

nr 03/2017 (135)  
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



# SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

## SKARGI TO MARGINES

LICZBA ODWOŁAŃ OD EGZAMINU PRAKTYCZNEGO NA PRAWO JAZDY OD TRZECH LAT UTRZYMUJE SIĘ NA PODOBNYM POZIOMIE. W 2016 ROKU DO URZĘDÓW MARSZAŁKOWSKICH WPŁYNEŁO ICH 722. ZNACZY TO TYLKO, ŻE ZAKWESTIONOWANA BYŁA MARGINALNA LICZBA EGZAMINÓW. A JAKA JEST SKUTECZNOŚĆ ODWOŁAŃ? W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM WYNIOSŁA AŻ 43 PROC., W OPOLSKIM, WARMIŃSKO-MAZURSKIM I PODLASKIM ŻADNA SKARGA NIE ZOSTAŁA ROZPATRZONA POZYTYWNE.

str. 6

## JAK SIĘ SZKOŁI NA WYSPACH?

– BARDZO WAŻNĄ CZĘŚCIĄ EGZAMINU JEST TZW. JAZDA SAMODZIELNA. TRWA OKOŁO 10 MINUT. EGZAMINATOR WYZNACZA TRASĘ I MIEJSCE DOCELOWE. PREZENTUJE NAM PLANSZĘ, MAPKĘ Z PROSTYM OPISEM. ZADANIE KIEROWCY – BEZPIECZNIE DOJECHAĆ BEZ POMOCY EGZAMINATORA. NIE TRZEBA SIĘ SPIESZYĆ. JEŚLI POJEDZIE SIĘ ULICĄ X, A NIE ULICĄ Y, TEŻ NIE JEST TO UZNAWANE ZA BŁĄD – MÓWI TYMEK SKROBAN, EKSPERT RUCHU DROGOWEGO W WIELKIEJ BRYTANII.

ISSN 1895-4472



[WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL](http://WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL)

# 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.



# Porównujemy i wyciągamy wnioski!



**Krzysztof Giżycki**

Od 2015 roku kandydat na kierowcę nie musi już odbywać szkolenia teoretycznego w ośrodku szkolenia kierowców. To efekt poprawki, która została wprowadzona do ustawy o kierujących pojazdami dzięki ówczesnemu posłowi Arkadiuszowi Litwińskiemu. Przyznał on, że to rozwiązanie wzorowane na funkcjonującym na Wyspach Brytyjskich. Mało tego, jego zdaniem wyspiarskie wzorce powinny być kopiowane w naszym kraju częściej.

A jak przebiega proces szkolenia i egzaminowania w Wielkiej Brytanii? Nikt w Polsce się temu bliżej nie przyjrzał. Postanowiliśmy to zmienić. Do rozmowy zaprosiliśmy eksperta, Polaka, który na Wyspach mieszka od dłuższego czasu i brytyjski system zna od podszewki. Zresztą tekstów o systemach egzaminowania i szkolenia funkcjonujących w innych państwach, nie tylko europejskich, publikowaliśmy na łamach „Szkół Jazdy” już kilka. I dalej będziemy to robić, żeby

porównać je do polskiego, który nie cieszy się wielkim uznaniem branży, by każdy mógł wyciągnąć własne wnioski... Również urzędnicy pracujący w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, którzy, jak ćwierkają wróbelki, poważnie zastanawiają się nad zmianami w ustawie o kierujących pojazdami.

Brytyjski system szkolenia i egzaminowania kierowców nie jest oczywiście jedynym tematem, który zdecydowaliśmy się poruszyć w najnowszym numerze „Szkół Jazdy”. Przyglądamy się statystyce odwołań od wyników egzaminów, składanych przez kandydatów na kierowców w urzędach marszałkowskich. Piszemy także o instruktorach, jedynej chyba tak licznej grupie zawodowej w Polsce, która nie stworzyła żadnej organizacji dbającej o ich interesy. Odkrywamy, że w niektórych urzędach wojewódzkich egzaminowanym nie pozwala się korzystać z pomocy tłumacza podczas testów kwalifikacyjnych. Chodzi głównie o kierowców z Ukrainy. A ci coraz częściej znajdują pracę w polskich firmach transportowych, stale borykających się z niedoborem pracowników...

Ciekawych tematów jest w marcowym numerze „Szkół Jazdy” jeszcze więcej. Zapraszam do lektury!

*Redaktor naczelny*

## W numerze

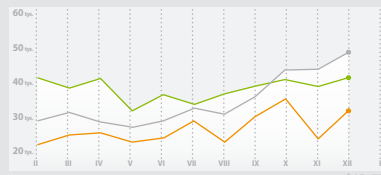
Skargi to margines	4	Zielona strzałka, czyli akcja wzbudzająca duże kontrowersje	29
Jak się szkoli na Wyspach?	6	Siła klasyki	30
Egzaminowany może wyjechać poza granice miasta	9	Fascynacja dużymi prędkościami	31
Instruktorom nie chce się jeździć... na zebrania	10	Piotr Liroy-Marzec walczy o zmotoryzowanych	32
Odpowiednia prędkość	12	Facebook? To da się ogarnąć!	33
Kierowca z asystentem	14	Kia odkryła karty	34
Debeściaki	16	Parkowanie tyłem do budynku, czyli kultura jazdy na osiedlu	35
Instruktorzy jazdy chcą mieć swoje święto	17	Prewencja, profilaktyka i restrykcje	36
Co urząd, to obyczaj	18	Poznański Bezpieczny Motocyklista	38
Nowe przepisy na autostradach?	19	MORD w Tarnowie pomaga radzić sobie ze stresem	39
Gogle i smartfon. Nadchodzi rewolucja w szkoleniu?	20	Młodzi o autonomii	40
Mania wycinania	22	Rada rekomenduje blokady	41
Bezprzewodowe podgrzewanie	23	Przegląd legislacyjny	42
Muzyka z samochodowego silnika	26	Nie(bezpieczne) przejazdy	44
Łódzki WORD się przeprowadzi	28		

## LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

GRUDZIEŃ 2016 **42 810**

GRUDZIEŃ 2015 **49 940**

GRUDZIEŃ 2014 **33 741**



## WORD Zamość otwiera filię

Już wiosną kandydaci na kierowców będą mogli zdawać egzaminy na kategorie AM, A1, A2, A, B1 i B w Biłgoraju. Choć musieli wykazać się anielską cierpliwością, bo radni sejmiku wojewódzkiego wskazali to miasto już we wrześniu 2015 roku – donosi zamojska „Kronika Tygodnia”.

Dlaczego przygotowania do otwarcia filii w Biłgoraju trwają tak długo? Sporo czasu zajęło szukanie miejsca odpowiedniego do przeprowadzania egzaminów. Najpierw władze miasta i powiatu wskazały teren, gdzie ośrodek prowadzi Liga Obrony Kraju. Ale LOK nie jest instytucją samorządową, więc rozpoczęto poszukiwania innej lokalizacji. Myślano o bazie tamtejszego PKS-u, ale zmienił właściciela... W końcu władze powiatu zaproponowały, żeby filia zamojskiego WORD-u powstała na autostradzie zarządzanej przez Regionalne Centrum Edukacji Zawodowej. – Biłgorajskie starostwo zobowiązało się przystosować pomieszczenia i place manewrowe na autostradzie, my przekazaliśmy już meble i zamówiliśmy komputery – zdradza w rozmowie z „Kroniką Tygodnia” Janusz Szatkowski, szef zamojskiego WORD-u. – Planujemy uruchomić cztery stanowiska do przeprowadzania egzaminów teoretycznych. Czekamy na montowanie kamer, a także czujników ruchu i dymu. Niedługo będziemy uruchamiać biuro obsługi klienta, które będzie przyjmowało zapisy na egzaminy teoretyczne i praktyczne.

Pierwsze sprawdziany mają zostać przeprowadzone jeszcze w marcu lub kwietniu. Zanim jednak to się stanie, na terenie Biłgoraju musi powstać dwupasmowa droga jednokierunkowa. Ma się tym zająć Zarząd Dróg Powiatowych w Biłgoraju. Oddział terenowy w Biłgoraju będzie drugą (po Łukowie) filią WORD-u w województwie lubelskim.

*red*





# Skargi to margines

**Liczba odwołań od egzaminu praktycznego na prawo jazdy od trzech lat utrzymuje się na podobnym poziomie. W 2016 roku do urzędów marszałkowskich wpłynęło ich 722. Znaczy to tyle, że zakwestionowana była marginalna liczba egzaminów. A jaka jest skuteczność odwołań? W województwie pomorskim wyniosła aż 43 proc., w opolskim, warmińsko-mazurskim i podlaskim żadna skarga nie została rozpatrzona pozytywnie.**

To, że wynik egzaminu praktycznego na prawo jazdy nie jest ostateczny, wie chyba każdy. Decyzje podjęte przez egzaminatorów zatrudnionych w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego mogą zostać podważone. Ale jak wygląda ścieżka odwoławcza?

Odwołanie od przebiegu egzaminu trzeba złożyć na piśmie, kierując je do właściwego urzędu marszałkowskiego, ale za pośrednictwem dyrektora WORD-u. Egzaminowany ma na to czternaście dni od daty przeprowadzenia egzaminu. Co dzieje się dalej? Dyrektor WORD-u przesyła pismo złożone przez kandydata na kierowcę do urzędu marszałkowskiego. Ma na to siedem dni od otrzymania dokumentu. Właśnie w tym momencie rozpoczyna się postępowanie wyjaśniające. Może potrwać aż do trzydziestu dni roboczych. W jego ramach przeglądane jest m.in. nagranie przebiegu egzaminu z kamery zamontowanej w samochodzie egzaminacyjnym. Pozytywne rozpatrzenie skargi oznacza powtórzenie egzaminu na prawo jazdy, którego koszt ponosi WORD. Jeśli skarga zostanie rozpatrzona negatywnie, za kolejny egzamin praktyczny płaci oczywiście kandydat na kierowcę. Chyba że zde-

cyduje się zaskarżyć decyzję marszałka do Samorządowego Kolegium Odwoławczego. Jeśli i to nie poskutkuje, kandydatowi na kierowcę, który uważa, że został źle potraktowany, pozostaje jeszcze droga sądowna.

Tak procedura wygląda w teorii. Postanowiliśmy jednak dowiedzieć się więcej. Specjalnie dla was sprawdziliśmy liczbę odwołań od wyniku egzaminu praktycznego egzaminu na prawo jazdy oraz – co równie ważne – ich skuteczność. Pod lupę wzięliśmy trzy cezury czasowe: rok 2014, 2015 oraz 2016. Wszystkie publikowane przez nas dane pochodzą z szesnastu urzędów marszałkowskich, pod które podlega 49 wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w całej Polsce.

## ■ Warmińsko-mazurskie. Tam nie odwołuje się prawie nikt

Okazało się, że najczęściej od wyniku egzaminu praktycznego odwoływali się kandydaci na kierowców zdający w województwie mazowieckim. Przez trzy lata tamtejszy urząd marszałkowski dostał do rozpatrzenia 353 odwołania

(2014 – 104, 2015 – 109, 2016 – 140). Trochę mniej, bo 284 skargi, pochodziły od kandydatów na kierowców zdających w województwie dolnośląskim (2014 – 99, 2015 – 106, 2016 – 79). Na dalszych miejscach znajdują się województwa: łódzkie – 239 odwołań (2014 – 81, 2015 – 77, 2016 – 81), śląskie – 235 (2014 – 97, 2015 – 71, 2016 – 67), lubelskie – 145 (2014 – 35, 2015 – 50, 2016 – 60), małopolskie – 138 (2014 – 38, 2015 – 45, 2016 – 55), zachodniopomorskie – 126 (2014 – 39, 2015 – 44, 2016 – 43) oraz wielkopolskie – 118 (2014 – 29, 2015 – 42, 2016 – 47).

Kto zaskarża wynik egzaminu najrzadziej? Kandydaci na kierowców zdający w województwie warmińsko-mazurskim. W ciągu 36 miesięcy, od 1 stycznia 2014 roku do 31 grudnia 2016 roku, do tamtejszego urzędu marszałkowskiego wpłynęło tylko dziewięć odwołań! Przymiemy, że na terenie tego województwa funkcjonują dwa wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego – w Olsztynie i Elblągu. Niezłym wynikiem może pochwalić się także województwo świętokrzyskie. Tam, na przestrzeni trzech lat, spłynęły tylko 34 odwołania. Wszystkie dotyczy-



## TEMAT NUMERU

# Egzaminowani się odwołują

ty egzaminów w kieleckim WORD-zie, jedynym tamtejszym ośrodku egzaminacyjnym.

Analizując wnikliwie zebrane przez nas dane, nie można nie zauważyć pewnej zależności: liczba odwołań od wyniku praktycznego egzaminu na prawo jazdy utrzymuje się mniej więcej na tym samym poziomie. W 2014 roku do urzędów marszałkowskich w całej Polsce wpłynęło 690 pism w tej sprawie, rok później 727, w 2016 roku – 722.

### Warto próbować? Dlaczego nie?

Dane, które dotyczą jedynie liczby odwołań od wyniku egzaminu praktycznego, składanych do urzędów marszałkowskich, nie mówią jednak wszystkiego. Dlaczego? Bo okazuje się, że większość nie ma podstaw i zostaje oddalona. Dlatego obliczyliśmy procentową skuteczność odwołań. Pominęliśmy oczywiście sprawy, które nie zostały jeszcze rozstrzygnięte, bo wniosek nie został jeszcze rozpatrzony przez urząd marszałkowski albo sprawa toczy się w SKO lub sądzie. Czego się dowiedzieliśmy?

Najbardziej skuteczni w 2016 roku byli kandydaci na kierowców w województwie pomor-

skim (43,33 proc. skarg zostało rozpatrzonych pozytywnie), świętokrzyskim (40 proc.), kujawsko-pomorskim (34,15 proc.) i wielkopolskim (23,4 proc.). Z kolei ani razu odwołanie nie przyniosło rezultatu w województwach podlaskim, opolskim i warmińsko-mazurskim.

Biorąc pod uwagę liczbę egzaminów wszystkich kategorii, które odbyły się we wszystkich wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego (na samą kat. B było ich prawie 1,5 mln), liczba odwołań to margines. Dlaczego? Odpowiedzi mogą być co najmniej trzy. Jedni powiedzą, że egzaminatorzy bardzo rzetelnie wykonują swoje obowiązki. Inni są przeciwnego zdania. Uważają, że kandydatowi na kierowcę po prostu nie chce się przejść przez czasochłonną procedurę odwoławczą, wymagającą od nich wiele wysiłku. Przyczyną może być także strach (zapewne zupełnie irracjonalny) przed tym, że w razie niepowodzenia kandydat na kierowcę będzie podczas egzaminu poprawkowego traktowany gorzej. Jak jest w rzeczywistości? Trudno powiedzieć. Jeśli jednak kandydat na kierowcę jest pewien, że został potraktowany niesprawiedliwie, powinien walczyć o swoje!

*Jakub Ziębka*

### LICZBA ODWOŁAŃ KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW OD WYNIKU EGZAMINU PRAKTYCZNEGO W PODZIALE NA WOJEWÓDZTWA

województwo	2016	2015	2014
mazowieckie	140	109	104
łódzkie	81	77	81
dolnośląskie	79	106	99
śląskie	67	71	97
lubelskie	60	50	35
małopolskie	55	45	38
wielkopolskie	47	42	29
zachodniopomorskie	43	44	39
kujawsko-pomorskie	41	40	28
podkarpackie	31	44	21
pomorskie	30	20	32
lubuskie	17	28	31
podlaskie	13	7	11
opolskie	8	24	32
warmińsko-mazurskie	5	3	1
świętokrzyskie	5	17	12

### PROCENTOWA SKUTECZNOŚĆ ODWOŁAŃ OD EGZAMINU PRAKTYCZNEGO KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW W PODZIALE NA WOJEWÓDZTWA

województwo	2016	2015	2014
pomorskie	43,33	35	28,12
świętokrzyskie	40	17,65	8,33
kujawsko-pomorskie	34,15	32,5	28,57
wielkopolskie	23,4	19,04	19,04
małopolskie	17,3	35,55	31,58
zachodniopomorskie	12,19	22,72	12,82
lubuskie	11,76	25	9,09
lubelskie	11,67	24	20
mazowieckie	8,57	7,34	2
dolnośląskie	7,59	9,43	6,07
łódzkie	6,49	3,7	4,94
podkarpackie	6,45	6,82	9,52
śląskie	5,45	9,85	6,18
podlaskie	0	14,28	9,09
opolskie	0	4,17	9,37
warmińsko-mazurskie	0	0	0



# Jak się szkoli na Wyspach?

– Bardzo ważną częścią egzaminu jest tzw. jazda samodzielna. Trwa około 10 minut. Egzaminator wyznacza trasę i miejsce docelowe. Prezentuje nam planszę, mapkę z prostym opisem. Zadanie kierowcy – bezpiecznie dojechać bez pomocy egzaminatora. Nie trzeba się spieszyć. Jeśli pojedzie się ulicą x, a nie ulicą y, też nie jest to uznawane za błąd – mówi Tymeek Skroban, ekspert ruchu drogowego w Wielkiej Brytanii.

Początkujący kierowca na polskich drogach nie ma lekko – narzekaliśmy w poprzednim numerze „Szkoly Jazdy”, zainspirowani wyznaniem „Niedawnej Kursantki”, czyli Aleksandry z Wrocławia, która od kilku miesięcy uczy się jeździć. To znaczy – uczy się poruszać w polskiej drogowej dżungli. Bo po zaliczonym kursie na prawo jazdy i zdanym egzaminie okazało się, że to, co wpajał instruktor, nijak ma się do codzienności, nawyków, standardowych zachowań kierowców.

Czy pierwsze godziny i kilometry za kółkiem zawsze muszą być tak trudne i stresujące? Czy kandydaci na kierowców w Polsce są dobrze przygotowywani? Może zdobycie prawka powinno być trudniejsze niż jest, egzaminatorzy bardziej surowi? A może wręcz przeciwnie – tzw. zdawalność w Polsce należy podnieść, tylko że zdobycie państwowych uprawnień do prowadzenia pojazdów powinno poprzedzać znacznie dłuższe i droższe szkolenie?

Jak to wygląda w innych krajach europejskich? Jak się robi prawko w Berlinie, Rzymie, Londynie? W minionej dekadzie ponad 2 mln Polaków zdecydowały się na życie i pracę za granicą. Najliczniejsza emigracja jest w Wielkiej Brytanii, więc tamtejsza nauka jazdy zainteresowała nas najbardziej.

**Tomasz Maciejewski: Wielka Brytania jest przyjazna dla początkujących kierowców? Powolni, nieporadni często słyszą klakson?**

**Tymeek Skroban:** Trąbienie rzadko się zdarza. Trzeba być wyjątkowym zawalidrogą, żeby aż tak zdenerwować innych kierowców. Jeśli ktoś widzi w lusterku sznur samochodów za sobą i złośliwie nie zjeżdża, może usłyszeć klakson. Ale nawet wtedy bardzo rzadko się to zdarza, chyba że jeździ w Londynie. Ale jeśli po prostu jedzie ostrożnie, wolniej lub mniej sprawnie wykonuje jakieś manewry, nie musi obawiać się obrażenia czy innych wyrazów dezaprobaty. Nigdy nie spotkałem się z wyzwiskami czy obraźliwymi gestami w stosunku do uczącego się jeździć, co w Polsce jest chyba dość częste. W Wielkiej Brytanii ludzie są – generalnie – spokojniejsi, cierpliwi. Bardziej życzliwi dla sąsiadów, także na drodze.



**Naprawdę nie zdarzyło się panu żadne spięcie na angielskiej ulicy czy zatłoczonym skrzyżowaniu?**

– Pewnie zdarzyłoby się, gdybym zachowywał się za kierownicą tak jak kiedyś, w Polsce. Trochę przesadzałem. Można powiedzieć nawet – szalałem na drogach. Ale zmądrzałem. Kiedy teraz słyszę narzekania na „dziadków” za kierownicą, mówię: ty i ja też kiedyś będziemy dziadkami. Też będziemy mieli gorszy refleks, też będziemy niedołążni. Miejmy na uwadze, że osób wiekowych przybywa. Demografia. Społeczeństwo się starzeje.

**A zieloni kierowcy, którzy dopiero zaliczają pierwsze kilometry? Jak nie utkną na skrzyżowaniu, to mają problem z parkowaniem. I jeżdżą, tak jak nakazują znaki...**

– Każdy kiedyś stawiał pierwsze kroki, każdemu silnik zgasł w najmniej odpowiednim momencie, każdemu zdarzyło się spowodować zagrożenie... Natomiast przestrzeganie przepisów powinno być normą, nie czymś dziwnym. Zresztą osoby, które niedawno zdały egzamin na prawo jazdy w Anglii, zwykle jeź-

## Tymeek Skroban

– ekspert ruchu drogowego w Wielkiej Brytanii. Prowadzi firmę Emano, która pomaga Polakom w uzyskaniu prawa jazdy w Wielkiej Brytanii, wydaje materiały szkoleniowe dla kierowców i kandydatów na kierowców, kontaktuje z polskojęzycznymi instruktorami i doradza kierowcom. Był tłumaczem DVSA (urząd odpowiedzialny m.in. za egzaminy na prawo jazdy) dla kierowców zawodowych. Był też zawodowym kierowcą autobusu na Wyspach. Pochodzi z Dolnego Śląska, od dwudziestu lat mieszka i pracuje w południowo-zachodniej Anglii.

dzą bardzo poprawnie, bezpiecznie. Lepiej niż kierowcy z długim stażem i różnymi nawykami. Ja na przykład na pierwszej lekcji szkolenia na zaawansowanego kierowcę (takie dobrowolne bezpłatne szkolenia i egzaminy są



ogólnie dostępne w UK) dowiedziałem się, że kciuki powinno się opierać na obręczy kierownicy, a nie jej zaciskać, aby w przypadku kolizji ich sobie nie wyłamać.

**Czy nowicjusze za kółkiem są jakoś specjalnie oznaczeni?**

– Zielonego listka nie ma. A zielona literka P, oznaczająca początkującego kierowcę, nie jest obowiązkowa. Bardzo rzadko widuje się pojazdy z takim symbolem.

**W Polsce ma wrócić zielony listek. To dobry pomysł? Charakterystyczny znaczek funkcjonuje w wielu krajach Europy.**

– Na Wyspach również się o tym dyskutuje. Były jakieś przymiarki, lecz wprowadzenie nowego przepisu nie jest proste. Muszą się odbyć konsultacje publiczne, później nowe regulacje przechodzą przez parlament. Warto zauważyć, że od dziesięciu lat obowiązuje ten sam kodeks drogowy, wprowadzano tylko drobne korekty dotyczące np. fotelików dziecięcych czy prędkości ciężarówek w Szkocji. Można powiedzieć, że przepisy są coraz sztywniejsze. Kiedyś zmiany prawne dotyczące dróg i kierowców wprowadzano częściej. Analizowałem kodeksy od lat 40.

Jako fachowiec jestem za zielonym listkiem, ale trudno byłoby wprowadzić taki obowiązek. Wiem, jak konserwatywni są Brytyjczycy i jak bardzo cenią sobie wolność. To dla nich świętość. Podstawowe prawo. Niechętnie godziliby się na takie różnicowanie: ten jest początkującym kierowcą, ten doświadczonym. W domyśle – temu wolno mniej, temu więcej.

**Poczucie wolności u Brytyjczyków jest tak silne, że nawet bez kursu, profesjonalnego szkolenia każdy może jeździć autem.**

– Nie każdy, ale system uzyskiwania uprawnień jest zupełnie inny. Bardzo liberalny. Oparty na zaufaniu do obywatela. Aby uzyskać tymczasowe prawo jazdy, wysyła się stosowny formularz, płaci 43 funty i można jeździć. Aha, trzeba mieć przynajmniej siedemnaście lat.

**Bez badań lekarskich, bez znajomości teorii?**

– We wspomnianym wniosku do urzędu kandydat na kierowcę oświadcza, że nie ma poważnych schorzeń.

**Oświadczenie zamiast zaświadczenia?**

– Tak. Ale jeśli okaże się, że zatailiśmy jakieś ważne informacje o swoim zdrowiu i np. spowodujemy wypadek drogowy, musimy liczyć się z konsekwencjami. Poza tym kandydat na kierowcę musi być ubezpieczony. A dokładniej – jako posiadacz tymczasowego prawa jazdy musi zostać powiązany z polisą wykupioną dla danego pojazdu. Czyli właściciel auta jest zobowiązany poinformować ubezpieczyciela, kto jeszcze będzie nim jeździł.

**Inne wymogi, procedury?**

– Tymczasowe prawko można uzyskać, gdy mieszka się i/lub pracuje w Wielkiej Brytanii od co najmniej 185 dni. Dokument ten oznacza, że zawsze jeździ się z osobą, która ma upraw-

nień do prowadzenia pojazdu co najmniej trzy lata i ma ukończone 21 lat. Oczywiście najlepiej jest, kiedy takim nauczycielem, asystentem jest zawodowy instruktor.

**Alle może to być po prostu starszy brat, mąż, sąsiad?**

– Jak najbardziej, ale żony lepiej nie uczyć, bo się nie uda, mnie się przynajmniej nie udało. Osoba postronna zwykle lepiej się sprawdza w roli nauczyciela. Szkolenie jest bardziej merytoryczne, mniej emocjonalne.

**Polak może szkolić Anglika?**

– W sensie czy polskie prawo jazdy jest tak samo ważne? Tak. Wielka Brytania nadal formalnie jest w Unii Europejskiej. Jednak radziłbym wymienić dokument na brytyjski. Słyszałem o sytuacjach, kiedy policjanci wlepiali mandaty, jeśli nauczyciel miał polskie prawko. Nie mieli racji, lecz dyskusja na temat przepisów, ich interpretacji bywała nerwowa.

**A co z oznaczeniem i wyposażeniem pojazdu „tymczasowego” kierowcy?**

– Szczególnych wymagań technicznych nie ma. Przepisy nie określają wieku pojazdu, marki. Samochód do nauki jazdy musi być tylko oznaczony dużą czerwoną literą L. Właściwie dwoma literami. Z przodu i z tyłu. To mogą być naklejki albo specjalne magnesy na karoserię.

**I tak sobie można jeździć do emerytury?**

– Teoretycznie. Tylko że prawo jazdy zdobywamy po to, żeby się komunikacyjnie usamodzielnic. A „tymczasowi” zawsze muszą mieć asystę i nie mogą jeździć po autostradach. To istotne ograniczenia. Słyszałem o osobach, które miały tymczasowe prawko nawet dziesięć lat. A tak na marginesie – po takim czasie jest obowiązek aktualizacji zdjęcia w dokumencie uprawniającym do kierowania pojazdem. Cza-

mi dość komicznie wyglądają fotografie w pracach jazdy, bo wniosek składa np. siedemna-stolatek, więc urząd dysponuje jego zdjęciem paszportowym sprzed dziesięciu lat.

**Co ze znajomością przepisów, znaków drogowych?**

– Można jeździć bez zaliczonego egzaminu teoretycznego. Kursu, takiego jak w Polsce, nie ma. Kupuje się materiały do nauki i samodzielnie zdobywa wiedzę. Dobrze jest równoległe praktykować, bo wtedy informacje się utrwalają.

**Jest określona liczba godzin do wyjeżdżenia? Praktykę trzeba udokumentować?**

– Nie. Przyjmuje się, że osoba bez żadnego doświadczenia drogowego potrzebuje przynajmniej czterdziestu godzin jazdy, żeby przystąpić do egzaminu. Taka jest średnia krajowa.

**Z instruktorem ile by to kosztowało?**

– Instruktor oczywiście podstawia swoje auto, ma wszelkie dokumenty, ubezpieczenie. A stawki są różnicowane, 20–28 funtów za godzinę. Zależą od renowy instruktora, ale też od miasta, regionu. W Londynie jest najdrożej. Tak na marginesie – bardzo ciężko się tam jeździ, nawet porównując stolicę do innych dużych miast. Nigdzie nie ma takiego ścisku, takiego wjeżdżania „na zyletkę”. Oczywiście są też ogromne korki. I wszędzie rowerzyści, piesi. Trzeba mieć oczy dookoła głowy, a i to czasami nie wystarcza.

