa. Rocznie przeprowadza się tam ponad 60 tys. egzaminów praktycznych na kategorię B. Odbывают się one zarówno w Gdańsku, jak i oddziale terenowym w Gdyni. Dlatego nie dziwi, że ośrodek egzaminacyjny, który zamierza rozpiścić przetarg na dostawę nowych pojazdów, potrzebuje ich aż 116. Do tego PORD zamierza zakupić jeszcze dwa auta do przeprowadzania egzaminów na kategorię B+E oraz dwa autobusy. Na same auta, służące do sprawdzania kandydatów na kierowców chcących uzyskać uprawnienia na najpopularniejszą kategorię prawa jazdy, ośrodek zamierza przeznaczyć 3,7 mln zł. Ale jaka to będzie ostatecznie kwota, okaże się po otwarciu ofert.

– To nie jest tak, że po rozstrzygnięciu przetargu na naszym placu pojawiają się wszystkie samochody. Będziemy je wymieniać systematycznie co pół roku – mówi w rozmowie z dziennikarzem serwisu informacyjnego trójmiasto.pl. Marcin Dzięgielewski z PORD. Na razie kandydaci na kierowców z Trójmiasta ubiegający się o prawo jazdy kategorii B korzystają z toyot yaris.

Jeszcze w tym roku PORD planuje także przebudowę placu egzaminacyjnego.

Wymianę swojej floty egzaminacyjnej planuje także WORD w Szczecinie. Przetarg na pojazdy służące kandydatom na kierowców na kategorię B ma zostać ogłoszony jeszcze w pierwszej połowie 2017 r. Obecnie WORD korzysta z hyundaiów i20.

red

Teoria to coraz mniejszy problem

Po raz pierwszy od kilku lat średnia zdawalność egzaminu teoretycznego na prawo jazdy kat. B przekroczyła w skali całego kraju 50 proc. Przypomnijmy, że w zeszłym roku było to tylko niecałe 43 proc. Gorzej jest z praktyką. Tutaj już trudno o pozytywy. Bariera 35 proc. wciąż nie została przekroczona – wynika ze sporządzonego przez nas raportu zdawalności egzaminów państwowych za rok 2016.



W ubiegłym roku średnia zdawalność egzaminu teoretycznego na kategorię B w Polsce wyniosła prawie 52 proc. To o ponad 9 punktów procentowych więcej niż w 2015 roku! A wcześniej było jeszcze gorzej. W 2014 roku było to tylko niewiele ponad 38 proc.

■ Lepiej wyszkoleni kursanci

Dlaczego mamy do czynienia z aż tak znaczącym wzrostem? Żeby odpowiedzieć na to pytanie, trzeba cofnąć się o kilka lat, a konkretnie do stycznia 2013 roku. To właśnie wtedy zaczęła obowiązywać nowa formuła egzaminu teoretycznego na prawo jazdy. Jak się okazało, musiało minąć trochę czasu, żeby kandydaci na kierowców potrafili efektywniej się do nich przygotować. Spora w tym zasługa ośrodków szkolenia kierowców. To właśnie one w dużej mierze są odpowiedzialne za wyszkolenie kursanta, za to, żeby znał wszystkie zasady, które są pomocne w poruszaniu się po drogach.

Przypomnijmy, że teraz część pytań jest prezentowana w formie krótkich filmów sytuacyjnych, po obejrzeniu których kandydat na kierowcę musi podjąć właściwą decyzję co do spo-

sobu zachowania się w konkretnej sytuacji drogowej. Nowością był też pomysł oceniania odpowiedzi w zależności od wagi pytania. Odpowiedzi są punktowane w skali od 1 do 3. Osoba, która udzieli samych poprawnych odpowiedzi, zgromadzi ich 74. Żeby zdać egzamin, trzeba uzyskać co najmniej 68 punktów. Część teoretyczna trwa 25 minut.

■ Teoria na dużym plusie, praktyka na lekkim minusie

Już porównując rok 2014 z 2015 widać poprawę statystyki zdawalności, zarówno w skali całego kraju, jak i pojedynczych WORD-ów. Na przykład w Szczecinie wzrosła ona o prawie cztery punkty procentowe (2014 r. – 38,98 proc., 2015 r. – 42,8), w Lublinie – ponad pięć (2014 r. – 42,3 proc., 2015 r. – 47,6 proc.), a w Bielsku-Białej nawet o niecałe siedem (w 2014 r. – 42,6 proc., 2015 r. – 49,2 proc.) Jednak jeszcze bardziej znaczący wzrost nastąpił, jeśli porównamy lata 2015 i 2016. Na przykład w Łomży zdawalność wzrosła o ponad osiem punktów procentowych (2015 r. – 42 proc., 2016 r. – 50,38 proc.), w Elblągu o ponad dziewięć (2015 r. – 43,8 proc., 2016 r. – 53), a w Ka-

towicach nawet o ponad 12 (2015 r. – 42,94 proc., 2016 r. – 55,25 proc.)!

A co możemy napisać o zdawalności egzaminu praktycznego? Tutaj nie mamy już tak dobrych wiadomości. Jest prawie taka sama, jak w 2014 i 2015 roku. Prawie, bo nieznacznie gorzej. W 2014 roku średnia zdawalność egzaminu praktycznego na prawo jazdy w skali całego kraju wyniosła 34,46 proc., w 2015 roku – 34,38, a w 2016 roku – 34,12. Magiczna bariera 35 proc. nie została przekroczona.

■ Bielsko-Biała wyprzedziła Łódź

Najlepszym wynikiem zdawalności egzaminu teoretycznego w 2016 roku na kategorię B (braлиśmy pod uwagę wszystkie podejścia) może poszczycić się WORD w Bielsku-Białej (58,6 proc.), który w zeszłym roku zajmował w naszym rankingu drugą pozycję, tuż za Łodzią, z którą zamienił się miejscami. W 2016 roku zdawalność w stolicy województwa łódzkiego wyniosła 57,29 proc. Na najniższy stopień podium wskoczyła Ostrołęka (56,91 proc.). Tuż za nią uplasowały się Białystok (56,67 proc.), Lublin (56,4 proc.), Krosno (56,3 proc.) i Gdańsk (55,59 proc.).

TEMAT NUMERU

Statystyka zdawalności

Z kolei najgorzej z egzaminem teoretycznym, podobnie jak dotąd, radzili sobie kandydaci na kierowców zdający w Lesznie (43,34 proc.). Nieznacznie lepiej wypadły Radom (46,9 proc.), Skierniewice (47,01 proc.), Ciechanów (47,04 proc.) oraz Wałbrzych (47,1 proc.).

Jak wygląda statystyka zdawalności egzaminu teoretycznego w podziale na województwa? Tutaj najlepszy wynik osiągnęło województwo śląskie (54,97 proc.). Na dalszych miejscach sklasyfikowane zostały województwa: podkarpackie (54,13 proc.), lubelskie (54 proc.), podlaskie (53,81 proc.) i kujawsko-pomorskie (53,37 proc.).

■ Na górze i dole bez większych zmian

Który WORD zanotował największą zdawalność egzaminów praktycznych? Po raz kolejny

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH NA KAT. B

WORD	2016	2015	2014
Ostrołęka	51,52	51,36	52,87
Łomża	46,18	46,6	49,45
Jelenia Góra	45,33	41,75	36,8
Płock	43,6	41,59	43,91
Rzeszów	41,5	41,9	44,5
Włocławek	40,87	40,91	39,49
Suwałki	39,9	43,2	44,77
Białystok	39,79	38	34,68
Tarnobrzeg	39,25	39,9	41,02
Siedlce	38,98	40,37	38,43
Kraków	38,3	37,22	34,61
Biała Podlaska	38,02	39,64	40,66
Krosno	37,1	38,8	38,6
Nowy Sącz	36,23	34,91	33,07
Wrocław	35,78	29,46	30,51
Radom	35,34	36,8	37,34
Olsztyn	34,84	34,63	33,27
Lublin	34,66	32,7	31,8
Toruń	34,4	33,4	33,3
Konin	34,19	32,85	31,18
Leszno	33,94	33,9	34,3
Warszawa	33,82	34,77	32,46
Kalisz	33,8	32,47	31,9

WORD	2016	2015	2014
Przemyśl	33,34	38,29	37,76
Sieradz	33,1	32,97	35,19
Ciechanów	33,09	36,4	39,77
Chełm	32,72	31,91	32,64
Zielona Góra	32,31	35,68	37,64
Bielsko-Biała	32	34,4	33,9
Tarnów	31,98	33,75	35,48
Gorzów Wielkopolski	31,88	33,31	33,34
Skierniewice	31,86	33,87	30,4
Kielce	31,57	31,46	31,64
Legnica	30,88	33,75	35,34
Katowice	30,71	30,36	28,5
Elbląg	30,6	32	35,5
Opole	30,54	27,58	26,67
Częstochowa	30,17	27,52	30
Wałbrzych	30	31,05	28,09
Zamość	29,92	31,6	30,9
Słupsk	29,92	29,42	32,7
Piotrków Trybunalski	29,3	31,44	33,5
Poznań	29,22	30,5	30,54
Bydgoszcz	28,85	30,16	28,96
Gdańsk	28,04	29,72	27,57
Szczecin	27,46	27,77	25,39
Łódź	26,33	26,2	28,2
Piła	25,27	25,1	26,7
Koszalin	21,58	21,25	23,57

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW TEORETYCZNYCH NA KAT. B

WORD	2016	2015	2014
Bielsko-Biała	58,6	49,2	42,6
Łódź	57,29	49,7	44,6
Ostrołęka	56,91	45,77	40,29
Białystok	56,67	47,27	43,87
Lublin	56,4	47,6	42,3
Krosno	56,3	46,4	41,4
Gdańsk	55,59	45,97	41,04
Rzeszów	55,25	44,1	39,6
Katowice	55,25	42,94	37,77
Bydgoszcz	55,14	45,34	40,09

WORD	2016	2015	2014
Zamość	54,49	45,7	40,1
Szczecin	54,44	42,8	38,98
Suwałki	54,38	46,57	42,73
Wrocław	54,31	46,82	42,48
Tarnobrzeg	53,53	45,22	38,63
Kraków	53,43	43,27	40,32
Biała Podlaska	53,14	43,85	41,08
Elbląg	53	43,8	37,7
Piotrków Trybunalski	52,9	45,37	40,86
Włocławek	52,87	45,08	38,53
Poznań	52,71	43,93	39,16
Warszawa	52,47	44,46	39,85
Toruń	52,1	43,2	40,1
Jelenia Góra	52,06	42,26	40,28
Olsztyn	52,01	43,41	39,88
Chełm	51,98	42,02	37,28
Kalisz	51,74	41,1	40,92
Przemyśl	51,45	41,15	39,98
Częstochowa	51,06	41,08	37,95
Tarnów	50,98	40,91	37,5
Piła	50,76	40,9	34,4
Opole	50,7	41,93	36,77
Kielce	50,59	40,38	36,54
Łomża	50,38	42	40,6
Sieradz	49,69	43,28	38,85
Koszalin	49,64	39,06	33,35
Zielona Góra	49,63	38,54	36,66
Płock	49,04	40,4	36,12
Konin	49,04	38,91	35,18
Siedlce	48,78	41,84	37,67
Gorzów Wielkopolski	48,67	40,61	34,97
Legnica	47,99	38,73	34,91
Nowy Sącz	47,44	37,91	34,34
Słupsk	47,43	39,73	35,57
Wałbrzych	47,1	40,79	37,1
Ciechanów	47,04	37,24	34,79
Skierniewice	47,01	40,47	38,67
Radom	46,9	37,25	34,42
Leszno	43,34	37,1	33,7

TEMAT NUMERU

Statystyka zdawalności

bezkonkurencyjna okazała się Ostrołęka. Jako jedyna może się poszczycić wynikiem na poziomie ponad 50 proc. (dokładnie 51,52 proc.). Tuż za nią ponownie uplasowała się Łomża (46,18 proc.). Na dalszych pozycjach znalazły się wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego w Jeleniej Górze (45,33 proc.), Płocku (43,6 proc.), Rzeszowie (41,5 proc.) i Włocławku (40,87 proc.). Tylko w tych miastach zdawalność w 2016 roku była wyższa niż 40 proc.

Tradycyjnie najgorzej egzamin praktyczny na kategorię B poszedł kandydatom na kierowców zdającym w Koszalinie. Pozytywną ocenę egzaminatora otrzymała trochę więcej niż jedna piąta osób (dokładnie 21,58 proc.). Niewiele lepiej radzili sobie egzaminowani zdający w WORD-ach w Pile (25,27 proc.), Łodzi (26,33 proc.), Szczecinie (27,46 proc.), Gdańsku (28,04 proc.) i Bydgoszczy (28,85 proc.).

Jak wygląda zdawalność w poszczególnych województwach? Najgorzej wypadło zachodniopomorskie (24,52 proc.), pomorskie (28,58 proc.), łódzkie (30,15 proc.) oraz opolskie (30,54 proc.). A najlepiej? Po raz kolejny podlaskie (41,96 proc.). Tuż za tym województwem znalazły się mazowieckie (39,3 proc.) i podkarpackie (37,8 proc.).

■ Rośnie liczba egzaminów

Już po raz drugi w naszym raporcie znalazło się jeszcze jedno zestawienie. Chodzi o liczbę przeprowadzonych egzaminów praktycznych na kategorię B. Co się okazało? W porównaniu z 2015 rokiem egzaminatorzy mieli w zeszłym roku trochę więcej pracy. Przeprowadzili prawie 1,5 mln egzaminów. Rok wcześniej liczba ta wynosiła ponad 1,2 mln.

LICZBA PRZEPROWADZONYCH EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH NA KAT. B

WORD	2016	2015	2014
Katowice	112747	10094	93127
Warszawa	77116	63018	55600
Kraków	65709	61327	44601
Gdańsk	62978	61011	49466
Poznań	53153	51427	40843
Kielce	42784	38686	25499
Nowy Sącz	39766	35739	36404
Bydgoszcz	39557	33549	22254
Toruń	38296	33531	29543
Rzeszów	37234	34189	26955
Opole	37048	35371	30086
Szczecin	36299	33151	25228
Lublin	35805	35380	28734
Łódź	34462	32451	23789
Piła	34355	32078	26291
Wrocław	34335	34440	29537
Sieradz	29586	27515	22603
Częstochowa	29157	25371	22158
Radom	26772	27781	23840
Tarnobrzeg	26441	23569	21405
Olsztyn	26434	23809	20889
Bielsko-Biała	26067	22534	26516
Łomża	25886	25235	20200
Piotrków Trybunalski	25802	23627	19196
Wałbrzych	25612	22693	18349

WORD	2016	2015	2014
Zielona Góra	25264	22046	16612
Kalisz	24594	24043	20713
Siedlce	24578	20979	18206
Koszalin	23703	19640	15233
Tarnów	23009	20080	15288
Gorzów Wielkopolski	21943	19137	15867
Konin	21166	25252	27713
Krosno	20992	19358	16059
Jelenia Góra	20113	20325	12071
Leszno	19594	18729	14965
Płock	18137	13700	10656
Ciechanów	18011	14739	10156
Legnica	17897	16624	17241
Elbląg	17852	16324	11672
Skierniewice	17334	18756	17940
Białystok	16762	17469	14042
Słupsk	16247	15149	11870
Ostrołęka	16123	16580	12559
Biała Podlaska	14775	15138	10656
Zamość	14631	13389	12881
Suwałki	13165	13267	10873
Przemyśl	12104	10170	8477
Włocławek	12026	12791	10564
Chełm	11522	10689	9005

W 2015 roku najbardziej zapracowany był WORD w Katowicach, gdzie przeprowadzono ponad 112 tys. egzaminów. Barierę 6 tys. przekroczyły jeszcze ośrodki w Warszawie, Krakowie i Gdańsku. A gdzie liczby były najmniejsze? W Chełmie i Włocławku. Ale i tam przeprowadzono ponad 10 tys. egzaminów.

Jakub Ziębka

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH NA KAT. B W 2016 R. Z PODZIAŁEM NA WOJEWÓDZTWA

podlaskie	41,96
mazowieckie	39,3
podkarpackie	37,8
małopolskie	35,5
dolnośląskie	35,5
kujawsko-pomorskie	34,71
lubelskie	33,83
warmińsko-mazurskie	32,72
lubuskie	32,09
świętokrzyskie	31,57
wielkopolskie	31,29
śląskie	30,96
opolskie	30,54
łódzkie	30,15
pomorskie	28,98
zachodniopomorskie	24,52

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW TEORETYCZNYCH NA KAT. B W 2016 R. Z PODZIAŁEM NA WOJEWÓDZTWA

śląskie	54,97
podkarpackie	54,13
lubelskie	54
podlaskie	53,81
kujawsko-pomorskie	53,37
warmińsko-mazurskie	52,5
zachodniopomorskie	52,04
łódzkie	51,72
pomorskie	51,51
opolskie	50,7
małopolskie	50,62
świętokrzyskie	50,59
mazowieckie	50,19
dolnośląskie	49,76
wielkopolskie	49,21
lubuskie	49,15

Zieloni nie mają lekko

– Odpowiedzią na moją chęć trzymania się przepisów jest uśmiech politowania albo pukanie w czoło. Doświadчени kierowcy zakładają, że prędzej czy później też będę przekraczać prędkość i podwójną ciągłą – irytuje się „Niedawna Kursantka”. Czy początkujący kierowcy mają pod górkę na polskich drogach?

Niedawna Kursantka” to czytelniczka, z zaangażowaniem komentująca artykuły na naszej stronie internetowej www.szkoła-jazdy.pl. Jej uwagi pod materiałem „Jeżdż tak, jak ich uczymy” zainspirowały nas do spojrzenia na polskie drogi oczami młodych kierowców.

– Tekst dotyczył instruktorów. Uważam, że powinien być poszerzony o przypadkowych wychowawców, jakimi są starzy, doświadчени kierowcy. Ich reakcje, słowa, nawet presja są mocne – mówi „Niedawna Kursantka”, czyli Aleksandra Solarewicz z Wrocławia. – Uważam, że adekwatna jest ich odpowiedzialność za to, jak jeździmy. Instruktor uczy nas trzy miesiące, może pół roku, a potem mamy wokół takich właśnie pseudowychowawców. I zapewniam, że bardzo trudno jest przy nich zachować zimną krew i zdrowy rozum.

■ Ty też będziesz piratem! A może jednak nie

Z irytacją, ale i z humorem, opowiada, że kiedy jeździ przepisowo, wielu kierowców znajdujących się w pobliżu wykonuje lekceważące lub obraźliwe gesty. Nie podoba im się, że czerwony opel (a w nim pani Ola) nie przekracza 50 km/h, zatrzymuje się przed przejściem dla pieszych albo nie wciska się na skrzyżowanie, jeśli nie może bezpiecznie go opuścić...

– Prawo jazdy mam od niedawna, więc nie będę wyliczać cudzych błędów na drodze. Przeraża mnie jedna rzecz. W odpowiedzi na moją chęć trzymania się przepisów i generalnie tego, czego uczył instruktor, u doświadczonych kierowców najczęściej nie otrzymuję wsparcia. Zakładają, że prędzej czy później też będę przekraczać prędkość i podwójną ciągłą – mówi „Niedawna Kursantka”. – Co ciekawe, próbują mnie wychowywać również niektórzy pasażerowie. Siedząc w aucie obok mnie doradzają, komentują: Dlaczego tak wolno? Dlaczego go przepuszczasz? Mądrzą się, nawet jeśli sami nie mają prawka.

Podobne sytuacje przeżywał chyba każdy kierowca, takich „niedawnych kursantów” są na drogach tysiące. Niektórzy potrzebują tylko kilku miesięcy, żeby poczuć się pewniej i w zakorkowanym śródmieściu, i na szerokiej ekspresówce. Inni aklimatyzują się kilka lat. Jak im pomóc? Co doradzić?



– Trzymam kciuki za tę dziewczynę. Niech się nie zraża. Niech jeździ tak, jak ją nauczył instruktor. Bezpiecznie. Przestrzeganie przepisów to nie wstyd – komentuje Krzysztof Bandos, szef Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. – Ja mam wyjeżdżone setki tysięcy kilometrów i też jest mi na polskich drogach coraz trudniej. Kierownicy nagminnie łamią prawo i dobre obyczaje!

■ Środkowy paluszek. Bo jedziesz jak emeryt

Bandos opowiada o niemiłych przygodach za kółkiem. Niebezpiecznych zdarzeniach. Agresji. Nie tylko werbalnej.

– Pokazują mi środkowy paluszek, pukają się w czoło, zdarzyło się nawet, że jeden gość wyskoczył z auta z awanturą.

Mówi też o zabawniejszych sytuacjach, kiedy jadący zgodnie z przepisami uznawany jest za zawalidrogę.

– Ostatnio trzymałem gościa 55 km/h w terenie zabudowanym. Nie mógł mnie wyprzedzić z półtora kilometra. Były zakręty, linia ciągła, coś jechało z naprzeciwka. W końcu miał kawałek prostej, ustawił się obok, otworzył szybę, ja zrobiłem to samo i usłyszałem: jeździ pan jak niemiecki emeryt. To był chyba najdelikatniejszy komentarz, jaki kiedykolwiek się zdarzył – przyznaje Bandos.

Podkreśla, że piraci, którzy poganiają, dyscyplinują, wymuszają, trąbią, nie powinni być zmartwieniem początkujących kierowców, tylko przedmiotem zainteresowania policji oraz innych służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo.

– Sankcje związane z przekraczaniem prędkości, zatrzymywaniem praw jazdy są krokiem

w dobrą stronę. Przyniósł efekt. A powinny być jeszcze surowsze – ocenia Bandos. – Na przykład w Szwecji przestępca drogowy musi liczyć się z karą na poziomie trzech miesięcznych pensji. Jeśli na koncie nie ma środków, jego mandat kredytuje bank. A jaka u nas jest ścigalność? – pyta retorycznie szef PFSSK. (Na przykład w 2014 i 2015 roku niespełna 50 proc. ukaranych dobrowolnie płaciło za wykroczenie drogowe – przyp. red.)

■ Zielony listek, czyli sierota, ale oznakowana

W Szwecji nie tylko jeżdżą wolniej – w miastach powszechne są strefy 30 km/h, poza terenem zabudowanym maksymalna prędkość to 80 km/h, na ekspresówkach 100 km/h – i bardziej kulturalnie. Pojazdy niedoświadczonych kierowców oznaczone są zielonym listkiem. Podobnie jest w Niemczech, Austrii, Francji. W Anglii zielona literka P na białym tle oznacza, że kieruje „probationer” – praktykant. W Polsce od 2018 roku też mają być „zielonolistkowcy”. Czy charakterystyczna naklejka zapewni im większą życzliwość innych użytkowników dróg?

– Ja już się okleiłam. Sierota to sierota, ale oznakowana – stwierdza pani Ola.

– Też chyba nakleję zielony listek – żartuje Bandos. – W geście solidarności.

Mateusz Skrzyński ze Szczecina, który posiada prawo jazdy od półtora roku, proponuje, żeby początkujący przez co najmniej pięć lat jeździli z wideorejstratorem. Nie dlatego, że stwarzają zagrożenie.

– Tylko żeby w razie czego udowodnić, że to nie ja jestem sprawcą kolizji. Wiadomo, że zawsze winny jest małyolat. Nawet jeśli jechał wzorowo. Często starsi kierowcy na mnie trąbią, a nie mają racji. Przykład? W Szczecinie jest wiele przebudowanych skrzyżowań, nowe ronda, zmiana pierwszeństwa. A oni się pchają. Po prostu jeżdżą na pamięć – diagnozuje 20-latek jeżdżący oplem astrą.

■ Wszystkim się spieszy, wszyscy się wypychają

Zwraca uwagę, że doświadczeni kierowcy nie patrzą na znaki. Albo po prostu je ignorują.

– Dwupasmówka. Niby jest siedemdziesiątka, ale obok trwa budowa, więc wprowadzono ograniczenie do 40 km/h. I co? Wszyscy mnie wyprzedzają. Używają klaksonów. Gestykują. Tak samo jest przed przejściami dla pieszych. Kiedy hamuję, inni kierowcy jakby mieli pretensje. Po co stanąłeś? Przecież my nie mamy czasu. Wszystkim się gdzieś spieszy! A mnie? Ja jeszcze pamiętam nauki, ostrzeżenia instruktora – zapewnia Mateusz.

Zwraca uwagę również na takie „drobiazgi”, jak zapinanie pasów. Mówi, że starsi, z który-

mi miał okazję podróżować, lekceważą kwestie bezpieczeństwa.

– Usłyszałem kiedyś: po co zapinasz, boisz się ze mną jechać? Podobno w Rosji tak jest, że jak ktoś zapina pasy, to wyraża wotum nieufności wobec kierującego. Ale my chyba chcemy być zachodem, a nie wschodem... Przeżyłem kiedyś wypadek i wiem, jak ważne jest, żeby wszyscy pasażerowie byli przypięci – podkreśla Mateusz.

Pasów, ograniczeń prędkości, zakazu wyprzedzania pilnuje też Dominika, 22-letnia studentka z Poznania. Jeździ renault clio.

