

nr 4/2017 (136)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

ELKI (NIE) MILE WIDZIANE

PREZYDENT JELENIEJ GÓRY WYDAŁ ZAKAZ WJAZDU ELEK DO CENTRUM UZDROWISKA CIEPLICE. MIAŁ ZACZAĆ OBOWIĄZYWAĆ OD 1 MARCA. JEDNAK DO NICZEGO TAKIEGO NIE DOSZŁO, BO UCHYLIŁ GO WOJEWODA. JEGO ZDANIEM ZMIANA ORGANIZACJI RUCHU NA TERENIE CIEPLIC BYŁABY NIEZGODNA Z PRAWEM. TAKA DECYZJA JEST EFEKTEM DZIAŁAŃ, KTÓRE PODJĄŁ DYREKTOR WORD-U W JELENIEJ GÓRZE.

str. 10

PRAWKO PO NIEMIECKU I SKANDYNAWSKU

SKANDYNAWIA SŁYNIE Z BEZPIECZNYCH DRÓG I ODPOWIEDZIALNYCH KIEROWCÓW. KLUCZEM DO SUKCESU JEST M.IN. WYSOKI POZIOM SZKOLENIA. TO KOSZTUJE. CZAS I PIENIĄDZE. NAWET DZIESIĘĆ RAZY WIĘCEJ NIŻ W POLSCE. W NIEMCZACH AŻ TAK DROGO NIE JEST, ALE WYMAGANIA WOBEC KURSANTÓW SĄ DUŻE.



ISSN 1895-4472



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

Najlepsza teoria dla Twojego kursanta!

Nowe, innowacyjne e-kursy „Teoria w domu”.
Skutecznie, ciekawie, przyjaźnie – wszystko,
czego oczekuje kursant.



Dlaczego nasza nowa „Teoria w Domu” cieszy się tak dużą popularnością wśród kursantów? Dlaczego jest wyjątkowa i najlepsza na rynku? Ponieważ wnosi w ich naukę elementy i funkcjonalności dobrze im znane, do których są przyzwyczajani od najmłodszych lat we współczesnej szkole. **I najważniejsze – jest skuteczna!**

TERAZ NOWA „TEORIA W DOMU” W SPECJALNEJ OFERCIE DLA OSK.

ZADZWOŃ! TEL. 91 431 43 95

Cieężkie życie szkoleniowca



Krzysztof Giżycki

Wiadomo nie od dziś, że prowadzenie autoszkoły i szkolenie kandydatów na kierowców do najłatwiejszych zadań nie należą. Ciągłe zmiany przepisów, niepewność tego, co zdarzy się jutro, praca pełna wyrzeczeń – oto codzienność branżowców. Kiedy wydaje się, że już nic nie może ich zaskoczyć, pojawiają się takie kwiatki, jak zarządzenie prezydenta Jeleniej Góry. Otóż postanowił on zakazać elkom wjazdu do centrum uzdrowiska Cieplice. Powód? Ograniczanie zanieczyszczenia powietrza. Ostatecznie zarządzenie nie weszło w życie, bo po interwencji dyrektora jeleniogórskiego WORD-u wojewoda je uchylił. Jednak nasuwa się pytanie: czy elki przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza bardziej niż

inne pojazdy? Śmiem wątpić. Do tego okazuje się, że pojazdy szkoleniowe przeszkadzają innym kierowcom. Cóż, niektórzy mają bardzo krótką pamięć... Bo przecież każdy z nas kiedyś się uczył, jeżdżąc elką, czy to szkoleniową, czy egzaminacyjną, po centrach miast.

Utrudnienia, które zakłócają właścicielom OSK prowadzenie działalności, a instruktorom szkolenie, nie są jedyną kwestią poruszaną przez nas w kwietniowym numerze „Szkół Jazdy”. Kontynuując cykl tekstów o sposobach szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców tym razem przeświecimy takie kraje, jak Niemcy, Norwegia, Dania, Finlandia oraz Szwecja. Może warto się zastanowić, czy niektórych uregulowań nie warto byłoby wprowadzić w Polsce.

Niedawno od jednego z naszych wieloletnich czytelników usłyszeliśmy, że nasz magazyn można czytać od deski do deski. To bardzo miłe, ale nie zamierzamy spocząć na laurach. Dlatego z czystym sumieniem mogę wam, drodzy czytelnicy, polecić każdy tekst z kwietniowego numeru „Szkół Jazdy”. Przyjemnego czytania!

Redaktor naczelny

W numerze

Elki (nie) mile widziane	4	Iskrzący problem	28
Zapomniał wół...	6	Szczecinek gotowy na przyjęcie kandydatów na kierowców	29
Co jeździ po polskich drogach? Zapłać, to się dowiesz	7	Więcej niż kombi	30
Cena minimalna wraca jak bumerang	9	Autostopem za równik	31
Prawko po niemiecku i skandynawsku	10	Młodzież będzie miała bliżej	32
Instruktorzy i egzaminatorzy spotkają się na złocie	13	Tajemnica skutecznej komunikacji	33
Zapomniane CNG	14	Słuchawki. Wydumany problem czy realne zagrożenie?	34
Jakość zawsze się obroni!	16	Korytarz może uratować życie!	35
Bez szkoleń nie będzie bezpiecznie	18	Niepokojące wzrosty	36
Kosztowny grzech zaniedbania	19	Homologacje, atesty i pomysły na legalizację tego, co legalne!	38
Tajemnicze odwołanie komisji sejmowej	20	Jedziemy po bandzie	40
Wady i zalety aut egzaminacyjnych	21	Komórki na cenzurowanym	41
W zasięgu wzroku	22	Przegląd legislacyjny	42
Szwedzki bat na kierowców	23	Wypadki sprzed lat wpływają na ceny OC	44
Holenderski sposób na otwieranie drzwi	24	Co się psuje w naszych autach?	45
Aktor lubiany przez samochody	26		

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

STYCZEŃ 2017

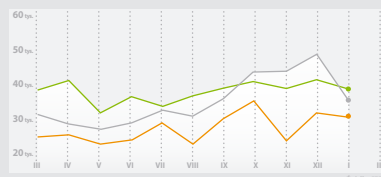
38 713

STYCZEŃ 2016

36 226

STYCZEŃ 2015

31 372



Egzaminatorka pod wpływem alkoholu

W szczecińskim WORD-zie kandydat na kierowcę wyczuł od egzaminatorki woń alkoholu i zawiadomił policję. Badanie alkomatem wykazało, że kobieta miała 0,3 promila alkoholu.

Do zdarzenia doszło w pierwszej dekadzie marca. Około godz. 10 policję zawiadomił kandydat na kierowcę ze Stargardu Szczecińskiego, który wyczuł od egzaminatorki woń alkoholu. Funkcjonariusze przybyli na miejsce. Badanie alkomatem wykazało, że kobieta miała 0,3 promila alkoholu.

Egzaminatorka przeprowadzała tego dnia pięć egzaminów, dwa skończyły się wynikiem pozytywnym. Dyrektor szczecińskiego WORD-u Cezary Tkaczyk wystąpił już do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego (instytucja nadzorująca ośrodki) pismo w sprawie zaistniałego zdarzenia.

– Uważam, że dwa egzaminy, które zakończyły się wynikiem pozytywnym, nie powinny być unieważnione – mówi Tkaczyk. – Sprawdzaliśmy nagrania, wszystko odbyło się tak, jak powinno. Natomiast osoby, które nie zaliczyły egzaminu, powinny je powtórzyć. Ale o tym zadecyduje urząd marszałkowski.

Surowe konsekwencje czekają za to egzaminatorkę. Policja zatrzymała jej prawo jazdy, zostanie skreślona z listy egzaminatorów. Kobieta jeszcze w tym samym dniu, w którym została przebadana alkomatem, napisała do dyrektora szczecińskiego WORD-u pismo z prośbą o rozwiązanie z nią umowy.

– Zarówno mnie, jak i egzaminatorkę, jest bardzo przykro, że do takiej sytuacji w ogóle doszło – mówi Tkaczyk. – Pracuje u nas od ośmiu lat, nigdy nie było z nią żadnych problemów. *jaz*

Elki (nie) mile widziane

Prezydent Jeleniej Góry wydał zakaz wjazdu elek do centrum uzdrowiska Cieplice. Miał zacząć obowiązywać od 1 marca. Jednak do niczego takiego nie doszło, bo uchylił go wojewoda. Jego zdaniem zmiana organizacji ruchu na terenie Cieplic byłaby niezgodna z prawem. Taka decyzja jest efektem działań, które podjął dyrektor WORD-u w Jeleniej Górze.



Cieplice

Fot. MolmatMaciek Przemysław/Wikimedia Commons

Kontrowersyjne zarządzenie zostało podpisane przez prezydenta Jeleniej Góry Marcina Zawilę 7 lutego. Chodzi o „projekt zmiany stałej organizacji ruchu pojazdów nauki jazdy i egzaminacyjnych na terenie dzielnicy Cieplice w Jeleniej Górze”. Co to miało oznaczać? Zakaz wjazdu elek (zarówno szkoleniowych, jak i egzaminacyjnych) do ścisłego centrum Cieplic, czyli uzdrowiska funkcjonującego w obrębie miasta. Pojazdy, zgodnie z zarządzeniem prezydenta, nie mogłyby wjeżdżać na teren ograniczony ulicami: Sobieszkowską, Dworcową, Cieplicką, Pułaskiego, Staszica oraz Cervi. Jeleniogórski magistrat planował zamontować kilkanaście znaków B-2 (zakaz wjazdu) z tabliczką „dotyczy pojazdów nauki jazdy i egzaminacyjnych”.

■ Mieszkańcy i kuracjusze się skarżą, prezydent interweniuje

Jaki był powód wydania przez prezydenta takiego zarządzenia?

– Skargi mieszkańców, kuracjuszy, a w konsekwencji wnioski Rady Cieplic (tzw. samorządowej jednostki pomocniczej) obowiązywały go do podjęcia działań mających na celu ograniczenie hałasu i skali zanieczyszczeń liniowych powietrza – wyjaśnia Cezary Wiklik, rzecznik prasowy jeleniogórskiego magistratu.