**Zanim do Londynu, jedziemy na egzamin. Z jaką sumą w portfelu?**

– Teoria 23 funty, praktyka 62 funty (jeśli chce się zdawać wieczorem lub w weekend – 75 funtów).

**Egzamin teoretyczny to zwykły test?**

– Składa się z trzech części: 45 typowych pytań testowych, z jedną lub kilkoma poprawnymi odpowiedziami; pięć pytań dotyczących



konkretnej sytuacji drogowej (studium przypadku); na koniec czternaście filmików (hazard perception), które sprawdzają, czy kandydat na kierowcę potrafi szybko ocenić zagrożenia na drodze.

#### Żeby zdać...

– Trzeba odpowiedzieć poprawnie na przynajmniej 43 z 50 pytań testu. Jest na to 57 minut. W części hazard perception, trwającej 20 minut, kandydat na kierowcę musi zdobyć minimum 44 punkty na 75 możliwych.

#### Jak wygląda egzaminacyjna jazda?

– Część praktyczna trwa około 40 minut. Samochód musi zapewnić kandydat na kierowcę, nie urzędnik. W Anglii, Irlandii, Szkocji nie ma WORD-ów... Obserwatorem egzaminu może być instruktor, ale nie jest to często praktykowane. W pojazdach nie ma kamer. Co ważne – nie zaczyna się na placu manewrowym. Wszystkie zadania wykonuje się w ruchu miejskim. Egzamin zaczyna się od... sprawdzenia wzroku. W jaki sposób? Trzeba odczytać tablicę rejestracyjną z odległości 20 metrów, w okularach lub bez, jeśli nie musisz ich zakładać do jazdy. Później są dwa pytania z zakresu bezpiecznej eksploatacji pojazdu. Na przykład gdzie sprawdza się poziom oleju, jak uzupełnić płyn do spryskiwania szyby.

#### Kiedy już sprawdzimy olej, ustawimy fotel i lusterko...

– Egzaminator wyjaśnia, jak będzie wyglądała jazda, w jaki sposób będzie wydawał instrukcje. Odpalamy i ruszamy. Zwykle w jakichś bocznych uliczkach egzaminator prosi o wykonanie kilku manewrów: cofanie po łuku, zawracanie, parkowanie równoległe lub w zatoczce. Co ciekawe – można wysiąść z auta i sprawdzić, czy się dobrze wjeżdża... zanim zrobi to egzaminator i zakończy przedwcześnie egzamin.

#### Jakimi umiejętnościami jeszcze trzeba się wykazać?

– Na przykład zatrzymanie i ruszanie na wzniesieniu. Bardzo ważną częścią egzaminu jest tzw. jazda samodzielna. Trwa ok. 10 minut. Egzaminator wyznacza trasę i miejsce docelowe. Prezentuje nam planszę, mapkę z prostym opisem. Zadanie kierowcy – bezpiecznie dojechać bez pomocy egzaminatora. Nie trzeba się spieszyć. Jeśli pojedzie się ulicą x, a nie ulicą y, też nie jest to uznawane za błąd.

#### A propos – jest limit błędów? Jak bardzo trzeba nawalić, żeby oblać?

– Błędów drobnych, typu niewłączenie kierunkowskazu, może nam się przytrafić nawet czternaście. Przy czym – jeśli trzy razy popełnimy ten sam drobny błąd, egzamin kończy się wynikiem negatywnym.

#### A błędy wielbłądy?

– Wymuszenie pierwszeństwa, nieprzepuszczenie pieszych, wyprzedzanie na zakazie, generalnie stworzenie poważnego zagrożenia w ruchu drogowym... Takie wpadki dyskwalifikują.

#### Zdawalność w Wielkiej Brytanii jest wyższa niż w Polsce.



– Tak. Zasadniczą różnicą jest to, że na Wyspach egzaminator, czyli urzędnik, stara się kandydatowi pomóc, a nie uprzykrzyć mu życie. Nie ma polowania, czyhania na błąd. 99 proc. egzaminatorów to ludzie życzliwi. Mimo Brexitu.

#### Ale stres egzaminacyjny jest zawsze i wszędzie.

– Oczywiście, początkujący kierowcy zwykle się denerwują, w ich jeździe widać brak pewności, luzu. Wydaje mi się jednak, że warunki egzaminów w Wielkiej Brytanii są bardziej przyjazne niż w Polsce, więc stres mniejszy.

#### Można sobie ułatwić życie, podstawiając na egzamin samochód z automatyczną skrzynią biegów?

– Tak, lecz wtedy uzyskamy uprawnienia tylko do prowadzenia automatów. Jeśli uczymy się i zdajemy pojazdem ze skrzynią manualną, później możemy jeździć samochodami obu typów.

#### Są jakieś inne ciekawostki prawa jazdy po angielsku?

– Planowane jest wprowadzenie jazdy z nawigacją, żeby egzamin jak najbardziej przypominał rzeczywiste zadania kierowcy. Teraz mało kto jeździ z tradycyjną mapą, wszyscy korzystają z GPS. W ramach szkolenia postuluje się też wprowadzenie jazdy po autostradzie, pod nadzorem instruktora. Bo przecież kierowca musi umieć korzystać z autostrady, a jak ma to zrobić, skoro aż do zdania egzaminu praktycznie nie wolno mu na nią wjechać?

#### Autostrady w Wielkiej Brytanii są lepsze niż w Polsce?

– Gorsze, bo mają 50 lat, a w Polsce są nowe. Pod Londynem zawsze utknie się w korku, bo ruch jest ogromny i wszędzie pracują drogowcy. Remontują, łatają, przebudowują. Są zwężenia, objazdy.

#### Dopuszczalna prędkość?

– National speed limit to 70 mil na godzinę, czyli 112 km/h. Obowiązuje na autostradach i drogach szybkiego ruchu. Na drogach dwukierunkowych, poza terenem zabudowanym można jechać 60 mil (96 km/h). W mieście 30 mil, czyli około 50 km/h. Podobnie jak w Polsce. Generalnie na Wyspach jeździ się wolniej i spokojniej. Jest dużo wąskich, krętych dróg. I jeszcze poza miastem wszędzie są żywopłoty. Moi znajomi z Polski, których wiozę np. z lotniska, najbardziej się dziwią właśnie tym żywopłotom przy drogach. Bardzo ograniczają widoczność. Cóż na to poradzić? Dostosować prędkość do warunków. Na prowincji naturalną przeszkodą mogą być również... stada owiec. Uroczy obrazek. Tylko trzeba odczytać się pośpiechu.

#### Oprócz wszechobecnych żywopłotów, ruchu lewostronnego i kierownicy po prawej stronie są jeszcze jakieś znaczące różnice między drogowym światem w UK i w Polsce?

– Przede wszystkim cały system uzyskiwania uprawnień. Ale to już omówiliśmy. A na drogach ciekawe jest m.in. to, że nie ma specjalnego znaku „teren zabudowany”, nie ma białych tablic z nazwami miejscowości. Są różne napisy „welcome to...” w jakimś tam hrabstwie, ale nie po tym poznajemy, że należy zwolnić. Co wyznacza teren zabudowany? Oświetlenie. Jeśli są słupy, latarnie, obowiązuje ograniczenie do 30 mil na godzinę. Na Wyspach jest też znacznie więcej niż w Polsce różnego rodzaju rond, które sprawiają największe trudności przyjeźdnym. Poza tym odzwyczaiłem się od reklam przydrożnych w Polsce, bo w Wielkiej Brytanii prawie ich nie ma. Można się skupić na jeździe, a nie czytaniu o kolejnym zakładzie fryzjerskim w okolicy... ■



# Egzaminowany może wyjechać poza granice miasta

**Samorządowe Kolegium Odwoławcze we Wrocławiu stwierdziło, że podczas egzaminu praktycznego na prawo jazdy możliwe jest przekroczenie przez egzaminatora i kandydata na kierowcę granic administracyjnych miasta, w którym on się odbywa, i wykonywanie tam zadań egzaminacyjnych.**

Decyzja SKO odnosi się do egzaminu praktycznego, który odbył się w bolesławskiej filii Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Jeleniej Górze jeszcze w 2015 roku. W pewnym momencie egzaminator nakazał kandydatce na kierowcę wyjechać poza granice administracyjne miasta. Znaleźli się we wsi Rakowice. To właśnie tam kobieta otrzymała polecenie rozpoczęcia manewru zawracania. W ocenie egzaminatora wykonała go źle. To było podstawą do wystawienia jej oceny negatywnej.

## ■ „Rakowice nie nadają się na miejsce egzaminowania”

Egzaminem zajął się marszałek województwa dolnośląskiego, gdyż to właśnie jemu podlega WORD w Jeleniej Górze, i postanowił go unieważnić. Dlaczego? Bo jego część odbyła się we wsi Rakowice. A – jak tłumaczył swoją decyzję marszałek – zgodnie z art. 51 ust. 4 i 4a ustawy o kierujących pojazdami, egzamin państwowy w zakresie wszystkich kategorii praw jazdy jest przeprowadzany w mieście wojewódzkim lub w zależności od potrzeb w mieście na prawach powiatu lub wskazanym przez sejmik wojewódzki. Egzamin mógłby się więc odbywać w Bolesławcu, ale we wsi Rakowice już nie. Zatem egzaminator, ciągnie dalej marszałek, naruszył warunki i tryb przeprowadzania części praktycznej egzaminu. W uzasadnieniu unieważnienia egzaminu napisano również, że polecenie wykonania manewru zawracania mogło zostać wydane na terenie Bolesławca. I jeszcze jedno. Zdaniem marszałka, egzaminator jako miejsce do wykonania manewru wskazał wjazd na pole pomiędzy rowami melioracyjnymi, które z obu stron porośnięte było gęstą roślinnością. To miało znacznie ograniczyć kandydatce na kierowcę widoczność.

## ■ Egzaminator się broni

Z decyzją marszałka nie zgodził się egzaminator. Stwierdził, że egzamin został przeprowadzony zgodnie z prawem. Na jakiej podstawie? Stwierdził, że artykuł ustawy o kierujących po-



jazdami, którym posłużył się marszałek tłumacząc swoją decyzję, powinien być odczytywany w inny sposób. Według egzaminatora, stanowi on jedynie o wskazaniu siedzib jednostek terenowych, nic zaś nie mówi o tym, że egzamin może odbywać się tylko w mieście i zabronione jest wyjeżdżanie poza jego obręb. Poza tym nie widzi on związku pomiędzy miejscem wykonania manewru a poprawnością jego wykonania. Postanowił się więc od decyzji marszałka odwołać.

## ■ „Egzamin jest przeprowadzany na drogach publicznych”

Sprawa trafiła więc do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Wrocławiu. I co się okazało? Zdaniem SKO, przeprowadzenie egzaminu poza miastem nie pozwala na stwierdzenie, iż został on przeprowadzony niezgodnie z przepisami ustawy o kierujących pojazdami. Rzekome nieprawidłowości nie miały też żadnego wpływu na jego wynik.

W ocenie SKO, art. 51 ust. 4 i 4a ustawy o kierujących pojazdami nie wykluczają możliwości

opuszczenia przez egzaminatora i kandydata na kierowcę granic administracyjnych miasta, w którym przeprowadzany jest egzamin. Bo wskazane uregulowania należy interpretować systemowo. A w art. 51 ust. 3 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami możemy przeczytać, że część praktyczna egzaminu na prawo jazdy jest przeprowadzana w ruchu drogowym na drogach publicznych.

Dodatkowo, zdaniem SKO, najważniejszy jest cel przeprowadzania egzaminu. Jest nim sprawdzenie umiejętności w zakresie zgodnego z przepisami, bezpiecznego, energooszczędnego, sprawnego i nieutrudniającego innym poruszania się w ruchu drogowym pojazdem silnikowym.

„Jeżeli egzamin prowadzony jest w ruchu drogowym na drogach publicznych, to sam fakt opuszczenia granic miasta nie wpływa na prawidłowość jego przeprowadzania. Zdaniem Kolegium, ustawa nie obowiązuje do tego, aby cały egzamin na prawo jazdy został przeprowadzony w administracyjnych granicach miasta” – uzasadniło Samorządowe Kolegium Odwoławcze. I decyzję marszałka unieważniło.

Jakub Ziębka

# Instruktorom nie chce się jeździć... na zebrania

**Brak czasu, zaufania, wiary i efektów – tak instruktorzy nauki jazdy odpowiadali na pytanie, dlaczego jeszcze nie powołali stowarzyszenia. Swoje organizacje mają właściciele OSK, egzaminatorzy, a nawet dyrektorzy WORD-ów. A ci, których w branży jest najwięcej, nie...**

Stowarzyszenia są w modzie. Mniej lub bardziej sformalizowane struktury budują rowerzyści, miłośnicy kotów, producenci pieczarek. Zrzeszenia, koła, kluby tworzą sportowcy, mieszkańcy osiedli, seniorzy i rodzice przedszkolaków. Po co? By działać razem. Skuteczniej. Walczyć o swoje prawa albo po prostu – swoje interesy. Lobbować, nagłaśniać problemy, edukować, organizować imprezy. W branży, którą w skrócie nazywamy nauką jazdy, też się zrzeszają. Jest Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Ogólnopolska Izba Gospodarcza OSK, działa Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców, Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów oraz Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD. Dlaczego nie powstała organizacja, która w nazwie i statucie koncentrowałaby się na instruktorach? Przecież jest ich znacznie więcej (ok. 26 tysięcy) niż właścicieli OSK czy pracowników WORD-ów.

– Nie mamy stowarzyszenia, bo chyba nigdy nie padła taka propozycja – zastanawia się Michał, instruktor z Łodzi. – Gdyby ktoś rzucił hasło, pewnie byłby odzew – stwierdza.

Ale po chwili dodaje.

– Nie wiem, czy udałoby się stworzyć struktury ogólnopolskie. Raczej lokalne. Ludziom nie chciałoby się jeździć do Warszawy na jakieś zebrania, walne zgromadzenia. Młodzi nie mają czasu, starsi nie mają sił – zauważa Michał, który w elce pracuje od czterech lat.

## ■ Wolą być stadem baranów?

Bezlitosną diagnozę stawia Filip Grega, szczyński instruktor, prezes Fundacji S.O.S. Odpowiedzialne Szkoły Jazdy.

– Instruktorom, nawet jak mają okazję do wyrażenia swojej opinii na temat projektów aktów prawnych, zwyczajnie się nie chce – ocenia Grega.

Tłumaczy, że projekty rozporządzeń, które fundacja otrzymuje do konsultacji, zawsze publikowane są w Internecie. Z apelem, żeby przesyłać swoje uwagi. I informacją, że trafią one do ministerstwa.



– Na rozporządzenie w sprawie kontroli OSK nie przyszedł ani jeden mail. To chyba pokazuje, jak instruktorom zależy na ich własnym losie – komentuje Grega.

Polemizuje z nim Dariusz Szczepański, właściciel dużego OSK w Szczecinie. Przekonuje, że środowisko nie chce się angażować, bo tzw. konsultacje społeczne to fikcja.

– Każde słowo, które chcemy zmienić lub dodać, i tak zostanie przekręcone, zamienione lub pominięte „przy drukowaniu” – ironizuje Szczepański. – Przy ostatnich zmianach dotyczących szkolenia, mimo naszych starań i podania goto-

wych rozwiązań, departament i tak zmienił zapisy, które jeszcze bardziej zamieszały w poszczególnych artykułach. Straciłem zaufanie i wiarę w to, że faktycznie coś możemy – stwierdza Szczepański.

Grega przekonuje jednak do zawodowej i obywatelskiej aktywności.

– Absens carens – nieobecni nie mają głosu. W resorcie, jak nieraz mogliśmy się przekonać, nie siedzą praktycy. Oni po prostu mogą nie zdawać sobie sprawy z realnych skutków dokonywanych zmian. Owszem, na złą wolę nie poradzisz nic, ale na zmianę postrzegania



problemu, spowodowaną analizą rzetelnego uzasadnienia, zawsze. I to właśnie mam na myśli, mówiąc, że instruktorzy wolą być stadem baranów pędzonych przez ujadające owczarki, zamiast samorządnym środowiskiem branżowym, jak prawnicy i lekarze – ocenia prezes fundacji.

### ■ Marzenie o składkach i kodeksie etycznym

Samorząd zawodowy oczami wyobraźni widzi też prezes PFSSK.

– Kiedyś to było moje marzenie. Dziś wiem, że wszystkich instruktorów zrzeszyć się nie da – stwierdza Krzysztof Bandos.

Opowiada o organizacji z „obligiem przynależności”, obowiązującym wszystkich kodeksie etycznym i pięciozłotowych składkach.

– Jeśli jest 25 tysięcy członków, to opłaty mogą być symboliczne – tłumaczy Bandos. – Powstałaby silna organizacja. Mielibyśmy pieniądze na pomoc prawną. Wiem, że instruktorzy tego oczekują.

Na przykład pan Michał, który jesienią ubiegłego roku trafił do sądu za sprawą nietrzeźwej kursantki. Został ukarany mandatem. Ale miał więcej niż kilkaset złotych do stracenia.

– Gdyby wojewoda dostał na mnie kwity, wykroczenie umyślne, odebrałby mi uprawnienia. Teraz jest moda na zabieranie praw jazdy i innych dokumentów – komentuje z humorem instruktor. – Ta dziewczyna nie była pijana, tylko po spożyciu. Jak miałem wyczuć alkohol? Perfumy, guma do żucia... Dobrze, że na sprawie sądowej wszyscy zeznawali zgodnie z prawdą.

Zwraca uwagę, że w takich sytuacjach nauczyciele jazdy nie są chronieni. Ani przez prawo, ani przez branżowe organizacje.

– A wystarczyłoby wpisać do ustawy zapis, że kursant – przed jazdą – może zostać przebadany na trzeźwość – postuluje łódzki instruktor.

Legislacyjnych postulatów jest więcej. I zawsze towarzyszy im zdanie o bierności organizacji zrzeszających OSK.

– Gdy ustawa o kierujących pojazdami była na etapie projektu, żadna izba gospodarcza OSK ani federacja nie zajęła się tym gniotem legislacyjnym – ocenia Tomasz Kulik, instruktor z Warszawy. – Ustawa zabrania OSK szkolić osoby posiadające prawo jazdy. Ustawa zostawiła na lodzie osoby ubiegające się o prawo jazdy kategorii A i C, bo podniosła wiek wymagany do wydania uprawnień bez okresu przejściowego – kilka tysięcy osób zdało egzamin kategorii A i C, po czym musiało czekać trzy lata na wydanie dokumentu. Izby i federacja palcem nie kiwnęły, gdy ministerstwo wydało rozporządzenie nakazujące wsadzanie kursantów na motocykle 600 ccm od pierwszej lekcji – wylicza Kulik.

Krytykuje również tzw. deregulację Gowina, która dopuściła do zawodu osoby z wykształceniem podstawowym i zaledwie dwuletnim stażem za kółkiem.

– Nasze organizacje nic nie robią w celu weryfikacji kandydatów na instruktorów nauki jazdy, co powoduje napływ oferm życiowych, które nigdy auta nie miały i nie wiedzą, co się z pojazdem dzieje na drodze – diagnozuje Kulik. – To jeden z wielu powodów, dla których organizowanie się nie ma sensu, bo istniejące struktury mają przewagę swoją wielkością, ale są szkodliwe, co przekłada się na niechęć do jakiegokolwiek zrzeszania się.

### ■ Środowisko podzielone. Nie na pół

Niechęć do zrzeszania się potwierdzają liczby. Bandos szacuje, że tylko 20 proc. OSK należy do działających w branży izb gospodarczych i PFSSK. Dlaczego tak mało?

– Koledzy są zapracowani, zajęci własnymi sprawami. Poza tym mają ograniczone zaufanie do siebie nawzajem i do wszelkich instytucji. A o zarządach stowarzyszeń mówią: dorwali się koryta! – mówi Bandos. – No cóż. W ubiegłym roku szesnaście razy byłem na rozmowach w ministerstwie. Każdy taki wyjazd finansowałem z prywatnych pieniędzy. Dobrze, że moja żona o tym nie wie... Pełnię funkcję trzy lata. Złotówki nie wziąłem. Jeszcze rok jakoś wytrzymam – śmieje się szef PFSSK.

Mówi, że bardzo często słyszy od ludzi z branży: „Mogę się do was zapisać, ale co będę z tego miał?”. Pragmatyzm czy nawet interesowność to grzechy lekkie. Grzechem ciężkim są trwające od lat i z wielką żarliwością pielęgnowane konflikty. Lokalne (np. między szkołami jazdy), regionalne (między WORD-ami), krajowe (federacyjno-izbowe). Wszyscy nasi rozmówcy przyznają, że środowisko jest głęboko podzielone.

– I nie jest to podział na pół – tłumaczy Łukasz Kucharski, dyrektor WORD Łódź i szef Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD. – Funkcjonuje kilka organizacji ogólnopolskich, sporo podmiotów lokalnych. Są różne nurty, różne poglądy – dyplomatycznie stwierdza Kucharski.

Tłumaczy, że właścicielom OSK łatwiej się zrzeszyć, bo ośrodków szkolenia jest mniej niż instruktorów. Zwraca też uwagę, że „formuła stowarzyszenia stawia określone wymagania”. Jest statut, wybory, uchwały, zarząd, wypracowywanie wspólnego stanowiska...

– Musiałby się wykreować jakiś lider, wiedząca grupa, która zjednoczyłaby środowisko. Cieszyłaby się autorytetem. To nie jest proste. Wyobrażam sobie, że powstaje stowarzyszenie instruktorów, a za chwilę rozpoczyna jego frontalna krytyka. Z każdej strony – prognozuje Kucharski.

### ■ Aktywni w sieci

Bandos podkreśla, że PFSSK reprezentuje nie tylko właścicieli ośrodków szkolenia, ale wszystkich pracowników OSK. Wiele szkół jazdy to jednoosobowe lub rodzinne firmy. Szef nie siedzi

za biurkiem, tylko za kółkiem. A raczej obok, na prawym fotelu.

– Zamiast antagonizować, należy szukać tego, co łączy branżę. Chciałbym, żeby federacja szerzej otworzyła się na instruktorów – deklaruje Bandos.

– Izby gospodarcze zrzeszające OSK nie zawsze reprezentują interesy pracowników szkół jazdy. Ale ich głos jest słyszalny – potwierdza Kucharski.

Czy ten głos powinien mocniej wybrzmieć np. podczas posiedzeń sejmowych komisji, gdy nowelizowane są przepisy dotyczące kierowców, szkolenia, egzaminowania?

– Mnożenie kolejnych bytów, które by uczestniczyły w rozmowach z parlamentarzystami, ministerstwem, mogłoby spowodować więcej chaosu niż korzyści – ocenia przewodniczący KSD WORD.

To bardzo prawdopodobne, bo kiedy szefowie OSK zabiegali np. o ustalenie ceny minimalnej kursu na prawko, to instruktorom bardziej zależałoby na przyjęciu urzędowych stawek za godzinę pracy.

– Niektórzy pracują za dziesięć złotych! Za tyle to czasem można postać na placu manewrowym, a nie jechać w miasto – denerwuje się Mariusz, instruktor z Gorzowa Wielkopolskiego.

– Do roboty za 15 zł/h na umowę-zlecenie. Kto ma zarabiać, ten zarabia. A kto ma dorabiać, to dorabia. Czyli my. Ale cóż, każdy jest kowalem własnego losu. Znów dobitnie i szczerze. Przepaszam – napisał Łukasz Głuszkowski na facebookowym profilu „Instruktorzy Nauki Jazdy”.

Tam – i na kilku branżowych forach – codziennie toczą się burzliwe dyskusje o instruktorskim świecie: absurdalnych przepisach, przygodach na drodze, trudnych kursantach. Tam też zadaliśmy pytanie: dlaczego pracujący w elkach nie zrzeszają się, nie próbują razem rozwiązać problemów?

– Nie organizujemy się, bo nie mamy na to czasu – komentuje Dariusz Szczepański. – Zrzeszenia działają tylko na swoją – często prezesowsko-zarządową – stronę. Poza tym prezesi, którzy reprezentują stowarzyszenia, nie zawsze są tymi, którzy powinni reprezentować środowisko... No i zastanówmy się – wolę szkolić i zarabiać czy reprezentować i nie zarabiać? – pyta właściciel OSK.

Dyrektor Kucharski zauważa, że pomysły i oczekiwania instruktorów – nawet jeśli znajdą się społecznicy i powołają stowarzyszenie – niełatwo przekuć w konkrety, zmiany prawne.

– Ludzie mają dobre intencje, ale mają też nikłe pojęcie o politycznych realiach i urzędowych procedurach. Codzienna mozolna praca jest mało efektywna, ale zwykle owocuje lepiej niż rewolucyjne zrywy. Jeśli powołanie nowej organizacji miało być takim zrywem, jednorazową spontaniczną akcją, przyniosłoby nikłe efekty – podsumowuje Kucharski.

Tomasz Maciejewski



Koszalin

Fot. Tymooteusz/Wikimedia Commons

# Odpowiednia prędkość

**Marszałek województwa oraz SKO uznali, że kandydat na kierowcę podczas egzaminu na prawo jazdy nie musiał jechać z prędkością zbliżoną do tej, która była widoczna na znaku. Nie mógł jej tylko przekraczać. Egzamin został więc unieważniony. Jednak taką decyzję uchylił Wojewódzki Sąd Administracyjny. Bo oba organy nie wykazały, że egzamin odbył się niezgodnie z prawem.**

Chodzi o egzamin praktyczny, który został przeprowadzony przez Zachodniopomorski Ośrodek Ruchu Drogowego w Koszalinie. Egzaminator uznał, że kandydat na kierowcę dwukrotnie nieprawidłowo wykonał jedno zadanie egzaminacyjne. Konsekwencją było wystawienie mu oceny negatywnej z całego praktycznego egzaminu na prawo jazdy.

## ■ „Kandydat na kierowcę jechał za wolno”

O jakie zadanie chodziło? Egzaminator w notatce służbowej wyjaśnił, że osoba egzaminowana uzyskała wynik negatywny za dwukrotne niezastosowanie się do znaków pionowych. Działo się to podczas jazdy na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych. Wśród zadań egzaminacyjnych jest bowiem jazda drogami o podwyższonej prędkości. Ma ono sprawdzić, czy kandydat na kierowcę obserwuje znaki drogowe, umie poruszać się z podwyższoną prędkością i właściwie ocenia warunki ruchu pozwalające na bezpieczną jazdę.

Egzaminator ocenił, że kandydat na kierowcę jechał z podobną prędkością zarówno na długo przed znakiem, który zezwalał na jej zwiększenie, jak i po jego minięciu. Ale do czasu. Gdy egzaminator zwrócił mu na to uwagę, jechał już szybciej. Zdaniem egzaminatora, miało to świadczyć o tym, że egzaminowany nie obserwuje zna-

ków drogowych i nie stosuje się do nich w czasie jazdy. To w konsekwencji może powodować utrudnienia w ruchu na drogach o podwyższonej prędkości.

Kandydat na kierowcę nie zgodził się z wynikiem egzaminu, więc napisał skargę do marszałka województwa zachodniopomorskiego. Wnosił o weryfikację przebiegu egzaminu oraz zajęcie stanowiska w sprawie poprawności jego przeprowadzenia.

W sprawie zabrał głos także egzaminator nadzorujący. Stwierdził, że ocena zadań egzaminacyjnych oraz końcowa nota były prawidłowe. Osoba egzaminowana nie dostrzegła znaku podwyższającego prędkość oraz nie wiedziała, że znajduje się na drodze o podwyższonej prędkości.