Dla „Szkół Jazdy”

Dr Dorota Bąk-Gajda, psycholog transportu

Początkowo młodzi stażem kierowcy mogą mieć wiele obaw przed realnym uczestnictwem w ruchu drogowym. Z racji własnej niepewności niektórzy z nich mogą oceniać zachowania innych kierowców jako napastliwe, np. wydaje im się, że pojazdy jadą zbyt blisko siebie lub za szybko. Młodzi kierowcy, dotąd polegający na doradztwie instruktora nauki jazdy, początkowo mogą mieć także problem z podejmowaniem decyzji. Pomoże cierpliwość, przełamywanie własnego strachu i częsta jazda. Nie należy się spieszyć, gdyż wolniejsza jazda gwarantuje więcej czasu na prawidłową reakcję. Gdy samodzielna jazda jest całkowicie niemożliwa, warto wykupić jazdy doszkalające. Ruch drogowy to dynamicznie zmieniająca się sytuacja, a do sprawnego poruszania się potrzebne jest doświadczenie, które zdobywamy jeżdżąc. Dlatego też młodzi kierowcy nie powinni się zniechęcać i unikać jazdy np. gdy usłyszą klaksony innych. Należy pamiętać, że każdemu kierowcy zdarza się popełniać błędy. Kultura jazdy to zasady, które umożliwiają wspólną jazdę wszystkim uczestnikom ruchu drogowego i warto jej przestrzegać niezależnie od posiadanego doświadczenia. Niestety, na drodze napotkamy również agresywnych kierowców, którzy np. pouczają innych, wykonują niebezpieczne manewry. Na szczęście są to jednostki, większość kierujących pojazdami jest odpowiedzialna i opanowana. Warto podczas pierwszych miesięcy jazdy utrwalać bezpieczne nawyki, dotyczące np. zachowania wobec pieszych, prędkości jazdy czy uważnej obserwacji otoczenia. Takie dobre nawyki są odzwierciedleniem naszej kultury, dojrzałości społecznej i przyczyniają się do bezpieczeństwa na drodze, o które wszyscy powinni dbać.

– Prawko mam od jesieni. W zatłoczonym centrum jeszcze trochę niepewnie się czuję – przyznaje dziewczyna. – Auto bardziej służy mi do tego, by dojechać z i do Poznania, bo pochodzę z okolic Zielonej Góry. Na zajęcia, do biblioteki łatwiej dotrę autobusem.

Później mówi, jak trudno się jeździ po dużym mieście.

– Szczególnie w godzinach szczytu; wszyscy się pchają, wymuszają – narzeka Dominika. – Czasami wydaje mi się też, że wszyscy obok mnie korzystają z jakiegoś dodatkowego limitu prędkości. Ja jadę 50 km/h, bo tak jest na znakach, oni 70 km/h. Tam, gdzie jest siedemdziesiątka, ja przepisowo, a oni cisną 90 km/h – zauważa Dominika. – Taksówkarze jeżdżą strasznie. Jakby nie mieli kierunkowskazów. Jakby chcieli spowodować wypadek. Nigdy mi nie zamigali światłami. Inni kierowcy raczej dziękują za to, że zrobi się im miejsce, wpuści.

■ Corrida, bogowie i młodzi, co się boją stłuczki

– Taksiarze to osobny temat – śmieje się Wojciech Jędroś, właściciel Auto-Kod we Wrocławiu. W tym OSK szkoliła się Aleksandra Solarewicz.

– Większość kierowców jeżdżących zawodowo to dramat. A oni przecież powinni świecić przykładem. Generalnie jazda po polskich miastach to corrida! Kto ma lepsze auto, czuje się bogiem – ocenia, już poważnym tonem, Jędroś.

Czy słabsi, z mniejszym doświadczeniem i sprytem, rzeczywiście mają tak trudno?

– Solidny kursant, a później odpowiedzialny kierowca ma pod górkę. Bo zna przepisy i stosuje się do nich. A inni lekceważą jego i te przepisy – diagnozuje Jędroś. – Proszę zwrócić uwagę, że tzw. punktowcy nawet kilkanaście razy oblewają egzamin. Powód? Mają nawyki, których nie sposób oduczyć. Są sprytni, szybcy, ale przepisy łamią notorycznie. Niestety, taki początkujący, porządny po jakimś czasie też staje się cwaniakiem, czuje się pewniej za kółkiem i przechodzi na ciemną stronę mocy – stwierdza metaforycznie instruktor.

Niedawni kursanci, z którymi rozmawialiśmy, na razie się tam nie wybierają.

– Widzę, że po półtora roku jeżdżę bardziej dynamicznie. Szybciej. Ale staram się pamiętać o tym, czego mnie nauczono podczas kursu – zapewnia Mateusz. – Może jest też tak, że młody kierowca zachowuje szczególną ostrożność, ponieważ boi się zniszczyć auto. Chce choć kilka lat przetrwać z czystym kontem. Koszty naprawy, wyższe ubezpieczenie itd. A starszy? Ma więcej kasy, auto casco. Myśli: stłuczka? To nic wielkiego.

Pani Ola też zwraca uwagę na aspekt finansowy.

– Płacę złodziejskie OC. Wyższe niż ci, którzy codziennie wymuszają i przekraczają prędkość – przypomina.

A kiedy już będzie miała zniżki za bezszkodową jazdę...

– Nie marzy mi się sportowa fura. Wystarczy miejskie autko – mówi. – Nie widzę siebie w roli pirata drogowego. Trzymam się nawyków z kursu, bo to się sprawdziło. Mam nadzieję, że – posiadając prawo jazdy kilka lat – nie stracę wrażliwości pieszego i rowerzysty. Z ich perspektywy ulice wyglądają inaczej – podkreśla.

Mówi, że kiedy poruszała się po Wrocławiu tylko rowerem lub spacerem, była załamana, obserwując zmotoryzowanych.

– Czy oni nie wiedzą, że człowiek nie ma szans w zderzeniu z autem? – zastanawiała się.

■ Na niezdary w kapeluszach też się trąbi

Pani Ola dzieli się też innymi drogowymi refleksjami.

– Trąbienie, wykonywanie obraźliwych gestów nic nie daje. Tylko wzmacnia agresję. Wiem to, bo jako rowerzystka sama często dzwoniłam i pokrzykiwałam.

Siedząc za kierownicą klaksonu nie używa. Na razie. Mówi, że jeździ bezpiecznie. Z taką prędkością, by nie być zawalidroga.

– Tylko raz zostałam mocno obtrąbiona. Przez auto dostawcze jednej sieci handlowej. Chyba bardzo się spieszyło – ironizuje.

Przygody Dominiki?

– Kto ci dał prawo jazdy, gówniario? – usłyszałam od pewnego kierowcy. – Zajechałam mu drogę na wyjeździe z centrum handlowego. Niby nic groźnego, ale... – zawiesza głos studentka.

Czy młody wiek kierowcy – w domyśle: krótki staż za kierownicą – rozzuchwala innych uczestników ruchu?

– Chyba nie. Przecież na jeżdżących niezdarne dziadków w kapeluszach też wszyscy trąbią – śmieje się 22-latką. – Nie czuję się jakoś szczególnie dyskryminowana. Po prostu płacę frycowe – stwierdza Dominika.

„Niedawna Kursantka” z Wrocławia zwraca uwagę na inną potencjalną przyczynę ulicznych spięć – zmiany przepisów. Część starszych kierowców nie zna takich pojęć (i znaków). Jak np. „strefa zamieszkania” czy „strefa ograniczenia prędkości”. Kiedy robili prawko 20–30 lat temu, nie było tych haseł w kodeksie drogowym.

– Nie doksztalcili się i teraz marudzą, choć jadę przepisowo – tłumaczy z humorem pani Ola.

– Coś w tym jest. No bo na przykład ilu kierowców zatrzymuje się na tak zwanej zielonej strzałce? Widać po samochodach OSK. Prawie każda elka ma wgnieciony tylny zderzak i klapę. Wjeżdżają w nas, bo nie wiedzą, że to jest de facto znak stop – podsumowuje właściciel Auto-Kodu.

Pytanie, jak jeździłoby się po zakorkowanych miastach, gdyby wszyscy zatrzymywali się na zielonej strzałce i ściśle przestrzegali ograniczeń prędkości... Ale to już temat na osobną dyskusję.

Tomasz Maciejewski

Niekontrolowane kontrole

Okazało się, że 1 stycznia wygłosiło rozporządzenie w sprawie kontroli OSK. Resort infrastruktury i budownictwa tłumaczy, że urzędy mogą wykonywać te czynności w oparciu o ustawę o swobodzie działalności gospodarczej. – Jednak jest to tłumaczenie nieprzekonujące – mówi Radosław Biernat, specjalista ds. prawnych w firmie e-kierowca. Podobnego zdania jest część urzędów, które nie kontrolują ośrodków, bo, jak uważają, nie mają do tego podstaw.

Jak w ogóle doszło do tego wyjątkowego niedbalstwa resortu? Otóż rozporządzenie o kontroli ośrodków szkolenia kierowców zostało wydane na podstawie pierwotnego brzmienia delegacji ustawowej, zawartej w art. 48 ustawy o kierujących pojazdami. Przepis ten został zmodyfikowany na mocy ustawy o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw z 22 grudnia 2015 roku (Dz.U. z 2015 roku poz. 2281). Mimo że zakres delegacji właściwie nie uległ zmianie i rozporządzenie nie wymagało w związku z tym pilnego zastąpienia nowym, w przepisach końcowych wyżej wymienionej ustawy przesądzono, że dotychczasowe rozporządzenie może obowiązywać nie dłużej niż przez dwanaście miesięcy od dnia wejścia w życie wspomnianej ustawy.

■ Resort uważa, że nic wielkiego się nie stało

– Ten dwunastomiesięczny okres upłynął dołącznie 1 stycznia – wyjaśnia Radosław Biernat, specjalista ds. prawnych w firmie e-kierowca. – Do dziś nie pojawiło się nowe rozporządzenie, które regulowałoby szczegóły kontroli w OSK. W takiej sytuacji pod znakiem zapytania staje legalność czynności podejmowanych w ramach kontroli przez urzędników i ewentualnych decyzji administracyjnych wydawanych po kontrolach. Wprawdzie ogólne uprawnienia związane z nadzorem nad OSK przyznane zostały starostom przez samą ustawę o kierujących pojazdami, ale już zasady prowadzenia tych kontroli czy nawet wzory dokumentów wynikały z uchylonego rozporządzenia. Łatwo sobie wyobrazić sytuację, w której kontrola doprowadzi do decyzji o zakazie prowadzenia działalności OSK, ale działania kontrolujących będą łatwe do podważenia jako pozbawione podstaw prawnych.

O wyjaśnienie sprawy poprosiliśmy Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa.

– Projekt rozporządzenia w sprawie kontroli ośrodków szkolenia kierowców zostanie w najbliższym czasie skierowany do uzgodnień międzyresortowych. Obecnie kontrola może być prowadzona bezpośrednio w oparciu o przepisy ustawy o swobodzie działalności gospodarczej – wyjaśnia Szymon Huputyś, rzecznik prasowy resortu.

■ W Lublinie wątpliwości nie mają

Podobne stanowisko prezentuje Urząd Miasta w Lublinie.

– Ustawa o kierujących pojazdami (szczególnie art. 44) stanowi wystarczające wytyczne co do sposobu i zakresu przeprowadzanych kontroli. Czynności kontrolne są podejmowane także z poszanowaniem ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, a ewentualne konsekwencje spowodowane stwierdzonymi nieprawidłowościami w działalności OSK i w związku z tym podejmowane decyzje administracyjne muszą być oparte na kodeksie postępowania administracyjnego – mówi Olga Mazurek-Podłęśna z biura prasowego lubelskiego magistratu. – Wątpliwości co do działań kontrolujących jako pozbawionych podstaw prawnych są nieuzasadnione, ponieważ rozporządzenie nie nadawało takich uprawnień. One wynikają z ustaw, a rozporządzenie tylko uszczegółowiło i ujednoliciło w skali kraju tok prowadzonej kontroli. Według naszego wydziału komunikacji, wszelkie czynności kontrolne prowadzone są zgodnie z prawem, a skutki braku wyżej omawianego rozporządzenia nie mają wpływu na przebieg kontroli oraz na ewentualną decyzję o zakazie prowadzenia działalności OSK.

■ Regulacje są niekompletne

Jednak sceptycznie do wyjaśnień Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa podchodzi Radosław Biernat.



– Resort twierdzi, że w sprawie kontroli sytuacja jest pod kontrolą – tak można podsumować odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Co do pierwszej kwestii – pozostaje nam przyjąć ją na wiarę, natomiast w kwestii prowadzenia kontroli OSK w oparciu o ustawę o swobodzie działalności gospodarczej – delikatnie rzecz ujmując – jestem sceptyczny. Należy wyjaśnić, że ustawa ta rzeczywiście zawiera ogólne regulacje dotyczące kontrolowania przedsiębiorców. Na ogólnym poziomie kontrole już konkretnie w odniesieniu do OSK regulowane są również w ustawie o kierujących pojazdami. Nie zmienia to jednak faktu, że bez aktu wykonawczego, który powinien zostać wydany na podstawie aktualnego brzmienia art. 48 ustawy o kierujących pojazdami, regulacje ustawowe są niekompletne. Art. 48 stanowi bowiem: „Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres, warunki i tryb przeprowadzania kontroli, o której mowa w art. 44, oraz wzory stosowanych przy tym dokumentów, uwzględniając potrzebę ujednolicenia w skali kraju zakresu, warunków i trybu przeprowadzanej kontroli oraz zapewnienia jej efektywności”.

■ W oczekiwaniu na rozporządzenie

Podobny pogląd na tę sprawę prezentuje część urzędników.

– W 2017 roku nie wszczęto jeszcze żadnego postępowania kontrolnego z uwagi na to, że rozporządzenie straciło moc. Z realizacją planu kontroli OSK wstrzymujemy się do czasu ukazania się nowego rozporządzenia w sprawie kontroli ośrodków szkolenia kierowców – informuje Kamila Busłowska z departamentu komunikacji społecznej białostockiego magistratu.

A jak do sprawy podszedł Urząd Miasta w Kielcach?

– W 2015 i 2016 roku kontrole ośrodków szkolenia kierowców odbywały się z reguły w drugiej połowie roku – wyjaśnia Anna Ciulęba, rzeczniczka prasowa prezydenta Kielc. – W zależności od warunków pogodowych w kwietniu lub maju kontrolowano place manewrowe, natomiast w późniejszym czasie odbywały się kompleksowe kontrole OSK. W 2017 roku przygotowywanie planu kontroli będzie opierało się na podobnych założeniach. Jeśli w drugim kwartale bieżącego roku wciąż nie będzie obowiązującego rozporządzenia w sprawie kontroli OSK, wówczas będą podejmowane adekwatne działania.

■ Déjà vu

To nie pierwsza wpadka kierownictwa resortu odpowiedzialnego za infrastrukturę. Otóż 24 lutego ubiegłego roku 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 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.

Rozporządzenie w sprawie egzaminowania zostało ogłoszone w Dzienniku Ustaw jeszcze 25 lutego, głównie ze względu na duże zainteresowanie tą sprawą ogólnopolskich mediów. Jednak była to tylko pierwsza wpadka Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Także 25 lutego 2016 roku 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 w ogóle mogą 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 ubiegłego roku.

Jakub Ziębka

Płace mają wzrosnąć, ale ceny za kurs nie

Od stycznia w Polsce wzrosła płaca minimalna, pojawiła się też minimalna stawka godzinowa. Sprawdziliśmy, czy wpłynie to na zarobki instruktorów jazdy, a może na ceny kursów, o co najbardziej martwią się kandydaci na kierowców.



Płaca minimalna dla osób zatrudnionych na umowę o pracę w 2017 roku w Polsce wzrosła o 150 zł brutto, do 2 tys. zł. Więcej dostaniemy nie tylko pracując na etacie, ale również z tytułu umowy o dzieło i zlecenie, bowiem od 1 stycznia wyższa jest również minimalna płaca godzinowa. Minimalna stawka godzinowa nie może być niższa niż 13 zł.

■ Dobra praca, satysfakcjonująca płaca

Okazuje się, że dla wielu instruktorów nauki jazdy może to mieć niebagatelne znaczenie, bowiem stawki poniżej obecnej minimalnej krajowej nie są w tym zawodzie rzadkością. Jak przyznaje prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców, są ośrodki, szczególnie na południu Polski, w których instruktorom jazdy za godzinę pracy płaci się nawet 7–8 zł.

– Przy tej skali odpowiedzialności i wysiłku instruktora zakrawa to na ponury żart – komentuje prezes. – Średnia krajowa to kilkanaście złotych, natomiast według mnie każda propozycja poniżej 20 zł uwłacza godności.

Czy w takim razie, jeśli zarobki na tym poziomie to w pewnym sensie norma, konieczność ich podwyższenia wpłynie na ceny kursów?

– Ośrodki, które mają wiarygodne ceny kursów, na poziomie 1400–1500 zł, i bez zmiany przepisów płaciłyby instruktorom takie lub nawet wyższe pieniądze, więc nie wydaje mi się, aby u nich zaszła jakaś zmiana – mówi Krzysztof

Bandos, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. – Natomiast w tych, w których kurs kosztuje 800–900 zł, zarówno płace, jak i w efekcie ceny kursów, będą musiały zostać podniesione. Oczywiście jeśli będzie to ktoś kontrolował.

– U mnie podwyższenie płacy minimalnej nie będzie miało żadnego wpływu na cenę kursu, ponieważ ja swoim instruktorom już od dawna płacę nie 13, a 20 zł – mówi Mariusz Sekulski, właściciel Nauki Jazdy „Prymus” ze Szczecina. – Taką mam filozofię i uważam, że za dobrą pracę trzeba odpowiednio płacić, a to przekłada się bezpośrednio na jakość nauczania w naszej szkole i wyniki jej klientów. A o podwyżce dla instruktorów myślę, ale nie ze względu na przepisy, tylko dlatego, że jestem zadowolony z ich pracy.

■ Szukanie oszczędności

– To faktycznie może być kłopot, ponieważ wiele szkół mocno zaciska pasa, jeśli chodzi o wydatki, ale takie są niestety wymagania rynku – przyznaje właściciel jednej ze szkół w Tarnowie. – Sam muszę się zastanowić, jak to rozwiązać bez łamania prawa, szkody dla instruktorów, ale także bez narażania się na utratę klientów. Pewnie będą konieczne pewne przesunięcia, szukanie oszczędności gdzie indziej, na pewno jednak nie chciałbym podnosić jakoś znacząco ceny. Małe szkoły, nowe na rynku, tylko w ten sposób mogą bowiem zaistnieć. Co wca-

le nie oznacza gorszej jakości. Tego więc będziemy się trzymać.

Są jednak także głosy potwierdzające, że nowe przepisy zmuszą niektórych pracodawców, w tym także właścicieli szkół jazdy, do nieuczciwych praktyk, a instruktorów do wejścia w tzw. szarą strefę.

– Na pewno będą tacy, którzy będą kombinować, ale tak się dzieje i teraz, w każdej branży, do pilnowania tego są już odpowiednie instytucje – komentuje właściciel szkoły jazdy ze stolicy. – Ja się mieszczę w normach, na razie wszyscy są zadowoleni i nie planuję zmian.

■ 20 zł to minimum

Stanowiska klientów są podzielone, co widać szczególnie na forach internetowych.

„Uważam, że naprawdę dobry instruktor powinien zarabiać minimum 20 zł za godzinę” – pisze jeden z uczestników takiej dyskusji. „Tak wymagająca i uczciwie wykonana praca poniżej 20 zł za godzinę to porażka. No, ale jak OSK robi cały kurs B za 1000 zł, to się nie ma co dziwić, że pracownik dostaje ochłapy 10–12 zł! Jestem pewien, że w przypadku tak niskich stawek nie można mówić o żadnym profesjonalnym nauczaniu. Dla porównania zarobki innych nauczycieli: instruktor pływania – od 30 zł za godzinę, instruktor tańca – od 30 zł za godzinę, instruktor narciarstwa – od 40 zł za godzinę. A może instruktorzy „za 12 zł” to sami pasjonaci, którzy szkołę dla rozrywki i czystej satysfakcji?”. „Jeśli ktoś pracuje za taką stawkę, to znaczy, że mu odpowiada, przecież nikt nikogo nie zmusza” – ripostuje inny. „I nie każdy tani kurs jest zły, ja płaciłem poniżej 1000 zł, zdałem za drugim razem, instruktor był kompetentny i zaangażowany, choć oczywiście nie pytałem, ile zarabia, ale faktycznie domyślałem się, że nie kokosy. Dla mnie jednak liczyła się cena kursu”.

Pracodawcy, którzy nie zastosują się do nowych zapisów ustawy o płacy minimalnej, mogą zapłacić karę w wysokości od 1 tys. do 30 tys. zł. Oprócz nałożenia kary Państwowa Inspekcja Pracy może również nakazać nieuczciwemu pracodawcy wypłatę zaległego wynagrodzenia.

Anna Łukaszuk



Z kamerą w elce. Reaktywacja

„Nauka Jazdy” wraca do telewizji. Popularny przed laty program z instruktorami i kursantami w rolach głównych od 28 lutego będzie emitowany w TTV. Za kierownicą i przed kamerą znów będą nerwy, żarty, łzy. Oby jak najczęściej i zysk szczęścia.

Premierowy odcinek planowany jest w ostatni dzień lutego. Perypetie kandydatów na kierowców mają być pokazywane przez dwa-ście wtorkowych wieczorów. Główni bohaterowie to czternastu kursantów z Małopolski i Śląska. Jeżdżą po ulicach Krakowa, Katowic, Gliwic, Bytomia, Tarnowa.

– Towarzyszymy całemu procesowi szkolenia i wybieramy dla naszych widzów najciekawsze momenty – tłumaczą producenci programu. – Niektórzy kandydaci są bardzo niepewni swoich umiejętności, inni zachowują się zbyt brawurowo. Każdy jest wyjątkowy i z innego powodu chce zdobyć prawo jazdy – podkreślają twórcy telewizyjnej „Nauki Jazdy”.

Przekonują, że to będzie hit wiosennej ramówki. Na razie można obejrzeć trailer w internecie. Kursanci w symulatorze dachowania... śpiewają kolędy.

■ Bywa wesoło, bywa nerwowo

W materiałach promocyjnych TTV znajduje się krótki opis programu. Nam udało się zdobyć więcej informacji, a nawet porozmawiać z instruktorami, którzy nie przestraszyli się telewizyjnych kamer.

– Bywało wesoło, bywało nerwowo – przyznaje Łukasz Kmiecik, właściciel OSK w Wieliczce,



ce, jeden z nauczycieli jazdy. – Za kółkiem cały czas coś się dzieje. Raz jest trudno, innym razem łatwiej. Coś głupiego się powie, druga osoba to skomentuje. Kursanci mają różne temperamen-ty, różne poczucie humoru – opowiada.

Przekonuje, że obecność kamerzysty w elce i inne kwestie techniczno-organizacyjne nie przeszkadzały.

– Robiłem swoje. Najważniejszy był kursant i to, co na drodze – mówi instruktor z Wieliczki.

Pan Łukasz szkoli kandydatów na kierowców od piętnastu lat. Zbigniew Chrzan, właściciel Auto Szkoły w Krakowie, ma jeszcze dłuższy staż.

– Pracuję z kursantami, ale prowadzę też zajęcia w szkole, wykłady – prezentuje się Chrzan. – Nie boję się publicznych wystąpień. Nie odczuwam tremy, kiedy słucha i ogląda mnie więcej osób. Może właśnie dlatego zostałem wybrany do tego programu – analizuje.

Wyjaśnia, że casting był wielostopniowy. Spośród wielu ośrodków szkoleniowych wybrano trzy. Trzeci to OSK „Anetta” z Katowic.

– Podeszłam do tego spontanicznie – komentuje Anetta Gniezińska, założycielka szkoły jazdy. – Nagrania trwały dość długo. Efektów jeszcze nie widziałam. Sama jestem ciekawa – przyznaje.

Tłumaczy, że o szczegółach, kulisach programu nie może mówić.

– O kursantach też ani słowa – dodaje pan Zbigniew. – Umowa z producentem tego zabrania – ucina.

■ Rencistka, ochroniarz i... Grek

Redakcji „Szkół Jazdy” produkcja wyjawiała co nieco.

– Widzowie będą mogli przeżywać drogowe przygody razem z panią Halinką – rencistką z Tarnowa, której świat motoryzacji był dotąd zupełnie obcy. Poznamy także młodego Kamila, dla którego prawo jest szansą na wyrwanie się ze śląskich blokowisk. A wiecznie flirtujący i żartujący Vasilis wprowadzi dużo radosnej greckiej atmosfery do programu – zapowiadają twórcy programu.

W elce sprawdzi się też ochroniarz Darek, który już nie chce dojeżdżać do pracy pociągami. A Żaneta przesiądzie się z meksa do wymarzonego samochodu. Jazdy zaplanowano zarówno po śródmiejskich uliczkach, jak i trasach szybkiego ruchu, wielkich węzłach drogowych. Będzie oczywiście plac manewrowy i część teoretyczna kursu na kategorię B. Przygotowano też niespodzianki.