Rzecznikowi chodzi o tzw. emisję liniową zanieczyszczeń. Pochodzą one ze źródeł ruchomych, czyli pojazdów.

– To nie był pierwszy krok w tym kierunku. Dwa lata wcześniej przeorganizowano ruch

uliczny, wprowadzając zakaz wjazdu na niektóre ulice samochodów o nośności powyżej 12 ton, przewidywane są kolejne kroki w tym zakresie – tłumaczy Wiklik. – Cieplice są częścią uzdrowiskową miasta, więc występujący tu problem smogu stanowi istotne zagrożenie dla utrzymania statusu uzdrowiska, którego certyfikaty muszą być sukcesywnie odnawiane. W przypadku Jeleniej Góry, jak i dziewięciu innych miast uzdrowiskowych Dolnego Śląska, problem smogu jest istotną częścią perspektyw rozwoju gospodarczego. Samorząd wydaje wysokie kwoty na ograniczenie emisji pyłów PM 2,5 i PM 10 (tylko w dwóch ostatnich latach kwotą 10,5 mln zł dofinansowano wymianę źródeł ogrzewania w mieszkaniach prywatnych na ekologiczne). Działania zmierzające do ograniczenia skali zanieczyszczeń powietrza są prowadzone wielotorowo, sprawa elek jest tylko ich częścią, jedną z licznych.

■ Dyrektor WORD-u domaga się uchylenia zarządzenia

Dlaczego elki jeżdżą po uzdrowisku? Bo na terenie dzielnicy Cieplice znajduje się siedziba ośrodka egzaminacyjnego. Wyjeżdżające stamtąd elki poruszają się czasami po ulicach znajdujących się w centrum uzdrowiska. W tamte rejony zapuszczają się także auta szkoleniowe.

Zarządzenie prezydenta, które miało obowiązywać od 1 marca, wywołało w Jeleniej Górze prawdziwą burzę. Głośno swoje niezadowolenie wyrażał dyrektor WORD-u w Jeleniej Górze

oraz właściciele tamtejszych szkół jazdy. Odebrali je jako nieuzasadniony atak.

– Szokujące było już to, że o zarządzeniu dowiedzieliśmy się przypadkiem, z mediów społecznościowych – mówi Robert Tarsa, szef WORD-u w Jeleniej Górze. – Nikt z magistratu nas o swoich zamiarach nie poinformował. Jeszcze w lutym zwróciłem się więc z prośbą o spotkanie. Rozmawiałem z wiceprezydentem, ale on do przekazania miał mi tylko tyle, że decyzja już zapadła.

Robert Tarsa wysłał więc pismo do wojewody dolnośląskiego, domagając się, żeby ten uchylił decyzję prezydenta. Zdaniem dyrektora zatwierdzenie zmiany organizacji ruchu zostało wydane z naruszeniem konstytucyjnej zasady równości wobec prawa, bez konsultacji z podmiotami, których dotyczy, oraz bez wymaganej opinii policji.

„Wprowadzona zmiana organizacji ruchu uniemożliwi prowadzenie egzaminów osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami (zadanie z zakresu administracji rządowej) w pobliżu ośrodka egzaminowania, co spowoduje wydłużenie czasu egzaminu, wzrost kosztów oraz utrudnienia w ruchu w centrum miasta. Nie będzie miało natomiast żadnego wpływu na poprawę jakości powietrza w dzielnicy Cieplice” – czytamy w piśmie Roberta Tarsy, które zostało skierowane do wojewody 20 lutego.

■ Co zanieczyszcza powietrze? Opinie są podzielone

Dyrektor WORD-u w Jeleniej Górze argumentuje, że pięć egzaminacyjnych elek, które jeżdżą

TEMAT NUMERU

Kontrowersyjne zarządzenie

po mieście, jest zasilanych gazem. Tak samo jak większość pojazdów ośrodków szkolenia kierowców. Teza magistratu, bazująca na argumentach natury ekologicznej, wydaje mu się więc nielogiczna. Bo najbardziej na zanieczyszczenie powietrza wpływają pojazdy z silnikiem Diesla.

– Na jakiej więc podstawie stwierdzono, że głównym powodem zanieczyszczeń są pojazdy szkoleniowe i egzaminacyjne? – pyta Tarsa. – Dodam tylko, że systematycznie staramy się zmniejszyć ruch na jeleniogórskich ulicach. Otworzyliśmy już dwa oddziały terenowe – w Bolesławcu oraz Głogowie – teraz powstanie trzeci – w Kamiennej Górze. Dzięki takim posunięciom właściciele OSK z tamtych miast nie przyjeżdżają już do Jeleniej Góry po to, żeby się szkolić.

– Nawet jeśli samochody nauki jazdy mają instalację gazową, to spaliny nie są jedynym powodem zanieczyszczeń powietrza – replikuje Wiklik. – Ale ponadto, co ważniejsze i bardziej groźne w skutkach – uczniowie jeżdżący samochodami w centrum uzdrowiska blokują ruch na skrzyżowaniach, więc jednym z efektów jest utrudniony przejazd innych samochodów. Trzy czy cztery samochody z literą L (a bywa ich więcej) jednocześnie podjeżdżające do krzyżówek (szczególnie bardziej skomplikowanych, choćby na lewoskrętach) powodują, że kolejne auta, stojące za nimi, nie mają szans przejazdu na jednej

zmianie świateł. Siłą rzeczy emisja spalin jest większa, niezależnie od tego, czy elki napędzane są etyliną, czy gazem.

Do sporu włączyli się także właściciele jeleniogórskich ośrodków szkolenia. Do argumentów przedstawianych przez dyrektora Tarsę dodają jeszcze kilka innych. Dziwi się m.in., że władzom Jeleniej Góry nie przeszkadza spora baza ciężarówek mieszcząca się przy ul. Cieplickiej i duży ruch aut wokół Term Cieplickich, czyli kompleksu basenów rekreacyjno-sportowych. Jest jeszcze jedna sprawa. Zakaz miał wejść w życie nie tylko na terenie uzdrowiska, ale także na osiedlu Orle.

■ Wojewoda uchyla zakaz

Zarządzenie prezydenta Jeleniej Góry nie miało jednak szansy doczekać się realizacji. Dlaczego? Bo wojewoda dolnośląski zdecydował o jego uchyleniu. Powody są dwa. Wojewoda wskazał, że w przepisach (chodzi o rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach) nie przewidziano możliwości stosowania oznakowania, które miało zostać wprowadzone zarządzeniem.

„Brzmienie przepisów nie pozostawia wątpliwości co do tego, iż istotą znaku B-2 (zakaz wjazdu) jest wprowadzenie ograniczenia w poruszaniu się wszelkich pojazdów (od strony ustawienia tego znaku). W takim przypadku dopuszcza się, ale na zasadzie wyjątku, określone odstępstwa (np. pojazdy służb ratowniczych, transportu publicznego, obsługi bytowej). Na powyższe wskazuje choćby treść możliwej tabliczki uzupełniającej, która może znaleźć się pod omawianym znakiem – »Nie dotyczy...«, a nie »Dotyczy...« Innymi słowy, ustawodawca dopuszcza możliwość wyłączenia przedmiotowego zakazu dla określonych pojazdów (przypadki incydentalne), a nie objęcie tym zakazem wyłącznie określonych pojazdów”.

Drugim powodem uchylenia przez wojewodę zarządzenia prezydenta Jeleniej Góry było to, że projekt zmiany organizacji ruchu nie został poddany opinii komendanta miejskiego Policji w Jeleniej Górze.

■ Jaka będzie opinia policji?

Wojewoda dolnośląski przekazał swoją decyzję prezydentowi Jeleniej Góry 24 lutego. Co na to magistrat? Musiał się do niej dostosować, więc zakaz nie wszedł w życie, ale...

– Decyzji wojewody nie komentujemy – mówi Cezary Wiklik. – Będziemy jednak podejmować dalsze kroki w tej sprawie i nie rezygnujemy z żadnego działania, którego celem jest poprawa jakości powietrza w uzdrowisku.

Słowa rzecznika znajdują potwierdzenie w faktach. Skontaktowaliśmy się z Komendą Miejską Policji w Jeleniej Górze i dowiedzieliśmy się, że wpłynęło tam pismo z prośbą o zapiniowanie ewentualnej decyzji o zmianie organizacji ruchu na terenie uzdrowiska Cieplice. Jednak na opinię funkcjonariuszy trzeba będzie poczekać.

Dyrektor jeleniogórskiego WORD-u Robert Tarsa dziwi się jednak, że miasto od razu wskazało winnego zanieczyszczeń, nie dysponując nawet badaniami wskazującymi, kto w największej mierze odpowiada na ich powstawanie.

– Bo ja o żadnym opracowaniu nic nie wiem. Jeśliby takie było i wynikało z niego, że największym problemem są samochody, to byłbym skłonny zgodzić się z zakazem wjazdu dla elek do centrum uzdrowiska. Jednak pod jednym warunkiem. Takim zakazem powinny być objęte także inne pojazdy.

„Gazeta Wrocławska” pisze, że jeleniogórski magistrat jest tak zdeterminowany, żeby ograniczyć ruch elek w Cieplicach, bo w październiku przyszłego roku mija termin, w którym polskie uzdrowiska mają udowodnić ministrowi zdrowia, iż pobyt w nich sprzyja leczeniu. Jeśli tego nie zrobią, stracą swój status. I to wyjaśnienie wydaje się chyba najbardziej prawdopodobne...

Jakub Ziębka



Cieplice

Fot. Krzysztof Maria Rózański/Wikimedia Commons



Zapomniał wół...

Zajeżdżają drogę, wyprzedzają elkę, żeby być pierwszym na światłach, krzyczą do kursantów, trąbią bez powodu. W ekstremalnych przypadkach potrafią nawet zaparkować tak, żeby pojazd nie miał szans wykonać manewru.