## ■ Co zarejestrowały kamery?

Co na to wszystko marszałek? Najpierw zanalizował nagranie z kamery umieszczonej w pojeździe egzaminacyjnym. Co było na nim widać? Egzaminator wydał polecenie wyjazdu ze skrzyżowania we wskazanym przez niego kierunku. To zadanie kandydat na kierowcę wykonał poprawnie. Tuż za skrzyżowaniem ustawiony był znak ograniczający prędkość. Minąwszy go egzaminowany kontynuował jazdę na wprost. Dopiero zbliżając się do kolejnego skrzyżowania został poinformowany, że popełnił błąd. Jechał dalej, minął kolejne skrzyżowanie, tuż za nim stał ten

sam znak ograniczający prędkość. Sytuacja się powtórzyła. Po jakimś czasie został poinformowany, że znowu popełnił błąd i egzamin zakończył się wynikiem negatywnym. Egzaminator zadał wtedy kandydatowi na kierowcę kilka pytań, m.in. o wartość dopuszczalnej prędkości na drodze i czy widział znak ją ograniczający. Zdający odpowiedział, że widział. I, jego zdaniem, określa on maksymalną prędkość, której nie należy przekroczyć. Egzaminator się z nim nie zgodził. Wskazał, że jeżeli warunki ruchu pozwalają na zwiększenie prędkości, to nie widzi możliwości jazdy na takim odcinku w taki sposób, jak egzaminowany. To nie wszystko. Pouczył zdającego, że jazda ze zmniejszoną prędkością na odcinku drogi o podwyższonej prędkości powoduje utrudnienie w ruchu, a gdy poruszamy się po pustej drodze, należy zwiększyć prędkość jazdy.

Przepisy nie określają minimalnej prędkości Marszałek nie zgodził się z oceną egzaminatora i polecił unieważnić egzamin. Dlaczego? W rozporządzeniu w sprawie egzaminowania nie ustanowiono dodatkowych kryteriów oraz merytorycznych wskazówek wykonania i oceny zadania o nazwie „jazda drogami dwukierunkowymi dwujezdniowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu, posiadającymi odcinki proste i łuki, wzniesienia i spadki, obniżone i podwyższone dopuszczalne prędkości”. Ocena poprawności jego wykonania powinna więc być oparta na ogólnych przepisach prawa. Mar-





szalek zwrócił uwagę, że żaden przepis nie określa minimalnej prędkości, z jaką powinien poruszać się kierujący pojazdem po drodze publicznej w obszarze zabudowanym, na której organ zarządzający ruchem zatwierdził jej zwiększenie. Powinna być tylko bezpieczna, nieutrudniająca życia innym uczestników drogi, dostosowana do panujących na niej warunków. Co z tego wynika? Kierujący pojazdem sam określa prędkość jazdy, oczywiście w granicach określonych znakami drogowymi. Podniesienie prędkości na danym odcinku drogi nie jest równoznaczne z nakazem jazdy z wartością wskazaną na znaku zakazu B-33, jedynie zakazuje jej przekraczania.

W tym konkretnym przypadku, zdaniem marszałka, za pojazdem egzaminacyjnym nie poruszały się inne samochody, które z powodu jego zbyt powolnej jazdy zmuszane byłyby np. do wykonywania niebezpiecznych manewrów. Zatem nie można uznać jazdy z prędkością niższą niż wyrażona znakiem zakazu za nieprawidłową. Dodatkowo egzaminator nie poinformował zdającego, że będzie oceniał zadanie egzaminacyjne, którego najważniejszym parametrem jest prędkość jazdy.

„W żadnym momencie egzaminu zdający nie utrudniał jazdy innym uczestnikom ruchu, nie zmuszał ich do powolnej jazdy za pojazdem egzaminacyjnym lub niebezpiecznego wyprzedzania. Ponadto, poza popełnionymi pojedynczymi błędami, w ogólnym przebiegu całego egzaminu wykazał się umiejętnością prowadzenia pojazdu w sposób pewny, bezpieczny i zgodny z przepisami, nie zasługując na ocenę negatywną. Niedopuszczalna jest ocena omawianego zadania egzaminacyjnego oparta wyłącznie na kryterium prędkości jazdy w sytuacji, gdy przepisy ogólne oraz przyjęta na drodze organizacja ruchu nie definiują minimalnej wartości takiej prędkości” – czytamy w uzasadnieniu marszałka.

### ■ SKO nie zgadza się z egzaminatorem

Z decyzją marszałka nie mógł pogodzić się egzaminator. Domagał się jej uchylecia, skierował

sprawę do Samorządowego Kolegium Odwoławczego. Jaka była jego argumentacja? Interpretacja przepisów i ocena egzaminu dokonana przez marszałka odbiera, jego zdaniem, możliwość oceny zdolności egzaminowanego do samodzielnego poruszania się pojazdem w ruchu drogowym, zawężając kryteria oceny egzaminu tylko do tego, czy osoba egzaminowana popełniła wykroczenia drogowe podczas egzaminu w ruchu drogowym, czy też nie.

Jednak Samorządowe Kolegium Odwoławcze utrzymało w mocy decyzję marszałka. Uznało, że nie było podstaw do wystawienia osobie egzaminowanej wyniku negatywnego z części praktycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy. Zgodziło się z interpretacją marszałka, że zachowanie kandydata na kierowcę było prawidłowe. Nie stwarzał bowiem niebezpieczeństwa na drodze, nie utrudniał jazdy innym kierowcom, nie zmuszał ich do zmniejszania prędkości, wykonania manewru wyprzedzania.

„Fakt podniesienia na danym odcinku drogi prędkości nie rodzi obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do znaku, a oznacza jedynie zakaz jej przekraczania. Kierujący pojazdem nie musi przy wjeździe na drogę od razu podwyższać prędkości” – czytamy w uzasadnieniu SKO.

### ■ WSA uchyla decyzję

Egzaminator nie dawał jednak za wygraną. Decyzję SKO postanowił zaskarżyć do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie. Ten uznał, że skarga zasługuje na uwzględnienie. Dlaczego? Organy obu instancji błędnie przyjęły, że zadaniem wykonanym zdaniem egzaminatora nieprawidłowo była „jazda drogami dwukierunkowymi dwujezdniowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu, posiadającymi odcinki proste i łuki, wzniesienia i spadki, obniżone i podwyższone dopuszczalne prędkości”. Tymczasem chodziło o „jazde



drogami dwukierunkowymi jednojezdniowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu, posiadającymi odcinki proste i łuki, wzniesienia i spadki, obniżone i podwyższone dopuszczalne prędkości”. Dokonanie prawidłowego ustalenia w tym zakresie ma, zdaniem WSA, znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy ze względu na wskazane materialnoprawne przesłanki unieważnienia egzaminu.

Sąd stwierdził ponadto, że zarówno marszałek, jak i SKO nie wykazali w sposób znajdujący oparcie w przepisach prawa, że zakwestionowany przez kandydata na kierowcę egzamin praktyczny na prawo jazdy kategorii B został przeprowadzony w sposób niezgodny z przepisami ustawy. Zatem nieuprawnione było badanie zasadności wystawionej przez egzaminatora oceny z tego egzaminu.

„Tryb unieważnienia egzaminu państwowego na prawo jazdy nie daje podstawy prawnej do zanegowania oceny z egzaminu, jeśli ocena ta nie jest poprzedzona i nie pozostaje w związku przyczynowo-skutkowym z przeprowadzeniem tego egzaminu niezgodnie z przepisami ustawy” – orzekł WSA.

Wyrok nie jest prawomocny.

Jakub Ziębka

# Kierowca z asystentem

**Obecność elektronicznych systemów wspomagających kierowcę stała się już codziennością. O ile do niedawna ich główną rolą miało być zapewnienie bezpieczeństwa podróżującym pojazdem, o tyle obecnie coraz częściej ułatwiają mu wykonywanie podstawowych manewrów, a nawet go w nich wyręczają. Czy wobec tego już niedługo zakres umiejętności wymaganych od kierowcy znacznie się zmniejszy? Jak wpłynie to na szkolenie kandydatów na kierowców? I w końcu, na ile można zaufać elektronice?**

Świat w szalonym tempie gna do przodu. Wyrafinowane niegdyś technologie rodem z filmów science fiction stają się powszechnością. Dotyczy to także motoryzacji. Rozwiązania jeszcze niedawno znane z aut najwyższej klasy zaczynają stanowić wyposażenie kompaktowych i typowych pojazdów miejskich, wykorzystywanych również do nauki jazdy.

## ■ Ultradźwięki w służbie kierowcy

Najczęściej mają za zadanie wspomagać kierowcę podczas wykonywania manewru parkowania. W zależności od konstrukcji i stopnia zaawansowania różna jest ich użyteczność. Najczęściej stosowanym rozwiązaniem są czujniki informujące kierowcę za pomocą sygnałów dźwiękowych o zbliżeniu się do przeszkody. Zasada ich działania jest prosta. Bazuje na wykorzystaniu fal ultradźwiękowych. W zderzakach pojazdu są umieszczone głowice wysyłające falę ultradźwiękową oraz odbierające jej odbicie. Fale odbijają się od przeszkód, na które natrafiają, takich jak inne pojazdy, ściany, słupki, ludzie. Im bliżej znajduje się przeszkoda, tym więcej odbitych fal trafia do głowicy. Moduł elektroniczny oblicza odległość od przeszkody na podstawie czasu powrotu fali odbitej i przekazuje tę informację kierowcy. W najprostszych systemach za pomocą sygnałów akustycznych o zmiennej częstotliwości emitowanych przez głośniki w kabinie (ich natężenie wzrasta w miarę zbliżania się do przeszkody).

## ■ Czujniki mogą sprowadzić na manowce

Coraz częściej stosuje się systemy, które dodatkowo pokazują odległość od przeszkody na wyświetlaczu. Precyzja ich działania zależy bezpośrednio od liczby zastosowanych czujników. Najczęściej stosuje się od czterech do sześciu głowic zamontowanych w tylnym zderzaku. Włączenie systemu odbywa się równocześnie z włączeniem wstecznego biegu. Coraz częściej czujniki montowane są również w przedniej części pojazdu. Ich włączenie następuje równoległe z czujnikami tylnymi oraz poniżej pewnej prędkości. Ist-



nieje również możliwość ich aktywacji i dezaktywacji za pomocą wyłącznika.

Dla poprawnego działania systemu kluczowe znaczenie ma czystość czujników. Wszelkie zabrudzenia zakłócają nadawanie i odbiór fal. Pamiętać również należy o pewnej względności informacji przekazywanych przez czujniki. Związana jest ona z oprogramowaniem interpretującym sygnały docierające z czujników. Czujniki niekiedy dają się oszukać przez specyficznie ukształtowane powierzchnie oraz materiały pochłaniające fale ultradźwiękowe. W każdym pojeździe wyposażonym w taki system należy oswoić się z jego działaniem i nauczyć poprawnie interpretować sygnały.

## ■ Manewrowanie jak gra komputerowa

Kolejnym elementem istotnie rozbudowującym systemy wspomagające parkowanie są kamery. Dzięki nim kierowca może ocenić zagrożenie, do którego się zbliża. Najprostsze montowane są przeważnie na tylnej klapie i po włączeniu

wstecznego biegu wyświetlają obraz na ekranie znajdującym się na desce rozdzielczej. Obrazowi towarzyszą najczęściej wskazania z ultradźwiękowych czujników cofania. Warto pamiętać, że ze względu na specyficznego układu optycznego kamery obraz na wyświetlaczu nieco przekłamuje rzeczywistość. Kierowca ma wrażenie, że dysponuje większą ilością miejsca niż w rzeczywistości. W celu zniwelowania tego efektu bardziej zaawansowane systemy wyświetlają na ekranie linie przewidywanego toru ruchu pojazdu i odległości od poszczególnych obiektów. Coraz częściej stosowane są również rozwiązania typu surround view. System obejmuje kilka współdziałających ze sobą kamer zlokalizowanych na tylnej klapie, pod lusterkami bocznymi i w przedniej części pojazdu. Kierowca ma możliwość wyświetlenia na ekranie widoku, na którym wirtualny pojazd widoczny jest z góry, a połączony obraz ze wszystkich kamer daje podgląd na otoczenie wokół pojazdu. Trzeba przyznać, że manewrowanie w takim trybie przypomina nieco grę komputerową, ale system potrafi oddać



nieocenione usługi przy precyzyjnym manewrowaniu w wąskich przestrzeniach.

### ■ Asystenci parkowania

Obecnie często reklamowanym dodatkiem są systemy typu park assist. Chodzi o półautomatyczne systemy wspomagające parkowanie. Bazując na danych dostarczanych przez czujniki radarowe i ultradźwiękowe asystent jest w stanie samodzielnie znaleźć miejsce umożliwiające wykonanie manewru parkowania. Następnie pomaga wykonać manewr odpowiednio sterując kierownicą, kierowcy pozostawiając operowanie gazem, hamulcem i skrzynią biegów.

Jak to działa w praktyce? Kierowca najpierw musi wybrać tryb parkowania – prostopadle lub równoległe. Następnie podczas wolnej jazdy do przodu (20–30 km/h) system wyszukuje miejsce umożliwiające wykonanie manewru parkowania. O jego znalezieniu kierowcę informuje komunikat na wyświetlaczu. System prosi wówczas o włączenie wstecznego biegu i przejmuje kontrolę nad kierownicą. Kierowcy pozostaje operowanie pedałami gazu i hamulca oraz zgodna z zaleceniami systemu zmiana przełożeń. To szczególnie istotne – system sam nie przyspiesza ani nie hamuje. Odpowiedzialność za bezpieczne przeprowadzenie manewru spoczywa więc na kierowcy. Oczywiście w dowolnym momencie można przejąć pełną kontrolę nad samochodem.

### ■ Elektronika może się zepsuć!

Skuteczność tego typu systemów jest zaskakująco wysoka. W wielu przypadkach parkują bezbłędnie, wykonując pełen zakres czynności w stosunkowo krótkim czasie. Czasami wymagana jest korekta toru jazdy, sugerowana kierowcy komunikatem na wyświetlaczu. Pewne zastrzeżenia można mieć do algorytmów wyszukiwania wolnego miejsca. Wydaje się, że w niektórych pominiętych przez system miejscach sprawny kierowca zaparkowałby bez większych problemów. Problemem może być też kwestia zaufania automatyce i przekazania jej kontroli nad torem jazdy. Zdecydowanie wymaga to przyzwyczajenia.

Czy zatem elektronika odciążająca kierowcę na każdym kroku wpłynie na sposób kształcenia kandydatów na kierowców i zakres umiejętności wymaganych na egzaminie? Na razie nic na to nie wskazuje. Elektroniczni asystenci, nawet najbardziej zaawansowani, mają na celu jedynie wspomoczenie, a nie całkowite wyręczenie kierowcy. Kierujący nadal odpowiedzialny jest za bezpieczne przeprowadzenie manewru i musi stosować wobec elektronicznych pomocników zasadę ograniczonego zaufania. Nieodzowna jest praktyczna umiejętność zasad manewrowania pojazdem. Wszak



nawet najlepsza elektronika może się zepsuć. Wydaje się natomiast, że uzupełnienie szkolenia praktycznego o informacje z zakresu wykorzystania i obsługi elektronicznych asystentów jest uzasadnione. Systemy tego typu są coraz

częściej dostępne w popularnych autach miejskich i kompaktowych. Warto zatem zadbać o to, aby przyszli kierowcy umieli optymalnie wykorzystać ich możliwości.

*Dariusz Piorunkiewicz*

# Debeściaki

**Historie związane z kursantami często wywołują u mnie wzruszenie oraz uśmiech. W mojej instruktorskiej pracy pojawiło się wiele wyjątkowych osób. Kurs był dla nich piękną przygodą. A ja? Miałem okazję, żeby też się czegoś nauczyć...**



**Marcin Zygmunt,**  
instruktor nauki jazdy,  
właściciel OSK

**H**alszka. Tę kursantkę zawsze będę pamiętał. Wszystko z powodu jej determinacji i ogromu pracy, jaką musiała włożyć, żeby móc uczestniczyć w kursie na prawo jazdy. Pochodziła z wielodzietnej i bardzo skromnie żyjącej rodziny, ale widać, że bardzo się kochającej. Pamiętam, jak opowiadała, że pieniądze na kurs zbierała pięć lat, zaczęła, gdy miała trzynaście. Dostawała od babci 5 zł miesięcznie. Skromne kieszonkowe dawali jej także rodzice. Podejmowała prace sezonowe w kawiarniach, udzielała korepetycji. Jej mama była bardzo chora. Tata pracował i to z jego pensji utrzymywana była cała rodzina. Halszka była najstarsza z rodzeństwa. Czuła odpowiedzialność za rodzinę, miała być pierwszą, która zdobędzie prawo jazdy.

Halszka była bardzo inteligentna. Zdała egzamin za pierwszym podejściem. Pamiętam jej radość i dumę, która ją rozpieszczała. Bo oto ona, taka skromna osoba, poradziła sobie z tak potężną instytucją jak WORD Poznań. Jeździłem z nią przez prawie cały kurs. Wtedy nauczyłem się, że pieniądze szczęścia nie dają. Ważne są rodzina, wiara we własne możliwości, ciężka praca i poczucie własnej wartości. Halszka nie nosiła najmodniejszych ubrań, nie bywała na mieście, ale miała wiarę, że jest wyjątkowa. Dlaczego? Bo ma kochającą się rodzinę i spotyka na swojej drodze życzliwych ludzi.

## ■ Upadłeś? Powstań, walcz, żyj normalnie

Kasia. Wszystko zaczęło się na skrzyżowaniu. Jeździemy spokojnie, opowiadam kursantce, że miasto to prawdziwa dżungla. Trzeba mieć oczy szeroko otwarte. Na to ona z rozbijającym uśmiechem, że może rzucimy okiem na skrzyżowanie, z wyprzedzeniem zobaczymy, co tam się dzieje. Zgodziłem się. Chwilę milczeliśmy. Nagle Kasia mówi: „Wiesz, Marcin, nie mam prawego oka, miałam raka, z tym rzucaniem to był żart”. Byłem w szoku. Bałem się, że będzie miała problemy na placu manewrowym, gdzie trzeba ob-



rócić się przez prawe ramię. W głowie kołatało mi jeszcze milion innych myśli.

Kasia studiowała na politechnice, była mistrzynią w grze w warcaby. Opowiadała o turniejach. O tym, że nagrody za pierwsze miejsce wynosiły 50 zł. Wiadomość o chorobie spadła na nią jak grom z jasnego nieba. Oko zabolowało, postawiono diagnozę. Okazało się, że trzeba je usunąć. Miała wtedy osiemnaście lat. Zawalił jej się świat. Ale się nie załamała. Wyznaaczyła sobie kolejne cele w życiu. Studia, warcaby, prawo jazdy, praca, dom, rodzina. Nie czuła się skrupowana tym, że ma tylko jedno oko. Bo przecież zostało jej jeszcze drugie!

Pamiętam, że miała żal do egzaminatora. Powiedziała mu o swoim ograniczeniu. Oznajmiła mu, że przez swoją niepełnosprawność zmuszona jest obserwować tor jazdy w lusterkach. A co on na to? „Najwyżej nie zaliczę pani egzaminu”. Ale Kasia zdała. Jednak z całego egzaminu najbardziej wryły się jej w pamięć słowa egzaminatora.

## ■ Warto marzyć!

Tomek. Marzeniem tego osiemnastolatka był nissan 200 SX przerobiony na auto do driftu. Nic w tym dziwnego. W końcu to młody chłopak. Jednak Tomek miał problemy z nogami. Poruszał się o kulach, ale lekarz uznał, że jest w stanie samodzielnie prowadzić samochód ze skrzynią

manualną. Pamiętam jego obawy. Przed pierwszą jazdą zastanawiał się, czy nogi będą prawidłowo działać w samochodzie. I na tyle sprawnie, że jazdy będą efektywne, a jego marzenie o driftowaniu stanie się realne. Chciał jeździć autem z manualną skrzynią biegów. Było to dla niego wyzwanie, choć okupione bólem. Dla niego wciskanie sprzęgła nie należy do rzeczy przyjemnych. Ale opanował tę sztukę perfekcyjnie!

Chłopak wsiadał do samochodu 10 minut, wysiadał 15, ale czuł się w nim jak ryba w wodzie. Pamiętam też rozmowę z jego rodzicami. Zastanawiali się, czy to jest dla niego bezpieczne, czy się nie rozczaruje, bo może fizycznie nie dać rady. Powiedziałem im, że będzie kierowcą, będzie driftował, więc powinni już zbierać pieniądze na nissana. Tomek zdał egzamin za pierwszym razem. Kupił sobie wymarzonego nissana 200 SX. Musiał pokonać fizyczną słabość, żeby spełnić swoje marzenia. Warto marzyć i wierzyć, że one się spełnią.

To tylko troje kursantów z setek, które uczyłem. Każdy jest wyjątkową osobą, jedyną w swoim rodzaju. Są kursanci, dla których wypruwamy sobie żyły, bo widać, że im zależy, starają się, chcą się nauczyć. Mamy też innych, z nimi pracuje się dużo gorzej...

Zawsze wszystkim powtarzam, że kurs na prawo jazdy może być naprawdę fajną przygodą. Jeżeli do maksimum wykorzystają swój czas podczas kursu, staną się kierowcami. Egzamin będzie tylko formalnością. ■



# Instruktorzy jazdy chcą mieć swoje święto

**Ustanowienie oficjalnego Dnia Instruktora Nauki Jazdy to inicjatywa Krzysztofa Bandosa, prezesa Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. – Uważam, że instruktorom należy się takie uhonorowanie ich pracy – argumentuje.**

**P**rawdę mówiąc, zainspirował mnie do tego pomysłu Dzień Kota – tłumaczy nieco żartobliwie prezes PFSSK. – Stwierdziłem, że skoro inne zawody mają swoje dni, już nie tylko górnicy, a nawet zwierzęta czy jakieś rzeczy i to faktycznie jest obchodzone i nagłaśniane, to również taki niedoceniany przez wiele lat, a przecież bardzo ważny i odpowiedzialny zawód jak instruktor nauki jazdy może mieć jeden dzień, w którym poczuje się ważny.

## ■ 7 sierpnia – rocznica zawodu

Krzysztof Bandos podkreśla, że do niedawna instruktor nauki jazdy nie było nawet w wykazie zawodów. Był podciągany pod kategorię „instruktor praktycznej nauki zawodu”. Zmieniło się to zaledwie dwa lata temu, po ujęciu instruktora nauki jazdy w klasyfikacji zawodów i specjalności za sprawą rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 7 sierpnia 2014 roku.

– Było to na tyle ważne, że właśnie ten dzień – 7 sierpnia – jest według mnie najlepszą datą na ustanowienie naszego święta – mówi Bandos. – Poza tym sympatyczny, letni i wakacyjny termin to doskonała okazja do zorganizowania jakiegoś plenerowego spotkania czy festynu, na którym instruktorzy mogliby się spotkać i zintegrować. Bo niestety obecnie to środowisko częściej z sobą konkuruje niż współpracuje. A mi zależy na odwróceniu tej sytuacji. Potrzebna jest większa solidarność wśród instruk-

torów. Chciałbym, żebyśmy chociaż w tym jednym dniu byli jak wielka rodzina.

## ■ Instruktorzy są na tak

Prezes zauważa, że na 30 tys. czynnych zawodowo instruktorów jedynie 20 proc. przynależy do jakichś organizacji zawodowych. Reszta to wolni strzelcy. Przypomina również o osobach, które posiadają uprawnienia, ale na przykład z przyczyn finansowych odeszły z zawodu. I o emerytach, którzy wyedukowali nierzadko kilka pokoleń kierowców. Dzień Instruktor Nauki Jazdy miałby być również ukłonem w ich stronę.

Pomysł był już wstępnie konsultowany ze środowiskiem.

– Nie usłyszałem żadnej negatywnej opinii na ten temat – mówi Bandos. – Rozmawiałem już z prezesami regionów – są za. 1 kwietnia mamy walne zebranie i chciałbym, żeby wtedy została przyjęta odpowiednia uchwała. Jeśli tak się stanie, zwrócimy się z oficjalnym wnioskiem o ustanowienie Dnia Instruktor Nauki Jazdy do Senatu. Liczę na wsparcie ministerstwa i całego środowiska.

## ■ Nie tylko świętowanie, ale także siła przebicia

Pomysłodawca widzi w ustanowieniu takiego dnia nie tylko szansę na przywrócenie właściwej rangi zawodowi instruktora jazdy, integrację środowiska czy zwrócenie uwagi na jego pro-

blemy, ale także pierwszy krok w stronę stworzenia na przykład samorządu zawodowego.

– Taka struktura na pewno miałaby większą siłę przebicia – podkreśla Bandos.

A co na to sami zainteresowani?

– Jasne, że brzmi to fajnie i na pewno nikt nie będzie przeciwko temu protestował – komentuje instruktor z dziesięcioletnim stażem ze Szczecina. – Dobrze by było jednak, gdyby szły za tym jeszcze jakieś sprawy, na przykład wzrost zarobków. Niestety, w tej chwili nasz zawód często nie jest ceniony nie przez klientów i uczniów, ale przede wszystkim przez pracodawców, czyli właścicieli szkół, którzy przecież często sami jeszcze niedawno jeździli lub wciąż jeżdżą. Oczywiście nie jest to reguła, ale fajnie będzie, jeśli nie tylko w Dzień Instruktor Nauki Jazdy będą nas doceniali.

– To na pewno dobra okazja, żeby się pokazać, może zorganizować jakieś spotkanie, dni otwarte... ale nie wiem, co więcej mogłoby z tego wynikać. No, chyba że chociaż po kwiatku dostaniemy – żartuje Mirosław, instruktor z Chorzowa. – Ale prawdą jest, że dzisiaj niewiele osób myśli o naszym zawodzie poważnie, nie wiem, z czego to wynika. To w końcu bardzo odpowiedzialna praca. Jeśli takie święto zwiększy autorytet naszej grupy zawodowej, podniesie jej rangę, to faktycznie warto poprzeć taki pomysł. Będzie też okazja, żeby się z kolegami po fachu spotkać i pogadać... przy kawie, oczywiście.

*Anna Łukaszuk*



# Co urząd, to obyczaj

**Polskie firmy transportowe narzekają, że brakuje im pracowników. Dlatego coraz częściej decydują się na zatrudnianie kierowców ze Wschodu, głównie z Ukrainy. Większość musi jednak najpierw odbyć kwalifikację wstępną i zdać testy. Jeśli nie znają języka polskiego, pojawia się problem. Bo jedne urzędy wojewódzkie dopuszczają korzystanie z pomocy tłumaczy przysięgłych, zaś inne nie. A wszystko dlatego, że kwestia ta jest całkowicie pomijana w polskim przepisach.**

**B**epośredni udział polskiego sektora transportu i gospodarki magazynowej w PKB wzrósł w latach 2004–2014 z 5,4 do 6,5 proc. – wynika z raportu „Rynek pracy kierowców w Polsce”, przygotowanego przez PwC na zlecenie i przy współpracy ze Związkiem Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”. Jednak w tym samym czasie tempo wzrostu przewozów było znacznie szybsze niż tempo przyrostu taboru oraz zatrudnienia. Oznacza to, że w okresie tym wzrosła zarówno efektywność wykorzystania taboru, jak i intensywność pracy kierowców. Aby umożliwić powrót do relacji pracy przewozowej wykonywanej przez sektor i liczby kierowców z roku 2004, ich zatrudnienie powinno być o około 20 proc. wyższe niż obecnie.

Na podstawie informacji o liczbie osób odbywających co roku szkolenia okresowe oraz uzyskujących kwalifikacje eksperci PwC oszacowali, że liczba kierowców pojazdów ciężarowych i pasażerskich wynosi obecnie ok. 600–650 tysięcy. Tym samym około 20-procentowa skala niedoboru oznacza, że na rynku powinno być obecnie o ponad 100 tysięcy aktywnych kierowców zawodowych więcej.