– „Nauka Jazdy” zabierze kursantów na zasnieżone Podhale, a na tych, którzy zdobędą uprawnienia, dodatkowo czeka duże wyzwanie. Uznaliśmy, że na zdaniu egzaminu proces nauki jazdy się nie kończy i to najlepszy moment na pojawienie się nowej pani instruktorki i całkiem nowych wyzwań drogowych – stwierdza tajemniczo producent. – Kamery TTV zarejestrowały wiele ciekawych sytuacji. Zaczęło się od lekkiej stłuczki na placu manewrowym, potem jeden z kursantów przeżył trudne chwile z drogówką. Zderzyliśmy się z agresją w Rudzie Śląskiej, ale też spotkaliśmy górala z pomocnie wyciągniętą liną holowniczą – wylicza producent.

Co ciekawe, czternastu bohaterów misji prawo jazdy wybrano spośród kilkuset kandydatów!

– Chcemy pokazać ich historie, motywacje, emocje, a nie tylko techniczny aspekt szkole-



nia – wyjaśniają inicjatorzy stworzenia nowej serii „Nauki Jazdy”.

■ Hit sprzed lat

Program promowany jest hasłem „Reaktywacja”, żeby przypomnieć popularny przed piętnastoma laty format. Trzy serie „Nauki Jazdy” pokazywała w 2001 i 2002 roku telewizja TVN. Wielką sympatię widzów zdobyli instruktorzy – Małgorzata Mandryk (założycielka Babskiej Szkoły Jazdy) i Grzegorz Stasiak, śląski kabareciarz i aktor z uprawnieniami szkoleniowca (mówił gwarą, często pokrzykiwał „Kaj ty jedziesz?”). Mieli stalowe nerwy, poczucie humoru, a przede wszystkim talent dydaktyczny. Na YouTube fragmenty programu mają nawet ponad milion odsłon. W internecie można znaleźć nagrania najśmieszniejszych momentów z komentarzami (napisami) w języku niemieckim i angielskim. Bo kursanci ze Śląska robili furorę nie tylko wśród polskich widzów. Na przykład Asia, drobna blondynka z warkoczami i w chustce na głowie. Przez chwilę była gwiazdą telewizji. Tak naiwna i nieporadna za kółkiem, że aż trudno było uwierzyć, iż ktoś pozwolił jej wsiąść do auta.

„Gaz? Gaz? Aha, tu to jest” – mówiła zaskoczona. „Kierunkowskaz? Tu są światła, tu wycieraczki. Jezu! Wszystko zapomniałam”. O skrzyni biegów też. „Asia! Dwójka jest po linii prostej, do tyłu! Nie nauczyłaś się, jak się wciepuje biegi” – irytował się instruktor. Potrafiła pojechać pod prąd na rondzie. A później przekonywała: „Naprawdę jestem mądrzejsza na co dzień”. Pod prąd przebiegały się również Dorota i Marysia, inny kursant wjechał w mur, a Agnieszka starała się na skrzyżowaniu poloneza. Bohatero-

wie tamtej „Nauki Jazdy” mijali na ulicach małych i dostawcze żuki. Egzamin też wyglądał trochę inaczej niż dziś. Zdawalność? Na przykład z jedenastu pokazywanych w serialu kandydatów za pierwszym razem teorię, plac i jazdę po mieście zaliczył tylko Czesiek.

■ Może na czternastu kursantach się nie skończy

– Przez ten czas w Polsce przybyło dróg i autostrad, ale czy przybyło dzięki temu dobrych kierowców? – zastanawiają się autorzy programu.

– Ubiegający się o prawo jazdy są coraz gorsi. Przychodzą jak do piekarni. Chcieliby w dwa tygodnie zaliczyć kurs i egzamin, a nic nie umieją. Po prawej stronie siadają, zamiast za kierownicą – żartuje Łukasz Kmiecik. – Mam też wrażenie, że od kilku lat chłopaki gorzej sobie radzą niż dziewczyny – dodaje.

Czy liczy na wielką popularność programu i tłumy klientów zgłaszających się do jego OSK?

– Zobaczymy, jak zostaniemy przyjęci przez widzów. Mam nadzieję, że pozytywnie. A specjalnej reklamy nie potrzebuję, jestem zapracowany – stwierdza instruktor z Wieliczki.

Jego starszy kolega z Krakowa już nie może się doczekać premiery.

– Czuję, że fajnie to wyjdzie i może na jednej serii się nie skończy – podsumowuje Zbigniew Chrzan.

Wiadomo już, że tych, którzy zdadzą egzamin, czeka samochodowa przygoda za granicą. Oczywiście w towarzystwie operatorów kamer. TTV chce także pokazać, jak sobie radzą bohaterowie programu na ulicach rodzinnych miejscowości.

Tomasz Maciejewski

Czy prawo jazdy przestanie być potrzebne?

Znaczenie dokumentu prawa jazdy zmieniało się na przestrzeni dziejów. Niegdyś, na początku rozwoju automobilizmu, jego posiadaczami byli nieliczni. Po drugiej wojnie światowej, wraz z rozwojem masowej motoryzacji, zaczęto go wymagać. Aktualnie posiadanie tego dokumentu jest oczywistością. Czy może zatem stracić na znaczeniu? Wszystko wskazuje na to, że... tak!

Coraż częściej w prasie motoryzacyjnej pisze się o samochodach autonomicznych. Kiedyś temat ten podejmowała wąska grupa pasjonatów i futurystów, obecnie czołowe koncerny motoryzacyjne przyznają, że prowadzą zaawansowane prace badawczo-rozwojowe nad tego typu pojazdami. Na naszych oczach powstają technologie, dzięki którym będziemy mogli wsiąść do samochodu, wprowadzić cel podróży i podróżować jako pasażer. Auto zawiezie nas tam samodzielnie. Czy zatem w niedalekiej przyszłości kierowca przestanie być potrzebny?

■ Pojazdy autonomiczne to tylko kwestia czasu

17 stycznia br. w auli głównej Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej odbyła się konferencja podsumowująca wyniki ogólnoeuropejskich badań kierowców ThinkGoodMobility. Przeprowadziły je koncern oponiarski Goodyear i London School of Economics and Political Science. Cel? Poznanie poglądów europejskich kierowców w kwestii pojazdów autonomicznych. Internetowa ankieta objęła ponad 12 tys. respondentów z jedenastu europejskich krajów. Dodatkowo w ramach projektu w czterech państwach (w tym w Polsce) przeprowadzono również wywiady w grupach fokusowych. Znaczenie tego typu badań podkreśla Carlos Cippolitti, dyrektor generalny Centrum Innowacji Goodyear w Luksemburgu.

– Pojazdy autonomiczne wyjadą na nasze drogi, dlatego bardzo ważne jest zrozumienie, jak kierowcy odnoszą się do jazdy dziś i jaka ich zdaniem powinna być rola pojazdów autonomicznych. Mamy nadzieję, że wnioski z tego badania pomogą wszystkim interesariuszom pracować razem nad wprowadzeniem pojazdów autonomicznych.

Poza prezentacją wyników badań z omówieniem odpowiedzi polskich kierowców, poprowadzoną przez dr Chrisa Tennanta z London School of Economics, odbyła się również debata ekspertów z dziedziny transportu oraz nowo-



czesnych technologii dotycząca wizji motoryzacji w bliższej i dalszej przyszłości.

■ Polacy lubią nowinki techniczne

Jak zatem polscy kierowcy podchodzą do wizji autonomicznej motoryzacji? Zaskakująco pozytywnie. Niewątpliwie jesteśmy otwarci na rozwój nowoczesnych technologii. Aż 68 proc. respondentów potwierdziło, że nauka i technologia czynią nasze życie zdrowszym, łatwiejszym i wygodniejszym, a 60 proc. stwierdziło, że im więcej technologii pozwalającej kontrolować otaczającą nas rzeczywistość, tym lepiej. Polscy ankietowani najliczniej zgadzali się również, że nie mamy wyjścia, musimy dostosować się do nowych technologii (79 proc.). Znaleźli się na drugim miejscu pod kątem zgodności ze stwierdzeniem, iż czerpiemy przyjemność z korzystania z najnowszych produktów i usług technologicznych, kiedy nadarza się ku temu okazja (82 proc.). Otwartość na nowe technologie przekłada się bezpośrednio na podejście do pojazdów autonomicznych. Polska jest jednym z zaledwie trzech krajów, gdzie więcej jest respon-

dentów (35 proc.), którzy czuli by się komfortowo jadąc obok pojazdów autonomicznych niż odczuwających dyskomfort (27 proc.). Jednocześnie pozostałe 38 proc. nie opowiedziało się po żadnej ze stron. Dodatkowo aż 46 proc. badanych kierowców z nad Wisły deklaruje, że nie ma dla nich znaczenia, czy jeździłby w otoczeniu samochodów prowadzonych przez ludzi, czy wśród pojazdów autonomicznych, a tylko 29 proc. zgodziło się ze stwierdzeniem, że współobecność pojazdów kierowanych przez ludzi i pojazdów autonomicznych nie sprawdzi się.

■ Bez kierowcy się nie obejdzie

Część Polaków jest również przekonana, że posiada wystarczającą wiedzę o pojazdach autonomicznych, żeby sformułować opinię na ten temat. Co się okazało? Tylko 54 proc. respondentów w naszym kraju stwierdziło, że nie ma dostatecznej wiedzy, żeby móc w pełni wyrazić swoje odczucia w tym zakresie. Jednocześnie na tle przebadanych z innych państw nasi rodacy wykazują znacznie większe zaufanie do tego typu samochodów niż do innych kierowców. Pol-

szy ankietowani najliczniej zgodzili się ze stwierdzeniami, że przyczyną większości wypadków jest błąd człowieka, dlatego pojazdy autonomiczne byłyby bezpieczniejsze (51 proc.) oraz, że maszyny nie odczuwają emocji, dlatego mogą być lepszymi kierowcami niż ludzie (44 proc.). Nie oznacza to jednak, że jesteśmy całkowicie bezkrytyczni. 61 proc. Polaków zgodziło się ze stwierdzeniem, że maszyny nie mają zdrowego rozsądku niezbędnego do prawidłowych interakcji z ludźmi za kierownicą. Ma to szczególne znaczenie w kontekście niepisanych zasad zachowania wobec innych kierowców, których istnienie potwierdza aż 77 proc. polskich ankietowanych. Niechętnie powierzylibyśmy opiece autonomicznych systemów swoich pasażerów. W takiej sytuacji 46 proc. polskich respondentów stwierdziło, że wyłączałoby autonomiczne sterowanie pojazdem zwykle lub zawsze, co daje Polsce drugie miejsce w badaniu. Dodatkowo aż 81 proc. ankietowanych osób wskazało kierowcę jako głównym element, który powinien posiadać pojazdy autonomiczne. Respondenci zwracali również uwagę na konieczność zastosowania zaawansowanych systemów ochrony pieszych (75 proc.) oraz funkcji zabezpieczających pojazd przed elektronicznym atakiem (71 proc.). Co istotne, pomimo dużej otwartości na nowoczesne rozwiązania nie jesteśmy przekonani, czy w przyszłości człowiek w aucie powinien być wyłącznie pasażerem. Aż 82 proc. polskich respondentów zgadza się ze zdaniem, że z zasady to człowiek powinien w każdej chwili panować nad pojazdem.

■ Zaskakujące wyniki

Dodatkowo Polacy znaleźli się na pierwszym miejscu w badaniu pod kątem czerpania przyjemności z jazdy (72 proc. pozytywnych odpowiedzi przy średniej wynoszącej 62 proc.). Bardzo interesująco przedstawiają się wyniki badań w obszarze postrzegania wzajemnych relacji pomiędzy kierowcami na drodze. Polacy plasują się na drugim miejscu w rankingu wyrażenia opinii, że inne samochody mają takie samo prawo znajdować się na drodze (89 proc.) i na piątym w zgodności ze stwierdzeniem, że kiedy inny kierowca ustąpi im drogi, później czuje się zobowiązany ustąpić drogi komuś następnemu (69 proc.). Jednocześnie kierowcy znad Wisły w zdecydowanej większości zgadzają się, że wszyscy kierowcy muszą pomagać w utrzymaniu płynności ruchu drogowego (94 proc.) oraz faktem, że jako kierowcy wszyscy musimy współpracować z innymi kierowcami na drodze (90 proc.). Trzeba przyznać, że doświadczenia z naszych dróg nie do końca korespondują z powyższymi wynikami. Co znamienne, Polacy znaleźli się na przedostatnim miejscu rankingu w kwestii podejścia do zasad regulujących ruch na drodze. Radość z tego powodu wyraża jedynie 62 proc. lokal-

Polscy kierowcy – liderzy na tle innych europejskich krajów:



wyraża pogląd, że pojazdy autonomiczne byłyby bezpieczniejsze niż konwencjonalne samochody.



uważa, że maszyny mogłyby być lepszymi kierowcami niż ludzie.



zgadza się ze stwierdzeniem, że nauka i technologia czynią nasze życie zdrowszym, łatwiejszym i wygodniejszym.

Polska: jeden z zaledwie trzech przebadanych krajów, w których więcej jest respondentów, którzy czuliby się komfortowo jadąc obok pojazdów autonomicznych.

35%

niż respondentów, którzy czuliby się w tej sytuacji niekomfortowo.

27%

nych kierowców przy średniej dla całego badania wynoszącej 71 proc.

Podsumowując wnioski płynące z przeprowadzonych badań, należy stwierdzić, że stopień akceptacji społecznej dla wizji pojazdów autonomicznych znacząco rośnie. Czy oznacza to, że tylko krok dzieli nas od rewolucji technologicznej, która zasadniczo zmieni rolę kierowcy?

■ Droga, od której nie ma odwrotu

Na razie droga do tego jest daleka i pełna różnego rodzaju przeszkód natury technologiczno-infrastrukturalnej. Jak podkreślali eksperci z Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej biorący udział w debacie, systemy sztucznej inteligencji wykorzystywane w pojazdach au-

tonomicznych nie dają jeszcze stuprocentowej gwarancji bezpiecznego poruszania się po drogach. Świadczą o tym zdarzające się wypadki pojazdów autonomicznych poddawanych testom. W zapewnieniu bezpieczeństwa niebagatelną rolę będzie miała również infrastruktura drogowa, która powinna jak najszerzej komunikować się z systemem sterującym pojazdem i dostarczać mu kluczowych informacji. Dużym problemem są również ograniczenia aktualnie wykorzystywanych systemów bezprzewodowej transmisji danych. Każdy pojazd autonomiczny to tak naprawdę bardzo wydajne centrum obliczeniowe na kołach, stale transmitujące dwukrotnie olbrzymie ilości danych. O ile na drodze znajduje się kilka takich pojazdów, efektywność transmisji jest niezagrażona. Pojawienie się kilkuset lub kilku tysięcy aut tego typu spowodowałoby przeciążenie obecnie dostępnej infrastruktury. Istotnym problemem do rozwiązania jest również kwestia bezpieczeństwa przesyłanych danych i wykluczenie możliwości przejęcia sterowania pojazdem przez osoby trzecie. Przed wypuszczeniem na rynek pierwszych samochodów autonomicznych należy też uregulować wiele zagadnień prawnych, związanych zwłaszcza z kwestią odpowiedzialności za ewentualne wypadki i problemami ubezpieczeniowymi. Wszystkie wymienione powyżej problemy zostaną jednak w końcu rozwiązane przez naukowców i pojazdy autonomiczne pojawią się na naszych drogach. Kiedy to nastąpi? W opinii ekspertów za 30 lat na rynku amerykańskim będą one stanowić około 30–40 proc. ogółu pojazdów. W pierwszej kolejności zdominują dziedzinę gospodarki, w której kierowca stanowi realny koszt – komunikację publiczną i transport kołowy. Jedno wydaje się być pewne – patrząc na determinację koncernów motoryzacyjnych i informatycznych, z tej drogi nie ma odwrotu.

Dariusz Piorunkiewicz

Co kursant wiedzieć powinien

Podczas prowadzenia zajęć teoretycznych zawsze zadaję kursantom pytanie. Brzmi ono: „co powinniście wiedzieć, żeby zdać egzamin i bez większych problemów radzić sobie za kierownicą auta?”. Padają różne odpowiedzi, mniej lub bardziej oczywiste. Jednak większość zdaje sobie sprawę, jaką wiedzę powinno się zdobyć na kursie.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Staram się być wobec moich kursantów uczciwy. Dlatego szczerze mówię im, jakie jest minimum programowe oraz co możemy zrobić ponad to. Jasno daję do zrozumienia, że kursant, który jest u mnie „za karę”, nie ma szans nauczyć się tylu rzeczy, co pozytywnie nastawiona osoba, podchodząca do szkolenia poważnie. Na szczęście tych drugich jest więcej.

Powtarzam moim kursantom, że najważniejszym celem kursu nie jest zdanie egzaminu, tylko umiejętność bezpiecznego i sprawnego prowadzenia samochodu czy motocykla. Nie ukrywam, że na twarzach wielu osób widać w takim momencie zdziwienie. Ale ono z czasem ustępuje. Podczas szkolenia praktycznego kursanci odkrywają, że jedynie posiadanie odpowiednich umiejętności pozwoli im uzyskać na egzaminie wynik pozytywny.

■ Zajęcia teoretyczne. Czasochłonne, ale przydatne!

Podczas zajęć teoretycznych instruktor powinien uświadomić kursantom, że przekazywana przez niego wiedza w znaczący sposób wpływa na część praktyczną kursu. Znajomość przepisów oraz zasad ruchu drogowego daje uczącym się poczucie bezpieczeństwa, pozwala lepiej reagować na zmieniające się warunki. Jestem zwolennikiem prowadzenia zajęć teoretycznych. Przysługują one czasochłonne oraz kosztowne, ale w sposób bezpośredni można wtedy wyjaśnić wiele spraw dotyczących choćby przepisów ruchu drogowego. Jakie zagadnienia powinniśmy poruszyć podczas teoretycznej części kursu na prawa jazdy?

O przepisach ruchu drogowego nie powinienem chyba wspominać, ale... wielu kursantów ma problem z odczytaniem hierarchii znaków i sygnałów na drodze, pierwszeństwa przejazdu oraz aspektami prawnymi, wynikającymi z ustaw i rozporządzeń.

Elementem często pomijanym są zasady techniki i taktyki jazdy. Wiele kursantów nie



potrafi samodzielnie przejechać wyznaczonej trasy, ponieważ nie umie odnaleźć się za kierownicą pojazdu. Stosowanie prawidłowej techniki jazdy pozwoli uniknąć niebezpiecznych sytuacji drogowych lub wyjść z nich obronną ręką. Z kolei dzięki właściwej taktyce jazdy można przejechać wybrany odcinek drogi bez większych niespodzianek. Eco-driving czy jazda defensywna powinny być dla kursanta chlebem powszednim w zasadzie już od pierwszych zajęć teoretycznych. Bardzo wielu daje się zaskakiwać w banalnych sytuacjach drogowych. Co z tego wynika? Instruktorzy wyręczają ich we wszystkim, co potencjalnie może sprawić im trudność. Uczenie taktyki przejazdu daje dużą gwarancję, że kursant poradzi sobie w sytuacji kryzysowej. Dlaczego? Bo najzwyczajniej w świecie pomyśli, przewidzi zagrożenie i uloży sobie plan działania.

■ Stary film? Taki seans jest bez sensu

Warto także wspomnieć o zasadach postępowania w przypadku awarii pojazdu lub kolizji drogowej. Bardzo wielu kursantów nie ma pojęcia, jak zmienić koło w aucie, jak zasygnalizować awarię pojazdu. Widzimy to na co dzień. Zdarza się, że na środku skrzyżowania stoi zepsute auto, a jego właściciel jest zapatrzony w telefon. A wystarczy włączyć światła awaryjne i już kierowcy wiedzą, co mają zrobić.

Zajęcia z ratownikiem medycznym nie mogą być traktowane jako wypełnienie przykrego obo-

wiązku. To przecież minimalna dawka wiedzy pozwalająca nam uratować komuś życie! Nie wystarczy wyświetlenie filmu z lat osiemdziesiątych. Chodzi o złączenia z prawdziwym ratownikiem. Człowiekiem, dla którego praca jest pasją. Zapewniam, kursanci pamiętają takie zajęcia przez lata!

Alkohol, narkotyki, ale także tak niewinnie wydające zmęczenie oraz psychiczne zawirowania to także tematy obowiązkowe na kursie prawa jazdy. Może ćwiczenie z algokogłami czy narkogogłami uświadomi kursantom, że jazda „po użyciu” kończy się źle. Można również udać się na plac manewrowy i tam przeprowadzić małe doświadczenie. Kursantowi zasłaniamy oczy i prosimy go o wykonanie slalomu między trzema słupkami. Wtedy przekona się, że nie jest to proste. Trzeba do współczesnego kursanta trafić i pokazać mu, co jest dobre, a co absolutnie złe. Kiedyś na łamach „Szkoły Jazdy” pisałem o instruktorsze, który po zatankowaniu pojazdu podszedł do kasy i zakupił sobie na wieczór czteropak piwa. Potem zaniósł do samochodu szkoleniowego. Wszystko działało się na oczach kursanta. Moim zdaniem to niedopuszczalne! Nie twierdzę, że instruktor nie mógł napić się piwa po pracy, ale afiszowanie się z piwem uważam za naganne.

Wymieniłem tylko kilka problemów, które należy poruszyć w części teoretycznej kursu na prawo jazdy, bez uwzględnienia specyfiki każdej kategorii. Jedno jest pewne, jako instruktorzy nie możemy przestać tworzyć kierowców i skupić się na masowym produkowaniu kursantów „pod egzamin”. ■

Innowacyjny / **Multimedialny** **Podręcznik Kursanta SPS**

Dla współczesnego kursanta – idealne rozwiązanie.

Dla szkoły jazdy – wizytówka najwyższej jakości szkolenia.



Pierwszy i jedyny taki podręcznik na rynku:

- ✓ Można sprawdzać swoją wiedzę w trakcie czytania, odpowiadając na pytania 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.



Kontroluj się

Warszawski Zarząd Dróg Miejskich zorganizował kampanię, która ma przypomnieć kierowcom, że kontrolerzy stref płatnego parkowania zasługują na szacunek.

Trzonem akcji społecznej „Kontroluj się” jest film prezentujący sylwetki kontrolerów stref płatnego parkowania. Opowiadają oni o sytuacjach, z którymi spotykają się każdego dnia podczas wykonywania obowiązków służbowych. Kierowcy, zirytowani widokiem kontrolerów przy pracy, nie poprzestają na wiankach przekleństw i wyzwiskach. Kontrolerzy warszawskiego ZDM – 34 mężczyźni i 13 kobiet – doświadczyli także agresji fizycznej. W ciągu ostatnich trzech lat doszło do 62 ataków na nich. Skrajnymi przypadkami są pobicia, a nawet próba celowego potrącenia kontrolera samochodem, która zakończyła się przejechaniem po jego stopie. Organizatorzy akcji pytają, czy ludzka godność i zdrowie są warte 50 zł, bo taka jest właśnie maksymalna opłata dodatkowa za brak opłaty parkingowej.

■ Parkowanie, czyli stały problem

Kierowcy oburzeni koniecznością płacenia kilku złotych za godzinę parkowania zapominają, że pieniądze trafiające do miejskiej kasy są później inwestowane – także w rozwój infrastruktury komunikacyjnej. Obecność stref płatnego parkowania docenił każdy, kto musiał szybko załatwić sprawę w centrum Warszawy. Opłaty zmniejszają stopień zajętości miejsc parkingowych, więc łatwiej o znalezienie przestrzeni do zatrzymania pojazdu. Kto nie musi, nie rzadko rezygnuje z dojazdu samochodem do ścisłego centrum – komunikacja miejska okazuje się tańsza. Zameldowani mieszkańcy za 30 zł rocznie mogą wykupić abonament parkingowy. Obejmuje on osiem parkometrów wokół miejsca zamieszkania. Dla niezameldowanych najkorzystniejszym rozwiązaniem są prywatne parkingi – trzymanie na nich samochodu w godzinach pracy jest tańsze od regularnego korzystania z miejsc w strefach.

Mimo systematycznie poszerzanych stref płatnego parkowania kwestie związane z parkowaniem od lat pozostają w Polsce nierozwiązanym problemem. Kierowcy parkują gdzie i jak chcą, a służby odpowiedzialne za sankcjonowanie nieprawidłowości nie są wystarczająco liczne, by ukarać wszystkich łamiących prawo. Zdarza się, że straż miejskie nie podejmuje interwencji, nawet gdy otrzymują informację o konkretnym adresie, pod którym nastąpiło zajęcie miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych. Za wzorowy można uznać system działający w wielu kra-

Kontroluj się - kampania społeczna ZDM



jach zachodniej Europy – m.in. w Belgii, Danii, Irlandii, Norwegii, Szwecji czy Wielkiej Brytanii. Prawdopodobieństwo uniknięcia kary za złamanie prawa jest niewielkie. Na łut szczęścia nie mogą liczyć nawet przybysze z zagranicy. Lokalni zarządcy stref parkowania czy płatnych dróg udzielili firmie Euro Parking Collection pełnomocnictw na egzekwowanie należności od właścicieli pojazdów zarejestrowanych poza granicami danego państwa. Takie wezwania docierają również do Polski. Ich zlekceważenie może zakończyć się skierowaniem sprawy do sądu i zaangażowaniem komornika. W efekcie początkowo relatywnie mała opłata zaczyna szybko rosnąć. Niestety, nie działa tu zasada wzajemności – polskie służby nie są zainteresowane drobnymi wykroczeniami kierowców z innych państw.