Na jednej z grup zrzeszających instruktorów nauki jazdy na Facebooku ktoś napisał: „Dzisiaj podczas szkolenia parkowania równoległego (zaznaczam – na parkingu publicznym) właściciel pojazdu stanął na wolnym miejscu za swoim samochodem, żeby udaremnić manewr. O chamskich komentarzach typu: »wyp... na plac i tam ćwiczyć« już nie wspomnę...”. Postanowiliśmy więc sprawdzić, czy takie sytuacje przydarzają się instruktorom częściej.

■ Warszawa gorsza niż Moskwa

– Ludzie z jakiegoś powodu uznają, że elka to najgorsze, co może się trafić na drodze – mówi Waldemar Czapliński z warszawskiego Ośrodka Szkolenia Kandydatów na Kierowców „Skorpion”. – I nie tylko nie kryją się ze swoją opinią, ale dają to kursantom boleśnie odczuć. Zajeżdżają drogę, trąbią, i to wcale nie wtedy, kiedy zgaśnie silnik, tylko po prostu. To nie sprzyja naszej pracy i zwyczajnie przeszkadza. Dodatkowo kierowcy nagminnie łamią przepisy, żeby tylko zostawić samochód nauki jazdy za sobą, żeby wyprzedzić. A to powoduje niebezpieczne sytuacje.

Jak twierdzi Czapliński, najgorszym typem „przeszkadzaczy” są młodzi kierowcy, którzy jeszcze niedawno sami siedzieli w samochodzie z elką na dachu.

– Wiem, że zdarzają się sytuacje, kiedy dochodzi do awantur na ulicy między instruktorem a innym kierowcą – mówi. – Ja z założenia nie wdaję się w dyskusje i robię swoje. Tłumaczę uczniowi, że ktoś złamał przepis i żeby nigdy tego nie robił. Ale Warszawa to specyficzne miasto, bardzo agresywne. Choć jeździłem po ulicach większych i pozornie bardziej agresywnych miast, takich jak Moskwa czy Stambuł, nawet tam nie widziałem takiego braku życzliwości i złośliwości jak w Warszawie.

■ Ale i tak jest lepiej niż jeszcze 10 lat temu...

– W Szczecinie kultura jazdy trochę się poprawia, myślę, że też za sprawą bliskości Niemiec – mówi Sebastian Cioch ze szkoły Auto Prestiż. – Szczecinianie jeżdżą do Niemiec i tam obserwują dobre wzorce. To wciąż jeszcze nie to, ale jest lepiej niż jeszcze kilkanaście lat temu.

Podobnego zdania jest Leszek Chudy, instruktor z Akademii Prawa Jazdy Oliwii i Wojciecha Mocarskich w Gdyni.

– Coraz rzadziej spotykam się z nieprzyjemnymi gestami, myślę, że przejmujemy powoli dobre wzorce z Zachodu, jednak problem nadal istnieje – mówi – Najczęstszym przejawem przeszkadzania elkom jest zajeżdżanie im drogi, nawet za cenę łamania przepisów, tylko po to,

by na światłach znaleźć się przed samochodem z kursantem za kierownicą. Bo przecież jeżdżenie za elką jest dyshonorem.

■ „W mieście nie da się przyspieszyć”

– Panuje przekonanie, że jeżeli wyprzedzimy elkę i ruszymy ze światła pierwszy, to dojedziemy szybciej – dodaje Sebastian Cioch, który szkoli ponad dwadzieścia lat. – A to bzdura. Zanim zostałem instruktorem, też byłem takim cwaniakiem, który jeździł po mieście szybko, skrótami, ruszał pierwszy ze światła. A potem na kolejnych światłach spotykałem się z samochodem, który ruszał z tego samego miejsca i jechał przepisowo. Tyle że ja na tych światłach dłużej stałem. Ludzie muszą zrozumieć, że zajeżdżając drogę elce, pomijając, że jest to zachowanie zwyczajnie chamskie, wcale nie dojadą szybciej. Jeżeli nie chcą się spóźnić, muszą wyjść wcześniej. A nie przeszkadzać tym, którzy się uczą.

Jeżeli chodzi o parkowanie w mieście, instruktorzy są zgodni. Wykonująca manewr elka opóźnia ruch o kilkanaście sekund, więc nawet jeśli jest mało miejsc parkingowych, nikomu nie powinna przeszkadzać. Wszyscy też przyznają, że nie przejmują się obelgami kierowców ani trąbieniem. I tego uczą swoich kursantów.

Anna Łukaszuk

Co jeździ po polskich drogach?

Zapłać, to się dowiesz

Ministerstwo Cyfryzacji, zarządzające systemem CEPiK, odmawia bezpłatnego udzielenia informacji na temat rejestrowanych w kraju pojazdów, ich średniego wieku, skali importu. Jak to tłumaczy? Ustawą o ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego i prawem o ruchu drogowym.

Jak zwiększa się liczba aut na polskich drogach? Ile rejestrowanych jest fabrycznie nowych pojazdów? W których regionach najczęściej? Skąd Polacy najchętniej sprowadzają samochody? – odpowiedzi na te pytania możemy szukać na portalach motoryzacyjnych, w raportach firm ubezpieczeniowych (stawki OC/AC zależą m.in. od wieku pojazdów, liczby wypadków), w analizach Głównego Urzędu Statystycznego. Ale najbardziej aktualne i precyzyjne dane znajdują się w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców.

■ Końcówka systemu niewiele może

Do CEPiK-u podpięte są m.in. wszystkie starostwa powiatowe, a dokładniej wydziały komunikacji. Informacje o wydanych dowodach rejestracyjnych, prawach jazdy wprowadzane są na bieżąco. Urzędnicy samorządowi powinni być więc skarbnicą wiedzy o tym, co jeździ po ich terenie.

– Wprowadzamy dane, lecz nie mamy możliwości wyciągnięcia z CEPiK-u jakichś zbiorczych raportów, statystyk. Jesteśmy końcówką systemu, którym zarządza Warszawa – tłumaczy Piotr Gonerko, zastępca dyrektora biura obsługi interesantów UM Szczecin.

Przykład? Magistrat wie, ile nowych i używanych aut zarejestrował w danym miesiącu, roku. Może nawet określić liczbę pojazdów sprowadzonych w ramach „importu indywidualnego” i kupionych w Polsce. Gdy zapyta się jednak o szczegóły – np. średni wiek samochodów w danym mieście, najpopularniejsze marki, pojemności silnika – pracownicy referatu komunikacji rozkładają ręce.

– Musielibyśmy to liczyć na piechotę – komentuje Gonerko.

Podobne wyjaśnienia usłyszeliśmy w kilku powiatowych wydziałach komunikacji.

– Nie jesteśmy w stanie wygenerować z systemu informacji na temat średniego wieku pojazdów rejestrowanych w poszczególnych latach – potwierdza Andrzej Bednarek, starosta policki.

– Żeby przygotować te dane, w ministerstwie muszą dwa razy nacisnąć enter, a u nas trzeba by oddelegować do tego kilka osób. Na trzy ty-



godnie – ironizuje specjalistka od komunikacji w innym starostwie. – Ten cały CEPiK nie dość, że kilka lat opóźniony, to jest źle pomyślany, niefunkcjonalny – stwierdza. I prosi, żeby nie cytować jej pod nazwiskiem.

■ Ministerstwo może udostępnić. Odpłatnie

O ciekawe liczby pytaliśmy m.in. w Poznaniu, Bydgoszczy, Wrocławiu. Zgromadzone dane chcieliśmy uzupełnić w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, które wdrażało centralną ewidencję pojazdów. MSW wyjaśniło jednak, że systemem zarządza już Ministerstwo Cyfryzacji. A resort kierowany przez Annę Streżyńską poinformował, że udzieli odpowiedzi na pytania, lecz najpierw musi policzyć, ile to będzie kosztowało.

„Dane, o które Pan pyta, mogą zostać udostępnione w celach komercyjnych i niekomercyjnych odpłatnie. Zgodnie z przepisami ustawy o ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego. Przypominamy, że z wnioskiem

o udostępnienie informacji z centralnej ewidencji pojazdów należy zwrócić się do Departamentu Utrzymania i Rozwoju Systemów Ministerstwa Cyfryzacji, ul. Królewska 27, 00-060 Warszawa”. Oprócz dokładnego adresu w e-mailu z ministerstwa była też instrukcja, by zajrzeć na stronę internetową CEPiK i tam w zakładce „Dla obywateli i przedsiębiorców” szukać „Wniosku o dane statystyczne”. Odpowiedź brzmiała jak żart, a formularz wspomnianego wniosku nijak się miał do dziennikarskich pytań, ponownie poprosiliśmy więc o dane dotyczące samochodów jeżdżących po polskich drogach. Powołaliśmy się na Ustawę o dostępie do informacji publicznej. Odzewu nie było, zatem przypomnieliśmy się ministerstwu jeszcze raz. Po trwającej kilkanaście dni wymianie korespondencji otrzymaliśmy cięższego e-maila, z załącznikiem.

■ Pierwotny cel publiczny

Dyrektor Biura Ministra Dominika Waligórska w obszernym piśmie wyjaśnia, że „przepi-



sy Ustawy o dostępie do informacji publicznej nie naruszają przepisów innych ustaw określających odmienne zasady i tryb dostępu do informacji będących informacjami publicznymi”. A komu i na jakich zasadach udostępniać dane z CEPiK-u, określa prawo o ruchu drogowym. I zgodnie z tą ustawą...

– Gdy informacje zgromadzone w ewidencji będą wykorzystywane przez użytkowników – osoby fizyczne, osoby prawne i jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej – w celach komercyjnych lub niekomercyjnych innych niż pierwotny publiczny cel, dla którego informacja została wytworzona, to informacje te będą przekazywane z zachowaniem przepisów ustawy o ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego – rozwija wcześniejsze tłumaczenia Waligórska.