## ■ Przepisy nie są dostosowane do rynkowych realiów

Jak firmy przewozowe próbują radzić sobie z niedoborem pracowników? Starają się zatrudniać rosyjskojęzycznych kierowców ze Wschodu, głównie obywateli Ukrainy i Białorusi. Jednak większość z nich (ci, którzy uzyskali prawo jazdy kategorii D1, D1 + E, D lub D + E po 10 września 2008 roku oraz kategorii C1, C1 + E, C lub C + E po 10 września 2009 roku), zanim podejmie pracę, musi odbyć szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej. Kończy się ono testem kwalifikacyjnym organizowanym przez komisję powołaną przez wojewodów.

I tutaj pojawia się problem. Część kierowców z Ukrainy i Białorusi nie posługuje się językiem polskim tak dobrze, żeby bez problemu ukończyć szkolenie i zdać testy kwalifikacyjne. O ile nie ma większych problemów z tym, żeby szkolenie odbywało się w języku rosyjskim, o tyle duży kłopot stanowią testy przeprowadzane przez urzędy wojewódzkie. Dlaczego? Bo polskie przepisy nie regulują kwestii udziału tłumacza w testach kwalifikacyjnych albo udostęp-



nienia testów w językach innych niż polski. Zapisów na ten temat nie ma w ustawie o transporcie drogowym ani w rozporządzeniu w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy.

## ■ Jest zapotrzebowanie...

Doprowadziło to do przedziwnej sytuacji. Na przykład w województwie lubuskim tamtejszy urząd wojewódzki nie zezwala na korzystanie podczas wypełniania testów kwalifikacyjnych z pomocy tłumaczy przysięgłych. Taki problem zgłosili do nas właściciele ośrodków szkolenia z północno-zachodniej części Polski. A jak jest w innych urzędach wojewódzkich? No właśnie, różnie...

– Do testów kwalifikacyjnych komisja powołana przez wojewodę zachodniopomorskiego dopuszcza udział tłumaczy – mówi Piotr Pielaszek z biura prasowego Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego. – Przepisy pozwalają na udział obcokrajowców w kursach kwalifikacyjnych dla kierowców wykonujących przewóz drogowy, choć temat samych testów (egzaminu) pomijają. Komisja uznała więc, że jeśli obcokrajowcy mogą uczestniczyć w szkoleniach dla kierowców, to mogą także przystąpić do testów z udziałem tłumacza.

Z podobnego założenia wyszli urzędnicy z Wielkopolskiego oraz Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego.

– Wychodząc naprzeciw rosnącemu zainteresowaniu zdobywaniem świadectw kwalifikacji zawodowych przez kierowców spoza Unii Europejskiej (głównie narodowości ukraińskiej), wojewoda dolnośląski umożliwił im zdawanie testów kwalifikacyjnych w ojczystym języku – informuje Sylwia Jurgiel, rzeczniczka prasowa wojewody dolnośląskiego. – Stosowny zapis regulujący te kwestie znajduje się w regulaminie prac komisji przeprowadzającej testy kwalifikacyjne.

Możemy tam m.in. przeczytać, że w teście kwalifikacyjnym ma prawo uczestniczyć tłumacz



# Nowe przepisy na autostradach?

**W ostatnim czasie media zalała fala doniesień o autostradowych karambolach. I choć ucierpiały w nich przede wszystkim samochody osobowe, a ich rozbite przody sugerowały możliwość niedostosowania prędkości do warunków, pod lupę zaczęto brać różne przepisy rządzące jazdą po autostradach.**

Najwięcej mówi się o możliwości wprowadzenia całkowitego zakazu wyprzedzania przez pojazdy ciężarowe na autostradach i drogach ekspresowych. Tymczasem dla truckerów i ich pracodawców każdy kilometr na godzinę ma znaczenie. Wszystko przez przepisy regulujące czas pracy. Konieczność jazdy o zaledwie 1 km/h mniej niż jest to możliwe po przemnożeniu przez maksymalnie dozwolone 10 godzin pracy daje (teoretyczną) różnicę 10 kilometrów pokonanych w ciągu jednego dnia. Może to przesądzić o braku lub konieczności odbycia 9-godzinnego odpoczynku dziennego na trasie. A różnice między prędkościami rozwijanymi przez ciężarówki bywają jeszcze większe. Ograniczniki prędkości są najczęściej ustawiane na 85 lub 89 km/h. Całkowity zakaz wyprzedzania spowolniłby transport towarów. To przeżyłoby się na ich wyższe ceny. Firmy spedycyjne stanęłyby też przed koniecznością dokupienia nowych zestawów i zatrudnienia dodatkowych kierowców. Dlaczego jest więc rozważane wprowadzenie zakazu wyprzedzania przez ciężarówkę? Wszystko przez różnicę prędkości względem aut osobowych, sięgającą nierzadko 50–70 km/h. Zdarza się, że kierowcy pojazdów ciężarowych zmieniają pas w sposób zmuszający innych do ostrego hamowania. Sporadyczne nie są też kilkuminutowe manewry wyprzedzania z różnicą 1–2 km/h. Wszystko to prowadzi do powstania niebezpiecznych i nerwowych sytuacji.

## ■ Wyprzedzanie w 100 sekund

Pozostaje mieć nadzieję, że ustawodawcy wykażą się zdrowym rozsądkiem i nie wprowadzą bezwarunkowego zakazu wyprzedzania. Wystarczy wyobrazić sobie, jakie konsekwencje miałyby spowolnienie ruchu przez ciężarówkę hamującą przed zjazdem z autostrady bądź zestaw, który z różnych przyczyn nie jest w stanie przekroczyć 60–70 km/h. Optymalny wydaje się przepis wprowadzony w Niemczech. Stanowi on, że wyprzedzanie przez samochód ciężarowy innego pojazdu jest dozwolone, jeżeli nie będzie ono trwało dłużej niż 100 sekund. Alternatywnie można pomyśleć o zakazach na wysokości węzłów, stromych wzniesień czy odcinków o największym natężeniu ruchu. Niestety, przy polskich drogach brakuje znaków o zmiennej treści. Szkoda, bo pozwoliłyby na dostosowa-



nie zakazu wyprzedzania przez samochody ciężarowe do aktualnej sytuacji na drodze. Wszystko wskazuje, że będziemy mogli liczyć na rozsądne spojrzenie na zmiany i wzięcie pod uwagę różnych rozwiązań.

– Są też rozwiązania mówiące o tym, że ciężarówka wyprzedzana musi zwolnić, jeżeli jest wyprzedzana przez drugą ciężarówkę. Tu nie ma jednej prostej recepty, prostego rozwiązania – wyjaśnił w rozmowie dla portalu tvn24.pl Jerzy Szmít, wiceminister infrastruktury i budownictwa.

## ■ Obniżony limit?

Ekspert z Politechniki Krakowskiej zasugerował obniżenie limitu prędkości. Profesor Stanisław Gaca przypomina, że autostrady zostały przystosowane do jazdy w tempie 130 km/h. Przez lata przy ich projektowaniu i budowie obowiązywała tzw. prędkość projektowa (120 km/h) oraz prędkość miarodajna (130 km/h) – służąca ocenie elementów drogi pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pozwalając na szybszą jazdę nie zdecydowano się na nowelizację przepisów dotyczących projektowania dróg. Nie ma więc pewności, czy geometria łuków i wzniesień drogi oraz długości zjazdów i pasów do włączenia się do ruchu gwarantują stosowny mar-

gines bezpieczeństwa. Czy w przyszłości czeka nas powrót do limitu 130 km/h? Portal brd24.pl podał, że Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa zamierza przeprowadzić konsultacje z naukowcami.

Gdy bliżej przyjrzymy się zachowaniom kierowców, okazuje się, że dla wielu maksymalne 140 km/h jest prędkością czysto teoretyczną. Przeprowadziliśmy prostą obserwację na 200-kilometrowym odcinku A2. Przy jeździe ze stałą, licznikową prędkością 140 km/h na jeden wyprzedzający nas samochód przypadają trzy wyprzedzane auta osobowe. Aż 75 proc. kierowców nie decyduje się więc na jazdę z maksymalną dozwoloną prędkością. Zbliżone wyniki uzyskał koncesjonariusz pomorskiego odcinka autostrady A1. Zaledwie 10 proc. kierowców uzyskuje między bramkami średnią prędkość powyżej 150 km/h. 20 proc. pokonuje je ze średnią 130–150 km/h, natomiast pozostałe 70 proc. – niecałych 130 km/h. Potwierdza to, że Polakom nie zależy na ekstremalnie szybkiej jeździe. Większość szuka wypadkowej między czasem podróży a spalaniem. Podobnie wygląda sytuacja w Niemczech. Nawet na odcinkach bez ograniczeń prędkości mało kto przekracza 160 km/h, a większość utrzymuje 120–140 km/h.

Lukasz Szewczyk



# Gogle i smartfon. Nadchodzi rewolucja w szkoleniu?

**Firmy ÖAMTC Fahrtechnik, czyli austriacka sieć szkół nauki i techniki jazdy, oraz Samsung testują aplikację. Za jej pomocą można będzie poznać swoje reakcje na niebezpieczne sytuacje w trakcie jazdy samochodem. By to zrobić, nie trzeba będzie nawet wychodzić z domu. Wystarczy smartfon i specjalne gogle.**

Aplikacja stworzona do szkolenia przyszłych i obecnych kierowców bazuje na tzw. rzeczywistości wirtualnej (VR). Najprościej mówiąc, jest to wykreowany sztucznie świat (interaktywny obraz), stworzony z wykorzystaniem specjalnego oprogramowania i dodatkowych akcesoriów. Człowiek odnosi wrażenie, że przebywa w nim realnie, ma możliwość wpływania na symulowane tam zdarzenia.

Co jest potrzebne do tego, żeby znaleźć się w wirtualnej rzeczywistości? Przede wszystkim specjalistyczne gogle lub hełmy, których na rynku jest coraz więcej. Najtańsze gogle można kupić już za kilkadziesiąt złotych. Ale lepsze kosztują nawet 100 razy więcej. Same gogle są jednak bezużyteczne, działają tylko w połączeniu z innym urządzeniem, odpowiedzianym za generowanie obrazu. Jakim? Komputerem, konsolą do gier lub smartfonem. Gogle są do tego wyposażone w róż-

go rodzaju czujniki, np. śledzące ruchy głowy użytkownika czy jego fizyczne położenie.

## ■ Miliony sprzedanych okularów

Wirtualna rzeczywistość nabiera coraz większego znaczenia w biznesie. Inwestują w nią najwięksi gracze na rynku. Potencjał VR wykorzystują firmy takie jak Google, Microsoft czy Sony, które konsekwentnie rozwijają tę technologię i znajdują kolejne zastosowania dla produkowanych sprzętów. W 2016 roku liczba sprzedanych na świecie okularów VR wyniosła prawie 2 mln. Natomiast wartość rynku wirtualnej rzeczywistości po raz pierwszy osiągnęła miliard dolarów!

VR kojarzy nam się głównie z grami komputerowymi. Nie może to dziwić, bo technologia ta była jeszcze do niedawna wykorzystywana właśnie na potrzeby rozrywki. Ale to się już zmieniło. Obecnie firmy coraz częściej widzą w niej narzędzie, dzięki któremu mogą przycią-

gać klientów i budować z nimi relacje. Potencjał VR wykorzystala na przykład marka Topshop. Stworzyła wirtualną przymierzalnię. Dzięki niej klienci mogą przymierzyć ubranie bez zakładania go fizycznie.

## ■ Rozszerzona rzeczywistość budzi silne emocje

– W walce o uwagę konsumenta firmy zauważyły potencjał marketingowy w wykorzystaniu virtual reality – mówi Tomasz Sapiński, starszy specjalista ds. nowych technologii w Deloitte.

– W przeciwieństwie do tradycyjnych kanałów komunikacji, rzeczywistość wirtualna jest medium, które pozwala odizolować odbiorcę od bodźców pochodzących ze świata zewnętrznego i gwarantuje jego pełne zaangażowanie. Dodatkowo doświadczenia i emocje wywołane pełnym zanurzeniem w VR okazują się o wiele silniejsze niż wywołane biernym



odbiorom – w przypadku oglądania ich tylko na ekranie. Czynniki te stwarzają idealne środowisko do budowania pożądanej relacji z potencjalnym odbiorcą.

Technologia VR jest stosowana także w szkoleniu. Wykorzystuje się ją w symulatorach stosowanych po to, żeby np. wyćwiczyć procedury postępowania w sytuacjach zagrożenia życia lub zdrowia (wojsko, medycyna, kopalnie) oraz uzyskać umiejętności zawodowe (spawalnictwo, lakierowanie, obsługa suwnic, wózków widłowych).

### ■ Aplikacja w służbie kierowcom i kursantom

Okazuje się, że wirtualna rzeczywistość może być także wykorzystywana podczas szkolenia przyszłych lub obecnych kierowców. Otóż firmy ÖAMTC Fahrtechnik, czyli austriacka sieć szkół nauki i techniki jazdy, oraz Samsung testują specjalną aplikację. Produkt nazwa się VR Samsung Drive. Ma pomóc początkującym kierowcom lub tym, którzy są w trakcie kursu na prawo jazdy, w uświadomieniu sobie zagrożeń związanych z nieostrożnym kierowaniem pojazdem.

Aplikacja działa na smartfona, który współpracuje ze specjalnymi okularami, stworzonymi oczywiście do wyświetlania wirtualnej rzeczywistości. Patrząc przez nie, użytkownik ma wrażenie, że siedzi za kierownicą samochodu. W rezultacie osoby uczące się jeździć autem mogą – w bezpiecznym, wirtualnym środowisku – doświadczyć tego, z czym wiąże się rozproszenie uwagi podczas jazdy. Bo właśnie dekoncentracja spowodowana używaniem smartfonów i innych urządzeń podczas jazdy rozprasza uwagę i wystawia na niebezpieczeństwo kierowcę, pa-

sażerów oraz innych uczestników ruchu drogowego. Zgodnie z badaniem przeprowadzonym przez niemiecką firmę ÖAMTC, 76 proc. kierowców nie jest w stanie zatrzymać się na czas przed nieprzewidzianą przeszkodą, ponieważ ich uwaga ulega rozproszeniu.

### ■ Podstawowy cel? Uświadamianie

Okulary będą wykorzystywane do celów edukacyjnych w ramach obowiązkowych szkoleń prowadzonych przez ośrodki austriackiej firmy ÖAMTC Fahrtechnik od lata 2017 roku. Biblioteka filmów do szkoleń w wirtualnej rzeczywistości zostanie sukcesywnie poszerzana o takie tematy, jak prowadzenie oczami, prawidłowe oglądanie się za siebie czy jak prawidłowo rozglądać się prowadząc motocykl.

– Chcemy, aby wirtualna rzeczywistość była dostępna dla wszystkich kursantów – wyjaśnia Franz Schönbauer, dyrektor zarządzający w ÖAMTC Fahrtechnik. – ÖAMTC Fahrtechnik korzysta z tej przełomowej technologii po to, żeby uświadamiać przyszłych kierowców o pewnych krytycznych sytuacjach na drodze. Pod okiem naszych instruktorów uczestnicy będą mogli sprawdzić, jaki wpływ np. na drogę hamowania ma utrata koncentracji choćby przez sekundę.

Ciekawe, kiedy wirtualna rzeczywistość zacznie być wykorzystywana przez polskie szkoły jazdy. Bo że tak się stanie, chyba nikt nie ma już dzisiaj żadnych wątpliwości. Przecież jeszcze kilkanaście lat temu trudno było znaleźć człowieka, który przepowiedziałby, że do nauczania kandydatów na kierowców będzie można wykorzystywać e-learning (metoda kształcenia zdalnego).

*Jakub Ziębka*

## Co urząd, to obyczaj

➤ ciąg dalszy ze str. 18

przysięgły, którego udział zapewnia sobie osoba egzaminowana, jeżeli nie włada językiem polskim w stopniu umożliwiającym jego odbycie.

– Ponadto do ośrodków szkolenia zostało skierowane odrębne pismo informujące o zasadach i wymogach stawianych przez komisję w takim przypadku – wyjaśnia Sylwia Jurgiel.

### ■ ...czy go nie ma?

Zupełnie inaczej do tej kwestii podchodzi się w województwie podkarpackim, które graniczy z Ukrainą.

– Ze względu na brak zapisu – zarówno w ustawie o transporcie drogowym, jak i w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy – o możliwości udziału w testach tłumaczy, nie dopuszcza się ich do udziału w egzaminach (testach kwalifikacyjnych) – mówi Małgorzata Waksmundzka-Szarek, rzecznik prasowy wojewody podkarpackiego. – W związku z powyższym ośrodki szkolenia, dokonując zapisu obcokrajowców, zwracają szczególną uwagę, aby osoby te posługiwały się językiem polskim w mowie i piśmie. Dopuszczenie tłumacza do testu kwalifikacyjnego stanowiłoby naruszenie obecnie obowiązujących przepisów i mogłoby to skutkować nieważnością przeprowadzonego egzaminu.

Z prośbą o skomentowanie różnych praktyk urzędów wojewódzkich zwróciliśmy się do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Odpowiedź jest nieco zaskakująca. Przeczy choćby temu, co usłyszeliśmy w Dolnośląskim Urzędzie Wojewódzkim.

– Z analizy przeprowadzonej w oparciu o informacje uzyskane z urzędów wojewódzkich wynika, że zapotrzebowanie na przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych w językach obcych jest niewielkie bądź go nie ma – twierdzi Szymon Huptyś, rzecznik prasowy MliB. – Są to pojedyncze przypadki w województwach w skali roku. Jedynie w województwie mazowieckim zaistniało w 2015 roku zapotrzebowanie na przeprowadzenie takich testów dla piętnastu osób, a w województwie wielkopolskim dla 23 osób. Preferowany był język ukraiński, a w dalszej kolejności rosyjski, białoruski i angielski. Wystąpiły pojedyncze przypadki wniosku o przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego w języku tureckim i francuskim. W tych przypadkach odbyło się to przy pomocy tłumacza przysięgłego. Obowiązujące przepisy nie zabraniają udziału tłumaczy w egzaminach. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, wojewoda może również przetłumaczyć, w zależności od potrzeb, zestaw (zestawy) pytań na wybrany język obcy.

*Jakub Ziębka*



Fot. Karlis Dambrans/Flickr



# Mania wycinania

**Gęste zawiesiny zanieczyszczeń nad największymi miastami Polski i alerty smogowe wielokrotnie przypominały, że jakość powietrza, którym oddychamy, pozostawia wiele do życzenia. Częściowo przyczyniają się do tego zmotoryzowani.**

Wymogi, którym muszą sprostać współczesne samochody, są niezwykle wyśrubowane. Ich pokłosiem jest „afery spalinowa”. W ogniu krytyki znalazł się koncern Volkswagen, jednak trzeba pamiętać, że wątpliwości ekspertów wzbudziły także składy gazów opuszczających rury wydechowe aut innych marek. Nie zmienia to faktu, że nowoczesny samochód, jadąc w smogu, jest w stanie wyemitować spaliny o mniejszej zawartości cząstek stałych czy tlenków azotu od powietrza, które pobiera.

Oczywiście nie zamierzamy nikogo przekonywać, że największy wpływ na pogarszanie jakości powietrza mają samochody, gdyż nie byłoby to prawdą. W okresie jesienno-zimowym w krajowych realiach największym producentem dodatkowych zanieczyszczeń są gospodarstwa domowe z niespełniającymi żadnych norm piecami i kotłami grzewczymi, które nierzadko opalane są pośledniej jakości węglem, a zdarza się, że i odpadami.

Niemniej samochody również trują. W opracowaniu przygotowanym przez dr. Tadeusza Koptę z Politechniki Krakowskiej czytamy, że w wysoko rozwiniętych krajach OECD auta obciążają środowisko ponad 15 tysiącami związków

chemicznych. Odpowiadają za znaczący procent całkowitej emisji szkodliwych substancji – w tym 80 proc. tlenku węgla, 63 proc. tlenków azotu, 50 proc. związków pochodzenia organicznego, 10–25 proc. pyłów i 6,5 proc. dwutlenku siarki. Z badań wynika, że w tunelach, wielopoziomowych parkingach i okolicach stacji benzynowych stężenie zanieczyszczeń niekiedy jest od czterech do 40 razy wyższe od średniej dla całego obszaru miejskiego. Z kolei z opracowań powstałych na potrzeby „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego” wynika, że samochody mają 16-procentowy wkład w tworzenie średniorocznych stężeń pyłu PM10. A to już istotna cegiełka stosu układającego się w toksyczną piramidę. By przekonać się, co wisi w powietrzu za sprawą aut, wystarczy w letni bezchmurny dzień wybrać się do centrum miasta – wyżowa pogoda sprzyja tworzeniu się smogu typu Los Angeles. Powietrze staje się „gęste”, ma nieprzyjemny zapach i może powodować podrażnienia oczu oraz górnych dróg oddechowych.

Niestety, zwyczajnie polskich kierowców nie sprzyjają poprawie jakości powietrza. W latach

90. XX wieku pod ogień krytyki trafiły, wchodzące wówczas na rynek wraz z nowoczesnymi samochodami, katalizatory. W ocenach wielu domorosłych „ekspertów” uchodziły za element wyposażenia, który ogranicza moc, podnosi spalanie i jedynie niepotrzebnie komplikuje konstrukcję samochodu. Przy nadarzającej się okazji nierzadko zapadały decyzje o usunięciu katalizatora. Amatorzy tego typu „tuningów” z przykrością zauważali, że osiągi auta nie uległy poprawie, a jedyną zauważalną zmianą okazał się wzrost natężenia hałasu (katalizator porządkuje przepływ spalin i zmniejsza ich prędkość, działając niczym tłumik). Drastycznie rosła też zawartość toksycznych związków w gazach wydechowych. Trzeba pamiętać, że nawet najprostsze układy w samochodach spełniających normę emisji Euro 1 (od 1992 roku) lub Euro 2 (od 1996 roku) znacząco obniżały zawartość węglowodorów oraz tlenków węgla i azotu w mieszaninie gazów opuszczających rury wydechową.

W XXI wieku konstruktorzy samochodów wprowadzili system recyrkulacji spalin, by ograniczyć emisję tlenków azotu i spełnić wymogi normy Euro 4 (od 2005 roku). Niestety, wielu



mechaników do dziś uznaje układ EGR za zbędny dodatek. W tym samym okresie w układzie wydechowym diesla zaczęto montować też filtry cząstek stałych, znane również pod skrótami DPF i FAP. Bez nich praktycznie wszystkie silniki o zapłonie samoczynnym były w stanie sprostać najwyższej normie Euro 3. DPF odpowiada za wyłapywanie i dopalanie sadzy. Niezbędny jest do tego czas i wysoka temperatura, powstająca podczas jazdy ze znacznym obciążeniem silnika. Filtry cząstek stałych idealnie oczyszczają się podczas jazdy autostradą. Sytuacja jest zgoła odmienna, gdy cykl samooczyszczania DPF rozpocznie się w mieście. Elektronika zarządza podanie większych dawek paliwa w celu podniesienia temperatury spalin – nie zawsze to wystarcza, a zdarza się, że proces jest przerywany przez nieświadomego kierowcę, który wyłącza silnik po dotarciu do celu. Prowadzi to do rozrzedzenia oleju paliwem i przedwczesnego zapchania DPF. Jego żywotność jest szacowana na 150–180 tys. km. W sprzyjających warunkach eksploatacji DPF wytrzymuje dwukrotnie więcej, ale przy jeździe wyłącznie po mieście może ulec uszkodzeniu już po kilkudziesięciu tysiącach kilometrów.

Filtry cząstek stałych są jedną z najdroższych części zamiennych. Zakup w ASO może uszczuplić stan konta nawet o 10 tys. zł. Zamienniki to wydatek przynajmniej 1500–2000 zł. Nie powinno więc dziwić, że szukający oszczędności kierowcy decydują się na usuwanie DPF. I chociaż takie auto nie spełnia obowiązujących norm i nie może legalnie jeździć po drogach publicznych, szanse na wykrycie nieprawidłowości podczas badania technicznego czy policyjnej kontroli są niemal zerowe – diesel z wyciętym DPF – o ile nie przeszedł tuningu elektronicznego – zwykle z zapasem spełnia polską normę zadyymienia, wprowadzoną przed wej-

ściem filtrów sadzy (aczkolwiek wykrycie jego braku jest równoznaczne z negatywnym wynikiem badania).

Zupełnie inaczej sytuacja wygląda na zachodzie Europy. W Wielkiej Brytanii podczas przeglądu każdy samochód z silnikiem Diesla powinien być sprawdzony pod kątem obecności filtra cząstek stałych. Jego brak może oznaczać też mandat w wysokości 1000–2500 funtów. Surowe kary za brak DPF grożą także w innych krajach Europy Zachodniej. A wytypowanie aut do kontroli jest niezwykle łatwe. Gdy zabraknie DPF, ruszaniu spod świateł czy podjazdom pod górę załadowanym autem towarzyszy wyraźna emisja sadzy z rury wydechowej. Jeżeli docho- dzą do tego uszkodzone wtryskiwacze bądź niefachowo przeprowadzony chiptuning, po dłuższej jeździe tylna kłapa pojazdu jest wręcz czarna od sadzy.

Nawet jeżeli współczesne układy oczyszczania spalin nie są w stanie zagwarantować składu wymaganego przepisami, istotnie obniżają wpływ samochodów na środowisko i organizmy żywe. To długofalowa walka, której efektów nie zobaczymy z dnia na dzień. Naukowcy szacują, że roczna redukcja cząstek stałych PM<sub>2.5</sub> o 1 µg/m<sup>3</sup> w skali globu przełoży się na zysk czterech milionów lat życia. W bardziej obrazowej kalkulacji oznacza to, że długość życia osób urodzonych w 2008 roku powinna statystycznie zwiększyć się o 20 dni. Niestety, różne dziedziny życia dowodzą, że przewidywane skutków swoich działań w długiej perspektywie czasu jest Polakom obce. Dotyczy to również motoryzacji. Skrót EGR i DPF utożsamiamy ze złem wcielonym, podobnie jak downsizing, nowoczesne silniki, ekologiczny styl jazdy czy ogólną dbałość o stan techniczny samochodu. A smog? Przecież to wina innych...

**Łukasz Szewczyk**

## Bezprzewodowe podgrzewanie

**Podgrzewana przednia szyba nie jest nowym rozwiązaniem. Już w 1985 roku była oferowana do forda scorpio. Niegdyś luksusowy dodatek obecnie można zamówić nawet do niektórych aut segmentu A.**



Kilkadziesiąt sekund po włączeniu ogrzewania można bez najmniejszego wysiłku usunąć lód. Większość podgrzewanych szyb ma jednak wadę – zatopione w szkle druciki grzewcze. Stają się wyraźniej widoczne w określonych warunkach – np. podczas jazdy w deszczu czy tuż przed zachodem słońca. Jeżeli kierowca choć raz dostrzeże przewody grzewcze, będzie już zawsze zwracał na nie uwagę. Szczególnie gdy odkryje, że obraz widziany przez boczną szybę jest krystalicznie czysty. Rozwiązanie – bezprzewodowe podgrzewanie szyby – znalazł Volkswagen. Znajdująca się między warstwami szkła powłoka ze srebra przewodzi prąd, zamieniając go w ciepło. Moc sięgająca 400–500 W w krótkim czasie rozgrzewa szybę i ułatwia usuwanie lodu. W dolnej części szyby osadzono druciki do odmrażania piór wycieraczek, co zapobiega ich przymarzeniu. Cienka warstwa srebra przydaje się też latem. Volkswagen szacuje, że odbija do 60 procent ciepła słonecznego, a temperatura w kabinie może być nawet o 15 stopni Celsjusza niższa niż w aucie z tradycyjną szybą. Dzięki temu klimatyzacja jest w stanie szybciej schłodzić wnętrze. Bezprzewodowo podgrzewana szyba jest opcją – m.in. dla nowego golfa. Ceny – od 1220 zł. Niestety, ewentualna wymiana będzie wyraźnie droższa.

**Łukasz Szewczyk**



Zaproś kursantów na jazdy

Lista kursantów, których postęp jest większy niż 90% i są gotowi do rozpoczęcia jazd.