■ Dobry szwedzki przykład

Ciekawe i naśladowania godne rozwiązanie w kwestii parkowania obowiązuje w Szwecji. Na wielu tamtejszych parkingach obowiązuje jednolity zakaz zatrzymywania i postojów. Rozwiązanie to ułatwia pracę służbom sprzątającym czy dokonywanie drobnych napraw, jak również wymusza rotację aut na publicznych parkingach. Kto planuje pozostawić je w jednym miejscu na dłuższy czas, musi poszukać alternatywy. Plagą wielu polskich parkingów są wraki zajmujące cenną przestrzeń postojową.

Rozwiązanie wszelkich problemów związanych z parkowaniem wymaga pracy u podstaw popartej stanowczością działania organów kontrolnych. Teraz trawniki czy obszary objęte zakazami zatrzymywania i postojów nie rzadko są traktowane jak dodatkowe miejsca parkingowe, z których można korzystać, gdy nie można legalnie zatrzymać samochodu. Kierowcy łamiący prawo nawet przez chwilę nie zastanawiają się, czy swoim zachowaniem nie utrudnią innym obserwacji drogi i chodnika wokół skrzyżowań bądź uniemożliwią przejazd samochodom ciężarowym czy służbom ratunkowym. Zatrzymywanie aut na terenach zielonych powoduje ich błyskawiczną degradację. Pomijając kwestie estetyczne, zamienienie trawnika w klepisko przyczynia się do zanieczyszczenia dróg i chodnika błotem, a także do powstawania głębokich kałuż – woda nie jest zatrzymywana przez trawę, tylko spływa w niekontrolowany sposób. Za parkowanie na terenach zielonych płacimy wszyscy – w podatkach i czynszach, jeżeli niszczone są trawniki na terenie spółdzielni czy osiedli. Ich renowacja do tanich nie należy. Rekultywację terenów wokół niewielkich osiedlowych ulic pochłaniają kilka tysięcy złotych. W skali miasta – np. Gdańska – skala całkowitych wydatków na renowację zieleni przy drogach sięgnęłaby 600 tys. zł.

Łukasz Szewczyk

Minister pyta o Barlinek

Plany otwarcia w zachodniopomorskim Barlinku filii szczecińskiego WORD-u wywołały sprzeciw ośrodka w Gorzowie. Sprawą zainteresował się resort infrastruktury i budownictwa, który poprosił Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego o wyjaśnienia. – Przepisy ustawy o kierujących pojazdami nie określają dodatkowych kryteriów jakie muszą zostać spełnione, aby konkretne miasto mogło zostać wskazane przez sejmik województwa – mówi Radosław Soćko, z biura prasowego urzędu.

O tej sprawie obszernie pisaliśmy w styczniowym numerze „Szkoły Jazdy”. Przypomnijmy, że od momentu, kiedy powstały WORD-y, praktycznie wszyscy mieszkańcy powiatu myśliborskiego, ale także sąsiednich: choszczeńskiego i dużej części pyrzyckiego (wszystkie leżą w województwie zachodniopomorskim), jeździli zdawać egzaminy na prawo jazdy do Gorzowa (województwo lubuskie). Powód był prosty: tam było najbliżej.

■ Bez głosu sprzeciwu

Tę zastała od wielu lat sytuację postanowił zmienić szczeciński WORD, który do tej pory nie utworzył 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 na roczny dochód rzędu prawie 400 tys. zł.

Żeby utworzyć filię wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, trzeba najpierw zyskać przychylność lokalnych władz. Z tym nie było żadnego problemu. Wątpliwości co do sensowności otworzenia w Barlinku filii szczecińskiego WORD-u nie mieli także radni wojewódzkiego sejmiku. Podczas sesji (odbyła się 15 listopada ubiegłego roku) jednogłośnie opowiedzieli się za uchwałą wskazującą Barlinek jako miasto, w którym mogą odbywać się egzaminy na prawo jazdy.

■ Krytyczna opinia zza granicy województwa

Jednak 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 po-



wołuje 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 droga-

mi 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 aprobach lokalnych organów, sprawujących nadzór nad poprawnym, zgodnym z obowiązującymi regulacjami prawnymi, procesem egzaminowania” – pisze w liście Józefowski.

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.

Potwierdza to burmistrz Barlinka. Póki w mieście nie zmieni się nieco infrastruktura drogowa, egzaminy nie będą się odbywały. A ma się zmienić. Wszystko (m.in. budowa skrzyżowań z sygnalizacją świetlną) powinno zostać wykonane do końca marca. Tak, żeby jeszcze w pierwszej połowie tego roku egzaminy w Barlinku mogły być przeprowadzane.

■ Minister odpowiada, Gorzów zapowiada monitoring

Okazało się, że wiceminister infrastruktury i budownictwa zareagował na list Zbigniewa Józefowskiego. I poprosił Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego (to właśnie tej jednostce podlega WORD w Szczecinie) o wyjaśnienia. Jerzy Szmit chciałby m.in. wiedzieć, czy wskazując Barlinek jako miejscowość, w której można przeprowadzać egzaminy na prawo jazdy, dokonano szczegółowej analizy możliwości wykonania wszystkich obowiązkowych zadań egzaminacyjnych. Bo, zdaniem ministra, sa-

morządy powinny wybierać miejscowości, które mają już odpowiednią infrastrukturę.

– Z pisma wynika, że minister wspiera moją tezę – komentuje Zbigniew Józefowski. – Na pewno będziemy całą sytuację monitorować. Jeśli okaże się, że w Barlinku będą przeprowadzane egzaminy niezgodnie z prawem, oddamy sprawę do sądu.

■ Będzie infrastruktura, będą egzaminy

W drugiej połowie stycznia, blisko miesiąc po wysłaniu przez wiceministra Jerzego Szmita pisma do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, została wysłana odpowiedź. Jaka?

– Przepisy ustawy o kierujących pojazdami nie określają dodatkowych kryteriów, jakie muszą zostać spełnione, aby konkretne miasto mogło zostać wskazane przez sejmik województwa – wyjaśnia Radosław Soćko z biura prasowego urzędu. – Zgodnie z art. 120 ust. 2 ustawy z 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym warunki tworzenia oddziałów terenowych określa statut ośrodka ruchu drogowego. W przypadku Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Szczecinie zapis ten mówi, iż w skład ośrodka mogą wchodzić oddziały terenowe, które tworzy i likwiduje dyrektor ośrodka za zgodą Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego – pod warunkiem ich samofinansowania.

Soćko dodaje, że jest oczywiste, iż infrastruktura miasta musi umożliwiać przeprowadzanie praktycznej części egzaminu.

– Aktualnie infrastruktura drogowa Barlinka w zdecydowanej części spełnia wymagania niezbędne do realizacji zadań egzaminacyjnych – dodaje Soćko. – Natomiast władze powiatowe i gminne zobowiązały się do przeprowadzenia inwestycji mających na celu uzupełnienie brakującej infrastruktury do czasu rozpoczęcia działalności oddziału terenowego. Zgoda Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego na utworzenia w Barlinku oddziału terenowego Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Szczecinie ściśle uzależniona będzie od dostosowania przez lokalne władze infrastruktury drogowej Barlinka, a przez to umożliwienie przeprowadzania tam praktycznej części egzaminu na prawo jazdy w pełnym zakresie.

W podobnym tonie wypowiada się dyrektor szczecińskiego WORD-u Cezary Tkaczyk.

– Przecież nic w tej sprawie nie jest jeszcze przesądzone. Zanim zaczniemy organizować w Barlinku egzaminy, musimy być w 100 proc. pewni, że możemy to zrobić. I chciałbym uspokoić wszystkich tych, którzy martwią się o to, że w powiecie myśliborskim powstanie filia szczecińskiego ośrodka. Dopóki nie będzie w Barlinku odpowiedniej infrastruktury, żaden egzamin nie zostanie przeprowadzony. Przecież to oczywiste!

Jakub Ziębka

zdjęcia: Marta Mićko-Nogalska



Fotoradary wracają

Od lat budzą wiele emocji, co powinno dziwić, gdyż są ustawiane przy drogach, by weryfikować, czy kierowcy nie łamią prawa. Straże miejskie utraciły możliwość korzystania z fotoradarów, ale urządzenia kontrolno-pomiarowe powracają pod skrzydłami ITD.



Foto: Diether/Wikimedia Commons

Przez lata większość zdjęć dokumentujących naruszenia przepisów wykonywały fotoradary straży miejskich. Praca niektórych jednostek miała znaczący wkład w realizację budżetów mniejszych miejscowości. W skali kraju przychody z mandatów były liczone w setkach milionów złotych (w 2014 roku – 130 mln zł). Sytuacja uległa zmianie w styczniu 2016 roku. Wówczas, za sprawą uchwały Sejmu, straże miejskie utraciły prawo do kontrolowania prędkości i innych wykroczeń (np. przejazdu na czerwonym świetle) za pomocą fotoradarów. Urządzenia, o wartości nawet 100 tys. zł każde, trafiły do magazynów, a przydrożne maszty zdemonstrowano lub oklejono czarną folią.

Inspekcja Transportu Drogowego, zarządzająca pozostałymi fotoradarami, nie była w stanie przejąć gminnych urządzeń. Koszt zintegrowania ich z systemem CANARD był ogromny. W samej Warszawie, gdzie znajdowało się 51 fotoradarów, był szacowany na pół miliona złotych. Łatwa do usunięcia folia na masztach sugerowała, że czas bezczynności sprzętu mimo

wszystko może dobiec końca. I tak się stało. 21 grudnia ubiegłego roku media doniosły o podpisaniu umowy między Głównym Inspektorem Transportu Drogowego a miastem stołecznym Warszawa w sprawie użyczenia ITD fotoradarów należących do władz samorządowych. Porozumienie dotyczy użyczenia, wstępnie na okres trzech lat, 27 masztów oraz 24 urządzeń rejestrujących, które do końca 2015 roku były wykorzystywane przez stołeczną straż miejską. Przejęte urządzenia zostaną przekonfigurowane i dopasowane do współpracy z CANARD – teleinformatycznym systemem Inspekcji Transportu Drogowego, wspierającym obsługę spraw o wykroczenia w ruchu drogowym oraz zarządzanie infrastrukturą kontrolną.

■ Uzupełnienie luki

Warszawskie urządzenia dołączą do sieci 400 fotoradarów, które zostały zakupione w ramach projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogo-

wym”, współfinansowanego przez Unię Europejską. Sukcesywne uruchamianie przejmowanych urządzeń powinno zakończyć się w ciągu kilku następnych miesięcy. Porozumienie pozwoli na uzupełnienie luki w stołecznym systemie bezpieczeństwa ruchu drogowego. A wpływ fotoradarów na zachowania kierowców jest niepodważalny. Warszawski Zarząd Dróg Miejskich przeprowadził badania w trzech miejscach, w których wcześniej urządzenia kontrolowały prędkość. Odsetek kierowców przestrzegających prawa wynosił odpowiednio 72, 50 i 15 proc. Niewiele.

Nie powinno więc dziwić, że informacja o przejściu fotoradarów przez ITD wywołała lawinę krytycznych komentarzy. W wielu jak mantrę powtarzano stwierdzenie, że celem są wyłącznie pieniądze. Czy faktycznie tak jest? O tym najlepiej wiedzą osoby mieszkające w bezpośrednim sąsiedztwie fotoradarów. Do momentu wyłączenia urządzeń przypadki skrajnego łamania ograniczeń prędkości czy przejeżdżania na czerwonym należały do rzadkości. Od stycznia 2016 roku wyraźnie przybrały na sile. Niektórzy pytają, po co fotoradar strzegący 50 km/h na trypasmowej ulicy z pasem rozdzielającym jezdnie. Wystarczy próba wyjechania z ulicy prostopadłej lub skorzystania z przejścia dla pieszych, by nie mieć najmniejszych wątpliwości. Dopóki fotoradary działały, ruch był przewidywalny i w miarę spokojny. Później stracił na płynności i stał się bardziej przypadkowy.

■ Brakuje dobrych nawyków

Policja wstępnie podsumowała liczbę wypadków w 2016 roku. Okazuje się, że odnotowano pierwszy od lat wzrost zdarzeń oraz ofiar. Czy przyczyniły się do tego zmiany w przepisach dotyczących fotoradarów? Twardych danych nie ma. Przeciwnicy fotoradarów twierdzą, że nie odnotowano zmian w bezpośrednim sąsiedztwie wyłączonych urządzeń. Nie wolno jednak zapominać, że gdy straże miejskie miały możliwość ustawiania fotoradarów na terenach całych miejscowości, znaczący odsetek kierowców profilaktycznie zwalniał w momencie mijania tablicy otwierającej obszar zabudowany. Teraz światła hamulca często rozbłyskują dopiero na wysokości tablic informujących o zbliżeniu się do fotoradarów. Niestety, wygląda na to, że w kwestii zarobków, dróg czy samochodów jeżdżących po nich coraz bliżej nam do Europy, natomiast zwyczaj za kierownicą czy pojmanie przez ogół kwestii bezpieczeństwa wciąż tkwią na wschód od Uralu. Jeszcze wiele lat upłynie, a osób straci zdrowie bądź życie, nim zrozumiemy, że nie sposób jeździć szybko, ale bezpiecznie, płynność ruchu, a nie chwilowe prędkości decydują o czasie dotarcia do celu, natomiast zwiększenie prędkości z 50 do 70 km/h może przesądzić o możliwości zatrzymania się przed przeszkodą.

Łukasz Szewczyk

Walcząc o trakcję

Napęd na cztery koła nie wystarcza do uzyskania optymalnej trakcji w trudnych warunkach. Przydają się również systemy optymalizujące rozkład momentu obrotowego na poszczególne koła. Ich ewolucja trwa od lat.



Mechanizm różnicowy znosi naprężenia, które mogą pojawić się w układzie napędowym, gdy koła jednej osi zaczynają toczyć się po łukach o różnych promieniach; na przykład podczas manewrowania czy pokonywania zakrętów. Niestety, nie jest idealnym rozwiązaniem – przekazuje większość sił napędowych na koło o mniejszej przyczepności do podłoża. Wystarczy więc, że jedno koło stanie na tafli lodu, a ruszenie z miejsca stanie się poważnym problemem. Pełne wykorzystanie potencjału silnika ułatwiają układy ograniczające poślizg mechanizmu różnicowego. W cywilnych samochodach blokady zaczęły pojawiać się na przełomie lat 50. i 60. XX wieku. Czysto mechaniczne rozwiązania – ręcznie sterowane blokady, samoblokujące mechanizmy różnicowe, blokady cierne czy wiskotyczne – królowały aż do lat 90.

Nowy rozdział otworzyło Porsche, prezentując w 1989 roku w modelu 928 elektrohydraulicznie sterowaną blokadę PSD (od Porsche Sperr Differential). W przypadku skrajnych problemów z trakcją układ potrafił całkowicie zablokować mechanizm różnicowy. Rozwiązanie nie tylko ułatwiało starty z miejsca na nawierzchniach o zróżnicowanej przyczepności. PSD, bazując na czujnikach prędkości obrotowych kół, kontrolował również zachowanie samochodu na dynamicznie pokonywanych zakrętach. Wyównując prędkości obrotowe tylnych kół dążył do zmniejszenia tendencji do nadsterowności.

Kolejny znaczący krok wykonało Mitsubishi. Lancer evolution IV z 1996 roku miał system Active Yaw Control. Jego sercem był tylny dyferencjał z układem sprzęgieł wielopłytkowych, które były w stanie skierować większy moment obro-

towy na prawe lub lewe koło. Procesem zarządzał komputer, bazujący na sygnałach z czujników przeciążeń, kąta skrętu kierownicy, prędkości obrotowych kół czy otwarcia przepustnicy. Kierowca, po wybraniu odpowiedniego toru jazdy, mógł zdecydowanie nacisnąć gaz, a lan- cer podążał w kierunku wskazanym kierownicą – oczywiście w granicach wyznaczanych przez prawa fizyki. System AYC odpowiadał również za kompensowanie pod- czy nadsterowności, jak również stabilizowanie samochodu podczas hamowania. Ponieważ priorytetem były zwiększenie osiągnięć, AYC działał na zasadzie odwrotnej do ESP – koła nie były hamowane, a pożądane reakcje samochodu zwykle uzyskiwano poprzez ich rozpędzanie. Analogicznie działający i zbudowany tylny mechanizm różnicowy w 2004 roku pojawił się w hondzie legend i bliźniaczej acurze RL. Koncepcja napędu SH-AWD ewoluowała przez kolejną dekadę. Jej najnowsze wydanie – sport hybrid SH-AWD – trafiło do supersportowej hondy NSX. Aktywny mechanizm różnicowy tylnej osi z dwoma sprzęgłami w 2007 roku pojawił się też w bmw X6. Dzięki systemowi Dynamic Performance Control potężny SUV stał się znacznie bardziej zwinny i precyzyjny w prowadzeniu od X5, na bazie którego został zbudowany.

Popularyzacja ABS-u, systemu kontroli trakcji, a następnie ESP zrewolucjonizowało spojrzenie na klasyczne blokady mechanizmów różnicowych. Działały efektywnie (nieprzypadkowo wciąż są stosowane w sporcie motorowym), jednak na dobrą sprawę były zbędne. Do podstawowej kontroli przepływu momentu obrotowego wystarczało bowiem wyposażenie samocho-

du – pompa ABS czy ESP po otrzymaniu odpowiednich impulsów jest w stanie przyhamować wybrane koła. Komplikowanie konstrukcji aut poprzez wprowadzanie dodatkowych elementów, które podnosiły koszty produkcji, zaczęło być uznawane za przerosł formy nad treścią.

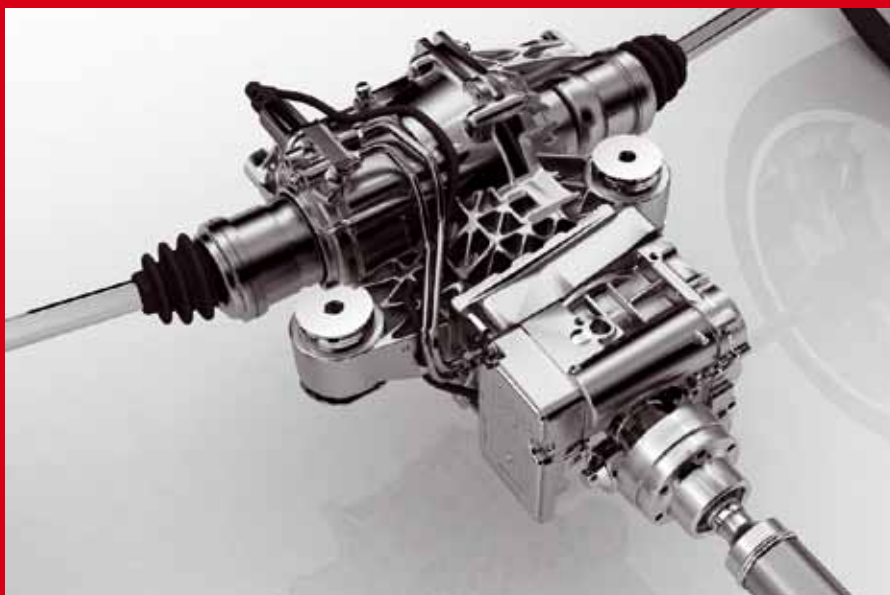
Elektronika dość szybko przeniknęła do opracowanego przez Audi napędu quattro. W przypadku permanentnego napędu z trzema mechanizmami różnicowymi do unieruchomienia auta wystarczy postawienie jednego koła na nawierzchni o śladowej przyczepności (np. tafli lodu). Jedynym ratunkiem są blokady mechanizmów różnicowych. Początkowo stosowano dwie pneumatycznie serowane, później wprowadzono centralny samoblokujący dyferencjał i pozostawiono sterowaną przez kierowcę mechaniczną blokadę w tylnym moście, by na początku lat 90. przejść do systemu EDS (Elektronische Differentialsperre), czyli elektronicznych blokad mechanizmów różnicowych, które do ograniczania buksowania kół używały układu hamulcowego. System zaczęto też wprowadzać do przednionapędowych modeli koncernu.

Rozwinięciem EDS jest opracowany przez inżynierów koncernu Volkswagen układ XDS (Cross Differential System). Zaprezentowany w 2009 roku system nie czeka, aż pojawią się problemy z trakcją, tylko działa prewencyjnie, wkraczając do akcji na dynamicznie pokonywanych zakrętach. W takich sytuacjach wewnętrzne do łuku drogi koło ma tendencję do zrywania przyczepności, co prowadzi do podsterowności. XDS nie przymyka przepustnicy, tylko w kontrolowany sposób hamuje odciążone koło, wywierając na dany tłoczek hamulcowy ciśnienie 5–15 barów. Dzięki temu samochód jest w stanie w pełni wykorzystać przyczepność zewnętrznego do łuku koła i wykazuje tendencję do lekkiego zacieśniania zakrętu. Początkowo XDS był oferowany w wybranych usportowionych modelach. I to za dopłatą. Tunerzy szybko odkryli, że korzystając z programów diagnostycznych można aktywować XDS, a nawet zwiększyć intensywność jego działania. Nie powinno więc dziwić, że z biegiem czasu XDS zaczął pojawiać się na liście wyposażenia standardowego coraz większej liczby modeli. Analogiczne rozwiązania są obecnie oferowane przez wiele innych marek. Przykładowo, w 2014 roku Ford wprowadził do wyposażenia standardowego nowego focusa i mondeo układ TVC (Torque Vectoring Control).

Uproszczone hamulcowe blokady mechanizmów różnicowych nie są idealne. Przyspieszają zużycie tarcz i klocków, marnotrawią część sił napędowych i nie działają tak wydajnie, jak systemy mające na celu wyłącznie optymalizowanie rozkładu momentu obrotowego na koła. W przyszłości nie będziemy jednak świadkami stale postępującego zubażania układów przeniesienia napędu. Inżynierowie w pocie czoła pracują nad kolejnymi systemami. W 2013 roku firma GKN Automotive zaprezentowała nowy układ przeniesienia napędu dla range rovera evoque. W sprzyjających warunkach system Active Driveline jest w stanie odłączyć napęd na tylną oś z wałem napędowym włącznie, zapewniając do 11 proc. oszczędności na paliwie. To w dużej mierze zasługa tylnego mostu GKN Twinster. Poza przekładnią kątową znajdują się w nim dwa sprzęgła, które inteligentnie rozdzielają siły napędowe między koła. W 2015 roku nowa wersja GKN Twinster trafiła do ford focusa RS. Odpowiednio dobierając przełożenia sprawiono, że po pełnym spięciu sprzęgieł tylne koła kręcą się szybciej od przednich. W pełni to wykorzystano podczas strojenia elektroniki. Najmocniejszy focus wyposażono w tryb jazdy Drift, w którym niemal jak w samochodzie z napędem na tył, pozwala na jazdę zamasyżystymi poślizgami.

Ciekawe rozwiązanie zostało opracowane również przez firmę BorgWarner. Blokada przedniego mechanizmu różnicowego, nazwana przez producenta FXD (od Front Cross Differential), zadebiutowała w 2013 roku. Weszła na rynek w samochodach koncernu Volkswagena – golfie GTI performance, seacie leon cupra oraz skodzie octavii RS 230 – pod nazwą VAQ (Vorderachsequersperre). Ideą było uzyskanie trakcji zbliżonej do oferowanej przez samochody z napędem na cztery koła bez pogarszania osiągnięć, zwiększania masy czy ceny pojazdu. Sercem systemu jest elektrohydrauliczny moduł sterujący – identyczny jak pracujący w sprzęgle Haldex piątej generacji. W dużej mierze zbliżony jest również sposób działania. Moduł sterujący VAQ zbiera sygnały napływające z czujników i stara się optymalizować rozkład sił napędowych przed wystąpieniem poślizgu. Wielopłytkowe sprzęgło jest w stanie zablokować półosi w 100 procentach z siłą 1600 Nm. W rezultacie samochód prowadzi się bardziej neutralnie i przewidywalnie, a system kontroli stabilności ma mniej pracy. Oczywiście VAQ w pełni współpracuje z ESP, a sposób spinania sprzęgła producent samochodu może samodzielnie stroić. Efekty są imponujące. Na torze przednionapędowy 230-konny golf GTI Performance z blokadą VAQ bez trudu dotrzymuje kroku, a na niektórych obiektach bywa nawet szybszy od 300-konnego, cięższego i znacznie droższego golfa R z napędem na cztery koła.