I przedstawia ofertę dla redakcji: „Koszt przygotowania zbioru we wskazanej poniżej strukturze: 850 zł. Maksymalny czas realizacji wniosku: 14 dni”. Pieniądze to nie wszystko. Mimo że płacisz, za każdym razem musisz informować o „źródle pozyskanych danych”. A nieco tajemnicza „struktura zbioru” to po prostu odpowiedzi na pytania. O jakie dane nam chodziło? Liczba samochodów zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce w 2016 roku w podziale na nowe i sprowadzone z zagranicy oraz w podziale na województwa, liczba samochodów osobowych w podziale na województwa według stanu na: 31 grudnia 2015 roku, 31 grudnia 2014 roku aż do roku 2010 i jeszcze dane z grudnia 2005 roku oraz średni wiek samochodów osobowych w podziale województw według stanu na 31 grudnia 2015 roku.

■ Cena z kosmosu

Bez wątpienia publikacja prasowa jest czymś innym niż „pierwotny cel publiczny, dla którego informacja została wytworzona” w sys-

temie CEPiK. Ale czy można ją uznać za cel komercyjny, jak np. analizy firmy ubezpieczeniowej czy producenta samochodów, który chce dokładnie prześwietlić polski rynek motoryzacyjny?

– Zasady dostępu do danych z ewidencji pojazdów określone są w ustawie o ruchu drogowym. Raczej jest to nie do przewalczenia – komentuje Szymon Osowski, prezes Sieci Obywatelskiej Watchdog Polska. – Ale pojawia się kwestia postawienia zarzutów do oferty. Moim zdaniem cena jest z kosmosu – stwierdza.

Prawnik przypomina, że przepisy dotyczące ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego obowiązują w Polsce od 2011 roku (implementacja dyrektywy Parlamentu Europejskiego). Miały ułatwić uzyskiwanie informacji, ale...

– Od samego początku procedura, kwestie możliwości naliczania opłat oraz możliwość wyznaczania warunków budziły zastrzeżenia oraz wątpliwości co do tego, czy to będzie epokowa

zmiana. Wprowadzone zmiany w roku 2016, nowa ustawa, nie zmieniły filozofii ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego. Moim zdaniem ta ustawa pokazuje, jak można przeregulować rzeczy, które powinny być proste i przyjazne – ocenia Osowski. – Kwestionowanie opłaty nakładanej ofertą poprzez sprzeciw i dalej wydanie decyzji oraz ewentualne odwołanie, wniosek o ponowne rozpoznanie sprawy, i następnie skarga jest rozwiązaniem mogącym zrodzić się tylko u osób, które nie mają wyobraźni. Przepraszam za takowe sformułowanie, ale od samego początku podnosiłem, że sposób implementacji dyrektywy o ponownym wykorzystaniu informacji sektora publicznego jest niewłaściwy i wypacza jej sens. Dodać należy, iż brak spójności pomiędzy ustawą o dostępie do informacji publicznej i przepisami o ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego tylko pogłębia chaos dostępności i wykorzystywania informacji publicznej i informacji sektora publicznego – mówi prezes Watchdog Polska.

Watchdogowcy swoją działalność opisują hasłem „Ciągniemy władzę za język”. Walczą m.in. o transparentność finansów publicznych, dostęp do informacji, przejrzystość urzędowych procedur. Sprawą dostępności do danych z CEPiK-u też chcą się zająć.

– Jestem ciekaw, jakie byłoby uzasadnienie wyceny? Za jakie konkretnie czynności urzędników mielibyście zapłacić 850 złotych? – zastanawia się Osowski.

Ministerstwo Cyfryzacji poinformowało, na jaki numer konta należy dokonać wpłaty, wyjaśniając przy tym, że ofertę można zaskarżyć (14 dni), a „brak zawiadomienia o przyjęciu oferty jest równoznaczny z wycofaniem wniosku”. Czyli w eleganckiej formie przekazali nam, że e-mail z pytaniami o rejestrowane w Polsce samochody trafił do kosza.

Tomasz Maciejewski

Poniżej pytania, które zadaliśmy Ministerstwu Cyfryzacji. Koszt przygotowania odpowiedzi wyceniony został na 850 zł.

Jaka jest liczba samochodów zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce w 2016 roku w podziale na nowe i sprowadzone z zagranicy oraz w podziale na województwa?

Jak jest liczba samochodów osobowych w podziale na województwa według stanu na: 31 grudnia 2015 roku, 31 grudnia 2014 roku aż do roku 2010 i jeszcze dane z grudnia 2005 roku?

Jaki jest średni wiek samochodów osobowych w podziale województw według stanu na 31 grudnia 2015 roku?

Cena minimalna wraca jak bumerang

Posłanka PO Małgorzata Pępek wystosowała do ministra infrastruktury i budownictwa interpelację, w której pyta, czy wprowadzenie minimalnej opłaty za kurs prawa jazdy kategorii B nie byłoby sensownym posunięciem. Okazuje się, że rozwiązanie proponowane przez szkoleniowców cały czas jest tematem nośnym.



daryzując proces dydaktyczny, a następnie łatwe wdrożenie opracowanych standardów. Dzięki temu byłaby możliwość zastosowania bardziej szczegółowych i ujednoliconych wymagań w zakresie środków dydaktycznych oraz infrastruktury technicznej, a także właściwej i efektywnej metodyki nauczania. Proces szkolenia powinien przebiegać w identyczny i gwarantujący wysoką jakość sposób, niezależnie od wielkości ośrodka szkolenia kierowców oraz od miejsca jego położenia na terytorium Polski. Byłoby to korzystne dla kandydatów na kierowców, gdyż umożliwiłoby uzyskanie tego samego poziomu wiedzy i umiejętności w każdym legalnie funkcjonującym ośrodku szkolenia”.

■ Konkurencja nie może wpływać na obniżenie poziomu

Przedstawionym projektem jednak nikt się jednak nie zajął. Czy interpelacja posłanki sprawi, że coś się w tej kwestii zmieni? Trudno powiedzieć. W każdym razie sytuacja na rynku szkoleniowym jest daleka od tego, co chciałoby wielu branżowców.

– Już teraz da się słyszeć, że ośrodki szkolenia kierowców rywalizują między sobą prawie wyłącznie ceną za kurs – mówi posłanka Pępek. – Bo dla zdecydowanej większości Polaków to spory wydatek. Konkurencja na rynku takich usług jest duża. Chęć pozyskania klienta nie może być przyczynkiem do obniżania standardów, bo przecież od tego zależy bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Dochodzą też głosy i obawy, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego będą mogły w przyszłości prowadzić szkolenia kierowców we własnym zakresie, co jeszcze bardziej utrudni utrzymanie się na rynku dobrym firmom.

Posłanka dodaje, że nie jest zwolenniczką regulowania rynku poprzez wprowadzanie cen minimalnych, ale...

– W tym przypadku chodzi o bezpieczeństwo. Być może należałoby to rozsądnie wyważyć – konkluduje.

Jakub Ziębka

Dlaczego Małgorzata Pępek, która dostała się do Sejmu z okręgu bielskiego, postanowiła poruszyć temat ceny minimalnej?

– W trakcie pracy poselskiej spotykam się z przedstawicielami wielu środowisk – tłumaczy posłanka. – To zarówno kierowcy, instruktorzy, jak i właściciele ośrodków szkolenia. Wszyscy stwierdzają jedno: żeby było bezpieczniej na drogach, kursy muszą być na odpowiednim poziomie. Pytanie, czy mamy gwarancję, że tak jest. Albo jak możemy do tego doprowadzić. Trzeba się zastanowić i przeanalizować narzędzia, które mogłyby wpłynąć na poprawienie sytuacji.

■ Temat stary, ale wciąż aktualny

O wprowadzeniu ceny minimalnej za szkolenie na kategorię B mówi się w środowisku związanym ze szkoleniem kierowców już od dawna. Swego czasu była to najważniejsza koncepcja zarządu Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. W połowie 2015 roku zaproponowano nawet ówczesnemu Ministerstwu Infrastruktury i Rozwoju projekt nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami. Jakie zapisy znalazły się w zaproponowanym przez szkoleniowców

projekcie? Cenę minimalną za godzinę szkolenia miał określić minister na drodze rozporządzenia. Miałby na to do sześciu miesięcy od wejścia w życie nowelizacji. Opłata nie powinna być jednak wyższa niż 25 zł za naukę teorii. Z kolei w przypadku praktyki cena nie może przekraczać 100 zł w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, C1, D1, lub T i 200 zł w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii B+E, C1+E, C, C+E, D, D+E lub D1+E albo uprawnienia do kierowania tramwajem.

■ „Minimalne stawki wpłyną na jakość szkolenia”

W uzasadnieniu przedłożonego dwa lata temu projektu czytamy, że: „wprowadzenie minimalnych stawek cenowych w szkoleniu kandydatów na kierowców efektywnie zmobilizuje przedsiębiorców do realizacji prawnie wymaganych standardów szkolenia, a organom kontrolnym zapewni łatwe ujawnianie ewentualnych nieprawidłowości i w konsekwencji ich egzekwowanie oraz sankcjonowanie. Wprowadzenie minimalnych stawek umożliwiłoby także podjęcie prac nad precyzyjniejszą stan-



Kopenhaga

Fot. Ibrahim50 yes/Wikimedia Commons

Prawko po niemiecku i skandynawsku

Skandynawia słynie z bezpiecznych dróg i odpowiedzialnych kierowców. Kluczem do sukcesu jest m.in. wysoki poziom szkolenia. To kosztuje. Czas i pieniądze. Nawet dziesięć razy więcej niż w Polsce. W Niemczech aż tak drogo nie jest, ale wymagania wobec kursantów są duże.

Najbezpieczniej jeździ się w Szwecji. Tak wynika z raportu Światowej Organizacji Zdrowia (WHO). Realizowana od dwudziestu lat „Vision Zero” zmniejszyła liczbę ofiar wypadków do 27 na milion mieszkańców (w Polsce ten tragiczny wskaźnik wynosi ok. 80). Wszystkie kraje skandynawskie dążą do „wizji zero”, czyli ani jednego śmiertelnego zdarzenia na drogach. Rok temu światowe media obiegrała informacja, że w Norwegii przez dwanaście miesięcy nie zginęło ani jedno dziecko! Jak to możliwe? Między innymi dzięki inwestycjom w infrastrukturę, surowym karom dla piratów drogowych, obowiązkowym alkoockom w samochodach służbowych. Ale najważniejsza jest powszechna edukacja komunikacyjna. Ekspert komentując, że szkolenie kierowców według systemu skandynawskiego zaczyna się tak naprawdę już w przedszkolu. Najmłodszym wpaja się odpowiedzialne zachowania na chodniku i ulicy. Nieco starsi poznają przepisy, uczą się bezpiecznie jeździć rowerem. Za kierownicą w Szwecji i Norwegii może usiąść szesnastolatek. Ale tylko pod nadzorem opiekuna, np. ojca czy starszego brata.