Kursanci niepoinformowani  Kursanci poinformowani

#	Imię i nazwisko	Postęp kursanta	Adres email	Telefon	Akcja
1	Jan Kowalski	96%	jan.kowalski@cfggh.pl		Poinformuj mailowo ✉
2	Anna Nowak	92%	anna.nowak@dote.pl		Poinformuj mailowo ✉

OSK otrzymuje informację, że kursant zaliczył odpowiednią partię materiału teoretycznego i można umawiać się z nim na jazdy. Może wysłać automatycznego e-maila do kursanta z odpowiednią informacją i zaproszeniem.

# Innowacja dla Partnerów firmy e-kierowca

**W marcu br. zacznie działać nowa platforma e-kierowca, obsługująca naukę teorii i zarządzanie e-kursami w ośrodkach.**

Już od dłuższego czasu jesteśmy świadkami dynamicznego rozwoju nowych metod nauki teorii, opartych na szkoleniach przez Internet. E-kursy „Teoria w domu” cieszą się coraz większą popularnością zastępując tradycyjne wykłady. Rosnąca liczba użytkowników oraz fakt, że e-kursy „Teoria w domu” stały się standardem w codziennej pracy ośrodków, spowodowały potrzebę zbudowania nowego, większego i doskonalszego systemu do obsługi zarówno szkół jazdy jak i ich klientów, czyli kursantów.

## ■ Nowa platforma: innowacje zarówno dla OSK jak i kursantów.

Nowa platforma e-kierowca obejmuje szereg zupełnie nowych funkcjonalności oraz udoskończeń, które będą ważne dla obu stron szkolenia: z jednej strony dla OSK, a z drugiej dla kursanta. Podeszliśmy do sprawy systemowo – mówi Robert Kozubek, koordynator projektu realizowanego przez Dział Badań i Rozwoju firmy e-kierowca. Opracowując koncepcję platformy i jej funkcjonalności, wyszliśmy od zde-

finiowania potrzeb zarówno ośrodków, które szkołą wykorzystując e-kursy „Teoria w domu”, jak i kursantów, którzy uczą się na tych materiałach. Powstał spójny system, który łączy oba obszary i winduje naukę teorii przez Internet na zupełnie nowy poziom.

## ■ „Teoria w domu”, ale pod kontrolą OSK.

Jednym z podstawowych postulatów ośrodków wykorzystujących e-kursy „Teoria w domu”, było dodanie możliwości lepszego internetowego kontaktu z kursantem i wglądu w jego postępy w nauce, bez generowania dodatkowej pracy w ośrodku. Nowa platforma daje pełniejszą kontrolę OSK nad szkoleniem teoretycznym kursanta – ośrodek może wykażać przed kursantem, że monitoruje jego postępy, wie, ile i jaki materiał został przerobiony, ile testów i z jakim efektem zostało rozwiązanych. Ośrodek może przy tym utrzymać kontakt



Urozmaicenie nauki. Kursant po zaliczeniu określonej partii materiału otrzymuje odznaki będące potwierdzeniem jego kompetencji.

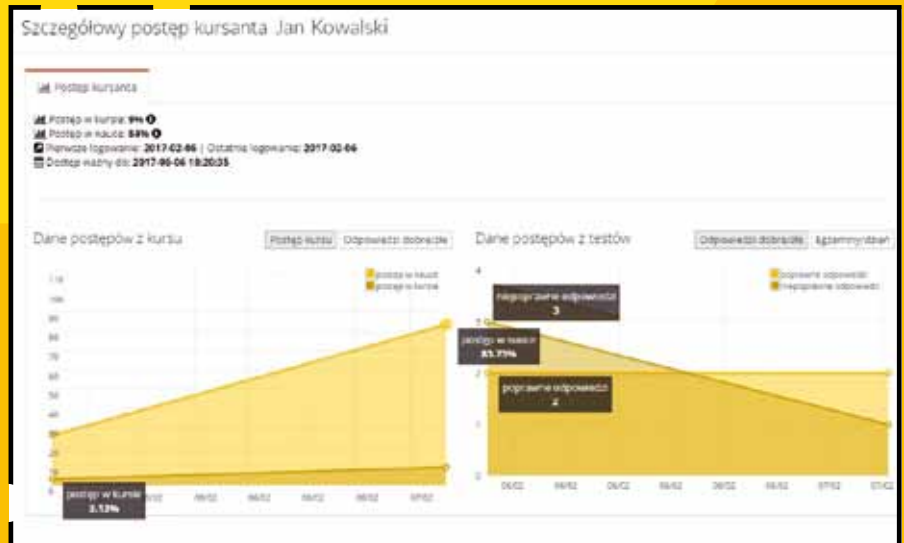


z kursantem podczas jego nauki w domu, wysyłając mu w odpowiednim momencie zaproszenie na jazdy. Co ważne, nie wymaga to od OSK dodatkowej pracy, ponieważ treść komunikatu generuje się automatycznie. Dzięki temu kursant ma poczucie, że ośrodek czuwa nad jego postępami i interesuje się jego nauką.

## ■ Platforma na miarę dzisiejszego kursanta

Ośrodki, które oferują e-kursy „Teoria w domu” na nowej platformie, dadzą tym samym kursantom najnowocześniejszy na rynku e-learning na prawo jazdy, który w pełni odpowiada na potrzeby ich klientów. Większość dzisiejszych kursantów, to młodzi ludzie w wieku 18-25 lat. Mają określone nawyki, potrzeby i oczekiwania, ukształtowane w czasach dynamicznie rozwijających się technologii. E-kursy „Teoria w domu” na nowej platformie uwzględniają te potrzeby i realizują je na kilku poziomach. Wszystko po to, aby na końcu szkolenia kursant nie tylko zdał, ale był w pełni usatysfakcjonowany z przebiegu nauki i wyniósł jak najlepsze zdanie o ośrodku. E-kursy „Teoria w domu” na nowej platformie zostały więc opracowane przy uwzględnieniu następujących potrzeb dzisiejszych kursantów:

- Motywowanie do nauki i stałe informowanie o postępach: kursant chce wiedzieć, ile jeszcze musi się nauczyć a przy tym uczy się skutecznie i chętniej, kiedy docenia się każdy pokonany przez niego etap.
- Utrzymanie wrażenia, że ktoś interesuje się nimi i czuwa nad przebiegiem ich nauki: kursant otrzymuje e-mailem informację z OSK na temat swoich postępów, na bieżąco jest również informowany o nich przez system.
- Pokazanie ich postępów przez pryzmat wyników rozwiązywanych testów: Funkcja TRENERA OSOBISTEGO pozwala na automatyczny zapis lub samodzielne dodanie tych pytań z egzaminu państwowego, które sprawiają najwięcej kłopotu podczas odpowiedzi. Użytkownik może wrócić do nich w wolnej chwili. Zwiększy to skuteczność nauki i spowoduje wzrost liczby punktów na egzaminie teoretycznym.
- Posługiwanie się zrozumiałym dla nich językiem: szkolenie musi być w pełni profesjonalne, ale język komunikacji nie może tworzyć zbytecznego dystansu.
- Urozmaicenie nauki, która sama w sobie nie jest dla kursantów przyjemną czynnością: wprowadzenie elementów charakterystycznych dla gier i zabaw. Jest to zabieg wykorzystywany już od dawna w szeroko pojętej edukacji. Zwiększa on przyjemność i satysfakcję z nauki a tym samym wpływa na jej efektywność i skuteczność. ■



Ośrodek ma na bieżąco wgląd w postępy kursanta.

**Trener osobisty - Twój pomocnik w zdaniu egzaminu**

Trudne pytania - pytania, które zaznaczyłeś podczas rozwiązywania testów, klikając na przycisk "Oznacz jako trudne".  
 Pytania do powtórki - pytania, na które 2 razy nie udzielisz odpowiedzi.  
 Przykładowy egzamin - masz możliwość rozwiązania testu, który wygeneruje się z pytań "Trudne" i pytań "Do powtórki". Dzięki temu, możesz jeszcze raz rozwiązać wszystkie pytania, które sprawiły Ci problem i zgarnąć 100% na egzaminie teoretycznym!

Rozpocznij przykładowy egzamin Przykładowy egzamin

Dla zapewnienia realizacyjności egzaminu aplikacja musi pobierać wizualizacje dla wybranych pytań. Czas ładowania w zależności od długości filmu, może wynieść od kilku do kilkunastu sekund.

Przeglądaj pytania po modułach

Nazwa modułu	Trudne pytania	Pytania do powtórki	Akcja
Lekcja 1 Temat 1 - Wiedomości ogólne	0	1	<a href="#">Start</a>
Lekcja 1 Temat 2 - Pojęcia podstawowe	0	19	<a href="#">Start</a>
Lekcja 2 Temat 1 - Podstawowe manewry na drodze	0	49	<a href="#">Start</a>
Lekcja 3 Temat 1 - Przeciąganie się kierunków ruchu	0	10	<a href="#">Start</a>

Funkcja TRENERA OSOBISTEGO przygotowująca do zdawania testów.

## NOWA PLATFORMA TO CZYSTY ZYSK DLA OSK OFERUJĄCYCH E-KURSY TEORIA W DOMU:

- Ośrodek oferuje kursantowi najnowocześniejsze na rynku narzędzie, które w pełni odpowiada na jego potrzeby – rozumie współczesnego kursanta. Takie ośrodki poleca się znajomych.
- Daje kontrolę OSK nad szkoleniem teoretycznym kursanta – ośrodek może wykazać przed kursantem, że monitoruje jego postępy, wie, ile umie, ile testów i z jakim efektem zostało przez niego rozwiązane.
- Umożliwia OSK utrzymywanie kontaktu z kursantem i w odpowiednim momencie komunikowanie się z nim. Nie wymaga to od OSK dodatkowej pracy, ponieważ treść komunikatów generuje się automatycznie. Dzięki temu kursant ma poczucie, że ośrodek czuwa nad jego postępami i interesuje się jego nauką.
- Umożliwia zachowanie ciągłości szkolenia od teorii do praktyki.

# Muzyka

## z samochodowego silnika

**– Z braku czasu najlepiej komponuje mi się w samochodzie! Podczas jazdy, zamiast słuchać wszystkowiedzącego radia, wołę odgłos silnika. To brzmienie powoduje, że łatwiej mi się tworzy – zdradza w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” znany polski kompozytor i saksofonista Robert Chojnacki.**

**Jakub Ziębka: Czego trudniej się nauczyć – jazdy samochodem czy gry na saksofonie?**

**Robert Chojnacki:** Zdecydowanie trudniejsza jest gra na saksofonie. Zresztą to bardzo ciekawy instrument. Wynałazł go i zaprezentował na wystawie w Brukseli w 1912 roku Adolph Sax. Jest to swoiste połączenie klarнету, fletu i oboju. Jeden z moich nauczycieli mówił mi kiedyś: „najtrudniejsze jest pierwsze dziesięć lat gry na saksofonie, potem już jakoś ci pójdzie”. I nie są to słowa rzucone bezpodstawnie. A z samochodem miałem tak, że po prostu wsiałem i jechałem. Ale autami interesowałem się w zasadzie od dzieciństwa. Pewnie zawdzięczam to swojemu ojcu.

**Był motoryzacyjnym maniakiem?**

– On w tzw. realnym socjalizmie jeździł po Warszawie takimi samochodami, które w tamtych czasach były w naszym kraju w zasadzie niedostępne. Bardzo lubił amerykańskie i niemieckie marki. Chodzi mi m.in. o amerykańskie chevrolety. Zawsze to były auta z mocnym silnikiem, 6–8 cylindrów w układzie widlastym. Na przełomie lat 50. i 60. musiało to wyglądać trochę jak lądowanie UFO w Mogielnicy, ale takie to były czasy. Miał też w swoim życiu parę mercedesów i w latach późniejszych chevrolety camaro z motorem 5,7 w układzie V. Dużo wcześniej miał także niemieckiego mercedesa W 120, tzw. kubusia, czy trochę później 280 z silnikiem benzynowym. Tata nie tolerował silników Diesla. A wracając do „kubusia”, wówczas po Warszawie jeździły może cztery takie auta, jedno z nich miał podobno Leopold Tyrmand (pisarz i publicysta, popularyzator jazzu w Polsce, postać owiana legendą, ikona polskiego świata artystycznego lat pięćdziesiątych XX wieku – przyp. red.), drugie – premier Cyrankiewicz. Pod koniec lat 70. i przez kolejne lata tata jeździł chevroletami camaro. Miał słabość do tego modelu. Ja też go lubiłem i wspominam do dziś z sentymentem. Uważam, że chevy camaro z tamtych lat to najbardziej udana wersja chevroleta i ogólnie koncernu General Motors. Kiedyś Wojciech Karolak

(polski muzyk jazzowy, pianista, wirtuoz organów Hammonda – przyp. red.), widząc swojego ojca, wyskoczył na środek jezdni i nie mógł się nadziwić, że ktoś w Warszawie posiada takie auto. Prywatnie Wojtek posiadał podobny model, ale miał wieczny problem z częściami. Wiadomo, wtedy najbardziej popularnymi samochodami były syrenki i warszawy.

**Pan też tak ma? Na profilu facebookowym przeczytałem, że jednym z pana zainteresowań są szybkie samochody.**

– Tak, mogę powiedzieć, że lubię szybkie samochody, ale nie tylko. Trochę już ich w swoim życiu miałem, ale nie ma sensu, żebym wymieniał, jakie, bo nie chodzi przecież o to, żeby się teraz nimi chwalić. Ale według mnie, samochód powinien być szybki, elegancki i bezpieczny. Taki, który pozwala spokojnie wyprzedzić inne pojazdy w momentach potencjalnie takiemu manewrowi niesprzyjających. Na przykład, jeśli jedziemy pod górę. Fajnie mieć świadomość, że ma się pod nogą jeszcze spory zapas.

Ale oczywiście nie zaczynałem swojej motoryzacyjnej przygody od bardzo szybkich aut. Było dosyć, rzekłbym, klasycznie. Maluch, którego się pozbyłem po trzech tygodniach, i volkswagen garbus. Potem już była cała gama.

**Najpierw trzeba było udać się na kurs, a potem zdać egzamin na prawo jazdy. Pamięta pan coś z tamtych czasów?**

– Oczywiście, pamiętam nawet dokładnie, gdzie! Było to w Warszawie przy ul. Bema, w Lidze Obrony Kraju. Miałem wtedy niespełna 18 lat. I co w tym wszystkim chyba najciekawsze – podczas swojej pierwszej jazdy wsiałem do żuka. Jak wchodziłem w zakręt, to miałem wrażenie, że zaraz się wywróci. A potem przesiadłem się na Stara 66. Zero wspomagania hamulców i kierownicy. Pełna rozpacz. Przy hamowaniu trzeba było się zapierać dobrze nogami. I takim oto ciężarowym wozem zdawałem egzamin na prawo jazdy.

**Nie jeździł pan wówczas w ogóle osobówką?**

– Ale jeździłem, po prostu podkradałem ojcu auto i jeździłem nocami po mieście. Liga Obrony Kraju posiadała taki sprzęt, z jakiego korzystało wówczas wojsko. Kurs kosztował mnie 50 zł, a mógł być co najmniej kilkakrotnie droższy. Jednak takich jak ja brali później do jednostek samochodowych. W jednej z nich byłem właśnie kierowcą. Ale krótko, szybko się z tego obowiązku wywinąłem i wylądowałem w zespole estradowym Radar.

**Właśnie, odchodząc od tematów wojskowych, nawiążę raz jeszcze do muzyki, bo przecież rozmawiam z osobą, która zajmuje się nią na co dzień. Czy jazda samochodem inspirowa pana do tworzenia, komponowania?**

– Trafił pan w sedno! Z braku czasu najlepiej komponuje mi się właśnie w samochodzie! Podczas jazdy, zamiast słuchać wszystkowiedzącego radia, wołę odgłos silnika. To brzmienie powoduje, że łatwiej mi się tworzy. W samochodzie spędziłem prawie pół życia, więc jestem już przyzwyczajony. Reszta to wyobraźnia muzyczna i trochę wiedzy na ten temat.

Niedawno ukazała się moja nowa płyta zatytułowana „Piątka”. To jest mój piąty album solowy. Polecam go czytelnikom, ponieważ skupiłem na nim wokół siebie wspaniałych muzyków i zaprosiłem do współpracy młodego wokalistę Piotra Nowaka. Myślę, że warto posłuchać. To dobra płyta do samochodu i na wieczór towarzyski.

**A jak pan ocenia umiejętności i kulturę jazdy polskich kierowców?**

– Nie zauważyłem, żebyśmy jeździli lepiej albo gorzej od kierowców z państw Europy Zachodniej. Natomiast mam wrażenie, że dużo gorzej jest na wschodzie Europy. Kilka lat temu miałem okazję uczestniczyć w rajdzie. Przemierzaliśmy m.in. Ukrainę i Mołdawię. Nie czułem się tam zbyt bezpiecznie. Słaba jakość dróg, krewkie wyposażenie połączone ze skłonnością do nadużywania alkoholu to jest prawdziwie wybuchowa mieszanka... ■



### ROBERT CHOJNACKI

– muzyk, kompozytor, saksofonista. W 1987 roku dołączył do nowo powstałej formacji De Mono, z którą współpracował kilkanaście lat. Jest kompozytorem m.in. takich przebojów, jak „Zostańmy sami”, „Twoje ulice”, „Płomień”, współkompozytorem i wykonawcą pozostałych hitów tej grupy. W tym samym czasie, w 1995 roku, nagrał swój pierwszy solowy album „Sax & Sex”. Dzięki takim przebojom, jak „Budzikom śmierć”, „Niecierpliwi”, „Prawie do nieba”, płyta sprzedawała się w liczbie około półtora miliona egzemplarzy, a Robert Chojnacki zapisał się na stałe na kartach historii polskiej muzyki rozrywkowej. Od 2008 roku Robert Chojnacki zaangażowany jest w kilka projektów, które realizuje również za granicą. Natomiast w kraju rozpoczął kolejny zespołowy projekt pod nazwą „Robert Chojnacki &”.



# Łódzki WORD się przeprowadzi

Dwa osobne place manewrowe oraz nowoczesny budynek z poczekalnią, kawiarnią, salami wykładowymi i biurami mają zapewnić klientom komfort zdawania egzaminów. Całość będzie kosztować WORD w Łodzi 14 mln zł.



snego ośrodka mówi się w Łodzi od lat. Teraz te marzenia mają szansę się spełnić.

## ■ Będzie pięknie i nowocześnie

Siedziba WORD powstanie przy ul. Nowy Józefów. Nieopodal miejsca, gdzie teraz mieści się filia łódzkiego ośrodka. Do dyspozycji WORD będzie miał trzyhektarową działkę. Stanie na niej budynek o powierzchni około 1500 mkw., w którym znajdą się sale wykładowe. Będą również poczekalnia i kawiarnia do dyspozycji zdających, ale także osób towarzyszących.

Powstaną też dwa osobne place manewrowe. Na pierwszym, złożonym z dwóch torów, będą odbywały się egzaminy tylko na pojazdach ciężkich. Drugi – siedmiotorowy – obsłuży kategorię A i B. Nie będzie też problemu ze zmianą przyzwyczajień kandydatów na kierowców.

– Już teraz odbywa się w tych okolicach większość egzaminów na prawo jazdy kategorii B, tam są trasy egzaminacyjne, z których korzystają kursanci z instruktorami, więc będzie to naturalne przeniesienie – twierdzi Kucharski.

## ■ Formalności i szukanie finansowania

Inwestycja została już zaakceptowana przez władze. Sejmik województwa podjął uchwałę w sprawie wydzierżawienia gruntu. Gotowa jest koncepcja. Z racji oszczędności WORD zrezygnował z zamawiania wizualizacji.

– Wizualizacje są piękne i można się nimi chwalić, ale to droga sprawa – mówi Kucharski. – A my liczymy każdą złotówkę. Dlatego jest projekt, ale wizualizacji w 3D nie będzie.

Obecnie przygotowywana jest procedura przetargowa na uruchomienie finansowania inwestycji. Całość ma kosztować około 14 mln zł. Kolejny krok to znalezienie wykonawcy. Jeżeli wszystko pójdzie zgodnie z planem, prace rozpoczną się jeszcze w tym roku. Od pierwszego wbitia łopaty do końca inwestycji mają potrwać osiem miesięcy. Oznacza to, że jeszcze w 2018 roku łodzianie będą mogli zdawać egzaminy w lepszych warunkach.

W zeszłym roku w WORD-zie w Łodzi odbyło się ponad 36 tys. egzaminów praktycznych i 22 tys. teoretycznych. Wskaźnik zdawalności teorii za pierwszym razem wynosi w Łodzi 58 proc. i jest to najwyższy wynik w Polsce.

**Anna Łukaszuk**

Obecnie siedziba Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Łodzi mieści się w budynku dzierżawionym od Państwowej Komunikacji Samochodowej. Jest on stary i zaniedbany. Łódzki WORD, jako jeden z ostatnich w Polsce, nie ma swojego budynku.

– Musimy równać do standardów, jakie powinny spełniać instytucje publiczne – mówi Łukasz Kucharski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Łodzi. – Zależy nam na komforcie klientów, którzy przychodzą na egzamin. Chcemy, żeby mogli to robić w przyjemnej atmosferze, bo to jednak stresujące wydarzenie. Nasza obecna siedziba zdecydowanie tego nie zapewnia.

## ■ Między więzieniem a cmentarzem

Jak przekonuje dyrektor, oprócz tego, że budynek jest w kiepskim stanie i zdecydowanie odbiega od współczesnych standardów, znajduje się w osoblwym otoczeniu.

– Mieścimy się przy ul. Smutnej – mówi. – Naprzeciwko mamy areszt, po drodze do nas mijają się dwa cmentarze. Takie okoliczności nie napawają optymizmem nikogo, kto do nas przychodzi. Budynek też odstrasza. Nie możemy go rozbudować ani wyremontować. Dlaczego? Bo przepisy mówią, że nie można wydatkować publicznych pieniędzy na modernizację budynków, które są dzierżawione. Poza tym to by się nie opłacało. O potrzebie nowego, wła-



# Zielona strzałka, czyli akcja wzbudzająca duże kontrowersje

**Lotowa akcja łódzkiej drogówki, której celem było łapanie i karanie kierowców niestosujących się do przepisów związanych z tzw. zieloną strzałką, wywołała w mediach i na forach dyskusyjnych lawinę negatywnych komentarzy. Nie zauważono jednego. Duża część nałożonych mandatów nie była związana z niezatrzymaniem się przed sygnalizatorem, ale z tym, co kierowcy robili już za nim...**



zują akcje monitorujące ich zachowania przed minięciem sygnalizatora, jak i po.

Tak się ostatnio stało w Łodzi. Otóż tamtejsi funkcjonariusze z drogówki rozestali komunikat prasowy, że rozpoczęli działania, jak to nazwali, „pod kryptonimem zielona strzałka”. W nagłówku informacji można było przeczytać, że akcja dotyczy monitorowania osób, które nie zatrzymują się przed sygnalizatorem z wyświetlającą się zieloną strzałką.

Wywołało to lawinę komentarzy internautów. Swoje dołożyły także niektóre media. Na przykład na jednym z najpopularniejszych portali internetowych w Polsce pojawił się tekst, w którym możemy przeczytać, że „Znając organizację i odgórne założenia tego typu akcji, czyli wystawienie jak największej liczby mandatów, stużłotowy mandat i 1 punkt karny dostaną nawet ci kierowcy, których auta będą powoli toczyć się na zielonej strzałce. A nie o to w tym wszystkim chodzi. Policjanci zaangażowani w akcję »strzałka« mogliby w tym czasie zająć się np. łapaniem kierowców, którzy mają źle ustawione światła lub zamontowane zestawy niehomologowanych tzw. chińskich ksenonów”.

## ■ Co mówią statystyki?

Warto jednak przeczytać cały komunikat łódzkiej policji, nie tylko nagłówek. Bo okazuje się, że duża liczba mandatów została wręczona wcale nie tym, którzy nie zatrzymali się przed sygnalizatorem z zieloną strzałką. Otóż aż 54 mandaty wystawiono kierowcom za nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych przy nadawanym na sygnalizatorze S-2 zielonym sygnale świetlnym, z kolei 15 za niestosowanie się do czerwonego sygnału świetlnego.

O ile sensowna może wydawać się dyskusja o potrzebie zatrzymywania się przed sygnalizatorem z włączoną zieloną strzałką (choć takie jest w Polsce prawo i trzeba się do niego stosować), to trudno kwestionować sprawdzanie i sankcjonowanie kierowców przejeżdżających na czerwonym świetle lub tych, którzy nie zatrzymują się przed przejściem dla pieszych, widząc, że przez jezdnię przechodzą ludzie...

Jakub Ziębka

Każdy kierowca powinien wiedzieć, co kryje się za potocznym określeniem „zielona strzałka”. Chodzi o sygnalizator S-2, zezwalający na warunkowy skręt w prawo lub lewo, lub zawracanie. Wszyscy powinni mieć świadomość, że w przypadku korzystania z warunkowego wjazdu za sygnalizator należy się przed nim zatrzymać. Dopiero po upewnieniu się, że nie doprowadzimy do nieustąpienia pierwszeństwa, możemy kontynuować jazdę.

## ■ Czy przepis jest w ogóle potrzebny?

Kwestia bezwarunkowego zatrzymania się przed sygnalizatorem, na którym wyświetla się zielona strzałka, budzi kontrowersje. Dwa lata temu sprawą zainteresowało się środowisko szkoleniowe, a dokładniej Małopolskie Stowarzyszenie Nauczycieli Kształcących Kierowców.

– To martwy przepis – tłumaczył wtedy w „Gazecie Wyborczej” Tadeusz Szewczyk, prezes MSNKK. – Tak określamy obowiązek zatrzymania

się przed sygnalizacją warunkową. To nie tylko przepis, który się nie przyjął, ale po prostu bubeł prawny. Bo jeśli droga jest pusta, to po co mamy się zatrzymywać? Tego przepisu nie można nawet wytłumaczyć względami bezpieczeństwa, bo widoczność na wysokości strzałki jest najczęściej żadna. Skutecznie można się rozejrzeć dopiero zbliżając się do skrzyżowania.

## ■ Akcja łódzkiej policji, ludzie zbulwersowani

Na razie przepisy nie uległy jednak zmianie. Nadal przez sygnalizatorem wyświetlającym zieloną strzałkę należy się bezwzględnie zatrzymać. Tak samo jak nie można przejeżdżać go, gdy strzałka się nie wyświetla. I jeszcze jedna rzecz. Trzeba pamiętać, że tuż za sygnalizatorem czasami znajduje się przejście dla pieszych, którym trzeba umożliwić przejście przez jezdnię.

Okazuje się, że polscy kierowcy mają problem z przestrzeganiem wszystkich tych trzech zasad. Pewnie dlatego policjanci co jakiś czas organi-

# Siła klasyki

**Współczesne samochody bywają krytykowane za zbyt wiele nowoczesnych rozwiązań technicznych, nadmiernie rozbudowaną elektronikę oraz skrajnie wysilone jednostki napędowe. Mimo nowoczesnego wyglądu schodząca ze sceny honda civic IX przypadnie do gustu także motoryzacyjnym konserwatystom.**

Japoński koncern wyjątkowo długo pozostał wierny klasycznym rozwiązaniom. Gdy inni stawiali na downsizing silników, turbosprężarki i kompresory, Honda uważnie obserwowała sytuację i dopiero przymierzała się do rozpoczęcia prac. 2017 rok upłynie pod znakiem wprowadzenia na rynek civica dziesiątej generacji. To przełomowy model Hondy. Zadebiutowały w nim motory VTEC Turbo – trzycylindrowy 1.0 (129 KM przy 5500 obr./min, 200 Nm przy 2250 obr./min) oraz czterocylindrowy 1.5 (182 KM przy 5500 obr./min, 240 Nm w przedziale 1900–5000 obr./min). Minie jeszcze kilkanaście miesięcy, nim szerszy, niższy i odważniej stylizowany od poprzednika civic na dobrze zadamowi się na drogach.