Łukasz Szewczyk



Słoweńskie realia

Ośrodek szkolenia kierowców otrzymuje licencję na prowadzenie działalności na trzy lata. Z kolei koszt kursu na kategorię B (20 lekcji teoretycznych i 21 praktycznych) to ok. 700 euro. A kandydat na kierowcę nie ma możliwości odwołania się od decyzji egzaminatora. Gdzie obowiązują takie zasady? W Słowenii.

Wszystkie ciekawe informacje na temat realiów, w jakich funkcjonują ośrodki szkolenia kierowców, szkolenia oraz egzaminowania w Słowenii znajdują się w opracowaniu sporządzonym przez Krzysztofa Bandosa, prezesa Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. Jest ono owocem wakacyjnej wizyty członków PFSSK w tym kraju, będącym niegdyś częścią Jugosławii, od 1991 roku niepodległym państwem, które 13 lat później stało się członkiem Unii Europejskiej.

■ Cena kursu? Dużo wyższa niż w Polsce

Co możemy przeczytać w opracowaniu Bandosa? Ano m.in. to, że ośrodek szkolenia kierowców może być prowadzony przez instytucję państwową, osobę prywatną, stowarzyszenie, ale także... policję oraz wojsko. Musi jednak spełniać, co oczywiście nie dziwi, określone warunki. Jakże? Ośrodek musi posiadać sekretariat, salę wykładową (gdzie na jedną osobę ma przypadać co najmniej 2 mkw.) wyposażoną w pomoce dydaktyczne i urządzenia audio-wizualne oraz pojazdy przystosowane do nauki jazdy i oznakowane podświetlonym emblematem L. Na pojazdach nie trzeba jednak umieszczać danych adresowych szkoły jazdy. Co ciekawe, ośrodek szkolenia kierowców otrzymuje licencję na prowadzenie działalności na trzy lata.

Jak w Słowenii przebiega szkolenie? Jeśli chodzi o kategorię B, kandydat na kierowcę musi odbyć 20 lekcji teoretycznych (po 45 minut każda) oraz 21 praktycznych (po 50 minut każda). Słoweński OSK prowadzi rejestr prowadzonych szkoleń na drukach ścisłego zachowania. Kursant otrzymuje indeks przebiegu szkolenia. Tam są wpisywane poszczególne zajęcia, potwierdzone podpisem instruktora. Kurs można rozpocząć sześć miesięcy przed ukończeniem wymaganego, do danej kategorii prawa jazdy, wieku.

Kurs na prawo jazdy kategorii B kosztuje ok. 700 euro, a jedna jednostka szkoleniowa (chodzi o praktykę) ok. 25 euro.

■ Egzamin tylko pojazdem OSK

Zakończenie kursu oznacza, że kandydat na kierowcę powinien udać się na egzamin. W Słowenii są one prowadzone w ośrodkach egzaminacyjnych. To urzędy państwowe.



Lublana, stolica Słowenii.

Fot. Andrzej Otrębski/ Wikimedia Commons

Żeby zaliczyć egzamin teoretyczny, trzeba udzielić co najmniej 90 proc. poprawnych odpowiedzi z wylosowanych komputerowo 45 pytań. Baza liczy dużo więcej, bo 1 tys. pytań. Co ciekawe, część z nich (300) jest ogólnodostępna. Egzamin teoretyczny jest ważny przez trzy lata, chyba że kandydat na kierowcę dwukrotnie oblał praktykę. W takim przypadku teorię musi powtórzyć, nawet jeśli od czasu zaliczenia egzaminu nie minęły trzy lata.

Podczas egzaminu praktycznego wykorzystywane są pojazdy ośrodków szkolenia kierowców. Ośrodki egzaminacyjne nie posiadają swojej floty. Obok kandydata na kierowcę siedzi jego instruktor, a z tyłu egzaminator. Egzaminy się są rejestrowane, mało tego – kandydat na kierowcę nie ma możliwości odwołania się od decyzji egzaminatora.

Koszt opłaty egzaminacyjnej to 48 euro (32 za teorię, 16 za praktykę). Kwotę otrzymuje Słoweńska Agencja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zajmująca się m.in. szkoleniem i egzaminowaniem instruktorów nauki jazdy, egzaminatorów oraz opracowywaniem programów szkoleniowych. Mało tego, w uzasadnionych przypadkach może ona cofnąć OSK lub szkoleniowcom licencję na prowadzenie działalności lub wykonywanie zawodu. Dodatkowo płaci się za podstawienie pojazdu na egzamin przez ośrodek szkolenia kierowców. To z kolei kosztuje 25 euro.

Pozytywna ocena z egzaminu nie oznacza wcale, że młody kierowca nie będzie się musiał doszkalać. W ciągu dwóch lat od otrzymania prawa jazdy musi on odbyć kurs doszkalający. To cztery jednostki lekcyjne teorii i dwie praktyki. Szkolenie odbywa się w OSK.

■ Instruktor musi świecić przykładem

Warto także wspomnieć o słoweńskich instruktorach. Muszą oni posiadać licencję na odpowiednie kategorie prawa jazdy, ważną przez pięć lat. Żeby ubiegać się o uprawnienia, przyszły instruktor musi mieć ukończone 24 lata, posiadać wykształcenie co najmniej średnie oraz prawo jazdy przez minimum pięć lat. No i oczywiście ukończyć z wynikiem pozytywnym kurs instruktorski. Dodatkowo szkoleniowcy muszą co roku stawiać się na okresowych szkoleniach, kończących się egzaminem w formie testu.

Instruktorzy w Słowenii muszą świecić przykładem kursantom. Dlatego przekroczenie pięciu punktów karnych skutkuje cofnięciem uprawnień na dwa lata. A prawo jazdy pozostałym obywatelom Słowenii jest zabierane, gdy przekroczą 18 punktów.

Odzyskanie prawa do pracy w zawodzie instruktora musi być poprzedzone zaliczeniem zaległych szkoleń okresowych.

Jakub Ziębka

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.*

Duży mężczyzna w szybkim aucie

– Jestem dużym mężczyzną, więc lubię duże samochody. Takie z silnikami o dużej mocy, minimum 3 litry, w turbinie. Lubię komfort i wygodę – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Robert Sowa, kucharz, restaurator i autorytet w dziedzinie sztuki kulinarnej.

Jakub Ziębka: Określił się pan kiedyś mianem nałogowego smakosza, który próbuje, smakuje i interesuje się jedzeniem. A jak to jest w przypadku samochodów?

Robert Sowa: Jestem uzależniony od SUV-ów. Cenię wygodę, bezpieczeństwo i możliwość przewożenia towarów na pokazy i warsztaty. Jeździłem już m.in. mercedesem ML czy volvo XC 70.

Czyli ma pan słabość do dużych i szybkich samochodów.

Jestem dużym mężczyzną, więc lubię duże samochody. Takie z silnikami o dużej mocy, minimum 3 litry, w turbinie. Lubię komfort i wygodę. Dlatego też, biorąc pod uwagę moją aparycję, w małym aucie nie byłoby szansy, żeby czuć się dobrze.

Nawiązując do dużych aut, okazuje się, że mogą się one bardzo przydać w działalności kulinarnej. Pan swego czasu korzystał z tzw. kulinarnego tira. Jak się w nim pracowało?

Mój team nadal posiada kulinarnego tira. Co roku można nas spotkać podczas wakacji i trasy z „Latem z Radiem”. Auto jest profesjonalnie przygotowane od strony kuchennej. Ma własną chłodnię, klimatyzację, grill, fryturę. To swoista wielka mobilna kuchnia. Gotujemy w niej w różnych miejscach Polski. Bardzo to lubię, tym bardziej że w naszym tirze można dużo zrobić. Przykład? Proszę bardzo. Kiedyś podczas jednego dnia wydaliśmy z niego aż 5 tys. dań degustacyjnych!

Przejdźmy teraz do osobówek. Czym pan obecnie jeździ?

To komfortowe, szybkie, bezpieczne białe bmw X6 – 3 litry, w turbinie i M-pakiecie. Podkreślam ten kolor, ponieważ zawsze miałem czarne auta.

Na co zwraca pan szczególną uwagę podczas zakupu auta?

Bardzo ważnym elementem podczas zakupu samochodu jest poziom obsługi w salonie, oferta, którą komponuję ze sprzedawcą. Doceniam też szybki serwis. Przyczyna jest prozaiczna, sa-

mochód jest mi niezbędny w codziennym funkcjonowaniu. Jestem też przywiązany do marki. Najlepszym tego przykładem jest fakt, że teraz jeżdżę już drugim bmw X6.

Czy ma pan jakieś niespełnione dotąd motoryzacyjne marzenie?

Zdecydowanie jest to maserati quattrporte. Czarne i niekoniecznie z czerwonym wnętrzem.

Na pewno istnieją potrawy, za którymi pan nie przepada. A czy jest jakieś auto, za kierownicę którego za żadne skarby by pan nie wszedł?

Kiedyś był to moskwicz, dziś fiat albea. To kompletnie nie moja bajka, nie moja estetyka.

Co można znaleźć w bagażniku samochodu Roberta Sowy?

Zawsze mam tam książki kulinarne, noże kucharskie, kitel oraz karton czerwonego wina – na trawienie. A teraz, z uwagi na pogodę, dochodzi do tego miotła do śniegu. W bagażniku wożę też często jabłka. Bardzo je lubię, ale... wypadają mi podczas wyciągania zakupów.

Cofnijmy się trochę w czasie. Pamięta pan swój kurs na prawo jazdy i egzamin?

Było to w PRL-u. Kurs na prawo jazdy wspominać bardzo miło. To był piękny czas. Miałem świetnego i profesjonalnego instruktora. Jeździłem dużym fiatem z silnikiem 1500 i rozklekotaną manualną skrzynią biegów. Było to około 30 lat temu, na krakowskim Kazimierzu. Tam również odbył się egzamin. Udało mi się zdać za pierwszym razem!

A pierwszy samochód?

Moim pierwszym samochodem był fiat 126p po liftingu. Zakupiłem go w Peweksie. Ze względu na opóźniającą się dostawę Polmozbyt zaofiarował mi auto przeznaczone na eksport do Holandii. Był to dla mnie wielki szok. Z kolei dla wielu mieszkańców mojego osiedla – powód do wyśmiania i oglądania mego cuda.

Samochód był wyjątkowy – lakier bordowy metalik, sportowe fotele. Został ospojlerowany, a co najważniejsze, miał jako pierwszy zapalanie silnika przy pięknej, nowoczesnej jak na owe czasy stacyjce, a nie jak stare, przy lewarku. Był to hit, który dodatkowo został upiękaszony przez moją mamusię jasnym skórą z Nowego Targu. Tata zadbał zaś o pokrowiec chroniący auto od deszczu i śniegu. Oczywiście dodatkowo miałem w domu prostownik, instrument do szybkiego wyciągania akumulatora. Radio było tak wmontowane, żeby na noc można je było zabrać. Tak więc ceremonia wyjazdu i zabezpieczenia samochodu była bardzo żmudna. Zapomniałem jeszcze wspomnieć o dwóch kanistrach na paliwo. Trzymałem je w piwnicy, wiemy, jak było. No i ta cała noc spędzona w kolejce po akumulator...

Takim właśnie samochodem wybrałem się z dwójką znajomych na podbój Austrii. To było duże wyzwanie!

Teraz jest już pan doświadczonym kierowcą. Jakie zachowania najbardziej irytują pana na drodze?

Najbardziej irytuje mnie wszechobecne chamstwo i przyzwolenie na nie wśród wielu użytkowników naszych dróg. Dotyczy to wszystkich, zarówno kierowców, rowerzystów, rolkarzy, jak i pieszych. Kultura jazdy w Polsce musi się jeszcze mocno poprawić. Szczytem są osoby palące w samochodach. Uważają, że jest to komfortowe. Tego kompletnie nie rozumiem. Irytuje mnie też brak używania kierunkowskazów.

Czy uważa się pan za dobrego kierowcę?

Tak. Myślę, że mój wiek i doświadczenie za kierownicą powodują, że mam duży dystans do szybkości jazdy. Mimo dobrego auta nie szarżuję, żeby pokazać innym, ile moje auto jest w stanie wyciągnąć. A tak często się dzieje na drodze, nawet w niesprzyjających szybkiej jeździe warunkach. Doceniam bezpieczeństwo. Swoje i moich pasażerów. Ponadto szczerę się tym, że moja jazda jest płynna. Nie jestem nerwowym kierowcą. To też ostatnio jest rzadkie. ■

ROBERT SOWA

– kucharz, restaurator i autorytet w dziedzinie sztuki kulinarnej. Kreator menu największych wydarzeń kulturalno-kulinarnych w Polsce. Znany z programów telewizyjnych i audycji radiowych, propagator kuchni polskiej w nowym wydaniu. Właściciel autorskiej restauracji N31 przy ulicy Nowogrodzkiej 31 w Warszawie oraz Studia Kulinarnego Roberta Sowy. Autor książek kulinarnych: „Krok po kroku z Robertem Sową”, „Cztery pory roku”, „Życie kocha jeść”, „W poszukiwaniu smaku doskonałego”, „Esencja smaku”. Współautor „Księgi szefów kuchni”.



Inspekcja jest potrzebna!

Mam nadzieję, że ITD będzie funkcjonowała jako oddzielna służba (ale już mundurowa), mająca w dalszym ciągu wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jeżeli jednak zostanie wcielona w struktury policji, będę trzymał kciuki, żeby nie miało to negatywnego wpływu na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.



Marek Rupental

Zapewnienie bezpieczeństwa obywatelom należy do głównych celów każdego rządu. Również Unia Europejska monitoruje je w państwach członkowskich, określając wskaźniki, jakie należy osiągać w poszczególnych latach. Krytyczne zdanie na temat bezpieczeństwa wyraziła w raporcie z 2014 roku Najwyższa Izba Kontroli. Ale pojawiła się tam także pewna optymistyczna nuta. Autorzy raportu zauważyli, że na przestrzeni dziesięciu lat doszło do pewnej poprawy. Kto się do tego przyczynił? Policja, samorządy terytorialne, instytucje naukowe, organizacje pozarządowe, a także przedstawiciele mediów.

■ Niepotrzebna likwidacja fotoradarów

W tym samym raporcie pojawiają się też wnioski, które, zdaniem jego autorów, mogą przyczynić się do kontynuacji sukcesu poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach. Jakże? Chodzi m.in. o przypisanie Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i Administracji roli wiodącego podmiotu w koordynacji i egzekwowaniu działań na rzecz BRD, włączenie Inspekcji Transportu Drogowego w struktury policji, pozbawienie straży gminnych możliwości rejestrowania wykroczeń za pomocą fotoradarów (to już się stało 1 stycznia 2016 roku, inwestowanie w rozwój infrastruktury drogowej, w tym w budowę dróg szybkiego ruchu, a także modernizację istniejącej infrastruktury).

Jako praktyk zgadzam się z większością wniosków zawartych w raporcie. Ale nie z wszystkimi. Kilka miesięcy temu w artykule opublikowanym w „Szkole Jazdy” wyraziłem obawy co do zasadności pozbawienia straży gminnych uprawnień związanych z rejestracją wykroczeń przez fotoradary. Wskazywałem, że pomimo wielu wątpliwości co do sposobu funkcjonowania niektórych jednostek (na szczęście nielicznych), które uczyniły z fotoradarów źródło dochodów finansowych dla swoich przełożonych, większości zależało na bezpieczeństwie, a nie na zyskach.



Fot. Platforma Obywatelska RP/Wikimedia Commons

■ Gorsze statystyki

Dziś już możemy mówić o skutkach tej decyzji. Pod roku 2009, kiedy na drogach pojawiły się fotoradary straży gminnych i Inspekcji Transportu Drogowego, liczba zdarzeń drogowych zaczęła sukcesywnie maleć. Wyjątkiem był rok 2011. Wtedy wszedł w życie nowy przepis w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Uchylił on rozporządzenia wykonawcze umożliwiające pracę fotoradarów na drogach. Dopiero w drugiej połowie 2011 roku minister właściwy ds. transportu wydał nowe rozporządzenia umożliwiające powrót urządzeń rejestrujących. Niestety, w pierwszym półroczu (kiedy fotoradarów nie było na drogach) nastąpił wzrost liczby zdarzeń drogowych i ofiar. Z kolei pozostałe lata wykazywały tendencję malejącą.

Moje obawy co do usunięcia z dróg ponad 400 fotoradarów okazały się uzasadnione. Już teraz dane za 2016 rok, choć jest to statystyka wstępna, wskazują na pogorszenie stanu bezpieczeństwa na drogach. Można stwierdzić, że liczba wypadków drogowych wzrosła w stosunku do roku 2015 o blisko 400. Większa też jest liczba osób, które doznały obrażeń ciała (o blisko 500). Pogorszyła się także najtragiczniejsza statystyka, dotycząca osób zabitych. Ich liczba, w stosunku do 2015 roku, wzrosła o 100.

■ Likwidacja ITD? To zły pomysł

Przytoczone powyżej liczby są potwierdzeniem, że nie zawsze wnioski Najwyższej Izby Kontroli są trafne. Ich realizowanie powinno być poprzedzone wnikliwymi analizami skuteczności

proponowanych rozwiązań. Podobnie oceniam wniosek dotyczący likwidacji Inspekcji Transportu Drogowego i wcielenia jej w struktury policji. Pragnę przypomnieć, że ITD została utworzona na podstawie realizacji pakietu ustaw narzuconych przez Unię Europejską. Ich wdrożenie było gwarancją przyjęcia naszego kraju do Unii Europejskiej. Głównym zadaniem, jakie otrzymała ITD, było nadzorowanie uczciwej konkurencji świadczenia usług transportowych przez podmioty gospodarcze. A inne cele? Chodzi m.in. o ochronę praw socjalnych i pracowniczych osób zatrudnionych w transporcie oraz poprawę stanu bezpieczeństwa na drogach. Instytucja ta, choć młoda, bo działa dopiero od piętnastu lat, okazała się na tyle skuteczna, że nawet różnego rodzaju związki i stowarzyszenia skupiające transportowców są przeciwko wcieleniu jej w struktury policji.

■ Nie wywracajmy wszystkiego do góry nogami!

Nie chciałbym być złym prorokiem, ale znając oba środowiska i realizowane przez nie zadania, jestem przekonany, że po wchłonięciu przez policję w ciągu połowy roku zaprzepaszczone zostałyby dorobek ITD, postrzeganej w Europie jako wiodąca służba kontrolna. To właśnie od ITD uczą się dzisiaj kontrolerzy z takich państw jak Francja czy Niemcy. Policja ma mnóstwo obowiązków związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa w różnych obszarach życia społecznego. Istnieje obawa, że dzisiejsi inspektorzy mogą się okazać „zapchajdziurami” i w niedługim czasie przypadną im do realizacji zadania inne niż kontrola drogowa. Wychodząc naprzeciw wnioskowi NIK, mówiącemu o nieefektywnym wykorzystaniu potencjału inspektorów jako pracowników służby cywilnej, nie trzeba wywracać wszystkiego do góry nogami. Wystarczy uczynić z dzisiejszej ITD służbę mundurową, co pozwoli na pracę trzymianową przez siedem dni w tygodniu.

Mam nadzieję, że ITD będzie funkcjonowała jako oddzielna służba (ale już mundurowa), mająca w dalszym ciągu wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jeżeli jednak zostanie wcielona w struktury policji, będę trzymał kciuki, żeby nie miało to negatywnego wpływu na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Nie chciałbym pisać, że znowu miałem rację. ■

Kampania łącząca pokolenia

Badania dowodzą, że jeśli ma ci się przytrafić wypadek na drodze, statystycznie dojdzie do niego w pierwszych dwunastu miesiącach od otrzymania prawa jazdy. Mimo to aż 84 proc. młodych kierowców bardzo dobrze ocenia swoje umiejętności za kółkiem. Równocześnie to oni są bardzo źle odbierani przez innych użytkowników dróg. Dlatego firma oponiarska Goodyear postanowiła wystartować z kampanią społeczną „Be Good”.

Statystyki Komendy Głównej Policji nie pozostawiają wątpliwości. Młodzi kierowcy (od 18. do 24. roku życia), którzy niedawno zdobyli prawo jazdy, spowodowali w 2015 roku aż 20,4 proc. wszystkich wypadków powstałych z winy kierujących. To nie wszystko. Z danych wynika także, że kierujący mający mniej niż 25 lat trzykrotnie częściej powodują wypadki niż starsi od nich użytkownicy dróg. Czyli za wszystko winić można niedoświadczenie i brawurę? Bliższe przyjrzenie się problemowi uświadamia nam, że przyczyna nie jest jednoznaczna, zaś rozwiązanie nie takie oczywiste.

■ Rodzice boją się o dzieci i...

– W pierwszych miesiącach po zdaniu egzaminu na prawo jazdy młodzi kierowcy poruszają się po drogach ze wzmoczoną ostrożnością, a łamanie przez nich przepisów wynika raczej z braku doświadczenia i nie jest celowe – mówi Anna Gancarz-Luboń z Goodyeara, odpowiedzialna za kampanię „Be Good”. – Problemy pojawiają się w momencie, gdy zaczynają nabierać pewności siebie. Wtedy zaczyna się najbardziej niebezpieczny okres w ich karierze za kółkiem. Nic więc dziwnego, że rodzice młodych kierowców mają obawy, gdy ich dziecko zaczyna samodzielnie prowadzić samochód.

Potwierdzają to badania przeprowadzone przez firmę Goodyear, które dowodzą, że aż 72 proc. rodziców popiera montaż tak zwanych czarnych skrzynek w samochodach użytkowanych przez ich dzieci. Co czwarty rodzic nie czuje się bezpiecznie, gdy jego dziecko siada za kierownicą. Tymczasem okazuje się, że pierwsze nawyki dotyczące jazdy samochodem wynosimy właśnie z domu. Czym skorupka za młodu...

■ ...mają na nie największy wpływ

Badania australijskiej organizacji Transport Accident Commission dowodzą, że wpływ na zachowanie



wanie młodych kierowców mają przede wszystkim rodzice. Ich styl jazdy jest bowiem wzorem dla dzieci już od najmłodszych lat. Pierwsze „lekcje” nauki jazdy odbywają się na długo przed oficjalnym kursem przygotowującym do egzaminu.

W Polsce potwierdzają to wyniki ankiety przeprowadzonej wśród śląskich licealistów. Dowiodły one, że rodzice są w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego autorytetem. To oni modelują zachowania swoich dzieci. Aż 91 proc. zapytanych licealistów uważa, że ich rodzice są dobrymi kierowcami. Takie dane zebrała śląska policja.

Badania przeprowadzone przez śląską policję pokazały również, że młodzi ludzie chcą przestrzegać przepisów, ale równocześnie mają wysoką skłonność do podejmowania ryzyka. Ponad 40 proc. respondentów uważa, że dzięki ryzykownym zachowaniom można się wiele nauczyć. Z kolei 35 proc. młodych ludzi jest zdania, że największym problemem na drodze są kierowcy jeżdżący zbyt wolno. Czy da się coś z tym zrobić?

■ Bez edukacji nie będzie zmiany

Eksperti są zdania, że tylko tłumaczenie zagrożeń i promowanie bezpiecznych praktyk

może zmienić sytuację na polskich drogach. To podstawa na drodze do wspólnego bezpieczeństwa.

– Bezpieczeństwo drogowe to bardzo trudny temat – przyznaje Paweł Jezierski z firmy Goodyear. – Ważny dla doświadczonych kierowców, najczęściej nudny dla młodych ludzi. Doświadczeni kierowcy również popełniają błędy – a co więcej – uważają się za mądrzejszych, stąd więcej wymagają i częściej oczekują bezwzględnego posłuchu. Uważamy, że nie tędy droga. Straszanie i zakazywanie nigdy nie przyniesie pożądanego efektu. Dlatego w kampanii „Be Good” wszystkich kierowców traktujemy jednakowo, dzielimy się naszą wiedzą i zachęcamy innych do dzielenia się swoimi dylematami i przemyśleniami.

Kampania społeczna „Be Good” jest po to, żeby udzielić młodym kierowcom praktycznych porad w taki sposób, żeby bezpiecznie dla siebie i innych korzystali z dróg. To akcja, w której firma Goodyear skupia się na często pomijanych czynnikach bezpiecznej jazdy, takich jak zaufanie i pozytywne relacje pomiędzy rodzicami a dziećmi. Wszystkie materiały związane z kampanią są dostępne na stronie internetowej akcji begood.goodyear.pl.

Jakub Ziębka



Na zimę jak znalazł

Najmniejszy mercedes imponuje wzornictwem, jakością wykonania, osiągnięciami oraz trakcją – nawet w trudnych zimowych warunkach napęd 4Matic bez trudu przenosi 180 KM i 300 Nm.

Koncern ze Stuttgartu długo szukał pomysłu na klasę A. Model w typie mikrovana wszedł na rynek w 1997 roku. Nie dość, że poległ w teście łosia, to był krytykowany za zbyt ciasne wnętrze. Mercedes szybko uruchomił program naprawczy. Zmodyfikowano nastawy zawieszenia, na listę standardowego wyposażenia wpisano ESP (pierwszy raz w segmencie), jak również przygotowaną wydłużoną wersję nadwoziową.