■ Drogo i długo

Taki domowy nauczyciel musi mieć prawo jazdy (co najmniej od pięciu lat) i czystą kartotekę. To znaczy nie może być karany np. za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości

– Jeśli trenujesz z kimś prywatnie, samochód powinien być oznaczony literą L – opowiada Barbara, Polka od ponad dziesięciu lat mieszkająca

w Trondheim. – Jazdy z zawodowym instruktorem są drogie, od 600 do 750 koron za 45 minut – dodaje.

Nawet dla dobrze zarabiających Skandynawów to sporo. Przeliczanie NOK na złotówki powoduje zawrót głowy.

– Jazdy nocne kosztują 1600–1800 koron. A cały kurs i egzamin to wydatek na poziomie 30 tys. koron, czyli 15 tys. zł – oblicza pani Barbara.

Skąd taka suma? Szkolenie praktyczne przewiduje trzynaście godzin w ruchu miejskim (za taki pakiet płaci się 6–8 tys. koron) i cztery godziny na torze (około 5 tys. koron). Do tego siedemnaście godzin teorii (obligatorisk trafikalt grunnkurs – obowiązkowy kurs podstawowy), wypozyczenie samochodu na egzamin (ponad 2 tys.

koron), różne opłaty urzędowe (w tym podatek 600 koron, wydanie dokumentu – 280 koron).

Nawet jeśli kurs rozpocznie się wcześniej, uprawnienia do samodzielnego prowadzenia pojazdu uzyskuje się dopiero w wieku osiemnastu lat. Tak jak w Szwecji, gdzie egzaminy uchodzą za bardzo trudne. Test składa się z 70 pytań. Podczas sprawdzianu za kółkiem (ok. 45 minut) ważna jest umiejętność tzw. jazdy defensywnej, ekologicznej. Jeśli wszystko się zaliczy, na rok otrzymuje się tymczasowe prawo. Kolejne 24 miesiące to okres próbny, kiedy trzeba szczególnie uważać na znaki. Za osiem punktów karnych traci się uprawnienia na pół roku. Poważne wykroczenia oznaczają powtórny egzamin.

Rozsądku uczą surowe sankcje dla piratów drogowych, ale przede wszystkim program szkolenia. Bardzo duży nacisk kładzie się na kwestie bezpieczeństwa. Omawiają je eksperci od techniki jazdy, prawa drogowego, ale również od profilaktyki uzależnień (alkohol, narkotyki). Teoria po szwedzku to minimum siedemnaście godzin. Praktyka? Zależy od talentów kandydata na kierowcę. Ćwiczy się na torze (co najmniej sześć godzin), w miejskim tłoku, na zaśniętej drodze, płycie poślizgowej. Po każdej części kursu są egzaminy wewnętrzne. Obowiązkowa jest również jazda nocna (trzy godziny).

Instruktorzy się cenią (ponad 400 koron szwedzkich). Dlatego, podobnie jak u sąsiadów, popularne są lekcje prywatne, pod opieką kogoś z rodziny, znajomego. Na samochodzie umieszcza się naklejkę lub tabliczkę z napisem OVNINGSKOR i można ćwiczyć.

Szwajcaria, Holandia i kraje skandynawskie słyną z najwyższych mandatów za wykroczenia i przestępstwa drogowe. Kary są proporcjonalne do zarobków. Swego czasu głośno było o 116 tys. euro mandatu dla członka zarządu Nokii. Przebił go milioner, który za jazdę 80 km/h po centrum Helsinek miał zapłacić 170 tys. euro.

W Królestwie Nederlandów batem na piratów drogowych jest rekwirowanie pojazdu. Niezależnie od jego wartości. Rekord należy do właściciela bugatti veyrona, który stracił maszynę wartą 1,8 mln euro. Policja zatrzymała za brawurową jazdę... jego syna.

■ Uczą jeździć, a nie tylko zdać

Problem w tym, że oszczędności na szkoleniu zmniejszają prawdopodobieństwo zdania za pierwszym razem. Na polonijnych forach internetowych można poczytać, jak nasi rodacy w Szwecji kilka lat próbują zaliczyć egzamin. Są też porady, by robić prawko w Polsce, bo w Sztokholmie czy Malmö kosztuje to 15 tys. SEK, czyli ponad 7 tys. złotych. A zdawalność jest na poziomie 50 procent.

Ekspert zwracają jednak uwagę, że szwedzkie szkolenie jest znacznie bardziej wartościowe niż w Polsce, gdzie traci się cenne godziny na ćwiczenie cofania po łuku, a jazdy odbywają się wokół siedziby WORD, po ulubionych trasach egzaminatorów.

– W Szwecji naprawdę chcą cię nauczyć jeździć. W Polsce uczą cię zdać – komentują internauci.

W krajach skandynawskich kierowca chce mieć wysokie kwalifikacje, żeby poradzić sobie na drodze w każdych warunkach. Na przykład Finowie podczas kursu mają obowiązkowe trzy godziny treningu na mokrej i oblodzonej nawierzchni, ale umiejętności wychodzenia z poślizgu weryfikowane są na kilku etapach uzyskiwania uprawnień. Najpierw jest zwykły egzamin: test, wyjazd w miasto, manewry. Drugi etap to kilka godzin jazdy z egzaminatorem (na spełnienie tego wymogu jest 90 dni) oraz krótki powrót na salę wykładową. Trzecia część to jazda po torze sportowym i drogach szybkiego ruchu. Szkolenie kosztuje ok. 2 tys. euro. Obowiązkowe jest dziewiętnaście godzin teorii i osiemnaście praktyki.

Dopiero po 24 miesiącach otrzymuje się normalne prawo jazdy. W okresie próbnym trzeba się bardzo pilnować, bo dwa mandaty oznaczają powtórkę egzaminu. Co ciekawe, czas próby może być wydłużany, jeśli kierowca jest niezdyscyplinowany. Obowiązuje również przepis znany z Wysp Brytyjskich. Jeśli zdawało się samochodem z automatyczną skrzynią biegów, później można jeździć tylko automatami.

■ Lovpakke od policjanta

Bardziej liberalne przepisy i nieco niższe ceny są w Danii. Lovpakke (prawo jazdy) kosztuje ok. 8 tys. koron (4,5 tys. zł). Szkolenie teoretyczne zaplanowane jest na 28 godzin. Naukę można rozpocząć trzy miesiące przed osiemnastymi urodzinami. Żeby złożyć w urzędzie stosowny wniosek, trzeba mieć zaliczony kurs pierwszej pomocy (siedem godzin) i wizytę u lekarza, który potwierdzi, że możemy prowadzić pojazd mechaniczny. Nauka za kółkiem to szesnaście godzin jazdy po mieście, cztery godziny na torze, gdzie ćwiczy się wychodzenie z poślizgu, hamowanie z ABS.

– Są też cztery godziny na placu manewrowym. Tam doskonalą się parkowanie, zawracanie

Polskie prawo jazdy jest ważne we wszystkich państwach UE oraz należących do Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA), czyli m.in. w Norwegii, Islandii, Szwajcarii. To oznacza, że spokojnie możemy objechać autem cały kontynent. Od Finlandii po Grecję. Mieszkając, pracując na emigracji również nie musimy martwić się powtórным kursem i egzaminem na prawko. Ale możemy – za niewielką opłatą – wymienić dokument potwierdzający uprawnienia do kierowania pojazdami na szwedzki, duński, norweski.

Warto pamiętać, że prawa jazdy w większości krajów unijnych mają ważność piętnaście lat. Jeśli więc długo przebywamy za granicą, wizyta w urzędzie będzie nieunikniona. Posiadacze prawa jazdy wydanego w Polsce bezterminowo też muszą je wymienić. Na przykład w Niemczech najpóźniej do 2033 roku.

nie na trzy razy, jazdę po ósemce, slalom, jazdę do przodu i do tyłu z zatrzymaniem w określonym miejscu – tłumaczy Agnieszka, od ponad 10 lat mieszkająca w Kopenhadze. – Zajęcia z teorii zwykle trwają dwa miesiące. Odbywają się raz w tygodniu po trzy, cztery godziny – precyzuje.

Co ciekawe, egzaminy przeprowadza policja, specjaliści od ruchu drogowego. A szkoła jazdy (organizator kursu) zapewnia odpowiednio wyposażony samochód, uzgadnia termin.

– Pierwszy egzamin z teorii jest gratis, lecz jeśli się nie zda, każdy następny kosztuje 750 koron – podkreśla Agnieszka. – Za pierwszą jazdę egzaminacyjną płaci się 600 koron. W razie niepowodzenia trzeba liczyć się z większymi wydatkami. Drugie, trzecie, czwarte podejście kosztuje po 1200 koron – informuje Polka mieszkająca w stolicy Danii.

Doszkalanie też słono kosztuje. Półtorej godziny pracy instruktora wycenione jest na 600 DKK (ok. 350 zł). Przybyśże znad Wisły podobno radzą sobie nieźle. Na stronie internetowej PrawoJazdyDK można przeczytać, że 60 proc. Polaków zdaje za pierwszym razem, 30 proc. w drugiej próbie. Test z przepisów drogowych (30 minut, pytania wielokrotnego wyboru) można zaliczyć w języku angielskim. Największym udogodnieniem jest jednak to, że od razu po egzaminie można jeździć.

– Nie trzeba czekać kilkanaście dni, aż przysła plastikowe prawko. Od policji dostaje się papier, że już jesteśmy kierowcą – podsumowuje Agnieszka.