Teraz zainteresowani stoją przed ostatnią szansą, by kupić civica IX. Optymalnym wyborem będzie benzynowa jednostka 1.8 i-VTEC. Wolnosąca konstrukcja ze zmiennymi fazami rozrządu uwielbia wysokie obroty. 142 KM trzeba szukać przy 6500 obr./min, a 174 Nm dopiero przy

4300 obr./min. Silnik ma dwa oblicza. Do 3500 obr./min jest praktycznie niesłyszalny, imponuje kulturą pracy i potrafi zaskoczyć oszczędnością, spalając w trasie niecałe 6,5 l/100 km. Reakcje na gaz są jednak stłumione, a elastyczność ograniczona. Do wykrzesania pełnej dynamiki konieczne jest utrzymywanie 4000–6000 obr./min. W przeciwieństwie do turbodoładowanych motorów ponaglany 1.8 i-VTEC nie staje się zachłanny na paliwo, mieszcząc się w 11 l/100 km w mieście i 8 l/100 km na trasie. Co ważne, precyzja, z jaką działa mechanizm wybierania biegów, zachęca do redukcji, które są przyjemnością, a nie tylko koniecznością.

Sportowego zacięcia można doszukać się także w nastawach układu kierowniczego i zawieszenia. To ostatnie w civicu tourer, w wersjach Lifestyle i Executive, ma w standardzie adaptacyjne amortyzatory tylne z trybami pracy Comfort, Normal i Dynamic. W kombi z przepastnym bagażnikiem (624 l z możliwością powiększenia do 1668 l) są one jak najbardziej na miej-

scu. Ułamek sekundy wystarczy, by siła tłumienia została przestawiona na 35–500 proc. początkowej wartości, z uwzględnieniem kąta skrętu kierownicy, nacisku na pedały czy przeciążeń. Z eksperymentów przeprowadzonych przez Hondę wynika, że zapewnia to 75 proc. stabilności, jaką uzyskano by, montując znacznie droższy układ aktywnych amortyzatorów obu osi. Działanie systemu ADS jest najbardziej odczuwalne po obciążeniu auta, które nawet przy nagłych zmianach kierunku jazdy nie zaskakuje bezwładnością tyłu. Adaptacyjne amortyzatory także skutecznie tłumią siły oddziałujące na samochód podczas przewożenia na tylnej klapie lub na haku rowerów.

Civic dysponuje jednym z najbardziej funkcjonalnych wnętrz w klasie. Punktem wyjścia do jego stworzenia była relokacja zbiornika paliwa pod przednie fotele. Uwolniona przestrzeń z tyłu nadwozia umożliwiła zaprojektowanie dużego bagażnika z podwójną podłogą oraz unikalnych foteli tylnych z opatentowa-





nym systemem Magic Seats. Jedną z jego funkcji jest podnoszenie siedzi do pionu, co pozwala na umieszczenie między podłogą a podsufitką przedmiotów wysokich na przeszło 1,3 m. Ponadprzeciętne możliwości przewozowe nie idą w parze z ilością miejsca dla pasażerów w drugim rzędzie – przydałoby się nieco więcej miejsca na głowy i nogi, a poszerzenie kabiny i pozabawienie jej tunelu środkowego uprzyjemniłoby podróż trójce pasażerów. Minus również za widoczność ograniczaną przez wysoko prowadzoną linię okien oraz grube i mocno nachylone słupki dachu. Na najwyższym poziomie stoją natomiast spasowanie i montaż elementów. Jakość tworzyw stawia civic w czołówce azjatyckich samochodów. Gorzej jest z ergonomią futurystycznego kokpitu. Obsługa komputera pokładowego została niepotrzebnie skomplikowana, a w niektórych położeniach koło kierownicy przesłania wskaźniki.

Civic IX z silnikiem 1.8 i-VTEC nie należy do najtańszych kompaktów. Ceny hatchbacka zaczynają się od 67.400 zł, a kombi 71.700 zł. Dilerzy będą pozbywali się ostatnich egzemplarzy z rocznika modelowego 2016, więc istnieje szansa na rabat bądź lepsze wyposażenie. To, co nabywca nowej hondy straci w salonie, odzyskuje przy odsprzedaży auta. Używany civic w dobrym stanie sprzeda się na pniu za wyraźnie większe pieniądze od kompaktowych konkurentów. Za kilka lat przekonamy się, czy dziesiąta generacja hondy civic również zda egzamin z solidności i zachowa nieposzlakowaną opinię.

**lukasz szewczyk**



# Fascynacja dużymi prędkościami

**W książce brytyjskiego dziennikarza Philipa Raby'ego są opisy niektórych najszybszych, najbardziej ekscytujących i sprawiających kierowcom największą przyjemność samochodów lat powojennych. Warto do niej zajrzeć.**

Od czasu pierwszych samochodów sprzed ponad stu lat ludzie o władni są pragnieniem szybkiego jeżdżenia. Pionierów motoryzacji zachwycało osiągnięcie prędkości 100 km/h, ale nie poprzestali na tym. Już parę lat później zdołali przekroczyć barierę 160 km/h.

W latach 80. wśród producentów trwał wyścig o to, kto pierwszy przekroczy próg 320 km/h. Kiedy dokonało tego co najmniej kilka samochodów, wszystkie je przebił tysiackonny bugatti veyron, zaprojektowany tak, żeby na długo rozstrzygnąć ten wyścig na swoją korzyść. Dość powiedzieć, że rozpęda się on do ponad 400 km/h. Pojazd nazwany został veyron na cześć kierowcy wyścigowego Pierre'a Veyrona, który ścigał się dla firmy Bugatti wygrał 24-godzinny wyścig Le Mans w 1939 roku.

Po wprowadzeniu samochodu do produkcji seryjnej okazało się jednak, że mimo iż każdy veyron jest sprzedawany za 1 mln euro, stworzenie jednego egzemplarza kosztuje około 6 mln euro. Nie jest to koszt wytworzenia pojedynczego samochodu, ale całego przedsięwzięcia podzielony przez liczbę wyprodukowanych do tej pory egzemplarzy.

W książce brytyjskiego dziennikarza Philipa Raby'ego są opisy niektórych najszybszych, najbardziej ekscytujących i sprawiających kierowcom największą przyjemność samochodów lat powojennych. Jest ich 60. Autor wymienia ich cechy charakterystyczne i podaje dane techniczne, w tym oczywiście osiągi. Książka ilustrowana jest pięknymi zdjęciami i opatrzona notami pomagającymi znaleźć wybrany model.

**red**



# Piotr Liroy-Marzec walczy o zmotoryzowanych

**Mimo stale postępującej cyfryzacji przepisy rządzące polską motoryzacją tkwią w poprzedniej epoce. Postowie chcieliby to jednak zmienić. I dobrze!**

Choć płacimy „plastikowymi pieniędzmi”, niezrędko bezdotykowo, a wielu z nas otwiera transponderami drzwi do pracy lub podwórza, musimy nosić papierowy dowód rejestracyjny z pieczęcią badania technicznego i osobnym wydrukiem polisy OC. Wątpliwości zmotoryzowanego mogą przybrać na sile, gdy zorientuje się on, że komplet informacji o pojeździe – danych technicznych, właścicielach, ubezpieczeniu czy przeglądach – figuruje w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, a dane w niej gromadzone mogą być wykorzystywane m.in. przez policję, Inspekcję Transportu Drogowego czy strażę miejskie lub gminne. Jaki sens ma więc przymuszanie obywatela do konieczności posiadania przy sobie dokumentów pojazdu, a za brak chociażby jednego z nich karanie mandatem w wysokości 50 zł?

## ■ Niepotrzebne stopy papierów

Łyżką dziegciu jest fakt, że w dowodzie rejestracyjnym przewidziano miejsca na sześć pieczętek dokumentujących przegląd techniczny. Gdy wszystkie pola zostaną wykorzystane, dowód powinien zostać wymieniony, co kosztuje 100 zł. Gdy kierowca pojawi się w urzędzie, rusza machina urzędnicza – trzeba wypełnić dokumenty, uiścić opłatę, czekać na nowy dowód, a następnie go odebrać. Innymi słowy – rosną nikomu niepotrzebne stopy papierów. Z analogiczną sytuacją mamy do czynienia, gdy kierowca zdecyduje się na zmianę auta, np. po trzech latach eksploatacji. W koszu wylądować dowód rejestracyjny, który mógłby jeszcze posłużyć – miejsca na „podbicie” przeglądów jeszcze są, a zmiana właściciela mogłaby zostać odnotowana w polach na adnotacje urzędowe.

## ■ Dokumenty w wirtualnej rzeczywistości

Za nowelizacją formuły dowodu rejestracyjnego opowiada się poseł Piotr Liroy-Marzec z partii Kukiz '15. Postuluje on przeniesienie



dokumentów pojazdu do wirtualnej rzeczywistości. Jest ku temu doskonała okazja, gdyż rząd przymierza się do zaproponowania obywatelom e-dokumentów. Aby zminimalizować liczbę formalności przy zakupie pojazdu oraz ograniczyć produkcję śmieci, Liroy-Marzec proponuje także przypisanie tablic rejestracyjnych do pojazdu. Obecnie są one w większym stopniu związane z jego właścicielem – wystarczy, że mieszka on w innym powiecie niż dotychczasowy użytkownik pojazdu, a będą musiały zostać zmienione. Za wymianę dowodu i tablic obywatel jest zmuszony zapłacić 180,50 zł. Na domiar złego numer nie wraca już do puli, więc na tablicach obserwujemy coraz bardziej karkołomne kombinacje znaków.

## ■ Czasowe wyrejestrowanie pojazdu

W pakiecie propozycji posła Liroya-Marca znalazła się też możliwość czasowego wyrejestrowania pojazdu. Z pewnością doceniłby je motocy-

kliści, właściciele kabrioletów, aut zabytkowych czy samochodów poddawanych renowacji. Aktualnie we wszystkich przypadkach konieczne jest opłacanie polisy OC. Czynnikiem decydującym jest zarejestrowanie pojazdu, a nie jego użytkowanie bądź nie. Decydując się na czasowe wyrejestrowanie pojazdu jego właściciel musiałby zwrócić tablice do urzędu oraz umieścić samochód bądź motocykl poza strefą drogi publicznej.

Przeciwnicy zmian w prawie obawiają się, że może zwiększyć to odsetek kierowców uchylających się od płacenia OC. Zwolennicy natomiast przypominają, że kto nie czuje się w obowiązku, i tak płacić nie będzie. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny szacuje, że po drogach może poruszać się ćwierć miliona pojazdów bez OC, a ich kierowców nie odstraszą ewentualne konsekwencje – pokrycie pełnych kosztów wypadku, a w najlepszym przypadku – kary rządu 4 tys. zł wpłacanej na rzecz UFG.

*Łukasz Szewczyk*





# Facebook? To da się ogarnąć!

**Wiele ośrodków szkolenia kierowców wciąż nie korzysta z możliwości, która jest właściwie na wyciągnięcie ręki. Chodzi oczywiście o potencjał mediów społecznościowych. Dzięki odpowiednio dobranej komunikacji możemy przecież pozytywnie się wyróżnić i zaangażować użytkowników ze swojej grupy docelowej.**

Przez ostatnie kilkanaście lat obserwujemy dynamiczny rozwój cyfryzacji. Obecnie właściwie już wszyscy korzystają z Internetu, nie tylko za pośrednictwem komputerów, ale także tabletów i smartfonów. Wystarczy się rozejrzeć. W zasięgu wzroku zawsze znajdzie się przynajmniej jedna osoba korzystająca z telefonu.

O konsekwencjach tych zmian w życiu codziennym wiele już napisano i powiedziano. Szczególnie w odniesieniu do ludzi młodych. Jednak wiele ośrodków szkolenia kierowców wciąż nie korzysta z możliwości, która jest właściwie na wyciągnięcie ręki. Chodzi oczywiście o potencjał mediów społecznościowych. Dzięki odpowiednio dobranej komunikacji możemy przecież pozytywnie się wyróżnić i zaangażować użytkowników ze swojej grupy docelowej. Obecnie z Facebooka w Polsce korzysta każdego miesiąca 14 mln osób, z czego 11 mln to aktywni użytkownicy, którzy logują się każdego dnia. Oznacza to, że 59 proc. użytkowników Internetu w Polsce korzysta także z Facebooka. Jest to więc idealne miejsce do nawiązania kontaktu i interakcji z potencjalnymi kursantami.

## ■ Prowadzenie fanpage'a to obowiązek, nie fanaberia!

Facebook jest najczęściej używaną w Polsce platformą społecznościową. Korzystają z niej nie tylko osoby prywatne, ale również firmy. Posiadanie profilu firmowego (tzw. fanpage'a) jest już w zasadzie obowiązkiem. Jednak sposób zaistnienia i bieżące funkcjonowanie na Facebooku powinno być przemyślane i konsekwentne. Prowadzenie komunikacji w tym medium społecznościowym nie jest trudne, o ile od początku wiemy, co chcemy na naszym profilu jako firma publikować i do kogo chcemy trafić.

Na początek firmowej przygody z Facebookiem zorganizujemy podstawy naszego profilu w trzech zasadniczych obszarach. Zaczniemy od nazwy. Powinna zawsze odzwierciedlać nazwę szkoły, np. Ośrodek Szkolenia Kierowców XYZ albo samo XYZ. Jeżeli zaś chodzi o zdjęcie profilowe, to należy załączyć logo ośrodka, najlepiej na białym tle lub w ogóle bez tła. Zostało jeszcze zdjęcie w tle. Powinno ono odzwierciedlać charakter działalności firmy. W przypadku OSK najlepiej umieścić zdjęcie samochodu szkoleniowego.

## ■ Mamy profil. Co dalej?

Istotnym warunkiem powodzenia w komunikacji profilowej na Facebooku jest utrzymanie jej ciągłości. Profil powinien „żyć”, oferując użytkownikom nowe informacje, treści i propozycje. Możemy wyróżnić kilka podstawowych sposobów komunikacji. Pierwsza związana jest z konkursami. Jej celem jest zaangażowanie użytkowników. Przy organizacji takiego konkursu trzeba pamiętać, że warunkiem do jego przystąpienia nie może być polubienie profilu lub udostępnienie postu. Mało tego, do każdego konkursu należy przygotować regulamin.

Ważna jest także komunikacja związana z produktami (w tym przypadku szkoleniami). Chodzi o pokazanie atutów związanych z ofertą i tym, co odróżnia nas od konkurencji. Można wykorzystywać różne możliwości, które daje Facebook – notatki, zdjęcia czy przekierowania na stronę. Wszystko zależy od tego, jakimi zasobami dysponuje firma.

Trzeba też wspomnieć o komunikacji wizerunkowej, bo bardzo często jest przez firmy pomijana. Ten typ komunikacji może sprawić, że zdobędziemy zaangażowanych w komunikację użytkowników, a w dalszej perspektywie osiągniemy przewagę konkurencyjną. Tutaj liczą się wszystkie posty RTM (Real Time Marketing), czyli takie, które nawiązują do obecnych wydarzeń. Przykładem takiej komunikacji może być ostatnia niefortunna wpadka ministra Waszczykowski, kiedy stwierdził, że Polska prowadzi rozmowy z San Escobar. Ten temat przewinął się nie tylko w Internecie. Dotarł też do gazet i telewizji.

Jednak to właśnie w Internecie został zapoczątkowany. Wiele firm nawiązało do tego w swojej komunikacji. Takie posty zostały bardzo dobrze przyjęte przez użytkowników. Pokazuje to, że taka forma jest skuteczna. Jedynym wymogiem, który należy w tym przypadku spełnić, jest bycie na bieżąco z tym, co się dzieje w kraju i Internecie.

## ■ Płatna reklama pozwala dotrzeć do potencjalnych klientów

Poza publikowaniem angażujących postów i dopasowaniem stylu komunikacji do swojej grupy docelowej należy pamiętać, że posty docierają do użytkowników na dwa sposoby – organiczny i płatny. Pierwszy oznacza, że post pokazuje się użytkownikom, jeśli wcześniej polubili stronę lub gdy ktoś z ich znajomych polubił dany post. Natomiast zasięg płatny generowany jest przez reklamy. Warto przeznaczyć na to pieniądze. Nawet jeśli zaczynamy od niewielkich kwot (obecnie sieć reklamowa Facebook Ads jest jednym z najczęściej wybieranych rozwiązań w promocji online), możemy dotrzeć do precyzyjnie skonfigurowanej grupy, która otrzyma od nas oferty szyte na miarę.

W czasach, gdy wszyscy korzystają z Facebooka, decyzja, czy zaistnieć tam jako marka, jest oczywista. Ale pod warunkiem, że działania będą zaplanowane i stale monitorowane. Więcej o sposobie komunikacji, możliwościach Facebooka i innych platform społecznościowych przeczytacie Państwo w moich kolejnych artykułach.

**Maciej Klebański,**  
specjalista ds. mediów społecznościowych



# Kia odkryła karty

**Dopiero kilka miesięcy po rozstrzygnięciu przez pięć wielkopolskich WORD-ów przetargu na dostawę nowych pojazdów egzaminacyjnych właściciele tamtejszych szkół jazdy poznali cennik wybranego auta. Nowa Kia Rio w najtańszej wersji kosztuje prawie 48 tys. zł.**

O przetargu na dostawę pojazdów egzaminacyjnych do wszystkich wielkopolskich wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego (chodzi o Poznań, Piłę, Leszno, Konin i Kalisz) pisaliśmy już na łamach „Szkoly Jazdy” kilkakrotnie. W sumie chodziło o dostarczenie pięciu WORD-om aż 81 aut. Rozstrzygnięcie zapadło w listopadzie ubiegłego roku. Przetarg wygrała firma Marvel, która za prawie 5,9 mln zł zobowiązała się przekazać ośrodkom najnowsze wersje Kia Rio. Dodatkowo wykonawca będzie musiał dokonać jeszcze dwóch wymian samochodów – po 24 i 47 miesiącach od dnia podpisania umowy.

## ■ Konsternacja

Wybór wielkopolskich WORD-ów wywołał wśród właścicieli tamtejszych szkół jazdy konsternację. Dlaczego? Bo według umowy diler samochodowy miał dostarczyć pojazdy, których nie było jeszcze na polskim rynku. Nowa Kia Rio zadebiutowała bowiem dopiero podczas ubiegłorocznego salonu samochodowego w Paryżu. Ale jej poprzedniczka to z kolei najlepiej sprzedający się na świecie model marki Kia. W 2015 roku do klientów trafiło ponad 470 tys. egzemplarzy tego auta, co stanowiło 16 proc. całkowitej sprzedaży.

– Nowa generacja Rio została skonstruowana z wykorzystaniem wiedzy o kluczowych atutach poprzednika i zaprojektowana z jeszcze większą dbałością o detale – zachwala Michael Cole, dyrektor ds. operacyjnych Kia Motors Europe. – Rio czwartej generacji może być wyposażone w systemy bezpieczeństwa i nowoczesne technologie, których nie mają konkurenci. Również pod względem właściwości jezdnych nowa Kia Rio prezentuje najwyższy poziom w klasie samochodów segmentu B.

## ■ Nieudana prezentacja

Jeszcze zanim Kia upubliczniła cennik nowej wersji Kia Rio, właściciele poznańskich szkół jazdy zostali zaproszeni na specjalne spotkanie, podczas którego przedstawiciel zwycięskiego diler miał zaprezentować auto. Szczegółowo na łamach lutego numeru „Szkoly Jazdy” pisał o nim nasz felietonista, Marcin Zygmun. Spotkanie nie przebiegło po myśli szefów OSK. Dlaczego? Za-



cytujmy w tym miejscu Marcina Zygmunta: „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. Jedyne, czego nauczył się i powtarzał jak mantrę, to zapewnienie, że jeśli zamówimy auta w styczniu, wówczas odbierzemy je w marcu lub kwietniu”.

## ■ Prawie 48 tys. zł za najtańszą wersję

W końcu na początku lutego Kia zdecydowała się upublicznić cennik nowego Rio. Za najtańszą wersję auta trzeba będzie zapłacić prawie 48 tys. zł. Chodzi o pięciodrzwiowe auto z silnikiem benzynowym 1.2 o mocy 84 koni mechanicznych w wyposażeniu M. A co wchodzi w jego skład? Sześć poduszek powietrznych, pakiet systemów bezpieczeństwa z ESC, elektrycznie sterowane szyby przednich z funk-

cją bezpieczeństwa, elektrycznie regulowane lusterka z funkcją podgrzewania, centralny zamek z alarmem i składanym kluczykiem, zestaw zegarów z 3,5-calowym wyświetlaczem dla komputera pokładowego, klimatyzację manualną, Kia Eco Dynamics, czyli system automatycznego wyłączenia oraz włączania silnika pozwalający zaoszczędzić paliwo, radio CD MP3 z RDS, cztery głośniki, port USB, złącze AUX, Bluetooth z zestawem głośnomówiącym do telefonu, 15-calowe stalowe obręcze kół z oponami 185/65/R15 oraz kołpaki. Z kolei najdroższa wersja nowej Kia Rio może kosztować (wraz z dodatkami) nawet ponad 70 tys. zł.

Na stronie internetowej marki Kia przeczytamy, że samochód można już zamówić. W polskich salonach ma się pojawić jeszcze w pierwszym kwartale przyszłego roku. W tym samym czasie do wielkopolskich WORD-ów trafią pierwsze nowe auta. Jednak jak zastrzegają dyrektorzy ośrodków, pojazdy będą wymieniane stopniowo.

Jakub Ziębka



# Parkowanie tyłem do budynku, czyli kultura jazdy na osiedlu

Im nowsze auto, tym bardziej powinno być „ekologiczne”. Nie oznacza to jednak (pomijam pojazdy elektryczne), że nie emituje żadnych spalin.



Albin Sieczkowski,  
autor bloga  
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Parkowanie tyłem jest niewątpliwie łatwiejsze niż przodem. Wjeżdżając na upatrzone miejsce zazwyczaj w lusterkach szukamy linii, których się trzymamy. Jeśli robimy to przodem, linie przy aucie łapiemy na wyczucie. Parkowanie tyłem jest ponadto bezpieczniejsze. Załóżmy, że zostawiliśmy auto na parkingu galerii handlowej lub stacji paliw i nagle zarządzono ewakuację. Jeżeli polecenie brzmiało: „wiej, ile sił w nogach”, wiadomo, że biegniemy najdalej, jak się tylko da. Zostawiamy samochód, bo w stresie mielibyśmy problemy z trafieniem kluczykiem do stacyjki. Jeżeli jednak zarządzono powolną ewakuację obiektu, zawsze szybciej i łatwiej wyjadą ci, którzy będą opuszczać miejsca parkingowe przodem.

Kwestia bezpieczeństwa to jedno. Zresztą moją teorię zawsze można byłoby obalić. Ale... parkowanie na wstecznym biegu jest także ekologiczne! Dlaczego? Powód jest prosty. Wjeżdżanie z miejsca parkingowego tyłem trwa znacznie dłużej niż przodem. Zimny silnik zawsze nieco więcej pali, więc większa ilość spalin dostaje się do atmosfery. Gdy odpalimy silnik w aucie i od razu ruszymy do przodu, nie będziemy kopcii pod blokiem.

## ■ Tabliczka dla kulturalnych

Przejdźmy teraz do parkowania tyłem do budynku. Jeżeli miejsce parkingowe znajduje się tuż pod czyimś balkonem, wiadomo, że wszystkie spaliny z auta są wdmuchiwane wprost do czyjegoś mieszkania. Czasem ktoś wiesza pranie i niekoniecznie chce, żeby pachniało ono jak noszone przez pracownika stacji paliw. Pomocne może okazać się zamontowanie tabliczki z napisem „Zakaz parkowania tyłem do budynku”, ale... taka tabliczka trochę kosztuje i na jej montaż muszą się zgodzić mieszkańcy. A jak wiadomo,



ci, których problem ich nie dotyczy, mogą nie dać na to zielonego światła.

Inna sprawa to respektowanie tej tabliczki. Przecież ludzie mogą mieć to w nosie. Co może w takim przypadku zrobić straż miejska albo inne służby? W zasadzie nic. Tych kwestii nie regulują bowiem żadne przepisy. Zostały zniesione dobrych kilka lat temu. Kiedyś był też zakaz parkowania w odległości mniejszej niż pięć metrów od okien. Został zniesiony pod koniec lat 80.

Dziś zatem takiej tabliczki znakiem nazwać nie można, bo w przepisach nie istnieje. Część z was może sobie pomyśleć: „Ktoś ją sobie wymyślił i uważa, że będzie rozkazywał wszystkim, jak należy parkować...”. Niby tak, ale... ta tabliczka jest dla ludzi kulturalnych, którzy nie myślą tylko o sobie.

Gdy miejsce parkingowe jest faktycznie bardzo blisko czyjegoś okna, taka tabliczka ma sens. Jeżeli jest oddalone od bloku o kilkanaście lub kilkadziesiąt metrów – lokatorzy raczej kierują się zawiścią niż względami praktycznymi. Coś jak z infrastrukturą drogową. Dróg ma być jak najwięcej, ale powinny być budowane jak najdalej od miejsca, w którym mieszkam.

## ■ W poszukiwaniu kompromisu

Wybawieniem może być jednak chodnik znajdujący się pod czyimś oknem. Dlaczego? W art. 47 ustawy Prawo o ruchu drogowym istnieje zapis nakazujący kierowcy pojazdu o masie mniejszej niż 2,5 tony parkowanie na chodniku wyłącznie przodem. Zacytujmy więc:

„Art. 47.

1. Dopuszcza się zatrzymanie lub postój na chodniku kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t, pod warunkiem że:

- 1) na danym odcinku jezdni nie obowiązuje zakaz zatrzymania lub postoju
- 2) szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1,5 m
- 3) pojazd umieszczony przednią osią na chodniku nie tamuje ruchu pojazdów na jezdni.

2. Dopuszcza się, przy zachowaniu warunków określonych w ust. 1 pkt 2, zatrzymanie lub postój na chodniku przy krawędzi jezdni całego samochodu osobowego, motocykla, motoroweru lub roweru. Inny pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t może być w całości umieszczony na chodniku tylko w miejscu wyznaczonym odpowiednimi znakami drogowymi”.

Złamanie wyżej wymienionych warunków zatrzymania lub postoju pojazdu na chodniku sprawia, że jesteśmy biedniejsi o 100 zł i bogatsi o jeden punkt karny. Dlaczego ustawa zezwala na parkowanie wyłącznie przodem? Głównym powodem jest bezpieczeństwo. Podczas parkowania przodem lepiej widzimy przechodniów. Jeżeli pod twoim oknem zaparkować można tylko na chodniku, pewnie mieszkasz w centrum.

Trudno jest znaleźć w tej sprawie jakiś kompromis. Bowiem wszystko zależy jak zawsze od konkretnej sytuacji. Z jednej strony, ktoś będzie narzekał, że auto mu „dmucha” w okna, chociaż większość samochodów ma końcówki wydechów skierowane poziomo, a częściej nawet ku dołowi. W najnowszych modelach pojazdów coraz częściej wydech kończy się wiele centymetrów przed tylnym zderzakiem. Znajdą się też tacy, którzy będą twierdzić, że mniej im przeszkadza auto odjeżdżające i przyjeżdżające codziennie rano i po południu niż sąsiad wychodzący na balkon co 15 minut, żeby zapalić papierosa. Mimo wszystko nie należy także popadać w paranoję, bo takie mamy smogowe czasy. Ale tabliczki, mimo że nie są oficjalne, można respektować, jeżeli ich istnienie jest uzasadnione. ■

# Prewencja, profilaktyka i restrykcje

Rząd i instytucje mające ustawowy obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym szykują na ten rok przedsięwzięcia, które w zamierzeniu spowodowałyby zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych. Bo ich liczba w 2016 roku wzrosła. Czy tak się stanie? Oby!



■ Marek Rupental

Zmiany mają mieć charakter prewencyjno-profilaktyczny lub restrykcyjny. Niektóre zapisy prawne od dawna powinny być respektowane. Jednak pomysłowość, przebiegłość i wyszukiwanie kruczków prawnych przez uczestników ruchu drogowego powodowała, że były nieskuteczne.