Oferowana w latach 2004–2012 klasa A drugiej generacji stanowiła rozwinięcie sprawdzonej formuły. Niestety, musiała toczyć bratobójczą walkę z klasą B – nieco większym vanem dla rodziny. Mercedes klasy A III wszedł na rynek w 2012 roku. To najbardziej udana odsłona modelu. Została wykonana i wystylizowana, jak na Mercedesa przystało. Samochód znalazł także swoje miejsce na rynku. Pomogło w tym jego przeistoczenie się z vana w typowego reprezentanta segmentu C.

Sercem testowanej wersji A 220 jest benzynowe 2.0 turbo. Oferuje 184 KM przy 5500 obr./min oraz 300 Nm w zakresie od 1200 do 4000 obr./min. Płynięcie na fali wysokiego momentu obrotowego przekłada się na rozsądne zużycie paliwa – 6–7 l/100 km w trasie i 9–11 l/100 km w mieście. Przyciskiem na desce rozdzielczej można włączyć sportowy tryb pracy napędu. Robi wrażenie. Po docięnięciu gazu

do podłogi 100 km/h pojawia się na liczniku po 6,9 s od startu. Korzystanie z dynamiki jest jednak okupione spalaniem przekraczającym 11 l/100 km w cyklu mieszanym.

Wersja A 220 jest oferowana wyłącznie z napędem na cztery koła 4Matic oraz dwusprzęgłową przekładnią 7G-DCT. Napęd 4Matic w połączeniu z opcjonalnym sportowym pakietem AMG, który składa się z 18-calowych felg i ogumienia o profilu 40 oraz obniżonego i utwardzonego zawieszenia, zapewnia pewne i precyzyjne prowadzenie. Gdy większość samochodów zaczyna zbliżać się do granic przyczepności, klasa A dysponuje jeszcze rezerwami pozwalającymi na zacieśnianie toru jazdy. Ceną za ponadprzeciętne prowadzenie na zakrętach jest obniżony komfort jazdy po zniszczonych drogach – nawet pozornie niewielkie nierówności są odczuwalne. Dzięki 4Matic problemem nie są szybkie starty na śliskiej czy ośnieżonej nawierzchni – dołączanie napędu na tylną oś przebiega szybko i płynnie. Kierowca nie powinien jednak zapominać o prawach fizyki. Nawet najlepsze rozwiązania techniczne nie są w stanie ich naigrać, a auto z napędem 4x4 nie hamuje sprawniej od odpowiednika z napędem na jedną oś.

Skrzynia z siedmioma przełoženiami nie tylko ma wpływ na poprawę osiągnięć, ale również na obniżenie zużycia paliwa. Na ostatnim biegu przy 100 km/h obrotomierz wskazuje nie-

całe 2000 obr./min. 7G-DCT najlepiej sprawdza się w komfortowym trybie pracy. W programie Sport obroty silnika bywają utrzymywane w niepotrzebnie wysokim zakresie, natomiast Eco pogarsza reakcję na gaz, starając się za wszelką cenę utrzymać motor na 1100–1500 obr./min. Kto wybrał wariant A 220 zamiast wysokoprężnego A 160 d, zaakceptuje nieco wyższe rachunki za paliwo.

Oko trzeba przymknąć także na ograniczoną funkcjonalność samochodu. Ilość miejsca w efektywnej i dobrze wykończonej kabinie jest przeciętna – szczególnie w drugim rzędzie bliżej jej do znanej z aut segmentu B niż kompaktów. Z przodu powodów do narzekania nie ma. Dobrze wyprofilowane fotele należy podtrzymują ciało, pozycja za kierownicą jest wygodna, a wygląd deski rozdzielczej, wskaźników, dysz nawiewów, systemu multimedialnego czy pojedyncza dźwignia do obsługi kierunkowskazów i wycieraczek nie pozwalają zapomnieć, że prowadzimy mercedesa. Warto dopłacić za kamerę cofania oraz system monitorowania martwego pola. Wysoko poprowadzona linia okien oraz grube słupki dachu znacząco zawężają pole widzenia.

Ciekawą opcją, która została zapożyczona do klasy A z flagowych limuzyn Mercedesa, jest system Pre-Safe. Jego obecność kierowca odczuwa codziennie. Kilka sekund po zapięciu pasa

Pojedynek z Syberią

„Pojedynek z Syberią” to relacja z ekspedycji samochodowej, wiodącej z Zurychu do Nowego Jorku przez Syberię, Kanadę i prawie całe terytorium USA. Nikt wcześniej nie przebył tej trasy samochodem. Romuald Koperski przecierał szlak podróżując bez szczegółowych map i informacji.

Romuald Koperski to postać nietuzinkowa. Jest podróżnikiem, pisarzem, pionierem wypraw samochodowych po rozległych terenach Syberii, pilotem samolotowym I klasy, dziennikarzem, fotografem reportażystą, myśliwym, nurkiem oraz zawodowym muzykiem pianistą. Szczególną miłością zapalał do Syberii, którą wielokrotnie przemierzył na całej długości oraz szerokości geograficznej.

W 1994 roku Koperski przejechał z Zurychu do Nowego Jorku, właśnie przez Syberię. Trasa tej pionierskiej wyprawy wiodła przez bezkresne obszary Syberii, Kanadę oraz Stany Zjednoczone. Fragmenty relacji z tej podróży opublikował właśnie w książce „Pojedynek z Syberią”.

To przede wszystkim relacja z najtrudniejszego etapu, biegnącego przez tereny byłego ZSRR – bardziej opowiedziana niż opisana. Nie brakuje w książce opisów niesamowitych przygód, które musiały przytrafić się w kraju niedającym szans przetrwania przeciętnemu turyście. Dzięki Koperskiemu w domowym zaciszu możemy ekscytować się dziką przygodą, egzotyczną kulturą i niezwykle przygodą.

Polecając relację podróżnika z wyprawy na Syberię w 1994 roku warto wspomnieć, że kilkanaście lat później odbył najtrudniejszą w historii motoryzacji zimową ekspedycję samochodową. W styczniu 2008 roku wraz z Marianem

Pilorzem oraz Rosjaninem Wiktorem Makarowskim wyruszył spod wieży Eiffla na trasę The Great Expedition Of The Century – Lizbona – Paryż – Syberia – Nowy Jork, eskapady upamiętniającej setną rocznicę rajdu z 1908 roku z Nowego Jorku do Paryża. Po przebyciu 18 tys. km podróżnikom udało się dotrzeć do Jelowiekinotu. Jako pierwsi w historii motoryzacji spięli zachodnie krańce Eurazji ze wschodnimi. Dotychczas nikt nie dotarł dalej pojedynczym pojazdem. O tym wycznie można przeczytać w książce „Syberia. Zimowa odyseja”.

red



bezpieczeństwa są dociągane do ciała – o takiej konieczności pamięta niewiele. Podczas jazdy Pre-Safe analizuje otoczenie i dąży do zminimalizowania skutków ewentualnych zderzeń. Do 50 km/h pomaga uniknąć kolizji z pieszymi bądź pojazdami. Powyżej tej prędkości automatyczne hamowanie jest w stanie ograniczyć skutki zderzeń. Tuż przed nim Pre-Safe domyka okna, napina pasy bezpieczeństwa i ustawia fotele w optymalnej pozycji. Dwie ostatnie z wymienionych operacji zmniejszają obciążenie głowy (o ok. 30 proc.) i szyi (o ok. 40 proc.).

Cennik mercedesa klasy A otwiera 102-konne A 160 za 88.900 zł. Na wariant A 220 4Matic trzeba już przygotować 122.600 zł. I nie jest to bynajmniej koniec wydatków. Dołożenie ciekawszych kół, systemu multimedialnego z większym ekranem i nawigacją bądź ksenonowych czy diodowych reflektorów szybko winduje cenę. Drobnym pocieszeniem jest fakt, że to typowy stan rzeczy w segmencie premium. Polityka Audi czy BMW w zakresie konfigurowania pojazdów i cen dodatków nie odbiega od przyjętej przez Mercedesa.

Łukasz Szewczyk



Trzydzieści wyroków dla łapówkarskiej szajki

Ponad trzy lata po rozbiciu grupy, która za pieniądze umożliwiała zdanie egzaminu na prawo jazdy w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Tarnobrzegu, oskarżeni usłyszeli wyroki skazujące.



działań korupcyjnych trwających na przestrzeni dziesięciu miesięcy w 2012 roku. Szajka utworzyła tzw. spółdzielnię, składającą się z naganianych, pośredników i wykonawców, czyli egzaminatorów wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego. Ponieważ w tym czasie egzaminatorzy byli losowo przydzielani do określonego zdającego, niemożliwe było celowe przekazanie łapówki do konkretnego egzaminatora. Dlatego pieniądze od zdesperowanych przyszłych kierowców trafiały do wspólnej puli i potem były dzielone wśród osób zaangażowanych w proceder. Aby zdać egzamin, trzeba było dodatkowo zainwestować co najmniej 400 zł.

■ Zorganizowana grupa przestępcza

Egzaminatorom z WORD-u prokuratorzy postawili zarzuty udziału w zorganizowanej grupie przestępczej, mającej na celu popełnianie przestępstw przeciwko działalności instytucji państwowych oraz samorządu terytorialnego. Części z nich zarzucono również niedopełnienie obowiązków służbowych rzetelnego i bezstronnego wykonywania zadań egzaminatora osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, a także przyjmowanie korzyści majątkowych w zamian za pozytywne załatwienie części praktycznej egzaminu na prawo jazdy. Oskarżony lekarz dopuścił się występku poświadczenia nieprawdy. Pozostałe osoby oskarżone w sprawie, między innymi instruktorzy nauki jazdy, miały powoływać się na wpływ w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Tarnobrzegu w zamian za przyjmowanie korzyści majątkowych, pośredniczyć we wręczaniu łapówek egzaminatorom i nakłaniać ich do zaliczania egzaminów za „dodatkową opłatą”.

Ci, którzy przyznali się do winy, dobrowolnie poddali się karze i usłyszeli wyroki, to jednak nie wszyscy oskarżeni o udział w procedurze. Kolejnych 30 osób nie przyznaje się do winy i czeka na osobną rozprawę.

Anna Łukaszuk

Pod koniec ubiegłego roku przed Sądem Okręgowym w Tarnobrzegu stanęło trzydzieści osób oskarżonych o udział w tym procederze.

– Wszyscy oskarżeni przyznali się do popełnienia zarzucanych im przestępstw – informuje dział prasowy Prokuratury Krajowej. – Złożyli również wyjaśnienia potwierdzające ustalenia faktyczne, które znalazły odzwierciedlenie w przedstawionych im zarzutach. Prokuratorzy uzgodnili z oskarżonymi wymiar kary. Stało się to podstawą do skierowania wniosku o skazanie ich bez przeprowadzenia rozprawy.

■ Skazani egzaminatorzy i lekarz

Wyroki usłyszało jedenastu egzaminatorów Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Tarnobrzegu, lekarz oraz osiemnaście osób, które powoływały się na wpływ w WORD-zie. Oskarżonym zasądzone różny wymiar kary. Najwyż-

szy to rok i siedem miesięcy więzienia. Wszystkie wyroki pozostają jednak w zawieszeniu na okres od trzech do czterech lat. Oskarżeni zostali również skazani na kary grzywny w wysokości od tysiąca do 10 tys. zł. Dodatkowo, w przypadku osób przyjmujących łapówki i pośredniczących w ich przyjmowaniu, sąd orzekł również przepadek pieniędzy uzyskanych w ten sposób, a w przypadku egzaminatorów – zakaz wykonywania zawodu do lat ośmiu.

■ „Spółdzielnia korupcyjna”

Afera korupcyjna w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Tarnobrzegu wybuchła wiosną 2013 roku po pierwszych zatrzymaniach. Do kolejnych dochodziło w następnych latach. Łącznie w tej sprawie oskarżono niemal 60 osób, nie tylko z Tarnobrzega, ale również z sąsiednich województw. W toku sprawy przesłuchano ponad tysiąc osób. Zarzuty dotyczyły

e-kierowca

SZKOLENIE KIEROWCÓW ZAWODOWYCH

- PROSTA DROGA DO ROZWOJU BIZNESU.



Zapraszamy do współpracy podmioty, które szkolą kandydatów na kategorie C i D, ale nie mają uprawnień do prowadzenia szkoleń okresowych i kwalifikacji wstępnej. Szkolenie kierowców zawodowych w systemie współpracy E-kierowca to sposób na podjęcie nowej, zyskowej działalności. Oferujemy przy tym naszym Partnerom dużo więcej niż sam proces szkolenia. Zapewniamy pomoc w zarejestrowaniu się jako przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia i uzyskaniu odpowiednich uprawnień, a także wsparcie na każdym etapie prowadzenia tej działalności.

W ramach partnerskiej współpracy z firmą E-kierowca uzyskujecie Państwo:

- rozszerzenie działalności w zyskowym segmencie szkolenia kierowców zawodowych;
- pracę w pewnym i bezpiecznym systemie;
- wsparcie na każdym etapie działalności.

Pelplin wzbogaci się o inteligentny parking

W Pelplinie na Pomorzu powstanie inteligentny system parkowania. Za pośrednictwem specjalnej aplikacji na smartfona kierowca otrzyma informację o wolnych miejscach i ich lokalizacjach. System pozwoli m.in. zminimalizować ruch w poszukiwaniu miejsc i odciążyć ściśle centrum miasta. Inwestycja ma się zakończyć w marcu tego roku.



Pierwszym krokiem do przygotowania inteligentnego parkingu jest wykonanie prac pomiarowych.

List intencyjny w tej sprawie podpisali już burmistrz Pelplina i pełnomocnik zarządu spółki Energa Oświetlenie. Stanowi on deklarację współpracy w zakresie wspólnej realizacji przedsięwzięcia „Inteligentny i bezpieczny parking w Pelplinie”. Oznacza też rozpoczęcie prac na terenie gminy. Zakończenie inwestycji zaplanowane jest na połowę marca 2017 roku.

■ System wskaże miejsce i zawiadomi o kradzieży

Inteligentny parking to rozwiązanie, które pomoże mieszkańcom i turystom bardzo szybko znaleźć wolne miejsce parkingowe. Funkcjonalność pozwala na poprowadzenie użytkownika, za pomocą mapy, do docelowego miejsca parkingowego. System jest w stanie rozpoznać wielkość samochodu i skierować do najlepszego dla niego miejsca. Użytkownik może ustawić w aplikacji mobilnej swoje preferencje

parkowania. Jeśli miejsce będzie zajęte, zostanie skierowany do najbliższej wolnej lokalizacji. System docelowo będzie również monitorował bezpieczeństwo na parkingach i zawiadomi służby oraz właściciela auta, gdyby została podjęta próba kradzieży. Gdy opcja taka będzie włączona, a auto poruszy się, użytkownik otrzyma natychmiast powiadomienie w postaci komunikatu push lub SMS-a. System docelowo będzie reagował także na stłuczki parkingowe i powiadamiał użytkownika o zajściu w przypadku zapalenia się świateł awaryjnych.

– W Pelplinie zamontujemy na należących do Energi słupach oświetleniowych kamery, obraz z nich będzie analizowany za pomocą algorytmów IVA (Intelligence Video Analytics) – podkreśla Michał Bełbot, pełnomocnik zarządu spółki Energa Oświetlenie. – System przekaże informację o wolnych miejscach parkingowych do darmowej aplikacji mobilnej dostępnej na smartfonach. Partnerem technologicznym projektu jest

spółka Comarch SA, która dostarcza nam system, tj. analitykę, aplikację i konfiguruje całość.

■ Pelplin chce być smart

Dla miasta system inteligentnego parkowania oznacza przede wszystkim zrównoważenie obłożenia, odciążenie ścisłego centrum, minimalizację zbędnego ruchu w poszukiwaniu miejsc postojowych, a tym samym poprawę bezpieczeństwa drogowego i redukcję emisji spalin. System doskonale sprawdzi się m.in. w nadmorskich miejscowościach, które latem, w okresie napływu turystów, zmagają się z dużymi problemami parkingowymi.

– Wspólnie z Energą chcemy oddać do dyspozycji mieszkańców innowacyjny, jeden z pierwszych w Europie, system informacji parkingowej, który wesprze również cele gminy, związane z zapewnieniem bezpieczeństwa – mówi Patryk Demski, burmistrz Pelplina. – Jako prężnie rozwijająca się gmina zamierzamy inwestować w kolejne inteligentne rozwiązania, ułatwiające mieszkańcom funkcjonowanie w przestrzeni miejskiej. Jestem przekonany, że to pierwszy, ale ogromny krok w kierunku osiągnięcia przez Pelplin statusu prawdziwego smart city.

■ Energa otwarta na nowe projekty

Pilotaż pelplińskiego inteligentnego parkingu jest elementem nowej strategii rozwoju Grupy Energa na lata 2016–2025. Na przykład oferta dla samorządów budowana będzie na bazie doświadczeń Energi, zgromadzonych podczas realizacji w kilku gminach inteligentnych systemów oświetleniowych czy też w ramach projektu Smart Toruń, który łącząc wiele elementów – modernizację sieci, wytwarzanie energii czy inteligentne oświetlenie uliczne – pozwala zarządzać popytem na energię.

Energa prowadzi też badawczy projekt eMobility i jest pierwszą polską spółką, która kompleksowo bada preferencje polskich użytkowników aut elektrycznych. W Trójmieście zbudowała sieć punktów ładowania samochodów elektrycznych i planuje dalszą jej rozbudowę.

Jakub Ziębka

Uwaga, gapie na drodze

Bezmyślne gapienie się sprawia, że wzrasta zagrożenie na drodze. Czasami nawet kończy się jakąś kolizją. A wtedy dochodzi do rozmowy z policjantem i wypowiadane są znane nam wszystkim słowa: „oj, panie władzo, zagapiłem się”.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Jest zimowy, lodowaty piątek. W pracy jak zwykle nadmiar obowiązków. One zawsze kumulują się pod koniec tygodnia. Ale w końcu udaje się zakończyć wszystkie sprawy. I czuję w kościach, że będzie dobrze. Zaczął się jednak weekend! Wsiadam do auta i jadę w długą trasę, żeby odpocząć trochę od tej miejskiej dżungli. Startuję w Warszawie, meta znajduje się ok. 180 km dalej, na południu. W Kielcach.

■ Tłoczno i ciasno, ale do przodu

Nie chcąc tracić ani minuty dłużej odpalam auto i udaję się w swoje rodzinne strony.

Kilkanaście kilometrów pokonuję szybko. Myślę sobie, że chyba zdążyłem się przebić przed pierwszą falą weekendowiczów. Niestety, myliłem się. Dopiero gdy wjeżdżam na ekspresówkę w okolicach nowego skrzyżowania w Starym Sękocinie (tam, gdzie znajduje się odbicie na Nadarzyn i Piaseczno), okazuje się, że jednak się nie udało. Tłoczno i ciasno. Wszyscy jadą powoli, ale na szczęście do przodu.

No nic, w ramach relaksu pozostaje mi przetestować głośniki w samochodzie i odczekać

kilkanaście zmian świateł. W końcu mam swoje upragnione zielone! Ruszam, ale na krótko. Za kilkaset metrów znowu muszę się zatrzymać. Wszyscy nagle wciskają mocno hamulce, niektórzy wręcz się zatrzymują. Czyżby doszło do wypadku? Może zbliżamy się do zwężenia drogi? A może jest ona całkowicie zablokowana?

■ Obserwatorzy w akcji

Po kilku minutach dostrzegam straż pożarną, pogotowie ratunkowe i policję. Nie myliłem się. To wypadek. Ku memu zdziwieniu wypadek nie wydarzył się przed moim autem, tylko z boku. Znaczący to, że na wylocie z Warszawy jest czysto, a ktoś komuś pocałował zderzak wjeżdżając do stolicy, czyli na jezdni obok! Mimo wszystko jadąc do Warszawy można było poruszać się bez zatrzymywania. Niby wypadek, ale standardowo na weekend więcej osób wyjeżdża ze stolicy niż do niej wjeżdża.

Przedemną jednak korek, bo każdy zwalnia, żeby sobie popatrzeć. Nie zatrzyma się jeden z drugim dalej czy bliżej na poboczu, w bocznej uliczce i przejdzie popatrzeć, tylko musi tu i teraz stanąć i oglądać relację na żywo z auta. Poobserwuje, powychyla się, pomacha rękoma. Szkoda tylko, że jak jadę za takim delikwentem dalej na ekspresówce, ten nie patrzy w lusterka, tylko wlece się lewym pasem, spowalniając, tamując ruch na pasie, który jednak służyć powinien tylko do wyprzedzania.

Dobra, wróćmy do delikwenta obserwatora. Co zobaczył, to jego. Rusza. Wszyscy dodają gazu i korek znika. Cud na S7.

■ Po co zwalniasz? I tak nie pomożesz

Nie wiem, dlaczego ludzie mają taką, a nie inną mentalność. Nie chodzi już tylko o przykład, który przytoczyłem. To samo dzieje się w miastach. Jak tylko dochodzi do wypadku, stłuczki czy choćby nieszkodliwej kolizji, nagle wszyscy zwalniają. Ale nie po to, żeby pomóc, bo i tak czterech liter nie ruszą z fotela. Chcą sobie popatrzeć.

Jeśli jeszcze na sygnalach świetlnych stoi obok wóz policyjny, wszyscy jadą maksymalnie 30 km/h. Bo przecież na znaki nikt nie patrzy. Jak zwolnię do 30 km/h, będzie przecież bezpiecznie, nie dostanę mandatu. Rozumiem, jeżeli mamy do czynienia z wypadkiem, po którym, poza sprawcą i poszkodowanym, na miejscu zdarzenia nie ma nikogo. Wówczas można ocenić sytuację i odpowiednio zareagować. Jednak po co się zatrzymywać, gdy widać, że sprawą zajęła się już ekipa ratunkowa? Ewentualnie można w takiej sytuacji sprawdzić, czy auta biorące udział w zdarzeniu nie należą przypadkiem do naszych bliskich. Gapiostwo sprawia, że wzrasta zagrożenie na drodze. Czasami nawet kończy się jakąś kolizją. A wtedy dochodzi do rozmowy z policjantem i wypowiadane są znane nam wszystkim słowa: „oj, panie władzo, zagapiłem się”. ■



Mali ratownicy na wagę złota

Tylko 11 proc. dorosłych Polaków w wieku od 35 do 44 lat na pytanie: „Czy umiałbyś udzielić pierwszej pomocy w razie zagrożenia zdrowia lub życia?”, odpowiada, że zdecydowanie tak. Dlatego Volkswagen we współpracy z Fundacją Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy stworzył program „Mali ratownicy”, którego misją jest nauczanie dzieci zasad pomocnych w ratowaniu ludzkiego życia.

Trzydziesto- i czterdziestolatki to grupa szalenie istotna, ponieważ to właśnie oni posiadają potomstwo, które chodzi do szkół podstawowych, średnich oraz gimnazjów. I powinni uczyć swoje dzieci postępowania w sytuacjach, w których dochodzi do zagrożenia zdrowia, a nawet życia. Przede wszystkim tego, że udzielona umiejętnie i szybko pierwsza pomoc często decyduje o przeżyciu.

■ Wypełnianie luki

– Wielu dorosłych boi się udzielać pierwszej pomocy – zauważa Katarzyna Grzelak, koordynator prowadzonego przez Fundację WOŚP programu edukacyjnego „Ratujemy i uczymy ratować”. – Nie są w stanie podjąć jakichkolwiek czynności, bo po prostu nie wiedzą, jak to zrobić. Na ogół osoby znajdujące się na miejscu zdarzenia nie udzielają pierwszej pomocy ze względu na obawę, że zaszkodzą osobie poszkodowanej. Dlatego Volkswagen, tworząc program „Mali ratownicy”, skupia się na dzieciach w wieku od sześciu do dziewięciu lat. W tym wieku są one już w stanie zapamiętać zasady udzielania pierwszej pomocy, zrozumieć, kiedy jest ona potrzebna, a także mają mniej oporów przed zareagowaniem w sytuacji, gdy stanie się coś złego.

– Zatrważająco dużo osób nie umie udzielić pierwszej pomocy – dodaje Michał Szaniecki,

dyrektor marketingu marki Volkswagen. – Tworząc program „Mali ratownicy” chcemy w angażujący sposób trafić do dzieci w wieku wczesnoszkolnym, kiedy postawy zachowań kształtują się na całe życie. Ucząc naszych małych bohaterów zasad pierwszej pomocy mamy szansę dotrzeć z tą wiedzą również do ich rodziców.

■ Było sobie życie

Program „Mali ratownicy” ma kształtować postawy społeczne, pokazywać, jak ważna jest pomoc drugiemu człowiekowi. W ramach akcji podejmowane będą różne inicjatywy i działania mające na celu uczenie dzieci pierwszej pomocy. Bardzo istotna jest współpraca z WOŚP, która zainaugurowana została 17 października ubiegłego roku podczas bicia rekordu Guinnessa w resuscytacji krążeniowo-oddechowej. Wzięło w nim udział ponad 85 tys. osób.