■ „Ośła łączka” dla każdego

W Danii kandydatów na kierowców weryfikują funkcjonariusze drogówki, w Norwegii – pracownicy „stacji drogowych”.

– To coś w rodzaju polskiej Inspekcji Transportu Drogowego – komentuje Polka mieszkająca w Trondheim.

Natomiast w Niemczech egzaminy przeprowadzają branżowe organizacje: TÜV – Agencja Nadzoru Technicznego (zachodnie landy) i DEKRA – Niemieckie Stowarzyszenie Rzeczników Samochodowych (wschodnie regiony). Koszty? Teoria – nieco ponad 20 euro. Praktyka – 105–125 euro. Do stawek urzędowych szkoły jazdy często doliczają swoje opłaty „przygotowawcze”. Przed rozpoczęciem kursu trzeba przeszkolić się z pierwszej pomocy (20–30 euro, specjalne zajęcia dla kierowców prowadzą organizacje pozarządowe, np. Czerwony Krzyż), zrobić badanie wzroku (u optyka lub okulisty, kosztuje ok. 10 euro). I złożyć wniosek ze zdjęciem paszportowym w wydziale do spraw jazdy w urzędzie miasta. Tam też jest okienko kasowe – płaci się za rejestrację, wyciąg z central-



Sztokholm

Fot. Edward Stojakovic/Flickr



Berlin

nego rejestru sprawców wykroczeń drogowych, a na finiszu 35 euro za wydanie dokumentu.

Kurs to poważniejsze wydatki. Nawet ponad 2 tys. euro. Najdrożej jest w bogatych landach: Bawarii, Nadrenii-Północnej Westfalii, Badenii-Wirtembergii. Najtaniej (od 1,2 tys. euro) w dawnym DDR. Ceny, tak jak w każdym kraju, zależą również od renomy ośrodka, atrakcyjności oferty, sukcesów egzaminacyjnych kursantów.

Jak wygląda szkolenie? Czternaście godzin w sali wykładowej, dwanaście godzin za kierownicą, w tym pięć na zwykłych drogach, cztery na autostradach, trzy – jazdy nocnej. Wymagane przepisami minimum nie każdemu wystarczy.

– Za dokupioną godzinę płaci się 30–40 euro – wyjaśnia pan Ryszard, mieszkający w okolicach Oldenburga. – Ale można też doskonalić umiejętności za darmo lub za drobną opłatą na „osłej łączce”. Miasteczka ruchu drogowego są w każdym większym mieście – zauważa.

Kiedy już poćwiczymy, zgłaszamy się na egzamin. W Niemczech nie zaczyna się go na placu manewrowym, tylko po prostu rusza w miasto.

– Zwykle egzaminatorzy wybierają trudne miejsca, skrzyżowania. Lecz jeśli widzą, że ktoś sobie bardzo dobrze radzi, jazda może nie trwać 45 minut, a tylko kwadrans – podkreśla pan Ryszard.

Egzamin teoretyczny składa się z trzydziestu pytań (z bazy 800). Do zdobycia jest 110 punktów. Wynik pozytywny to minimum 101. Niektóre zadania są podchwytliwe, mają trzy poprawne odpowiedzi. Inne – tylko jedną lub dwie. Egzaminowani klikają na komputerach lub tabletach. Można zażyczyć sobie wersji anglojęzycznej. Dostępne są tłumaczenia np. na turecki, chorwacki, grecki, polski. To plus. Małym minusem jest, że w razie niepowodzenia kolejne podejście można zaliczyć nie wcześniej niż po dwóch tygodniach. Kursant, który obleje trzy razy, na ponowny egzamin zapisuje się dopiero za kwartał.

Korona duńska: 0,58 zł (DKK)
Korona szwedzka: 0,45 zł (SEK)
Korona norweska: 0,47 zł (NOK)
Euro (Niemcy, Finlandia): 4,35 zł

■ Młody musi być trzeźwy

Samodzielnie jeździć można od osiemnastego roku życia, ale siedemnastolatki także prowadzą auta. Pod opieką innego kierowcy. Musi on mieć co najmniej trzydzieści lat, prawko od pięciu lat, na koncie nie więcej niż dwa punkty karne.

Tak jak w większości krajów europejskich, początkujący jest pod szczególnym nadzorem. Nie musi się oklejać zielonymi listkami, za to przez dwa lata obowiązuje go niższy (0,2 promila) dopuszczalny poziom alkoholu w organizmie (niemiecka norma to 0,5 promila). A poważne wykroczenia oznaczają utratę uprawnień.

W Kopenhadze i Berlinie funkcjonują „polskie” szkoły jazdy. Zatrduniają polskojęzycznych instruktorów, załatwiają formalności urzędowe, ale również oferują pomoc prawną w przypadku zatrzymania prawka przez policję.

– Jeśli ja będę miał 0,6 promila, zabiorą mi prawko na miesiąc. W okresie próbnym konsekwencje są nieporównywalne. Trzeba powtórzyć kurs, egzamin i przejść całą procedurę, nazywaną tu idiotentest (badanie medyczno-psychologiczne MPU). Kompleksowy przegląd, i głowy, i wątroby – komentuje z humorem Ryszard. – To wszystko kosztuje sześć, siedem tysięcy euro.

Bardzo surowo karani są także drogowi recydywiści, zatrzymywani za przekraczanie prędkości czy jazdę na podwójnym gazie. Dalekie od prawdy jest też twierdzenie, że na niemieckich autostradach można pędzić „ile fabryka dała”. Jeśli znaki pokazują 90, a jedziemy 150 km/h, mandat raczej nie będzie niższy niż 500 euro. Zwykle traci się też prawko na trzy miesiące. Niezachowanie bezpiecznego odstępu od poprzedzającego pojazdu może kosztować jeszcze więcej.

– Za podjeżdżanie, wywieranie presji na innym kierowcy może być sprawa karna i na przykład 1500 euro grzywny – podkreśla pan Ryszard. – W okolicach dużych miast krąży dużo nieoznakowanych radiowozów.

W terenie zabudowanym za przekroczenie prędkości o 30 km/h taryfikator wskazuje 160 euro mandatu. Za przejazd na czerwonym świetle – minimum 90 euro i trzy punkty karne. Za niezapięte pasy – 30 euro. Za rozmawianie przez komórkę – 40 euro i punkt karny. A warto pamiętać, że limit to tylko osiem punktów. Na dwa lata.

Tomasz Maciejewski



Oslo

Instruktorzy i egzaminatorzy spotkają się na zlocie

Górnośląskie Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia postanowiło zorganizować nietypową imprezę. Na zlocie w Podlesicach w Jurze Krakowsko-Częstochowskiej mile widziani są przede wszystkim instruktorzy i egzaminatorzy związani ze szkoleniem i egzaminowaniem na motocyklach.



Skąd pomysł, żeby zorganizować spotkanie dla osób związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem na jednośladach?

– Chodzi o integrację tego środowiska – wyjaśnia Piotr Makiola, wiceprzewodniczący zarządu Górnośląskiego Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia. – Bo przecież instruktorzy i egzaminatorzy nie muszą patrzeć na siebie wilkiem. Jesteśmy za rozbieraniem tego muru. Poza tym motocykliści to specyficzna grupa, lubią trzymać się razem. Dlatego integracja takich osób nie może zakończyć się niepowodzeniem.

■ Od Podlesic do Leśniowa

Ogólnopolski Zlot Motocyklowy Instruktorów i Egzaminatorów potrwa od 19 do 21 maja. Miejsmem zbiórki są Podlesice, wieś w województwie śląskim. Leży ona na terenie Parku Krajo-
brazowego Orlich Gniazd oraz na Jurajskim Rowerowym Szlaku Orlich Gniazd. To właśnie tam uczestnicy zostaną zakwaterowani w ośrodku wypoczynkowym.

– Podczas pierwszego dnia zlotu, w piątek, przewidziane jest ognisko – wyjaśnia Makioła. – Będzie to doskonała okazja do tego, żeby się lepiej poznać. W sobotę zaplanowane są zabawy, konkursy, w tym wybory najładniejszego motocykla, który pojawi się na zlocie. Następnie przejdziemy wspólnie do Leśniowa, gdzie znajduje się Sanktuarium Matki Bożej Leśniowskiej.

Organizatorzy zastrzegają, że wycieczka do miejsca kultu nie musi mieć charakteru stricte religijnego.

– To po prostu miejsce, gdzie można się wyszaleć, pomedytować, nie wszyscy są przecież wierzący – wyjaśnia Makioła.

■ Warto rozmawiać

Po powrocie do Podlesic uczestnicy zlotu zasiądą do kolacji. Impreza zakończy się w niedzielę. Jeszcze przed południem nastąpi wykwaterowanie i pożegnanie.

– Mam nadzieję, że impreza, którą planujemy, będzie miała kontynuację – mówi Makioła. – Bo to pierwsza tego typu inicjatywa, mająca na celu integrację instruktorów i egzaminatorów szkolących i egzaminujących na kategorii motocyklowe. Zlot to doskonały czas, żeby porozmawiać o tym, co nam przeszkadza, co nas wkurza, wspólnie znaleźć rozwiązanie problemu.

Organizatorzy zapraszają na zlot osoby z całej Polski, nie tylko branżowców z województwa śląskiego. Koszt uczestnictwa w zlocie to 260 zł. Na zgłoszenia organizatorzy czekają do 14 kwietnia. Informacje na temat imprezy można uzyskać pod numerami telefonów 501 736 509, 602 251 442 lub kierując pytania e-mail: gsosk@wp.pl.

Jakub Ziębka

Jak kształtować ruch rowerowy? Powstanie podręcznik

Instytut Transportu Samochodowego wygrał przetarg rozpisany przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa na opracowanie, w formie podręcznika, wytycznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego.

Rower staje się w Polsce coraz popularniejszym środkiem transportu. Szczególnie w dużych miastach, gdzie powstają m.in. wypożyczalnie rowerów miejskich. Ze względu na korzyści, jakie zapewnia ruch rowerowy (pozytywny wpływ na środowisko i kondycję fizyczną społeczeństwa, mniejsze zużycie sieci drogowej czy ograniczenie zatorów drogowych), jego promocja jest jednym z celów polityki państwa.