## ■ Udoskonalony przepis

Zacznę od zatrzymania prawa jazdy za przekroczenie prędkości o więcej niż 50 km/h w obsza-

rze zabudowanym. Przepis słuszny, wymuszający stosowanie się przez kierowców do dozwolonych prędkości w miejscach, gdzie występuje duże natężenie ruchu pieszego. Nawet dla najmłodszych nie jest tajemnicą, że pieszy w konfrontacji z jakimkolwiek pojazdem stoi na przegranej pozycji. Niestety, konstrukcja obowiązującego przepisu miała wiele niedoskonałości. To z kolei powodowało niemożność jego wykozystania. Przede wszystkim uprawnienie do egzekwowania przepisu uzyskali tylko policjanci. Zupełnie zapomniano o inspektorach transportu drogowego, którzy obsługując system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym również ujawniają wykroczenia powodujące utratę prawa jazdy. Policjanci mogą w pełni stosować ten przepis od 1 stycznia. Nawet w sytuacji, kiedy kierowca nie okaże podczas kontroli drogowej prawa jazdy. A to za sprawą możliwości zwrócenia się do starosty o wyda-

nie decyzji o cofnięciu prawa jazdy. Żeby przepis mógł być w pełni funkcjonalny, należy dokonać jeszcze zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Wówczas inspektorzy ITD również będą mogli wnioskować do starostów o cofnięcie uprawnień.

## ■ Górny limit? To dobry pomysł!

Obecne przepisy rozporządzenia w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy drogowe nakładają na uprawnione podmioty przeprowadzające kontrole drogowe, w przypadku ujawnienia wykroczenia lub wykroczeń, obowiązek korzystania z tzw. punktatora i przypisanie w kartotece kierowcy określonej liczby punktów karnych. W przypadku zbiegu wykroczeń punkty się sumują. Przepisy nie przewidują górnego limitu. To oznacza, że podczas jednej kontroli drogowej kierow-



cy mogą być przyznane punkty w liczbie przekraczającej bezpieczne progi (20 punktów dla kierowców posiadających prawo jazdy nie dłużej niż rok oraz 24 punkty dla tych, którzy posiadają prawo jazdy powyżej roku). W świetle przygotowanej propozycji, dotyczącej postępowania wobec kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, korzystna zmiana ma ograniczyć liczbę punktów maksymalnie do 10. Ale ten próg ma obowiązywać oczywiście podczas jednej kontroli.

### ■ Unikanie kontroli się nie opłaca

W ostatnim okresie na drogach nastąpiło rozluźnienie dyscypliny. W ubiegłym roku media informowały o kilkunastu przypadkach (choć w rzeczywistości było ich znacznie więcej) niezatrzymania się kierowców do kontroli drogowej. Takie sytuacje często kończą się użyciem broni palnej i podjęciem pościgu. Uciekający przed policją kierowca bardzo często stwarza znaczne zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Często w takich sytuacjach dochodzi również do powstania szkód materialnych. Policjant nigdy nie zna prawdziwych powodów podjęcia ucieczki. Kierujący może nie posiadać uprawnień, być nietrzeźwy, pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu, poruszać się skradzionym pojazdem lub przewozić przedmioty zabronione lub pochodzące z przestępstwa. Obecnie brak zatrzymania się do kontroli drogowej traktowany jest jako wykroczenie zagrożone karą grzywny, aresztu (do trzech miesięcy) oraz utratą prawa jazdy. Sąd jednak w takiej sytuacji musi stosować przepisy kodeksu wykroczeń. A te nie są specjalnie restrykcyjne. Proponowane rozwiązanie ma zmienić status prawnego czynu na przestępstwo, które będzie zagrożone karą więzienia do pięciu lat.

Wysokość kary ma zdecydowany wpływ na ograniczenie liczby takich zdarzeń. Jest więc szansa, że spadnie liczba unikających kontroli drogowych.

### ■ Dożywotnia renta dla poszkodowanych

Od 2006 roku statystyki policyjne wskazują tendencję spadkową udziału nietrzeźwych w wypadkach drogowych (z 6798 w 2006 roku do 3128 w 2015 roku). Jednak mimo wielu działań profilaktycznych nie udaje się całkowicie ich wyeliminować z ruchu. W 2015 roku uczestnicy ruchu będący pod wpływem alkoholu spowodowali 2211 wypadków (6,7 proc. ogółu), w których zginęło 318 osób (10,8 proc.), a rannych zostało 2535 osób (6,4 proc.). Biorąc pod uwagę opublikowane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego koszty ponoszone przez państwo na wypadki drogowe, można stwierdzić, że w 2015 roku

nietrzeźwi kosztowali nas blisko 3,5 mld zł. Oprócz kosztów społecznych nie sposób pominąć moralnych. Rząd zapowiedział zaostrzenie kar dla kierowców, którzy spowodują wypadek będąc w stanie po użyciu alkoholu, nietrzeźwych lub pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu (odurzających). Rozsądne wydaje się dożywotnie wypłacanie renty osobom poszkodowanym przez nietrzeźwych kierowców.

### ■ Przedłużenie karalności, czyli sposób na „Froga”

Z przepisów kodeksu wykroczeń wynika, że karalność wykroczenia ustaje, jeżeli od czasu jego popełnienia upłynął rok. Jeśli w tym okresie wszczęto postępowanie (za wszczęcie uważa się skierowanie wniosku do sądu), karalność wykroczenia ustaje z upływem dwóch lat od popełnienia czynu. Głośna sprawa „Froga” pokazała, że ten okres, choć może wydawać się długi, nie wystarczył sądowi, aby skutecznie go ukarać. To zachęca sprawców wykroczeń do wykonywania przewlekłych czynności (niestawianie się na rozprawach, żądanie przeprowadzenia nowych dowodów, których celem jest uniknięcie odpowiedzialności). Dlatego ze wszechmiar słuszny wydaje się pomysł ministra sprawiedliwości o przedłużeniu okresu karalności do trzech lat.

Podmioty uprawnione do stosowania postępowania mandatowego w przypadku ujawnienia wykroczenia nakładają na sprawców kary finansowe. Oczywiście w postaci mandatów. Za każdym razem nakładający mandat ma obowiązek pouczyć sprawcę o możliwości odmowy przyjęcia mandatu. Ustawodawca tak to zaplanował, żeby nie było jednoosobowego osądu sytuacji. W przypadku rozbieżności w ocenie wykroczenia ukarany miał możliwość udowodnienia swoich racji przed sądem. Niestety, ta interpretacja była często nadużywana. Szczególnie przez sprawców wykroczeń, którzy odmawiali przyjęcia mandatu z trzech powodów: na złość nakładającemu mandat, uzyskania niższej grzywny nałożonej przez sąd lub z chęci przedłużenia prowadzonego postępowania w celu niedopisania do kartoteki punktów karnych do chwili ostatecznego rozstrzygnięcia sprawy. W myśl nowych przepisów, przygotowanych przez Ministerstwo Sprawiedliwości, nakładający mandat będzie miał obowiązek wystawienia go, nawet gdy sprawca nie będzie się z tym zgadzał. Jeżeli mandat nie zostanie przyjęty, sprawa zostanie skierowana do sądu, który nie będzie mógł nałożyć grzywny niższej niż kwota wystawionego mandatu. Należy do tego doliczyć koszty postępowania. To w ostatecznym rozrachunku oznacza, że w przypadku potwierdzenia wykroczenia przez sąd sprawca nie będzie mógł liczyć na niższą karę finansową.

### ■ Kolejne kroki resortu cyfryzacji

Ministerstwo Cyfryzacji jest chyba najprężniej działającym resortem w obecnym rządzie. Często chwali go nawet opozycja. Na ten rok planowane jest uruchomienie nowej aplikacji ułatwiającej życie kierowcom. Kwestia dotyczy możliwości sprawdzenia liczby punktów karnych w kartotece kierowców. Obecnie, żeby sprawdzić swoje konto, trzeba udać się do jednostki policji. Tam, po wylegitymowaniu się, uzyskujemy taką informację. Nowa aplikacja ma działać na zasadzie już funkcjonujących, dzięki którym można sprawdzić historię pojazdu ([historiapojazdu.gov.pl](http://historiapojazdu.gov.pl)) i uzyskać potwierdzenie niektórych danych pojazdu. Chodzi m.in. o ważność przeglądu technicznego, ubezpieczenia, ostatnio zarejestrowanego stanu licznika lub potwierdzenie niektórych danych autobusu ([bezpiecznyautobus.gov.pl/](http://bezpiecznyautobus.gov.pl/)). Sprawdzenie punktów nie będzie jednak tak proste, jak uzyskanie danych pod wyżej wskazanymi linkami. Dlaczego? Chodzi o ochronę danych osobowych. Dlatego usługa ta będzie dostępna tylko dla osób, które korzystają z zaufanego profilu ePUAP.

### ■ Tablice z okresowym terminem ważności

Liczba zarejestrowanych pojazdów w naszym kraju ciągle wzrasta. Samochód to już nie tylko środek transportu osób i towarów. Coraz większa liczba osób kupuje pojazdy służące turystyce lub hobby. To właśnie dla nich przygotowywane są przepisy umożliwiające czasowe wyrejestrowanie pojazdu. Przepis ze wszechmiar słuszny i od dawna oczekiwany przez właścicieli kamperów czy kabrioletów. Takie przepisy funkcjonują w większości państw UE. Nie należy jednak zapomnieć o podstawowym celu wyrejestrowania pojazdu, którym jest m.in. zaoszczędzenie na niepotrzebnym ubezpieczeniu pojazdu. Obawiam się, że czynności administracyjne związane z wyrejestrowaniem nie pozostaną bezkosztowe. To może oznaczać, że pochłoną przynajmniej część oszczędności.

Przygotowany projekt nakłada na właściciela wyrejestrowanego pojazdu obowiązek udania się do urzędu w celu wyrejestrowania pojazdu i zwrócenia tablic rejestracyjnych oraz zapewnienia miejsca parkingowego poza drogą publiczną, strefą zamieszkania oraz strefą ruchu. A przecież wystarczyłoby wydać na taki pojazd tablice rejestracyjne z okresowym terminem ważności (np. od maja do października), tak jak to czynione jest u naszych zachodnich sąsiadów.

Trwają też prace nad projektem ustawy zmieniającej system akcyzy i wprowadzającej nowe stawki na samochody. Niestety, proponowane stawki w wielu przypadkach są wyższe od dotychczasowych. Ich wysokość będzie uzależniona od roku produkcji pojazdu oraz pojemności jego silnika. ■

# Poznański Bezpieczny Motocyklista

**Głównym celem lokalnego programu Poznański Bezpieczny Motocyklista jest pokazanie motocyklistom, że defensywna i odpowiedzialna jazda przekłada się na wzrost bezpieczeństwa oraz polepszenie ich wizerunku w opinii innych użytkowników drogi. Organizowane są m.in. szkolenia z pierwszej pomocy oraz spotkania szkoleniowe o różnej tematyce. Porad udzielają również poznańscy adwokaci i biegli sądowi.**



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

Zbliża się sezon motocyklowy. Już niedługo pełną parą ruszą szkolenia kandydatów na kierowców kategorii A, A1, A2 oraz AM. ODTJ-oty będą zapewne uruchamiały nową ofertę szkoleń doskonalenia jazdy. Szybko rozwija się infrastruktura. Dzięki temu można wyszaleć się na motocyklu. Wszystko to brzmi dobrze, ale wciąż brakuje działań dla codziennych użytkowników jednośladów. Tych, którzy nie mają czasu lub ochoty wybrać się na tor i legalnie rozwijać duże prędkości lub na granicy przyczepności pokonywać kolejne zakręty. Ale to się zmienia. Mam na myśli działania podjęte już w drugiej połowie 2016 roku i kontynuowane obecnie, czyli akcją Poznański Bezpieczny Motocyklista. To inicjatywa lokalna, ale warta uwagi.

## ■ Projekt na bazie policyjnego programu

W drugiej połowie ubiegłego roku na bazie programu profilaktyki BRD, przygotowanego przez Komendę Miejską Policji w Poznaniu, powstał projekt Poznański Bezpieczny Motocyklista. W gronie organizatorów i partnerów znalazły się

poznańska KMP, High Szkoła Jazdy oraz Bridgestone. W grudniu 2016 roku zorganizowana została konferencja, która zgromadziła tłumy poznańskich motocyklistów oraz osób bezpośrednio lub pośrednio odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na miejskich i powiatowych drogach. Nie zabrakło na niej przedstawicieli straży miejskiej, poznańskiego magistratu, tamtejszego Zarządu Dróg Miejskich oraz lokalnych organizacji zrzeszających motocyklistów. Podczas konferencji organizatorzy omówili przygotowane prezentacje podsumowujące statystyki wypadków, rzeczoznawca i biegły sądowy omówił faktyczne przyczyny wypadków drogowych z udziałem jednośladów. Na zakończenie przedstawiono założenia programu Poznański Bezpieczny Motocyklista.

## ■ Poznań – miasto przychylne motocyklistom

W program zaangażowały się zarówno instytucje publiczne, jak i szkoła jazdy oraz ODTJ-oty. Wspólne działania mają na celu promowanie bezpiecznej i rozważnej jazdy na motocyklu. Już od stycznia, w ramach programu, organizowane są m.in. szkolenia z pierwszej pomocy dla motocyklistów oraz spotkania szkoleniowe o różnej tematyce. Porad udzielają również poznańscy adwokaci i biegli sądowi. Głównym celem Programu Poznański Bezpieczny Motocyklista jest pokazanie motocyklistom, że defensywna i odpowiedzialna jazda prze-

klada się na wzrost bezpieczeństwa oraz polepszenie ich wizerunku w opinii innych użytkowników drogi.

Już wkrótce w ramach projektu uruchomione zostaną szkolenia praktyczne, skierowane do użytkowników jednośladów, którym Urząd Miasta w Poznaniu jest coraz bardziej przychylny. Świadczyć o tym może chociażby zgoda na dopuszczenie motocykli do ruchu na buspasach. Celem twórców programu jest zaś, żeby w takim miejscu nie doszło do żadnego wypadku.

## ■ Tajniki defensywnej jazdy

Co zrobić, żeby motocykliści byli bezpieczniejsi? Z jednej strony, trzeba ich szkolić. Głównie pod kątem defensywnej jazdy i umiejętności rozpoznawania oraz przewidywania zagrożeń na drodze. Z drugiej strony, dużo pracy trzeba będzie włożyć w kształcenie kierowców samochodów. Z tymi, którzy nie mają jeszcze prawa jazdy, jest łatwiej. Odpowiednich zachowań podczas kursu mogą ich uczyć instruktorzy. Niestety, tych, którzy prawo jazdy już mają, trzeba będzie odpowiednio zmobilizować.

Autorzy programu PBM pomyśleli również o instruktorach nauki jazdy. Niebawem rozpoczną się szkolenia przeznaczone właśnie dla nich, prezentujące m.in. techniki defensywnej jazdy na motocyklu. Wszystkich zainteresowanych organizatorzy zapraszają do śledzenia strony projektu ([www.pbm.org.pl](http://www.pbm.org.pl)) oraz profilu w mediach społecznościowych. ■





# MORD w Tarnowie pomaga radzić sobie ze stresem

**Część kandydatów na kierowców posiada niezbędne umiejętności do zdania egzaminu na prawo jazdy, ale nie radzi sobie ze stresem. Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Tarnowie postanowił im pomóc. Od lutego organizowane są dla nich grupowe warsztaty. Prowadzi je psycholożka transportu.**

Nikt nie ma wątpliwości, że egzamin na prawo jazdy, szczególnie część praktyczna, budzi bardzo duże emocje i stres. Czasami kandydaci na kierowców zachowują się kompletnie nieracjonalnie. W lutym 2012 roku w Częstochowie kobieta wykonująca manewry na placu rozbiła autem betonowe ogrodzenie i wyjechała na drogę. Pomyliła pedał gazu z hamulcem. Egzaminator dogonił ją za murem. Na szczęście ani egzaminowana, ani żaden inny uczestnik ruchu nie ucierpiał. Zdezorientowana kierująca powtarzała: – No cóż to się stało? Jezus, Maria! Przecież wszystko było dobrze.

Jesienią 2014 roku w Krakowie było jeszcze groźniej. Kobieta podczas egzaminacyjnej jazdy po mieście wymusiła pierwszeństwo, a samochód, któremu zajęła drogę, wpadł w poślizg i dachował! Znajdująca się w nim kobieta odniosła lekkie obrażenia, jej dwuletnie dziecko wymagało hospitalizacji.

To oczywiście ekstremalne wypadki. Częściej nieco mniej dotkliwe potknięcia skutkują negatywnym wynikiem egzaminu. Czasem kandydat na kierowcę jest bardzo dobrze przygotowany do egzaminu, ale zjada go stres i popełnia szkolne wręcz błędy. Takie, które nigdy nie zdarzały się mu podczas przygotowań do egzaminu.

## ■ Zaczęło się od indywidualnych konsultacji

Właśnie takim osobom postanowił pomóc Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Tarnowie. Od lutego organizowane są tam grupowe warsztaty przygotowujące do wypracowania technik skutecznego radzenia sobie ze stresem egzaminacyjnym.

– Od jakiegoś czasu prowadziłam z osobami chętnymi konsultacje na ten temat, ale indywidualne – mówi Anna Gdowska, psycholożka transportu z tarnowskiego MORD-u. – Najpierw starałam się rozeznaczyć, jaką każdy ma motywację do tego, żeby zdobyć prawo jazdy. Potem próbowałam uświadamiać, że stres pod-



czas egzaminu jest normalny i potrzebny, trzeba go tylko okiełznać.

Podczas indywidualnych konsultacji psycholożka zauważyła, że przychodzą do niej osoby, które borykają się z podobnymi problemami. Przykład? Popęlenie przez nie nawet małego błędu powodowało taki stres, że niedługo potem pojawiały się kolejne, skutkujące już negatywną oceną na egzaminie praktycznym.

– Rozmawialiśmy też o tym, jak egzamin praktyczny w ogóle przebiega, z jakimi sytuacjami może się spotkać kandydat na kierowcę podczas jazdy po mieście – wspomina Gdowska. – Z tego, co się orientuję, a monitorowałam późniejsze losy osób, z którymi prowadziłam indywidualne konsultacje, większość zdała potem egzamin.

Takie indywidualne, zawsze bezpłatne konsultacje z psychologiem oferuje już coraz większa liczba wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Chodzi m.in. o Konin, Bydgoszcz czy Legnicę.

## ■ Grupa wsparcia

Jednak psycholożka z Tarnowa i MORD postanowili iść krok dalej i organizować warsztaty dla większej grupy, nie indywidualne konsultacje.

– Nie każda osoba lubi rozmawiać ze mną indywidualnie, wolą spotykać się w grupie, wtedy jest im dużo łatwiej – tłumaczy Gdowska. – Zdecydowaliśmy się więc na prowadzenie warsztatów, które, jak wstępnie zaplanowaliśmy, będziemy organizowali raz w miesiącu.

Pierwsze zajęcia odbyły się 8 lutego. Jak mówi psycholożka, najważniejsze w zajęciach grupowych jest to, żeby uczestnicy opowiadali o swoich doświadczeniach egzaminacyjnych, a nie tylko słuchali osoby zawodowo zajmującej się doradczaniem innym, jak radzić sobie ze stresem. Tworzy się wtedy swoista grupa wsparcia.

Jakub Ziębka

# Młodzi o autonomii

**Na zajęciach teoretycznych podjąłem z kursantami rozmowę na temat w pełni autonomicznych samochodów. Nie spodziewałem się tak burzliwej i pełnej emocji dyskusji. Było tak ciekawie, że postanowiłem o niej napisać.**



**Marcin Zygmunt,**  
instruktor nauki jazdy,  
właściciel OSK

Niektórzy uważali, że takie auta nie mają racji bytu. Bo przecież nie po to robią prawo jazdy, żeby nie mogli samodzielnie nimi kierować. Reprezentowali pogląd, że np. autobus komunikacji miejskiej to swego rodzaju autonomiczny pojazd. Wsiadają do niego i nic ich nie interesuje. Takie same skojarzenia mieli z taksówkami. Wsiadam, mówię, dokąd chcę jechać, płacę i wysiadam – tak argumentował jeden z kursantów. Mniejsza liczba kursantów uważa takie pojazdy za prawdziwy dar niebios. Przyczyna jest prozaiczna. Nie trzeba będzie podchodzić do egzaminu na prawo jazdy – jednego stresu w życiu mniej.

## ■ Etyczny aspekt autonomii

Argumenty obu stron można uznać za racjonalne. Auta autonomiczne będą miały zarówno swoich zwolenników, jak i przeciwników. Za tym, żeby wyjechały na drogi, przemawia przede wszystkim to, że do minimum redukujemy błędy ludzkie. Z drugiej strony – czy będziemy bezpieczniejsi, gdy stracimy nad samochodami całkowitą kontrolę?

W przyszłości człowiek umiejący prowadzić auto będzie kimś takim jak Bear Grylls (brytyjski podróżnik, alpinista, popularyzator sztuki przetrwania – przyp. red.). Jego programy telewizyjne oraz książki cieszą się obecnie ogromną popularnością. A przecież takie podstawowe umiejętności przetrwania musiał posiadać każdy człowiek żyjący w XX wieku. Dzisiaj to ekstremalnie tajemna wiedza. Tak samo może być w przyszłości z umiejętnością prowadzenia samochodu. A szkoda, bo z jazdy autem można czerpać dużą przyjemność. No i to uczucie towarzyszące kierowcy, gdy bezpiecznie dotrze do celu lub kiedy podczas wyścigu na torze poprawi czas okrążenia...

Dyskusja rozgorzała na dobre, gdy poruszyłem temat etycznej odpowiedzialności takiego autonomicznego pojazdu. Najpierw



na sali zrobiło się cicho. Kursanci potrzebowali chwili, żeby się zastanowić. Podałem przykład. Autonomiczne auto jedzie ulicą przez centrum miasta. Nagle na jezdnię wbiegają dzieci. Samochód ma wybór: potrącić, przejechać niesforne dzieciaki i ocalić właściciela pojazdu lub ocalić dzieci, ale w wyniku wjechania z impetem w przeszkodę narazić życie właściciela. Samochód sam przecież podejmuje decyzję. W tym miejscu zadałem grupie kursantów pytanie: jak taki problem rozwiążą projektanci, konstruktorzy, inżynierowie, programiści, którzy takie auto stworzyli i sprzedali klientowi?

## ■ Co robi maszyna?

Nie spodziewałem się tak burzliwej i pełnej emocji dyskusji. Choć bardzo mnie to ucieszyło. Świadczy to dobrze o moich kursantach. Jedną kursantką uznała, że dobro kilku dzieciaków będzie ważniejsze. Przecież w takim samochodzie znajdzie się mnóstwo systemów bezpieczeństwa. Jaka z tego konkluzja? Zapewne właściciel pojazdu i pasażer zdołają przeżyć.

Ktoś inny sugerował, że skoro takie auto będzie zaprogramowaną maszyną, zrobi wszyst-

ko, żeby chronić życie i zdrowie właściciela. „Obce” dzieci nie będą miały dla niej znaczenia. Bo to przecież maszyna bez uczuć i sumienia, które człowiekowi nakazywałoby chronić niewinne dzieci.

Jeszcze inny kursant zauważył, że problem nie dotyczy napisania odpowiedniego programu, ale etyki, z którą musieliby się zmierzyć programiści i konstruktorzy. Co zrobić, żeby wilk był syty i owca cała? Część osób zauważyła, że może zostanie stworzony jakiś wzór postępowania na wypadek takiego zdarzenia. Jeśli np. w aucie znajdzie się jedna osoba, a uszkodzonych na zewnątrz pojazdu mogłoby być więcej, auto zdecyduje się na minimalizowanie straty.

A jak zachowa się w takiej sytuacji właściciel lub pasażer autonomicznego samochodu? Czy nie będzie chciał zareagować, przejąć kierownicy, kontroli nad pojazdem? Czy będzie zdawał sobie sprawę z tego, że życie jego i innych uczestników ruchu drogowego zależy od maszyny? Właśnie takie pytania pojawiały się podczas wywołanej przeze mnie dyskusji.

## ■ Wpajanie zasad

A może aspekt etyczny w ogóle nie jest istotny w naszym pędzie ku lepszemu zorganizowaniu świata? Może sami już jesteśmy bezdusznymi maszynami? Może widzieliśmy już tyle zła, że śmierć nie powoduje ludzkiego odruchu chęci niesienia pomocy innym? Może tylko udajemy, że jesteśmy ludźmi wrażliwymi, dobrymi, pełnymi współczucia dla losu innych? Może autonomiczne auto będzie dla nas zbawieniem, bo uwolni nas od codziennych dylematów kierowcy. Zniknie wtedy problem pijanych kierujących, kierowców na kacu, agresywnych i chamskich, niedzielnych. Może autonomiczny samochód będzie zapowiedzią lepszego jutra?

Jedno jest pewne. Instruktorzy nauki jazdy powinni uwrażliwiać swoich kursantów, uczyć ich pokory, myślenia, defensywnej jazdy oraz szacunku dla innych uczestników ruchu drogowego. Na naszych barkach spoczywa etyczna odpowiedzialność za naszych kursantów. Nie jestem naiwny. Wiem, że nie możemy ponosić odpowiedzialności za ich przyszłe czyny. Ale musimy pokazać im, że można być dobrym i życzliwym kierowcą. ■



# Rada rekomenduje blokady

**W Polsce nadal prawie 6 proc. wypadków z winy kierujących jest spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców. Na przykład w 2015 roku zginęło w nich 218 osób, a prawie 2 tys. zostało rannych. Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu ocenia, że jedynym rozwiązaniem mogącym udaremnić pewnej grupie kierowców jazdę po spożyciu alkoholu jest wyposażanie ich aut w blokady.**

Często wypadki spowodowane przez kierowców pod wpływem alkoholu są szczególnie dramatyczne w skutkach – mówi Zbigniew Weseli, dyrektor Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault. – Warto jednak pamiętać, że nawet przy niskiej, dozwolonej prawem zawartości alkoholu we krwi zaczyna pogarszać się czas reakcji, umiejętność oceny odległości czy utrzymania toru jazdy. Stosujemy czasami w szkoleniach alkogogle. Te okulary umożliwiają widzenie świata oczami osoby nietrzeźwej i uświadamiają, jak ogromne jest to zagrożenie.

Wśród grup wysokiego ryzyka są młodzi mężczyźni. W ich przypadku znacznie rośnie niebezpieczeństwo udziału w wypadku po spożyciu alkoholu. Potwierdzają to także statystyki w Polsce. Znaczny odsetek wypadków odnotowuje się w grupie wiekowej 18–24 lata.

– Zachowanie młodych kierowców na drodze charakteryzuje przecenianie swoich umiejętności i brawura – wyjaśnia Zbigniew Weseli. – Spożycie alkoholu wzmacnia te negatywne i niebezpieczne reakcje.

Dodajmy, że według policji dwie główne przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących pod wpływem alkoholu to nadmierna prędkość i nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu.

## ■ Blokady, terapia, edukacja i nadzór

Badania oraz monitoring programów pilotażowych wykazały, że instalacja blokad alkoholowych jest znacznie skuteczniejszym narzędziem zmniejszającym ryzyko ponownego popełnienia przestępstwa w porównaniu do czasowego odebrania prawa jazdy. Dotyczy to zarówno osób, które zostały ukarane za jazdę po spożyciu alkoholu po raz pierwszy, jak i kolejny. Jednak blokady okazują się szczególnie skuteczne w przypadku recydywistów oraz osób, u których badanie wykazało wysokie stężenie alkoholu w wydychanym powietrzu.