W ramach współpracy z Fundacją Volkswagen zorganizował w Warszawie swoją strefę podczas 25. finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Stała ona 14 i 15 stycznia na placu Defilad (pod PKiN). W tych dniach odwiedzające ją dzieci mogły nauczyć się od doświadczonych ratowników, jak udzielać pierwszej pomocy. Warsztaty odbywały się przy dziesięciu specjalnie zaaranżowanych stanowiskach. W strefie znajdowała się także mała scena,

na której animatorzy przeprowadzali konkursy z wiedzy na temat podejmowania czynności ratowniczych. Kolejną atrakcją dla najmłodszych była możliwość zagrania w grę „Było sobie życie. Pierwsza pomoc”. Dzieci miały za zadanie udzielić mieszkańcom miasteczka pierwszej pomocy. Dzięki atrakcyjnej formie jej zasady mogą zostać przyswojone w łatwy i angażujący młodych sposób.

■ Bezcenna pomoc

– Warto przybliżyć dzieciom temat pierwszej pomocy już od najmłodszych lat – mówi Katarzyna Grzelak. – Naszym priorytetem są dzieciaki w klasach I–III w szkołach podstawowych, ale wiem od nauczycieli, że w ramach naszych szkoleń w zajęciach biorą udział również pięcioletni i sześciolatki. Pięcioletek jest jeszcze za słaby, aby prawidłowo uciśnąć klatkę piersiową osoby poszkodowanej, ale można go nauczyć podstawowych nawyków. Tego, że dzwoni się po pogotowie lub przekazuje informację przez telefon, a także tego, że podaje się adres lub konkretne miejsce, do którego powinna dojechać karetka. Dzieci bardzo szybko chłoną takie szczegóły i na długo je zapamiętują. Tłumaczymy im, że osoby udzielające pierwszej pomocy są bezcenne.

Jakub Ziębka

Ursus stawia na elektrykę i ekologię

Spółka Ursus i przedstawiciele dwóch uczelni wyższych z Lublina podpisali list intencyjny, który jest podstawą do założenia konsorcjum. Jego zadaniem będzie opracowanie konstrukcji ciągnika elektrycznego wraz z towarzyszącą mu infrastrukturą zasilającą i wykorzystaniem energii odnawialnych. Dodatkowo największy polski producent ciągników chciałby w niedalekiej przyszłości produkować rocznie 500 elektrycznych autobusów i trolejbusów.



Fot. Travelarz/Wikimedia Commons

Mocno koncentrujemy się na ekologicznych środkach transportu – chcemy być w czołówce europejskich graczy na tym rynku. Od kilku lat z sukcesem rozwijamy dział środków transportu zasilanych zieloną energią. Elektryczny ciągnik, który chcemy stworzyć, będzie doskonale komponował się z pozostałymi produktami spółki, łącząc tradycję z innowacyjnością, w oparciu o najnowsze trendy zielonej energii – powiedział Karol Zarajczyk, prezes spółki Ursus, podczas uroczystego podpisania listu intencyjnego wraz ze Zbigniewem Grądzkim, prorektorem ds. nauki, wdrożeń i współpracy międzynarodowej Uniwersytetu Przyrodniczego, i Henryką Danutą Stryczewską, dziekanem Wydziału Elektrotechniki i Informatyki Politechniki Lubelskiej.

■ Wsparcie wojewody

Po raz kolejny wsparcie dla działań lubelskiej firmy okazał wojewoda Przemysław Czarnek, któ-

ry podpisał list poparcia dla realizacji projektu „Innowacyjny system elektromobilnego napędu ciągnika rolniczego skojarzonego z OZE i siecią energetyczną”.

– Ursus udowadnia, że jest firmą innowacyjną. To ważne, aby w kontekście planu wicepremiera Morawieckiego, takie firmy miały możliwość rozwoju – podkreśla Przemysław Czarnek. – Zależy mi na tym, aby firmy mogły przełamywać bariery i rozwijać swą działalność, przynosząc tym samym korzyść wszystkim mieszkańcom województwa lubelskiego – dodaje wojewoda.

■ Ursus płynie z prądem

Obecnie Ursus w swojej ofercie posiada już dwa elektryczne autobusy. Chodzi o ursus city smile oraz ursus ekovolt. Do tego jeszcze dochodzi autobus wodorowy – city smile fuel cell electric bus. Produkowane przez spółkę pojazdy stanowią odpowiedź na zwiększające się zapotrzebo-

wanie na innowacyjne i ekologiczne środki komunikacji. W swoich zakładach w Lublinie Grupa Ursus jest w stanie wyprodukować 100 autobusów rocznie.

– Chcielibyśmy, żeby za trzy – cztery lata Ursus produkował ok. 500 elektrycznych autobusów i trolejbusów rocznie. Chcemy także kontynuować rozwój produkcji autobusów hybrydowych – mówi Zarajczyk.

Dalszy rozwój segmentu pojazdów elektrycznych będzie kosztował Ursusa kilkadziesiąt milionów złotych. Polskie władze widzą potencjał w ekologicznych środkach transportu, zatem spółka spodziewa się wsparcia publicznego dla produkcji takich rozwiązań.

■ Afrykańskie pieniądze pójda na elektromobilność

– Liczymy, że połowę środków pozyskamy z funduszy unijnych, które będzie przydzielało Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w ramach programu INNOMOTO. Wszystkie zyski ze sprzedaży ciągników w Afryce inwestujemy obecnie w elektromobilność – mówi Karol Zarajczyk.

We wrześniu ubiegłego roku Ursus zaprezentował prototyp elektrycznego pojazdu dostawczego. Ze względu na to, że samochody elektryczne są bardzo ciche, może on być wykorzystywany do wykonywania nocnych dostaw oraz przez firmy komunalne. Plany docelowe spółki zakładają opracowanie i wdrożenie do produkcji całkowicie polskiego samochodu dostawczego średniej wielkości. Według analiz Ursusa, uruchomienie seryjnej produkcji to perspektywa najbliższych dwóch, maksymalnie trzech lat. Ma to być pojazd do 3,5 tony, z pełną homologacją dopuszczającą go do ruchu po europejskich drogach, odpowiadający wielkością fiatowi scudo. W celu stworzenia nowego pojazdu Ursus zawiązał konsorcjum z polskimi firmami: AMZ Kutno, Impact Automotive Technologies czy Instytutem Napędów i Maszyn Elektrycznych Komel.

Jakub Ziębka

Pijany kursant. Jak z nim postępować?

Coraz częściej na szkolenie praktyczne zgłaszają się osoby nietrzeźwe lub w stanie po spożyciu alkoholu. W naszej szkole zdarza się to przede wszystkim w dni wolne od pracy. Można odnieść wrażenie, że szczególnie młodzi ludzie nie zdają sobie sprawy z konsekwencji, które grożą za jazdę po spożyciu alkoholu oraz jak takie zachowania mogą wpłynąć na ich przyszłe życie.



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

Zatrzymanie przez policję osoby kierującej pojazdem w stanie po spożyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości wbrew pozorom wiąże się z najmniejszymi konsekwencjami. Znacznie dotkliwszą karę poniesie ten, kto spowoduje w takiej sytuacji wypadek. Doprowadzenie do wypadku ze skutkiem śmiertelnym jest zagrożone bowiem karą nawet do dwunastu lat pozbawienia wolności.

■ Instruktorzy, zachowajcie czujność!

Trzeba jednak pamiętać, że ogromna odpowiedzialność ciąży również na instrumencie nauki jazdy, który prowadzi szkolenie. W czasie prowadzenia zajęć to właśnie on, jako przedstawiciel lub często właściciel OSK, jest dysponentem pojazdu. Kodeks wykroczeń w art. 96 przewiduje grzywnę dla właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu, który dopuszcza do prowadzenia pojazdu na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania osobę znajdującą się w stanie po spożyciu alkoholu lub podobnie działającego środka.

W tym miejscu należy wyraźnie podkreślić, że instruktorzy powinni być szczególnie wyczuleni na takie zachowania i przedsięwziąć wszelkie środki ostrożności, mające na celu zapobieżenie prowadzenia pojazdu przez kursanta znajdującego się pod wpływem alkoholu.

Poważne konsekwencje wynikają również z ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Artykuł 43 wyraźnie wskazuje, że towarzystwo ubezpieczeniowe, które objęło ochroną OC pojazd kierowany przez nietrzeźwego sprawcę, ma prawo dochodzić zwrotu wypłaconego odszkodowania na rzecz poszkodowanych. Regresu dokonuje się od kierującego. Ale trzeba również wskazać, że orzecznictwo w tym zakresie na ogół winą za kierowanie pojazdem obarcza instruktora prowadzącego szkolenie. Tym samym można spodziewać się dużej odpowiedzialności finansowej i często braku możli-



wości wyegzekwowania pieniędzy od młodej, niepracującej osoby.

■ Warto używać alkomatów i alkotestów

W prowadzonej przeze mnie szkole wprowadziłem procedurę postępowania w takich sytuacjach. Zakłada ona przede wszystkim konieczność przebadania kursanta dostępnym w szkole alkomatem oraz – dla potwierdzenia wyniku – użycie prostego alkotestu. Oczywiście jeżeli osoba szkolona odmówi badania lub nie zgodzi się z wynikiem, możliwe jest zawieszenie jej na najbliższy komisariat policji i przebadanie za pomocą urządzenia policyjnego. Można śmiało powiedzieć, że 100 proc. kursantów przyłapanych na próbie kierowania w stanie po zażyciu alkoholu przyznaje się do winy. Jak się tłumaczy? Zaslaniają się swoją niewiedzą, a raczej przekonaniem, że wypity poprzedniego dnia alkohol zdążył się już zneutralizować.

Chciałbym również w tym miejscu przypomnieć, że na rynku dostępne są również proste testy na zawartość w organizmie substancji działających podobnie do alkoholu. Niestety, żyjemy w czasach, kiedy ludzie zażywają różne środki farmakologiczne lub narkotyczne. My – jako pro-

fesjonaliści – powinniśmy wszelkimi możliwymi sposobami eliminować takie osoby z dróg.

■ Po pierwsze – edukacja

Ważna jest edukacja. Śmiem twierdzić, że OSK powinny poświęcić część zajęć teoretycznych na edukację w zakresie skutków i konsekwencji prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub po spożyciu alkoholu. Jestem też przekonany, że wystarczy poinformować kursantów, że OSK potrafi zweryfikować trzeźwość, a zadaną się pilnować.

Wszyscy przyznamy, że brakuje nam, instruktorom, skutecznego narzędzia pozwalającego na ukaranie takiej osoby. Sam fakt przybycia na jazdy w takim stanie, jak opisuję, nie ma znamion ani wykroczenia, ani przestępstwa. Żeby do niego doszło, kursant musiałby się znaleźć za kierownicą, ale konsekwencje poniósłby nie on, tylko instruktor. Brakuje przepisów, które pozwalałyby instruktorowi czy kierownikowi OSK skierować uczestnika kursu na odpowiednie badania lub doprowadzić do ukarania tak nieodpowiedzialnej osoby. Jeśli nie dojdzie do uregulowania tej kwestii, prawdopodobnie nigdy nie uda się nam zmniejszyć liczby pijanych kierowców na drogach. To przykre, ale prawdziwe. ■

Wypożyczone auta na celowniku złodziei

Pojazdy należące do wypożyczalni coraz częściej padają łupem złodziei. Przestępcy sprytnie wykorzystują przepisy ubezpieczeniowe i nieprzygotowanie przedsiębiorców, z których tylko część stosuje właściwe procedury i korzysta z odpowiednich zabezpieczeń.

Wynajem krótko-, średnio- i długoterminowy staje się w Polsce coraz częstszą alternatywą dla kupna nowego samochodu. Chętnie korzystają z niego nie tylko duże firmy, ale i przedstawiciele sektora MŚP oraz klienci indywidualni. Efektem zwiększającego się zainteresowania wynajmem jest rosnąca liczba wypożyczalni i samochodów. Nie wszyscy ich klienci są uczciwi i firmy zajmujące się wynajmem coraz częściej zgłaszają kradzieże pojazdów.

Według pracowników wypożyczalni, są trzy typy nieuczciwych klientów. Pierwsi wykorzystują fałszywe dokumenty tożsamości, głównie podrabiane dowody osobiste tworzone z wykorzystaniem prawdziwych danych zdobytych w ramach kradzieży tożsamości. Przy ich pomocy wynajmujący dopełnia formalności związanych z wynajmem, odbiera samochód i ślad po nim znika. Drugi typ nierzetelnych klientów to desperaci wykorzystujący swoje autentyczne dokumenty i nieprzejmujący się konsekwencjami podjętych działań. Trzecią grupę stanowią użytkownicy, którzy wypożyczają pojazd, nie zwracają go we właściwym terminie, przedłużają okres wynajmu i potem unikają kontaktu.

■ „Miałem stłuczkę, potrzebuję auta zastępczego”

Najbardziej kreatywni opracowali sposób kradzieży bazujący na znanej od lat metodzie wyłudzenia odszkodowań. Nieuczciwy kierowca zgłasza firmie ubezpieczeniowej nieistniejące zdarzenie drogowe i informuje, że jego auto – zazwyczaj klasy premium – uległo uszkodzeniu, uniemożliwiającemu jazdę. W takiej sytuacji ubezpieczyciel ma obowiązek udostępnienia poszkodowanemu auta zastępczego należącego do podobnego segmentu. I często wywiązuje się z tego obowiązku korzystając z usług wypożyczalni, z którą ma podpisaną umowę. Auto dociera do odbiorcy i... nie wraca od niego, bo jest on albo złodziejem, albo słupem biorącym udział w przestępczym procederze.

– W związku z umowami zawartymi pomiędzy firmą ubezpieczeniową a dostawcą proce-



dury wynajmu pojazdu osobom ubezpieczonym mają uproszczoną formę i trudno o skuteczną weryfikację wynajmującego pojazdu. Firma wypożyczająca samochód zakłada, że ubezpieczyciel sprawdził rzetelność swojego klienta i szkoda rzeczywiście miała miejsce. W kilku przypadkach zdarzyło się, że oszukane zostały obie strony – mówi chcący zachować anonimowość przedstawiciel wypożyczalni.

Metoda ta jest najczęściej wykorzystywana przez złodziei posługujących się skradzionymi dokumentami. Żeby zaaranżować zdarzenie, niekiedy nie potrzebują nawet dowodu rejestracyjnego. Bazują na wiedzy zdobytej za pośrednictwem internetu, gdzie bez problemu mogą sprawdzić, w jakim towarzystwie ubezpieczony został pojazd, posiadając jedynie jego numer rejestracyjny.

■ Przywłaszczone auto

Problemem firm wynajmujących samochody jest status tego typu zdarzeń. Wypożyczone

auto, które nie wróci do wypożyczalni, nie jest kwalifikowane jako skradzione, a przywłaszczone. To zmienia charakter postępowania wobec osoby dopuszczającej się naruszenia przepisów. Brak pojazdu to poza tym realna strata dla firmy wynajmującej, bo procedury związane z wypłatą odszkodowania z autocasco trwają nawet kilka tygodni, a samochód mający zastąpić skradzione auto nie zawsze jest dostępny w salonie od ręki. Efektem jest wypadnięcie pojazdu z obiegu. Na odzyskanie samochodu przez policję nie zawsze można liczyć, bo skuteczność mundurowych, według danych Komendy Głównej Policji, wynosi od 20 do 25 proc.

– Kilka lat temu z mojej wypożyczalni skradziono skodę fabię. Odnalazła się po kilku miesiącach, już w częściach, na złomowisku w Norwegii – mówi Wojciech Borys, właściciel wypożyczalni aut Borys-Team. – Uważam, że pracownicy firm wynajmujących pojazdy powinni przechodzić specjalne szkolenia, np. prowadzone przez specjalistów z policji, które pozwalałyby w szybszy i sprawniejszy sposób, na podstawie chociażby wywiadu środowiskowego, wykrywać nieuczciwych wypożyczających.

■ Systemy odporne na zagłuszarki

Rozwiązaniem ograniczającym ryzyko przejęcia samochodów jest stosowanie systemów monitoringu bazujących na łączności radiowej.

– Nawet w przypadku wykorzystania zagłuszarki moduł radiowy pozwala na odnalezienie przywłaszczonego auta, bo jest nieczuły na działanie urządzenia zakłócającego – mówi Dariusz Kwakszys, IT manager w firmie Gannet Guard Systems. – Aktywuje się w momencie kradzieży, a dzięki temu, że ma własną baterię i nie korzysta z systemu zasilania samochodu, nie zdradza swojej obecności na pokładzie pojazdu. Samochody z zamontowanym modulem namierzania odzyskujemy w 98 proc. przypadków w przeciągu 24 godzin, zatem ryzyko bezpowrotnej utraty mienia jest znikome.

Jakub Ziębka



Kupowanie kota w worku

Wydaje się, że wrócił PRL. Mamy kupować kota w worku. Ba, powinniśmy być jeszcze wdzięczni, że mamy taką możliwość.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

16 stycznia 2017 roku. To właśnie w tym terminie zostało zaplanowane spotkanie właścicieli ośrodków szkolenia kierowców z Poznania z przedstawicielem diler samochodów, który wygrał przetarg na dostawę aut egzaminacyjnych dla województwa wielkopolskiego. Miejsce akcji – siedziba WORD-u.

■ Samochód ze zdjęcia

Spotkanie miało się rozpocząć o godz. 11. Nic z tego jednak nie wyszło. Przedstawiciel diler po prostu się spóźnił. W końcu przyjechał, ale zaczęły się problemy z rzutnikiem. Na szczęście udało się je rozwiązać i rozpoczęła się prezentacja nowego pojazdu. Bardzo skromna, bo oparta jedynie na kilku slajdach. Przepraszam, pojawiły się także zapewnienia, że to najlepsze auto pod słońcem, a my, właściciele OSK, powinniśmy już ustawiać się w kolejce po nowe pojazdy.

Samochodu nie mogliśmy zobaczyć ani dotknąć. Dlaczego? Bo nie ma go jeszcze w Polsce! Przedstawiciel diler nie widział w tym żadnego problemu. Był wręcz oburzony, a potem zdziwiony, że szkoleniowcy chcieliby jednak prezentowany samochód zobaczyć. Dlaczego tak nalegał? Dla właścicieli OSK z Wielkopolski zakup nowych

aut wiąże się ze sporym wydatkiem. Nic zatem dziwnego, że chcielibyśmy zobaczyć, jak one wyglądają. Nie na zdjęciu, tylko w rzeczywistości.

■ Krzyżowy ogień pytań

Przedstawiciel diler był kompletnie nieprzygotowany. Jedyne, czego nauczył się i powtarzał jak mantrę, to zapewnienie, że jeśli zamówimy auta w styczniu, wówczas odbierzemy je w marcu lub kwietniu. I że reprezentowana przez niego firma zamówiła już partię czerwonych aut dla WORD-u oraz szkół jazdy. Kiedy jeden z uczestników spotkania zauważył, że przecież nie każdy chciałby kupić czerwone auta, odparł, że oczywiście, inne kolory są dostępne, ale wtedy czas oczekiwania się wydłuży.

A co z instalacją gazową? – pytali właściciele OSK. Przedstawiciel diler zaproponował zakup dodatkowego ubezpieczenia, mającego chronić na wypadek uszkodzenia przez nią silnika lub innych podzespołów auta. Dlaczego powinniśmy zainwestować w ubezpieczenie, czy to znaczy, że istnieje ryzyko uszkodzenia przez nią szkoleniowego auta? Na to pytanie odpowiedź była wymijająca.

■ Dyrektor próbuje ratować sytuację

Salę ożywiła także kwestia montażu pedałów. Nie mogliśmy ich niestety zobaczyć, gdyż samochodu nie było. Była za to piękna prezentacja najbogatszej wersji. A WORD w Poznaniu wybrał podstawową. Zapewne między nimi znaleźlibyśmy co najmniej kilka różnic.

Prezentacja stała na bardzo niskim poziomie. Otrzymaliśmy tylko zapewnienie, że samochód jest produkowany, diler uczyni wszystko, żeby właściciele szkół jazdy byli zadowoleni. Sytuację ratował jak mógł dyrektor WORD-u w Poznaniu. Zapewnił nas, że nowe auta egzaminacyjne zaczną się pojawiać stopniowo. A renault clio III i IV będą tak długo służyły do przeprowadzania egzaminów, jak to będzie konieczne ze względu na zakup i wymianę pojazdów. Dyrektor wymusił również na dilerze kolejne spotkanie, gdy samochód zostanie już wyprodukowany i pojawi się w salonie. Nasze prośby, żeby właśnie wtedy zaprezentowano nam pojazd w wersji egzaminacyjnej z pedałami oraz lusterkami, spotkały się z odmową. Nie ma przecież sensu pokazywać go wersji egzaminacyjnej. Będziemy musieli się zadowolić zwykłym autem.

■ OSK jako świnki skarbonki

Wydaje się, że wrócił PRL. Mamy kupować kota w worku. Ba, powinniśmy być jeszcze wdzięczni, że mamy taką możliwość. Bardzo wiele szkół jazdy nie zamówi auta w ciemno i poczeka kilka miesięcy, aż sytuacja się unormuje. A może nawet nie zakupi go od diler, który wygrał przetarg i potraktował nas jak świnki skarbonki.

Miejmy nadzieję, że dyrekcja WORD-u w Poznaniu dotrzyma słowa, będzie bardzo wolno wymieniała flotę i tym samym da szansę OSK na zakup oraz przygotowania pojazdów na warunkach obowiązujących w XXI wieku. Taka polityka nie zostanie w środowisku związanym z OSK zapomniana. ■

Internetowa rewolucja pozytywnie wpłynie na jazdę

Dzięki podłączeniu samochodów do internetu zwiększy się bezpieczeństwo na drogach, efektywność jazdy i ilość czasu wolnego kierowców – wynika z badania Connected Car Effect 2025, które przeprowadził Bosch wraz z firmą konsultingową Prognos.



Badanie Connected Car Effect 2025, wykonane przez firmę Bosch oraz firmę konsultingową Prognos, pokazuje, jak w perspektywie niespełna dziesięciu lat zmieni się prowadzenie samochodów na skutek podłączania ich do internetu.

– Podłączenie samochodów do sieci oznacza mniejszą liczbę wypadków, niższe zużycie paliwa, mniejszy stres – mówi dr Dirk Hoheisel, członek zarządu firmy Bosch.

– W obliczeniach modelowych symulowaliśmy szybkość, z jaką nowe technologie zostają przyjęte w pojazdach – dodaje Stephan Kritzinger, ekspert ds. mobilności w Prognos. – Model ten jest oparty na międzynarodowych statystykach dotyczących wzrostu liczby pojazdów, danych o wypadkach i aktualnego stanu badań, a także szacunków dokonanych przez pracowników firm Bosch i Prognos.

■ Wzrost bezpieczeństwa

Na potrzeby badania firmy Bosch i Prognos stworzyły wyliczenia dla Stanów Zjednoczonych, Chin i Niemiec. Co z nich wynika? Na przykład to, że podłączenie internetu w samochodach będzie skutkowało mniejszą roczną liczbą wypad-

ków z udziałem rannych. Chodzi o niebagatelny spadek, bo aż o 260 tys.! (210 tys. w USA, 20 tys. w Chinach i 30 tys. w Niemczech). Liczba ta jest równa ilości takich wypadków, które mają miejsce w ciągu dwóch lat w stolicy naszego zachodniego sąsiada, czyli Berlinie.

Badacze prognozują także, że o ponad 350 tys. zmniejszy się także rocznie liczba osób rannych w wypadkach drogowych. W samych Stanach Zjednoczonych będzie ich mniej o 290 tys. (w Chinach 25 tys., w Niemczech – 37 tys.). To nie wszystko. Ponad 11 tys. osób może zostać uratowanych dzięki wspomagającym systemom podłączonym do sieci. Z tego 4 tys. w Stanach Zjednoczonych, 7 tys. w Chinach, 300 w Niemczech.

■ Ukryci bohaterowie

W wyniku stosowania systemów wspomagających jazdę (podłączonych do sieci) nawet o 4,3 mld euro zmniejszy się straty materialne i koszty szkód. Jest to prawie dwukrotność kwoty wydanej przez chiński rząd w ubiegłym roku na poprawę jakości powietrza w Pekinie. Suma ta oznacza oszczędności dla firm ubezpieczeniowych i właścicieli pojazdów. Sama integra-

cja smartfonów pozwoli zaoszczędzić aż ponad 90 mln euro.

– Ukrytymi bohaterami internetowej rewolucji są znane już systemy wspomagania i komfortu – uważa Hoheisel. – Według obliczeń modelowych, na przykład elektroniczny układ stabilizacji toru jazdy (ESP) będzie dostępny do roku 2025 w aż 90 procentach wszystkich pojazdów w trzech krajach objętych badaniem – USA, Niemczech i Chinach, a z kolei oparte na czujnikach systemy wspomagające hamowanie awaryjne i systemy utrzymania pasa ruchu pojawią się w 40 proc. wszystkich pojazdów. Większość samochodów będzie podłączona do sieci i wyposażona w systemy podnoszące komfort jazdy. W roku 2025 smartfony będą zintegrowane z systemem infotainment (łączy rozrywkę z informacją) w co drugim samochodzie.