– W związku z tym pojawiła się konieczność dokonania pogłębionej analizy przyczyn wypadków z udziałem rowerzystów oraz możliwości poprawy bezpieczeństwa tej grupy niechronionych uczestników ruchu drogowego. Opracowane muszą więc zostać ogólnokrajowe, jednolite wytyczne kształtowania bezpiecznego ruchu rowerowego, zawierające skuteczne rozwiązania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa rowerzystów – podkreśla Konrad Romik, sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Przetarg już został rozstrzygnięty. Wygrało go dwóch występujących wspólnie wykonawców: Instytut Transportu Samochodowego i firma M&G Consulting Marketing. Opracowanie będzie miało formę podręcznika. Ile to będzie kosztowało? Ponad 1,2 mln zł.

– Opracowanie będzie zawierało zbiór rekomendacji dla projektowania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury rowerowej oraz przybliżyło związany z tymi zagadnieniami aktualny stan prawny – mówi Marcin Ślęzak, dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego.

Odbiorcami opracowania będą głównie praktycy zajmujący się bezpieczeństwem ruchu drogowego, w tym m.in. osoby zarządzające ruchem, zarządcy dróg wszystkich kategorii, przedstawiciele administracji drogowej, osoby zajmujące się planowaniem przestrzennym, projektanci dróg i organizacji ruchu, a także przedstawiciele środowiska naukowego.

Prace nad podręcznikiem zostaną zakończone we wrześniu 2018 roku. Natomiast w marcu 2020 roku przekazany zostanie materiał przedstawiający wyniki badań na temat urządzeń i rozwiązań możliwych do zastosowania po dokonaniu ewentualnych zmian w przepisach prawa.

Jakub Ziębka

Zapomniane CNG

O kosztach prowadzenia działalności szkoleniowej można pisać niekończące się elaboraty. Ich znaczącą część stanowią oczywiście koszty paliwa zużywanego przez pojazdy. Stosowanie instalacji LPG w oczywisty sposób koszty te obniża. Czy może być jeszcze taniej? Temat instalacji CNG przewijał się już w prasie motoryzacyjnej, jednakże rozwiązanie to nie przyjęło się na naszym rynku. Dlaczego tak się stało? Spróbujemy znaleźć odpowiedź na to pytanie.



CNG (Compressed Natural Gas) to sprężony do 20 MPa gaz ziemny, składający się w ok. 97 proc. z metanu. Może on służyć do napędzania silników spalinowych zarówno z zapłonem iskrowym, jak i samoczynnym. Do jego zalet można zaliczyć wysoką liczbę oktanową, która przekłada się na zwiększenie odporności silnika na spalanie stukowe, korzystniejszy niż w przypadku benzyny czy oleju napędowego bilans energetyczny oraz walory proekologiczne. CNG zawiera niewiele węgla. Jego stosowanie ogranicza emisję CO₂ do atmosfery aż o 20 proc. W przeciwieństwie do samochodów wyposażonych w silniki wysokoprężne auto zasilane CNG nie wydziela też sadzy. Podkreśla się również stosunkowo wysoki poziom bezpieczeństwa przy korzystaniu z zasilania tego typu.auta napędzane gazem ziemnym nie są zagrożone wybuchem. Wpływ na to ma wysoka temperatura samozapłonu CNG. Jest on również lżejszy od powietrza i szybciej ulega rozproszeniu w razie wycieku. Dzięki temu pojazdy zasilane CNG mają możliwość wjazdu na parkingi podziemne – w przeciwieństwie do pojazdów zasilanych LPG.

Liderami w liczbie pojazdów zasilanych CNG na świecie są Iran (ponad 3,3 mln), Pakistan (ponad 2,6 mln), Argentyna (ponad 2,2 mln) oraz Brazylia (ponad 1,7 mln). Natomiast w Europie – Włochy (ponad 840 tys.) i Niemcy (ponad 96 tys.). Dla porównania w Polsce jest zarejestrowanych niewiele ponad 3 tys. pojazdów tego typu.

■ Różnice w ciśnieniu

Jeżeli chodzi o konstrukcję instalacji zasilającej CNG, różni się ona pewnymi zasadniczymi szczegółami od instalacji LPG. Wynika to przede wszystkim z różnic w ciśnieniu przechowywanego gazu. Skroplone LPG wymaga małej i stosunkowo lekkiej butli, która wykonana jest z tłocznej i spawanej blachy o grubości ścianek nieprzekraczającej 3 mm. Sprężony gaz ziemny wymaga dużo bardziej wytrzymałego zbiornika. Wykonuje się je z 5-milimetrowej stali bez użycia spawów lub z użyciem aluminium i oplotu kompozytowego. Stalowe zbiorniki cechują się znaczną masą (trzykrotnie większą niż odpowiednik

na LPG o podobnej pojemności). Kompozytowe są znacząco lżejsze, ale okupione jest to ich zdecydowanie wyższą ceną. Różnice występują również w przewodach doprowadzających paliwo, biegnących ze zbiornika do komory silnikowej. W instalacji CNG to sztywne przewody stalowe wytrzymujące zwiększone ciśnienie gazu. Rodzaj paliwa przechowywanego w zbiorniku wpływa też na zasięg pojazdu. Zbiornik przeznaczony na benzynę możemy wypełnić w 100 procentach, zapewniając tym samym maksymalny zasięg pojazdu. Zbiornik LPG, ze względów bezpieczeństwa, można wypełnić w ok. 80 procentach. Zbiornik na CNG o pojemności porównywalnej do zbiornika na benzynę przyjmie sprężony gaz pozwalający pokonać tylko 40 procent dystansu osiąganego na benzynie (na 1 metrze sześciennym gazu ziemnego auto pokonuje dystans porównywalny do zasięgu na 1 litrze benzyny). W związku z tym samochodowe zbiorniki CNG muszą być znacznie większe od stosowanych do LPG. Summa summarum znacznie wzrasta masa pojazdu, co często wymaga stosowania wzmocnionego zawieszenia.

■ Oferta z rynku wtórnego nie zachwyca

Każde rozwiązanie umożliwiające zasilanie silnika paliwem alternatywnym ma na celu obniżenie kosztów eksploatacji samochodu. Jak zatem wygląda finansowa strona CNG? Dopuszczenie pojazdu w instalację zasilania gazem ziemnym to koszt około 5 tys. zł. Oczywiście w tym wariancie musimy pogodzić się z obniżeniem parametrów użytkowych auta. Zbiornik lub zbiorniki na gaz zajmują cenną przestrzeń, a ich ciężar znacząco ogranicza ładowność. Lepszy wydaje się zakup auta fabrycznie przystosowanego do zasilania CNG. Zbiorniki są w nich przeważnie umieszczane w podwoziu, nie ograniczając dzięki temu przestrzeni ładunkowej.auta te mają również wzmocnione zawieszenie i silnik zoptymalizowany do pracy na gazie ziemnym. Oferta na rynku wtórnym nie jest szczególnie bogata. Wśród samochodów osobowych są głównie sprowadzone z Niemiec produkty Opla (astra, zafira), Fiata (punto, doblo), Citroena (C3), Volvo (V70), Volkswagena (caddy, touran, up!, passat) i Mercedesa (klasa E). Używane samochody ciężarowe i autobusy dostosowane fabrycznie do zasilania CNG to na naszym rynku prawdziwe białe kruki. Wśród nowych aut oferowanych w salonach są m.in. fiat – doblo i fiorino, ople – combo i zafira, skoda octavia oraz volkswagen caddy.

■ 20 stacji w całej Polsce

Zakup pojazdu to jednak nie wszystko. Trzeba go jeszcze gdzieś zatankować. Tutaj pojawia się problem. Na stronie internetowej PGNiG podano zaledwie dwadzieścia ogólnodostępnych stacji oferujących tego rodzaju paliwo. W skali całego kraju trudno uznać to za satysfakcjonujący wynik. Oczywiście posiadając zwykłe przyłącze gazowe można rozwiązać problem z dostępnością poprzez zakup przydomowego kompresora do tankowania gazu ziemnego. Nie jest to jednak tania inwestycja. Najtańsze urządzenie kosztuje ponad 12 tys. zł. Jego wydajność jest przy tym stosunkowo niska. Napełnienie standardowego zbiornika w samochodzie osobowym trwa około 10 godzin. W grę wchodzi więc tylko tankowanie nocą. Do tego średnio co 10 tys. godzin pracy kompresor wymaga wymiany modułu sprężania, wartego ok. 4 tys. zł. Cena metra sześciennego gazu dostępnego na stacjach pod koniec lutego 2017 roku wynosiła 3,29 zł brutto. Biorąc pod uwagę spalanie porównywalne do osiąganego przy zasilaniu benzyną oszczędność wydaje się oczywista. Przejechanie 100 km na benzynie (zakładając średnie spalanie na poziomie 7 l/100 km) kosztuje ok. 32,5 zł (4,6 zł/l), na CNG – 23,3 zł. Jednakże optymizm błędnie, gdy porównamy



koszty z popularnym LPG. Nawet po uwzględnieniu zwiększonego spalania (10 l/100 km) koszt przejechania 100 km na poziomie 22 zł (2,2 zł/l) jest nadal bezkonkurencyjny. Czy zatem CNG jest w obecnej rzeczywistości możliwością, którą należałoby rozważyć, optymalizując koszty prowadzenia OSK? Trudno znaleźć racjonalne uzasadnienie takiej teorii. Poczynając od znikomej dostępności punktów tankowania, niskiej podaży pojazdów wyposażonych w fabryczną instalację poprzez koszty instalacji, jak i ewentualnego przydomowego kompresora na ograniczeniach użytkowych pojazdu kończąc. Rozwojowi technologii nie sprzyja również akcyza, jaką obłożono gaz ziemny wykorzystywany do tankowania pojazdów. Jej wpływ na wzrost cen tego paliwa zatarł praktycznie wszystkie przewagi nad popularnym LPG. Bez zmiany polityki w tym zakresie technologia CNG w naszym kraju pozostanie raczej motoryzacyjną ciekawostką.