W swoich rekomendacjach Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu podkreśla m.in., że dla uzyskania maksymalnych efektów insta-



lacja blokad alkoholowych powinna być obowiązkowa. Mało tego, powinna stać się elementem szerszych programów, które obejmują również terapię, edukację oraz nadzór. Rada uznaje także, że stały monitoring i ewaluacja działań jest niezbędnym czynnikiem sukcesu. To oznacza, że urzędnicy muszą być wyposażone w funkcje odczytu rejestru pomiarów. Jako organ właściwy do prowadzenia programów wskazuje się wydawcę prawa jazdy. W Polsce byłyby to działy komunikacyjne w starostwach lub urzędach miejskich.

## ■ Obywatelska postawa to podstawa!

W Polsce osoba, która otrzymała zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych za jazdę po spożyciu alkoholu może ubiegać się o zamianę kary na zakaz prowadzenia pojazdów

bez blokad alkoholowej. Ale tylko po upływie połowy orzeczonej kary. W przypadku orzeczenia zakazu dożywotniego okres, jaki musi upłynąć, żeby mogła starać się o zmianę, to dziesięć lat. Niestety, obecnie nie są prowadzone żadne programy monitoringu i ewaluacji zastosowania blokad alkoholowych.

– Badania i statystyki pozwalają ocenić skuteczność poszczególnych działań i wyznaczać kierunki – podsumowuje dyrektor Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault. – Ta wiedza, dalsza obserwacja czy wyznaczanie nowych kierunków wydają się niezbędne, żeby doszło do dalszego spadku liczby osób, które prowadzą po alkoholu. Niezwykle ważna jest także postawa innych użytkowników ruchu. Każdy, kto zobaczy kierowcę, który jedzie zygakiem lub wykonuje niebezpieczne manewry, powinien zawiadomić policję.

Jakub Ziębka

# Przegląd legislacyjny

**W tym miesiącu powtórnie przyglądamy się kwestii rozporządzeń regulujących kontrole w ośrodkach, a także wiecznie żywemu tematowi podatku od środków transportowych w kontekście pojazdów do nauki jazdy. Nawiązujemy także do bieżących wydarzeń.**



**Radosław Biernat,**  
specjalista ds. prawnych

Problem z przepisami wykonawczymi regulującymi kontrole w ośrodkach szkolenia kierowców (dotyczący też WORD-ów) był już na łamach „Szkoły Jazdy” poruszany. W momencie oddania niniejszego tekstu do druku pozostaje on aktualny. Ale w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa trwają prace nad nowym rozporządzeniem w sprawie kontroli ośrodków szkolenia kierowców, które z dużym opóźnieniem wypełni lukę po uchylonym z początkiem roku rozporządzeniu regulującym nadzór nad ośrodkami. Określenie „nowe” jest jednak w tym przypadku nieco na wyrost. Jak można się było spodziewać, projekt jest w większości kalką poprzedniego aktu. Co istotne dla ośrodków – zmianie nie ulega również załącznik określający wzór zgłoszenia o rozpoczęciu kursu. Brak zmian w tym załączniku może zastanawiać, ponieważ od pewnego czasu wzór ten nie odpowiada do końca aktualnej treści art. 27 ust. 1 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami.

Nieliczne zmiany dotyczą tworzenia i prowadzenia przez urząd planu kontroli. Kontrola ośrodka szkolenia kierowców wskutek złożonej na ośrodek skargi nie będzie, zgodnie z nowym rozporządzeniem, umieszczana w planie kontroli. Zostanie w nim natomiast uwzględniona kontrola przeprowadzana na podstawie wyników analizy statystycznej naruszeń przepisów ruchu drogowego popełnionych przez osoby przeszkolone w tym ośrodku w ciągu dwóch lat od dnia uzyskania przez te osoby prawa jazdy określonej kategorii.

Plan kontroli nie będzie uzupełniany, z uwagi na doraźny charakter, o kontrole ośrodka szkolenia kierowców zarejestrowanego w innym powiecie. W celu podniesienia efektywności i skuteczności nadzoru nad ośrodkiem szkolenia kierowców zmieniono definicję kontroli doraźnej oraz dodano definicję kontroli problemowej.

Zgodnie z nowym § 4 organ przeprowadza kontrolę:

- 1) kompleksową – w czasie której bada się całość kształtu działalności ośrodka
- 2) problemową – w czasie której bada się wybrane zagadnienia związane z działalnością ośrodka
- 3) doraźną – w czasie której bada się wyłącznie zagadnienia wynikające ze złożonych skarg lub z pozyskanych informacji dotyczących działalności ośrodka.

Jednocześnie określono, które kontrole są planowe albo doraźne oraz kompleksowe lub problemowe. I tak w przypadku:

- kontroli rocznej – przeprowadzana będzie kontrola kompleksowa
- kontroli, której powód stanowi analiza statystyczna zdawalności osób szkolonych w danym ośrodku – przeprowadzana będzie kontrola kompleksowa lub problemowa
- kontroli przeprowadzanej na skutek skargi na ośrodek albo kontroli ośrodka zarejestrowanego w powiecie – przeprowadzana będzie kontrola doraźna i problemowa.

Plany kontroli na podstawie nowego rozporządzenia będą musiały zostać zatwierdzone do końca miesiąca następującego po miesiącu, w którym rozporządzenie wejdzie w życie.

## ■ Podatek od elek wciąż nieunikniony

Jak mówi klasyk, na tym świecie pewne są tylko śmierć i podatki. Prawda ta odnosi się też do pojazdów szkoleniowych. Po raz kolejny potwierdza to orzeczenie NSA z końca ubiegłego roku. Choć wyrok w sprawie za sygnaturą II FSK 3533/14 zapadł 20 grudnia 2016 roku, sprawa ciągnęła się już od 2013 roku. Właściciel ośrodka, chcąc uzyskać zwrot zapłaconego podatku od środków transportowych, przez cały czas stał na stanowisku, że pojazd, który ma w dowodzie rejestracyjnym w rubryce „adnotacje urzędowe” zapis L, jest pojazdem specjalnym. Sąd uznał ostatecznie, że poglądu tego podzielić nie można. Pojazd specjalny zdefiniowany został w art. 2 pkt 36 Prawa o ruchu drogowym jako pojazd samochodowy lub przyczepa przeznaczone do wykonywania specjalnej funkcji, która powoduje konieczność dostosowania nadwozia lub posiadania specjalnego wyposażenia; w pojeździe tym mogą być przewożone osoby i rzeczy związane z wykonywa-

niem tej funkcji. Oznacza to dostosowanie pojazdu do wykonywania specjalnej funkcji w sposób uniemożliwiający używanie go do innych funkcji, zwykle związanych z rodzajem pojazdu. Przewóz osób lub rzeczy jest możliwy tylko w zakresie, w jakim jest to niezbędne z uwagi na funkcję pojazdu czy przyczepy. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 27 września 2003 roku w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. z 2007 roku, nr 137, poz. 968 ze zm.) wyliczono w załączniku pojazdy, których przeznaczenie kwalifikuje je do uznania za pojazd specjalny. Katalog ten nie ma charakteru zamkniętego, bowiem poza nazwanymi funkcjami pojazdów wymienienia „inne”, wskazując na pojazdy, które na podstawie świadectwa zgodności WE (art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD) albo wyciągu ze świadectwa homologacji, albo zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, zakwalifikowano do danego podrodzaju pojazdu lub przeznaczenia nieokreślonego w zasadniczym podziale. Pojazdy do nauki jazdy nie zostały wymienione jako pojazdy specjalne. Mogłyby zatem być uznane za pojazdy specjalne wyłącznie jako „inne” po spełnieniu wymogów dotyczących możliwości wykonywania specjalnej funkcji. Przeznaczenie pojazdu powinno być wpisane w dowodzie rejestracyjnym w rubryce „Przeznaczenie” (§ 11 ust. 2 pkt 24 powołanego rozporządzenia). Natomiast informację o przystosowaniu pojazdu do nauki jazdy albo egzaminu państwowego nakazano zamieszczać w rubryce „Adnotacje urzędowe” poprzez wstawienie znaku L (§ 11 ust. 2 pkt 30 lit. f powołanego rozporządzenia). Powołane przepisy wskazują zatem, że co do zasady pojazd przystosowany do nauki jazdy nie jest pojazdem specjalnym. Dlatego powinien być wyliczony w tabeli 3 załącznika nr 4 do powołanego rozporządzenia, a jego przeznaczenie powinno być ujawniane w dowodzie rejestracyjnym w rubryce „Przeznaczenie”. Tymczasem ustawodawca informację tę nakazuje zamieścić w rubryce „Adnotacje urzędowe”. Aby uznać pojazd za specjalny z uwagi na wykorzystywanie go do nauki jazdy, właściciel powinien wykazać, że jest to jedyna możliwa funkcja tego pojazdu, a nie tyl-



ko, że został on przystosowany do nauki jazdy. Przykładowe wyliczenie przeznaczenia pojazdów specjalnych, zawarte w powołanym rozporządzeniu, wskazuje bowiem na to, że przeznaczenie tego pojazdu co do zasady nie pozwala na wykorzystywanie go do innych celów z uwagi na jego szczególne wyposażenie lub nadwozie.

Takie orzeczenie z przytoczoną wyżej argumentacją potwierdza też niedopuszczalność innego rozwiązania rozważanego niekiedy przez ośrodki – przygotowanie i zarejestrowanie pojazdu specjalnego do określonego celu, a następnie wykorzystywanie go do szkolenia kierowców.

### ■ Przywileje na drodze

Przy okazji ostatnich zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów rządowych, niezależnie od kontekstu politycznego, ostatecznych rozstrzygnięć o winie, warto chyba przypomnieć status prawny pojazdów uprzywilejowanych i zadać pytania o przygotowanie na te przywileje wszystkich uczestników ruchu – uprzywilejowanych i nieuprzywilejowanych.

W świetle prawa o ruchu drogowym pojazd uprzywilejowany to:

pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi; określenie to obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie, na której początku i końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane wysyłające dodatkowo sygnały świetlne w postaci czerwonego światła błyskowego.

Podkreślenia wymaga, że którykolwiek sygnał z osobna – np. same niebieskie światła błyskowe – nie przesądza o uprzywilejowaniu pojazdu, choć oczywiście takie sygnały powinny wzmóc ostrożność pozostałych uczestników ruchu.

Przypomnijmy zatem, co wolno kierowcy pojazdu uprzywilejowanego i jak powinni się wobec niego zachowywać pozostali uczestnicy ruchu.

Zgodnie z art. 9 prawa o ruchu drogowym:

Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani ułatwić przejazd pojazdu uprzywilejowanego, w szczególności przez niezwłoczne usunięcie się z jego drogi, a w razie potrzeby zatrzymanie się.

Kolejne przepisy tej ustawy stanowią między innymi, że:

Zabrania się wyprzedzania pojazdu uprzywilejowanego na obszarze zabudowanym.

Kluczowe znaczenie ma jednak art. 53 ust. 2 i 3:

2. Kierujący pojazdem uprzywilejowanym może, pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności, nie stosować się do przepisów o ruchu pojazdów, zatrzymaniu i postoiu oraz do znaków i sygnałów drogowych tylko w razie, gdy:

1) uczestniczy:

a) w akcji związanej z ratowaniem życia, zdrowia ludzkiego lub mienia albo koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lub porządku publicznego, albo

b) w przejeździe kolumny pojazdów uprzywilejowanych

c) w wykonywaniu zadań związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe, którym na mocy odrębnych przepisów przysługuje ochrona

2) pojazd wysyła jednocześnie sygnały świetlne i dźwiękowy; po zatrzymaniu pojazdu nie wymaga się używania sygnału dźwiękowego

3) w pojeździe włączone są światła drogowe lub mijania.

3. Kierujący pojazdem uprzywilejowanym jest obowiązany stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub upoważnione do jego kontroli.

„Zwykły kierowca” już na kursie na prawo jazdy powinien poznać zasady zachowania się na drodze wobec pojazdów uprzywilejowanych, choć oczywiście najlepiej byłoby, gdyby wiedza ta była przekazywana w szkole na wczesnym etapie edukacji. W trakcie kursu prawdopodobnie nie dojdzie bowiem do wystarczającej liczby spotkań z pojazdami uprzywilejowanymi, by można było mówić o wykształceniu u kursanta prawidłowych nawyków w takich sytuacjach, a jest to z pewnością kwestia, na którą przyszli kierowcy powinni być szczególnie uczuleni.

Jeśli natomiast chodzi o kierowców pojazdów uprzywilejowanych, to poza samym prawem jazdy wymaga się od nich, zgodnie z ustawą o kierujących pojazdami:

– minimalnego wieku 21 lat

– pomyślnego przejścia badań lekarskich i psychologicznych

– ukończenia w ośrodku doskonalenia techniki jazdy kursu zakończonego egzaminem, składającym się zarówno części teoretycznej, jak i praktycznej.

Spełnienie tych wymagań pozwala na uzyskanie zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, wydawane na określone w ustawie grupy kategorii pojazdów. Wymagania te nie są jednakowe dla wszystkich kierowców, bowiem w odniesieniu do samego wymogu odbycia kursu i zdania egzaminu ustawa przewiduje wyjątki dla: Państwowej Straży Pożarnej, policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Więziennej i Inspekcji Transportu Drogowego. Przyjmuje się bowiem, że służby te są w stanie we własnym zakresie należycie przygotować kierowców pojazdów uprzywilejowanych. ■

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



# Nie(bezpieczne) przejazdy

**Zarządcy linii kolejowych i zarządcy dróg nie wykonywali należycie działań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Ponad połowa z nich nie była utrzymana we właściwym stanie technicznym – twierdzi w swoim raporcie NIK. – Traktujemy tę sprawę priorytetowo, prowadzimy wiele działań zwiększających bezpieczeństwo na przejazdach – mówi Mirosław Siemieniec, rzecznik prasowy Polskich Linii Kolejowych.**

Elementem kontroli NIK była ocena działań zarządców infrastruktury kolejowej i drogowej oraz organów administracji publicznej w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach przez tory. Kontrolą objęto cały 2015 rok i pierwsze półrocze 2016 roku.

## ■ Słabo widoczne znaki, garby i pęknięcia nawierzchni

Co takiego możemy przeczytać w raporcie Najwyższej Izby Kontroli? Na przykład to, że poziom bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych nie jest zadowalający. Jaki jest tego powód? Zdaniem kontrolerów, wpływa na to „nie najlepszy stan” tych miejsc. Z 240 skontrolowanych przez NIK przejazdów aż 60 proc. posiadało różnego rodzaju usterki i uszkodzenia nawierzchni drogowej, torów kolejowych i podtorza, a także urządzeń odwodnienia i oświetlenia.

Przejazdy kolejowe nie były także odpowiednio oznakowane. Zarówno od strony drogi, jak i torów. Nieprawidłowości stwierdzono na 172 przejazdach (ponad 70 proc. skontrolowanych miejsc). Przede wszystkim oznakowanie było niekompletne, uszkodzone oraz nieczytelne i słabo widoczne. Znaki często były zasłonięte przez drzewa i przeszkody terenowe.

NIK zwraca także uwagę, że zarządcy dróg nie utrzymywali w odpowiednim stanie technicznym dróg dojazdowych do skrzyżowań z liniami kolejowymi. Więcej niż połowa (36) spośród 64 skontrolowanych dróg dojazdowych do przejazdów miała złą nawierzchnię jezdni. Zobaczyć można było na nich m.in. pęknięcia, ubytki tworzące garby, nierówności i usłoki przy wjeździe na przejazd kolejowy. Na styku jezdni z betonowymi płytami tworzyły się zapadnięcia. Na co trzeciej skontrolowanej drodze krzewy i drzewa ograniczały widoczność przejazdów.

## ■ Zarządcy dróg nie współpracują z kolejarzami

Ustalenia kontroli wskazują także, że rodzaj zabezpieczenia przejazdu wpływa bezpośrednio na liczbę zdarzeń. W Polsce najczęściej jest przejazdów kategorii D (54 proc.), nieposiadających urządzeń ostrzegawczych. Nie ma na nich rogatki ani sygnalizacji świetlnej, są oznakowane tylko znakiem drogowym. To na nich dochodzi do największej liczby wypadków (blisko 60 proc. wszystkich wypadków na przejściach i przejazdach). Najlepiej strzeżonych przejazdów kategorii A, z rogatkami i sygnalizacją świetlną, jest 19 proc. i dochodzi na nich tylko do 8 proc. wypadków.

NIK zauważa, że bezpieczeństwo użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych zależy od odpowiedniego zakwalifikowania poszczególnych przejazdów do właściwej kategorii. Jaka zasada powinna być stosowana? Im



częstszy ruch na torach i przecinającej je drodze, tym większa liczba zabezpieczeń. Tymczasem kontrola NIK wykazała, że kategorie przejazdów ustalano nieprawidłowo. Konsekwencją był brak stosowania odpowiednich systemów zabezpieczenia ruchu. Dlaczego? Zasadniczą przyczyną tego stanu rzeczy był brak aktualizacji iloczynów ruchu kolejowego i drogowego na przejazdach. A to dlatego, że nie wykonywano na bieżąco pomiarów natężenia ruchu. Zdaniem kontrolerów NIK, problemem jest brak współpracy zarządców linii kolejowych z zarządcami dróg. Pierwsi nagminnie monitowali zarządców dróg o wykonanie pomiaru natężenia ruchu na drodze. Ich pisma często pozostawiały bez odpowiedzi. Tymczasem kolej nie ma narzędzi prawnych dyscyplinujących drogowców. Na przykład Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie w kwietniu 2016 roku zarządził 739 przejazdami, z których 363 (49 proc.) miało nieaktualne iloczyny ruchu. W 2015 roku na 67 pism o przeprowadzenie pomiarów natężenia ruchu, wystosowanych do zarządców dróg, przesłano tylko 18 pomiarów.

## ■ „Polskie przejazdy są słabo chronione”

Tymczasem nieaktualnianie na bieżąco iloczynów ruchu stwarza ryzyko dla bezpieczeństwa ruchu kolejowo-drogowego na przejazdach. Zdezaktualizowane obliczenia nie obrazują rzeczywistego natężenia ruchu. Nie pozwalają na weryfikację, a następnie zmianę kategorii przejazdów, żeby dostosować systemy zabezpieczenia do istniejących zagrożeń.

W trakcie kontroli stwierdzono również eksploatację przejazdów z przekroczonym iloczynem ruchu. Zdarzało się, że nawet jeśli natężenie ruchu wskazywało na konieczność zmiany kategorii przejazdu i lepsze jego zabezpieczenie, nie robiono tego. Sytuacje takie stwierdzono w czterech skontrolowanych Zakładach Linii Kolejowych. Ogółem w jednostkach tych eksploatowano 48 tego typu przejazdów.

Do zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych może także przyczynić się, zdaniem kontrolerów, wprowadzenie w październiku 2015 roku przez ministra ds. transportu rozporządzenia określającego nowe wyznaczniki – iloczyny natężenia ruchu – dotyczące nadawania kategorii przejazdom kolejowo-drogowym. Nowe przepisy stanowią podstawę do obniżania przez zarządców, kosztem bezpieczeństwa, infrastruktury kolejowej dotychczasowych kategorii. Zarządcy, kierując się względami finansowymi, nie są zainteresowani utrzymaniem dotychczasowych wyższych kategorii i stosowania adekwatnych urządzeń zabezpieczenia na przejazdach. NIK alarmuje, że przepisy wprowadzono bez przeprowadzenia analiz skutków wpływu nowych regulacji na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

NIK zwraca także uwagę, że już przed wprowadzeniem nowych przepisów przejazdu kolejowe w Polsce należały do jednych z najmniej chronionych urządzeniami bezpieczeństwa w Europie. Tylko na 38 proc. z nich zamontowane były systemy zabezpieczenia ruchu, podczas gdy np. w Belgii, Bułgarii, Luksemburgu czy Holandii są one na ponad 70 proc. przejazdów.

## ■ Modernizacja za 400 mln zł

O ustosunkowanie się do raportu Najwyższej Izby Kontroli poprosiliśmy PKP Polskie Linie Kolejowe, spółkę, która zajmuje się m.in. utrzymaniem przejazdów kolejowo-drogowych. Jest ich w Polsce ponad 15 tys.

– PKP Polskie Linie Kolejowe SA otrzymały od NIK informacje pokontrolne w sierpniu – wyjaśnia Mirosław Siemieniec, rzecznik prasowy spółki. – Najwyższa Izba Kontroli oceniła nas pozytywnie. Przedstawiony raport dotyczy zbiorczo wielu podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo.

Dodaje także, że od 2016 roku Polskie Linie Kolejowe stawiają na bezpieczeństwo. Zmodernizowano 200 przejazdów. Kolejnych 90 zastąpiono bezkolizyjnymi skrzyżowaniami. Dodatkowo sprawdzonych zostało tysiąc przejazdów na mało uczęszczanych drogach. Zintensyfikowano także współpracę z zarządcami dróg.

Siemieniec wspomina także o dodatkowych 400 mln zł, które mają zostać przeznaczone na poprawę bezpieczeństwa w miejscu skrzyżowania toru i drogi. Chodzi m.in. o projekt modernizacji 182 przejazdów kolejowych na 73 liniach kolejowych w szesnastu województwach. Prace będą polegały na podniesieniu kategorii przejazdów poprzez wyposażenie ich w urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (SSP), a także wymianę już wyeksploatowanych. Na wybranych przejazdach będzie prowadzona wymiana nawierzchni torowej oraz drogowej. Zmodernizowanych zostanie m.in. jedenaście przejazdów na linii nr 26 z Radomia do Łukowa, dziesięć przejazdów na trasie Katowice

– Legnica, po sześć na liniach Reda – Hel i Kraków Płaszów – Oświęcim. Natomiast na trasie z Torunia do Malborka remont przejdzie siedem przejazdów. Projekt ma zostać zrealizowany do 2019 roku.

## ■ Kierowco, bądź ostrożny!

– Zdarzenia na przejazdach w skali wszystkich wypadków drogowych mieszczą się poniżej 0,8 proc. wszystkich zdarzeń. Gdyby nie nieostrożne zachowania kierowców i pieszych na przejazdach oraz przechodzenie w miejscach niedozwolonych na torach, mielibyśmy 75 proc. mniej wszystkich zdarzeń na torach – dodaje Siemieniec. – Maszynista zbliżając się do przejazdu, niezależnie od jego kategorii, jest zobowiązany do zachowania wzmożonej uwagi, jednak droga hamowania pociągu może być nawet dziesięć razy dłuższa niż droga hamowania samochodu. Od 2005 roku PLK prowadzi kampanię społeczną „Bezpieczny przejazd – Szlaban na ryzyko!”. Ma ona na celu podnoszenie świadomości zagrożeń wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności na przejazdach i terenach kolejowych oraz promowanie kultury bezpieczeństwa.

W ramach tej kampanii w zeszłym roku w Poznaniu, Bydgoszczy, Łodzi i Kielcach odbyły się także szkolenia dla instruktorów nauki jazdy.

– PKP Polskie Linie Kolejowe SA konsekwentnie podnoszą poziom bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych, m.in. poprzez modernizację przejazdów oraz budowę nowych bezkolizyjnych skrzyżowań nad i pod torami. Dodatkowo apelujemy do instruktorów nauki jazdy. Przekazujemy tej grupie dodatkowe materiały. Szkolenia PLK dla instruktorów to większe bezpieczeństwo przyszłych kierowców, którzy będą przejeżdżać przez skrzyżowania drogi z torami. Lepiej przygotowany nauczyciel to bezpieczniejszy uczeń – mówił Ireneusz Merchel, prezes PKP Polskich Linii Kolejowych.

**Jakub Ziębka**





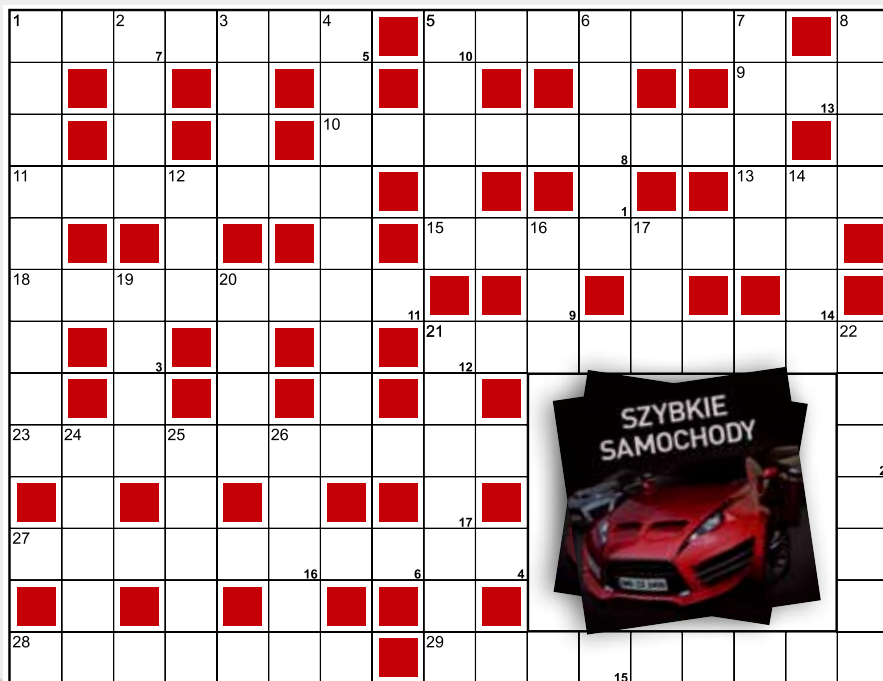
Uśmiechnij się



Znalezione w Internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 17 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Młody kierowca”. Nagrodę wysłamy pocztą.

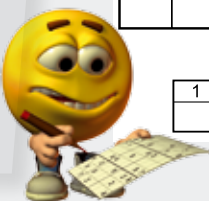
**P**ierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Szybkie samochody”.

**POZIOMO:**

- 1) serce miasta. 5) miejsce postoj aut. 9) stworzona z żebra Adama. 10) przewóz ludzi lub ładunków. 11) płonie w harcerskiej piosenke. 13) bieg sprawy. 15) obsługuje koparkę. 18) opowiada przebieg akcji. 21) konstytucyjna stolica Holandii. 23) kilkupasmo-wa droga. 27) ster auta. 28) lichej wyrób. 29) ubezpieczenie pojazdów od zdarzeń losowych.

**PIONOWO:**

- 1) wymiennik ciepła w samochodzie. 2) reklama świetlna. 3) podróż po oceanie. 4) wśród jednoślądów. 5) ... jazdy. 6) roślina przyprawowa. 7) odizolowana część miasta. 8) chroni głowę motocyklisty. 12) srebrzostozary metal, skandowiec. 14) ciężka, mozolna praca. 16) bogini świtu. 17) mocne, jasne piwo angielskie. 19) dyskiem na stadionie. 20) jeden z muskietierów. 21) słuchowisko radiowe. 22) urządzenie w instalacji zapłonowej silnika spalinowego, iskrownik. 24) ruchliwa w mieście. 25) Saski w Warszawie. 26) smar maszynowy do łożysk ślizgowych.



**SZKOŁA JAZDY**  
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI  
ISSN 1895-4472

Wydawca: e-kierowca sp. z o.o. sp. komandytowa

Redaktor naczelny: Krzysztof Giżycki  
Z-ca redaktora naczelnego: Jakub Ziębka

Redaguje zespół: Jakub Ziębka, Anna Łukaszuk, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Marek Rupałtal, Marcin Kukawka, 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, archiwum Tymka Skrobana, Marta Mićko-Nogalska, Tymoteusz/Wikimedia Commons, archiwum Samsunga, Karlis Dambrans/Flickr, Paweł Bąbala, Łukasz Szewczyk, materiały Kia, Albin Sieczkowski, Marcin Kukawka, materiały Renault, archiwum PLK.

Korekta: Dorota Piechna  
Skład: e-kierowca – studio DTP  
Druk: KaDruk, www.kadruk.com.pl, 71-246 Szczecin, ul. Romera 10E  
Wszelkie prawa zastrzeżone. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo skrótów i adiacji tekstów. Przedruk 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](http://www.szkola-jazdy.pl)  
i pod numerem telefonu 91 441 89 62

# 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.