■ Mniej zanieczyszczeń, więcej wolnego czasu

Badacze prognozują, że dzięki wykorzystywaniu funkcji umożliwiających podłączenie samochodu do sieci znacząco, bo aż o 400 tys. ton, zmniejszy się emisja dwutlenku węgla. Taką ilość może przetworzyć w ciągu trzech lat Park Narodowy Schwarzwald w Niemczech choćby dzięki takim rozwiązaniom, jak parkowanie bazujące na społeczności (Community-based Parking) i aktywne zarządzanie parkingiem. Zmniejszą one ruch generowany w wyniku poszukiwania wolnego miejsca nawet o 380 milionów kilometrów.

Wysoce zautomatyzowana jazda samochodem i jednoczesne podłączenie go do internetu pozwolą w 2025 roku wykorzystać około 80 proc. wolnego czasu w drodze na inne czynności, jak czytanie, wysyłanie e-maili, prowadzenie wideokonferencji lub oglądanie filmów. Kierowcy, którzy pokonują średnio 40 tys. kilometrów rocznie, mogą zyskać nawet 95 dodatkowych godzin.

– Nasze badanie pokazuje, że w 2025 roku skutki podłączenia samochodów do internetu będą miały odczuwalny wpływ na każdego kierowcę – podsumowuje Hoheisel.

Jakub Ziębka

Przegląd legislacyjny

W ostatnim czasie pojawiały się kolejne doniesienia o pomysłach zmian w karaniu kierowców. Postanowiliśmy się im przyjrzeć. Omówimy także następne ciekawe orzeczenie sądu, związane z uzyskiwaniem prawa jazdy.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

17 stycznia, wyrokiem o sygnaturze I OSK 663/15, Naczelny Sąd Administracyjny, oddalając kasację samorządowego kolegium odwoławczego, rozstrzygnął ciekawy spór.

■ Nieważne szkolenie może przesądzać o utracie prawa jazdy?

Chodzi o sytuację, w której po ujawnieniu, że zaświadczenie o ukończeniu kursu zostało wydane z naruszeniem prawa, starosta uchylił swoją decyzję (sprzed blisko sześciu lat) o wydaniu prawa jazdy.

Pozbawił w ten sposób uprawnień osobę po zdanym egzaminie, odbierając dokument z przekonaniem, że wszystko odbyło się prawidłowo. Starosta podjął takie działanie w oparciu o wyrok karny, skazujący prawomocnie kierownika OSK za poświadczenie nieprawdy również w zaświadczeniu o ukończeniu kursu wydanym osobie, której dotyczyła sprawa.

Starosta argumentował, że prawo jazdy może być wydane osobie po spełnieniu wszystkich obligatoryjnych przesłanek wydania prawa jazdy, wskazanych w ustawie o kierujących pojazdami, a jeden z jej przepisów zobowiązuje osobę ubiegającą się o wydanie uprawnienia do kierowania pojazdami, by odbyła szkolenie wymagane dla uzyskania danej kategorii. Fakt odbycia szkolenia potwierdza natomiast zaświadczenie, które w tym przypadku okazało się fałszywe.

W odwołaniu poszkodowana osoba podniosła, że potwierdziła swoje uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii B, zdając egzamin państwowy. W chwili rozpoczęcia kursu i długo po jego ukończeniu nie była świadoma, że wybrany przez nią ośrodek naruszał prawo. Niezrozumiałe było dla niej ponoszenie przez nią odpowiedzialności za nieprawidłowo funkcjonujący ośrodek. SKO nie uwzględniło jednak odwołania i uznało, że w związku z wadliwym zaświadczeniem kierowca nie powinien w ogóle móc przystąpić do egzaminu, a zdanie egzaminu, zanim ta okoliczność wyszła na jaw, nie rozwiązało problemu.

■ WSA podważa decyzję starosty

W kolejnej instancji, Wojewódzkim Sądzie Administracyjnym, decyzja starosty została już jednak podważona.

Skarżąca argumentowała tym razem, że w chwili rozpoczęcia kursu i po jego ukończeniu nie była świadoma, iż szkoła nauki jazdy nie miała uprawnień do prowadzenia kursów, a wydane przez nią zaświadczenia są nielegalne. Nie miała też możliwości sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania ośrodka szkolenia, a powstała sytuacja jest wynikiem wadliwego systemu kontroli OSK.

Sąd zwrócił uwagę, że z przepisów ustawy o kierujących pojazdami, a także prawa o ruchu drogowym, wprost wynika, że ukończenie kursu (który może być prowadzony tylko przez uprawnione podmioty) jest koniecznym warunkiem do wydania prawa jazdy. Za błędne uznał jednak przyjęcie przez starostwo, a następnie SKO, że rozstrzygając, czy warunek odbycia szkolenia został spełniony, można ograniczyć się jedynie do kwestii legalności dokumentu potwierdzającego ukończenie kursu. Sąd zauważył bowiem, że poświadczenie nieprawdy w nim zawarte nie musi dotyczyć całego dokumentu. W tej sprawie ograniczyło się jedynie do okoliczności, że szkolenie nie było przeprowadzone przez konkretnego instruktora jako osobę do tego uprawnioną. Nie podważało ono zatem faktu, że szkolenie skarżącej się odbyło.

W związku z powyższym sąd uznał za błędne stanowisko, że skarżąca, która przedłożyła poświadczające nieprawdę zaświadczenie o odbytych szkoleniu, automatycznie nie ukończyła kursu, a w konsekwencji tego – również automatycznie – nie spełniła jednej z pięciu obligatoryjnych przesłanek umożliwiających wydanie jej prawa jazdy, zawartej w art. 11 ust. 1 pkt 3 ustawy o kierujących pojazdami. Tym bardziej że skarżąca de facto – jak słusznie podniosła w skardze – odbyła teoretyczne i praktyczne szkolenie wymagane do uzyskania prawa jazdy kat. B, a następnie zdała z wynikiem pozytywnym egzamin państwowy.

Sąd uznał, że w takiej sytuacji konieczne było udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy osoby, które rzeczywiście przeprowadziły szkolenie skarżącej, w tym czasie posiadały stosowne uprawnienia. Przed ustaleniem tego odmowa wydania skarżącej prawa jazdy była w ocenie sądu przedwczesna. Dopiero w przypadku ustalenia przez

starostwo, że szkolenie faktycznie zostało przeprowadzone przez nieuprawnione osoby, zasadna byłaby decyzja pozbawiająca prawa jazdy.

Naczelny Sąd Administracyjny utrzymał korzystne dla kierowcy rozstrzygnięcie w mocy.

■ Nowe pomysły na prawo karne

W ostatnim czasie głośno zrobiło się o projekcie zmian w prawie karnym, wymierzonych szczególnie w kierowców dokonujących za kierownicą najbardziej skrajnych naruszeń porządku prawnego, często tragicznych w skutkach. Wśród zdań otwierających uzasadnienie tego projektu jest stwierdzenie, że reakcja na takie czyny organów ścigania i organów wymiaru sprawiedliwości nierzadko nie jest adekwatna, a wymierzane kary rażą nadmierną łagodnością.

Pierwszą z kwestii wymagających – zdaniem projektodawców – zmiany jest kwestia biegu terminu przedawnienia karalności wykroczeń. Aktualnie obowiązuje roczny okres przedawnienia, a jeżeli w tym okresie wszczęto postępowanie, karalność wykroczenia ustaje z upływem dwóch lat od popełnienia czynu. Trzeba pamiętać, że w razie wszczęcia postępowania przed upływem rocznego terminu przedawnienia dochodzi do przedłużenia okresu przedawnienia karalności do dwóch lat, nadal jednak liczonych od daty popełnienia czynu. W uzasadnieniu wskazano, że w 2015 roku sprawy ponad 1000 obwinionych o wykroczenia drogowe sprawców (w tym 150 kolizji i 320 przekroczeń prędkości) przedawniły się. W związku z powyższym w projekcie proponuje się zmianę regulacji art. 45 § 1 k.w. w ten sposób, że jeżeli w okresie rocznym wszczęto postępowanie, karalność wykroczenia ustaje z upływem dwóch lat od zakończenia podstawowego rocznego okresu przedawnienia.

Kolejne zmiany dotyczą już wyraźnego zastrzeżenia kar. Według autorów projektu, przykładem zbyt łagodnej kary jest zagrożenie za spowodowanie w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego wypadku, którego następstwem jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu. Aktualnie za taki czyn prawo przewiduje karę pozbawienia wolności, której dolna granica wynosi dziewięć miesięcy. Projektodawcy zwracają uwagę, że 2015 roku na 112 wyroków skazujących w od-

niesieniu do tej kategorii sprawców 26 wymierzono w zawieszeniu, w 2014 roku – 38 warunkowych zawiesznień na 151 wyroków, a w 2013 roku – 93 na 252 wyroki. Proponowana w projekcie dolna granica zagrożenia miałyby wynosić dwa lata pozbawienia wolności i nie byłoby już możliwe warunkowe zawieszenie wykonania.

Kolejnym poruszonym w projekcie zagadnieniem jest odpowiedzialność karna za przestępstwo polegające na prowadzeniu pojazdu mechanicznego mimo decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami. Przestępstwo to zagrożone jest obecnie m.in. karą pozbawienia wolności do dwóch lat, możliwe jest też fakultatywne orzeczenie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Po zmianach zakaz prowadzenia pojazdów byłby orzekany obligatoryjnie, a maksymalny wymiar kary wzrósłby do pięciu lat.

■ Kolejne propozycje

Projekt wprowadza również nowy typ czynu zabronionego jako przestępstwo – ucieczkę przed pościgiem prowadzonym przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, poruszającą się pojazdem lub znajdującą się na statku wodnym albo powietrznym, dającą przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych polecenie zatrzymania pojazdu. Autorzy zwracają uwagę, że takie zachowanie stanowi potencjalnie bardzo istotne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym dla wszystkich uczestników tego ruchu. Trasa ucieczki prowadzi przez drogi publiczne, wśród uczestników ruchu, pieszych, rowerzystów, nierzadko powodując daleko idące skutki – uszkodzenie mienia, uszczerbek na zdrowiu czy utratę życia, w szczególności postronnych uczestników ruchu. Aktualnie tego typu zachowanie stanowi jedynie wykroczenie z art. 92 § 2 k.w., jeżeli ucieczka nie naraża konkretnej osoby na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu lub nie spowoduje się jednocześnie wypadku drogowego. Projektodawca w odniesieniu do typu czynu zaproponowanego w art. 178b k.k. przyjął założenie, że kontynuowanie jazdy i ucieczka przed organem kontrolującym ruch drogowy w każdym przypadku potencjalnie może powodować zagrożenie w ruchu drogowym, chociażby pośrednie. Jest tak na przykład z tego powodu, że odbywa się na drodze publicznej, często na chodniku, drodze dla rowerów, ale nawet i w innym miejscu publicznym (np. w strefie zamieszkania czy strefie ruchu), czyli tam, gdzie nawet jeżeli akurat nie ma ludzi, to w każdej chwili może ktoś się pojawić, gdzie znajdują się przedmioty narażone na uszkodzenie lub zniszczenie – samochody,

wiaty przystankowe, ogrodzenia, domy. Innymi słowy, każde takie zachowanie powoduje, choćby potencjalne, zagrożenie dla bezpieczeństwa powszechnego, które wyraża się w samej ucieczce przed organami kontroli ruchu drogowego, a w związku z tym jest zbędne wskazywanie spowodowania zagrożenia wśród znamion czynu zabronionego z art. 178b k.k. Jest to czyn skierowany przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji i każde zachowanie objęte znamionami czynu projektowanego w art. 178b k.k. godzi w tak określone dobro prawne. W ocenie ustawodawcy adekwatną sankcją karną za to przestępstwo będzie kara od trzech miesięcy do pięciu lat pozbawienia wolności. Należy pamiętać, że samo niezatrzymanie się na sygnał do kontroli wciąż będzie jedynie wykroczeniem, a dopiero ucieczka przed pościgiem, i to tylko pojazdem mechanicznym, będzie przestępstwem.

Autorzy zmian zwrócili również uwagę, że przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym z reguły nie są popełniane przez sprawców typowych czynów kryminalnych – np. kradzieży, rozbojów, pobić. Bardzo często się zatem zdarza, że czyny te popełniają osoby niefigurujące w KRK i mające pozytywną opinię w miejscu zamieszkania, ale które spowodowały już wiele groźnych wykroczeń w ruchu drogowym, np. prowadzenie pojazdu w stanie po użyciu alkoholu, niezatrzymanie się do kontroli drogowej lub przekraczanie prędkości, którym było zatrzymywane prawo jazdy i cofane uprawnienia do prowadzenia pojazdów. Sąd, orzekając w sprawie karnej, z reguły nie wie o tych okolicznościach, gdyż według danych uzyskanych z KRK sprawca nie był karany. Zaproponowano zatem, by w sprawach o przestępstwa w ruchu lądowym uzyskiwać także informacje z centralnej ewidencji kierowców oraz ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, prowadzonej przez policję, dotyczące oskarżonego.

W związku z powracającymi kontrowersjami na temat prewencyjnych badań trzeźwości kierowców w projekcie zaproponowano wprowadzenie do ustawy Prawo o ruchu drogowym wyraźnego unormowania, stanowiącego podstawę do poddawania, w toku kontroli drogowej przez uprawniony do kontroli organ, kierujących pojazdami lub innych osób, w stosunku do których zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogły kierować pojazdem, badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu.

Zmiany miałyby w większości wejść w życie już po upływie czternastu dni od dnia ogłoszenia, a nowe okresy przedawnienia miałyby zastosowanie również do czynów popełnionych wcześniej, dla których termin przedawnienia jeszcze nie upłynął. ■

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



Inteligentne systemy transportowe

Intensywny rozwój gospodarczy, wzrost zamożności społeczeństwa i potrzeba mobilności powodują, że wciąż zwiększa się liczba samochodów. Widać to szczególnie w miastach. Dlatego część aglomeracji korzysta z tzw. inteligentnych systemów transportowych.

Infrastruktura drogowa projektowana na potrzeby niższego niż obecnie poziomu ruchu staje się niewydolna, wzrasta również zanieczyszczenie środowiska. W tej sytuacji przed samorządami stoi zadanie wymyślenia rozwiązania, które zapewniłoby lepszą regulację i optymalizację ruchu samochodów, a w konsekwencji sprawny transport i czyste środowisko. Jednym z zalecanych przez ekspertów kierunków, poprawiających sytuację, z którą mamy obecnie do czynienia, jest działanie integrujące w rozwiązania technologiczne i organizacyjne. W miastach pojawiają się tzw. systemy ITS (Intelligent Transport System). Zgodnie z definicją przedstawioną na I Światowym Kongresie w dziedzinie systemów transportowych w Paryżu w 1944 roku, stanowią one obszerny zbiór różnorodnych technologii (telekomunikacyjnych, informatycznych, automatycznych i pomiarowych), które świadczą innowacyjne usługi związane z różnymi rodzajami transportu i zarządzania ruchem. Po co? Żeby chronić bezpieczeństwo oraz mobilność pasażerów i towarów, a także poprawić standard usług transportowych i zwiększyć efektywność całego systemu transportowego miasta, a przy tym ograniczyć degradację środowiska naturalnego.

■ Zarządzanie dzięki dobremu przepływowi informacji

– Inwestycja w system znajduje szczególne uzasadnienie w sytuacjach, gdy w wyniku ograniczonego dostępu do części miasta zahamowane są w niej inwestycje, utrudniona jest działalność

firm i mobilność mieszkańców – tłumaczy instruktor Škoda Auto Szkoły, Radosław Jaskulski. – System pomaga także uporać się z problemem ochrony części miasta przed zanieczyszczeniami powietrza i hałasem, również w sytuacjach, gdy miasto do rozwoju potrzebuje sprawnego, elastycznego systemu transportu publicznego i prywatnego.

Do działania system wykorzystuje najnowsze technologie teleinformatyczne – od internetu przez sieci komórkowe, urządzenia do monitorowania ruchu, kamery po urządzenia do monitorowania i pomiaru pogody, zmienne tablice świetlne, system nawigacji satelitarnej.

Podstawą działania ITS jest gwarancja przepływu informacji wewnątrz systemu, który zarządza danymi z miejskich systemów transportowych, takich jak zarządzanie ruchem miejskim, transportem publicznym, wypadkami, udostępnianie informacji drogowych podróżnym, zarządzanie systemami opłat drogowych i automatyczną rejestracją wykroczeń drogowych. Efektem ma być zwiększenie możliwości kontroli oraz możliwość sprawnego sterowania.

■ Większy komfort, oszczędzanie energii

Główną zaletą inteligentnych systemów jest nie samo zbieranie danych, ale ich analizowanie i przetwarzanie, żeby określić w czasie rzeczywistym sytuację na drodze i kontrolować ją za pomocą odpowiednich środków. Dzięki wielu źródłom informacji system posiada na przykład

dane o natężeniu i charakterze ruchu drogowego. Może określić takie parametry, jak liczba pojazdów przejeżdżających przez dany odcinek drogi w określonym czasie, kierunek poruszania się pojazdów czy czas ich przebywania w danym odcinku. Wykorzystanie tych urządzeń pozwala również na określenie odległości pomiędzy pojazdami czy rozpoznawanie zdarzeń i wypadków drogowych.

Zebrane informacje trafiają do centrum zarządzania ruchem. Stamtąd są przekazywane odbiorcom, którymi mogą być użytkownicy infrastruktury, władze lokalne, służby kontroli ruchu, służby ratunkowe. Komunikacja odbywa się za pomocą internetu, telefonów, zmiennych tablic świetlnych czy systemu komunikacji radiowej.

Według badań, korzystanie z inteligentnych systemów zmniejsza czas podróży nawet o 80 proc. i zużycie energii o 45–70 proc. Dodatkowo za inwestycję w ITS przemawiają kwestie niewycenialne. Chodzi o poprawę komfortu i kosztów podróżowania czy zwiększenie korzyści ekonomicznych w regionie.

W Polsce system (w różnym zakresie) został wdrożony m.in. w Warszawie, Gdańsku, Gdyni i Sopocie, Poznaniu, Krakowie, Szczecinie oraz Białymstoku. Argumentów za wdrożeniem ITS jest wiele, system jednak ma swoje ograniczenia. Bez zmiany przyzwyczajeń użytkowników dróg sytuacja stale polepszać się nie będzie. Potrzebna jest odpowiedzialność i nowe podejście do zagadnienia mobilności.

Jakub Ziębka

Motocyklem po ciepłych krajach

Jak wynika z danych zebranych przez Mondial Assistance, w ubiegłym roku sprzedano ponad 100 proc. więcej ubezpieczeń dla motocyklistów niż w 2015 roku. Można zauważyć, że Polacy coraz chętniej wsiadają na motocykle. Częściej też biorą udział w wyprawach organizowanych w egzotycznych miejscach. Dzięki temu mogą jeździć na motocyklach cały rok.

Dynamicznie rosnące zainteresowanie turystyką motocyklową spowodowało, że firmy organizujące podróże motocyklowe rozszerzyły swoją ofertę i proponują zagraniczne wyjazdy przez cały rok.

■ Zagraniczna podróż jako przygotowanie do sezonu

– Sam nie lubię, gdy pogoda ogranicza moje pasje, dlatego stworzyłem miejsce, w którym podobni do mnie motocykliści mogą oddać się swojemu hobby – mówi Piotr Wyderka, założyciel i organizator wypraw ADVPoland.PL. – Notujemy ogromne zainteresowanie podróżami w okresie zimowym, kiedy oferujemy najbardziej egzotyczne wyprawy na motocyklach, na przykład do Maroka, gdzie byliśmy już kilkadziesiąt razy. Zmiana zimowego krajobrazu na wiosnę na północy Afryki jest czymś, co pokrzepia i pozytywnie ładuje. Zagraniczne wyprawy motocyklowe pozwalają też świetnie przygotować się do nowego sezonu w Polsce. Zaraz po powrocie nasi towarzysze wyciągają z garażu swoje motocykle i po niezbędnym serwisie z pełną energią rozpoczynają sezon.

■ Rynek reaguje na zmiany

Za trendami próbują też nadążyć ubezpieczyciele. Na rynku pojawia się coraz więcej pakietów ubezpieczeniowych dla kierowców motocykli. Właściciele jednośladów powinni pamiętać, żeby przed podróżą nabyć odpowiednie ubezpieczenie, które zapewni im pomoc w razie awarii, wypadku, a także w momencie rozładowania akumulatora lub przebicia opony. Koszt assistance komunikacyjnego dla motocyklistów podczas wyjazdu za granicę to wydatek zaczynający się od niespełna 9 zł za dzień.

– Cieszy nas fakt, że rynek reaguje na zmiany – komentuje Piotr Ruszowski, dyrektor sprzedaży i marketingu w Mondial Assistance. – Zauważyliśmy, że wśród Polaków wzrosła świadomość ubezpieczeniowa. W zeszłym roku wpro-



wadziliśmy możliwość zakupu pakietu assistance, obejmującego nie tylko Polskę, ale niemal całą Europę. W 2016 roku największą popularnością cieszyło się krótkookresowe ubezpieczenie na wyjazd zagraniczny (80 proc. sprzedanych polis).

■ Hobby dla dobrze sytuowanych Polaków

Rosnący rynek wyjazdów motocyklowych czy szkoleń prowadzonych przez byłych zawodników startujących w prestiżowych w skali całego świata wyścigach MotoGP pokazuje, że motor nie jest już od bardzo dawna zabawką dla nadpobudliwego młodego człowieka. To coraz częściej hobby bardzo dobrze sytuowanych przedstawicieli wolnych zawodów, przedsiębiorców, prawników czy najwyższego korporacyjnego szczebla menedżerskiego.

– Sporty motorowe, nawet na poziomie amatorskim, czy hobbystycznym, zawsze wiązały się ze sporymi kosztami – wyjaśnia Michał Ulatowski z California Superbike School. – Motocykle nie są tutaj wyjątkiem. Co ciekawe, same jazdy nie są dziś najdroższe. Kosztowne są bowiem treningi, materiały eksploatacyjne, szkolenia, logistyka i wiele drobnych składowych, bez których wyścig, nawet rozgrywany dla zabawy, nie mógłby się odbyć. To oznacza, że klientami na naszych szkoleniach są głównie osoby dysponujące odpowiednimi środkami, ale także szanujące swój czas i bezpieczeństwo. To klient premium, który ma określone wymagania i musi być świetnie obsłużony. Wielką popularnością cieszy się nasze szkolenie na hiszpańskich torach wyścigowych, połączone ze zwiedzaniem Andaluzji na motocyklu, która, moim zdaniem, zimą jest najpiękniejsza.

Jakub Ziębka



Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 13 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Jazdy doszkalające”. Nagrodę wysłamy pocztą.

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

POZIOMO:

1) przydrożny rejestrator prędkości pojazdów. 5) kamień jubilerski. 10) graniczy z Belgią. 11) ... zmiany biegów. 12) amerykański samochód terenowy. 13) wskaźnik prędkości samochodu. 14) oficer przyboczny. 17) ... napędowy. 19) model Volkswagena. 20) miara gruntu. 21) skraj, krawędź. 24) budowa z przeszłymi. 27) typ nadwozia samochodu. 29) norweska metropolia. 30) echo-sonda. 31) świt. 32) niezbędne wyposażenie samochodu.

PIONOWO:

1) Fiesta lub Mondeo. 2) zielony przed domem. 3) krzew owocowy. 4) nawierzchnia drogi. 6) protektor sztuki i nauki. 7) paplanie, gadanina. 8) grecka bogini Księżycy. 9) ... hamulcowa. 14) koński arystokrata. 15) prymitywne nosze. 16) zawyżana przez przodownika pracy. 18) jedna nie czyni wiosny. 19) ... ruchu. 22) łagodzi wstrząsy w czasie jazdy. 23) okres w dziejach. 25) bywa bezdłukowa. 26) czeska ciężarówka. 28) na głowie motocyklisty.

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 Rupental, Marcin Kukawka, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorunkiewicz.

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, materiały promocyjne TTV, materiały Goodyear, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Marta Mićko-Nogalska, Diether/Wikimedia Commons, Andrzej Otrębski/Wikimedia Commons, archiwum Roberta Sowy, Platforma Obywatelska RP/Wikimedia Commons, Łukasz Szewczyk, archiwum Energi, Albin Sieczkowski, materiały Volkswagena, Travelarz/Wikimedia Commons, materiały Bosch.

Korekta: Dorota Piechna

Skład: e-kierowca – studio DTP

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

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

SZKOŁA
JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów
prenumeratę!
już dziś

- www.szkola-jazdy.pl
- www.sklep.e-kierowca.pl
- tel.: 91 441 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.szkola-jazdy.pl
i pod numerem telefonu 91 441 89 62

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.