Dariusz Piorunkiewicz



Jakość zawsze się obroni!

Stawiam stanowczą tezę, że jeżeli za jakością szkolenia pójdzie wysoka cena za kurs, kandydatów na kierowców nie zabraknie. A i na nowe auto uda się łązbierać. Prowadzę swoją szkołę już cztery lata i nie narzekam. Słyszę jednak jak ci, którzy prowadzą biznes o wiele dłużej ode mnie, narzekają na brak pieniędzy, kursantów i kryzys.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

W mojej szkole jazdy egzamin wewnętrzny to świętość. Żeby zakończyć kurs, każdy kandydat na kierowcę musi go zdać. Zarówno część teoretyczną, jak i praktyczną. Oczywiście wiem, że przeprowadzanie egzaminu wewnętrznego w każdej szkole jazdy jest obowiązkowe, ale nie oszukujemy się, różnie z tym bywa. Część ośrodków w ogóle nie informuje o tym kursantów. Inni próbują przekonywać, że przeprowadzanie tego egzaminu nie ma wielkiego sensu. Bo to kosztuje. Chodzi oczywiście o czas i paliwo.

■ Pierwsze podejście bezpłatne, drugie już nie

Kursanci czytają co prawda w podręczniku albo Internecie, że egzamin wewnętrzny to część składowa kursu na prawo jazdy, ale jakoś nie przywiązują to tego większej wagi. Czasami dzieje się też inaczej. Oto kursant prosi o przeprowadzenie egzaminu wewnętrznego, ale instruktor to ignoruje. Większość czytelników zapewne wie, że patologiczne zachowania w naszej branży to nie margines. Nie ma więc sensu rozpisywać się o oszukiwaniu kursantów i samych siebie. I to ciągle zaniżanie cen. Po co? Żeby przyciągnąć nowych kursantów.

Postanowiłem do umowy z kursantem wprowadzić pewien zapis. Jaki? Ma on obowiązek zdać egzamin wewnętrzny teoretyczny oraz praktyczny. Pierwszy jest bezpłatny, natomiast poprawka już kosztuje. Takie rozwiązanie spowodowało, że zdecydowana większość kursantów przychodzi na teorię przygotowana i zdaje ją bez problemu. Wcześniej różnie z tym bywało. I to mimo że na zajęcia teoretyczne uczęszcza ponad 90 proc. kursantów.

Zdarzali się też delikwenci, którzy na egzamin wewnętrzny teoretyczny przychodzili w przekonaniu, że na pewno go zdadzą, chociaż wcześniej nawet się do niego nie uczyli.



Ale odpłatność za poprawkę to zmieniła. Kursanci przychodzą przygotowani.

■ Nic za darmo!

Warunkiem przystąpienia do egzaminu wewnętrznego praktycznego jest zaliczenie teorii. Trwa on godzinę zegarową. Poprawka kosztuje 100 zł. Ale nie umawiamy się na nią, kiedy kursant jest nieprzygotowany. Doszedłem do wniosku, że ludzie nie szanują tego, co darmowe. Nieważne, czy to jest lizak, cukierek, czy kurs prawa jazdy. Pokutuje myślenie, że jak coś jest darmowe, to się należy. Jeśli musimy za coś zapłacić, wykazujemy się, staramy, wkładamy trochę pracy w przygotowanie się.

Wielu właścicieli OSK narzeka na niż demograficzny, na brak kursantów. Ja obserwuję coś innego. Im wyższą mam cenę, tym na kurs zapisuje się więcej kursantów, którzy wiedzą, czego chcą. Płacą sporo pieniędzy i wymagają. Ale my też stawiamy swoje wymagania. I o to chodzi!

■ Narzekanie? To nic nie zmienia

Obserwując rynek poznańskich szkół jazdy można zauważyć, że OSK, które trzymają względnie wysoką cenę za kurs, mają pełne ręce robo-

ty. Szukają instruktorów, pracują w weekendy, chcą się rozwijać i budować swoją markę na jakości szkolenia, nie na niskiej cenie.

Pisałem niedawno, że WORD Poznań zakupił nową wersję kii rio. Najbardziej biadolą ci, u których kursy są na żenująco niskim poziomie, a ceny są dyskontowe.

Preześi stowarzyszeń próbują pocztą pantoflową mącić, że WORD ogłosi unieważnienie przetargu. Gdzie oni jednak byli, gdy ośrodek dokonywał wyboru? Czy reprezentowali interesy OSK? A może chcieli zadbać o swój?

Stawiam tezę, że jeżeli za jakością szkolenia pójdzie wysoka cena za kurs, kandydatów na kierowców nie zabraknie. A i na nowe auto uda się łązbierać. Prowadzę swoją szkołę już cztery lata i nie narzekam. Słyszę jednak jak ci, którzy prowadzą biznes o wiele dłużej ode mnie, narzekają na brak pieniędzy, kursantów i kryzys.

Nie oszukujemy naszych klientów, a będzie dobrze! Prawdziwy egzamin wewnętrzny, uczciwie przeprowadzony, może przyciągnąć kursantów, a nie ich zniechęcić. Jeżeli wiedzą, jakie mają mocne i słabe strony, jak reagują ich mózgi na egzaminie, może zrobią wszystko, żeby zdać? A jak wiadomo, zadowolony kursant przyciąga kilku znajomych. ■

e-kierowca

BUDUJMY RAZEM BIZNES



Jesteśmy jedyną firmą na rynku, która może swoim Partnerom zaoferować kompleksowe wsparcie w prowadzeniu ośrodka szkolenia kierowców lub szkolenia kierowców zawodowych.

Pomagamy budować i rozwijać działalność naszych Partnerów na każdym poziomie: od organizacji szkoleń poprzez zarządzanie i administrowanie ośrodkiem do prowadzenia zgodnej z przepisami dokumentacji.

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

91 431 43 95

Bez szkoleń nie będzie bezpieczniej

Dyrektorzy WORD-ów, które wybudowały już ODTJ-oty lub planują to zrobić, wysłali do ministra infrastruktury i budownictwa list. Piszą w nim, że wejście w życie przepisów dotyczących młodych kierowców, planowane na połowę 2018 roku, powinno być terminem ostatecznym. Proponują także poszerzenie szkolenia praktycznego w ODTJ-ocie o dodatkowy, fakultatywny kurs.

Pismo zostało wysłane pod koniec lutego. Dlaczego dyrektorzy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego zdecydowali się na taki krok? Możemy tylko przypuszczać. Ale w kuluarach mówi się o tym, że Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, będąc pod wpływem grupy doradczej do spraw szkolenia i egzaminowania, poważnie rozważa zmianę przepisów dotyczących tzw. okresu próbnego dla młodych kierowców. Ponoć pod uwagę brane są dwie opcje. Jedna zakładałaby całkowite wycofanie się z pomysłu obowiązkowego odbycia szkolenia przez młodego kierowcę między czwartym a ósmym miesiącem po uzyskaniu prawa jazdy. A druga? Powierzenie szkolenia praktycznego ośrodkom szkolenia kierowców. Teraz zakłada się, że zajęcia mają się odbywać w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy.

■ Młodzi powinni się doszkalać, bo nie mają doświadczenia i lubią ryzyko

Co możemy przeczytać w piśmie zaniepokojonych dyrektorów WORD-ów? Przede wszystkim wskazują oni, że młodzi kierowcy, nie posiadając niezbędnego doświadczenia w kierowaniu pojazdem, powinni się doszkalać. Główne przyczyny powodowanych przez nich wypadków to bowiem niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, brak umiejętności w kierowaniu pojazdami oraz duża skłonność do brawury i ryzyka. Właśnie ta grupa charakteryzuje się najwyższym wskaźnikiem liczby wypadków na 10 tys. populacji. W 2016 roku kierowcy od 18. do 24. roku życia byli sprawcami prawie 6 tys. wypadków (20 proc. wszystkich spowodowanych przez kierujących), w których zginęły 542 osoby, a prawie 7,8 tys. zostało rannych. Najgorsze jest jednak to, że statystyki się nie poprawiają, wręcz przeciwnie. W porównaniu z rokiem 2015 liczba wypadków spowodowanych przez tę grupę kierujących zwiększyła się o 240 (wzrost o 4,3 proc.), zabitych – o 64 (wzrost o 13,4 proc.), zaś rannych – o 284 (+3,8 proc.).



Fot. Joanna Oleszek/PORD Gdańsk

Dyrektorzy WORD-ów wskazują także, że okresy próbne wprowadzono już wcześniej w wielu państwach europejskich, m.in. w Austrii, Szwecji, Luksemburgu, Irlandii, Niemczech, Norwegii, Szwajcarii, czy Portugalii. Takie działania doprowadziły tam do poprawy statystyk wypadków drogowych.

■ Miliony wydane na bezpieczeństwo

Sygnatariusze pisma podkreślają, że wprowadzenie do ustawy o kierujących pojazdami obowiązku odbycia przez młodego kierowcę szkolenia praktycznego w ośrodku doskonalenia techniki jazdy wymagało stworzenia przez podmioty zainteresowane prowadzeniem tego rodzaju działalności odpowiedniej infrastruktury. Tymczasem wybudowanie ośrodka doskonalenia techniki jazdy może pochłonąć kilka, a nawet kilkadziesiąt milionów złotych. Część takich obiektów została sfinansowana z budżetów WORD-ów, są ich własnością. Na razie jednak nie mogą one doczekać się młodych kierowców (przepisy dotyczące okresu próbnego przesuwano aż trzy razy), prowadzą wobec tego szkolenia komercyjne.

Lista ośrodków doskonalenia techniki jazdy, które działają przy wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, jest długa. Na taką inwestycję zdecydowały się m.in. WORD-y w Lublinie, Zielonej Górze, Gdańsku, Kaliszu i Krośnie. Inne

są na etapie planowania lub – jak np. w przypadku Sieradza – realizacji inwestycji. Warto także przypomnieć, że część ODTJ-otów została wybudowana przez prywatnych inwestorów. Oni także liczyli na napływających do ich obiektów świeżych kierowców, ale się przeliczyli...

■ Dodatkowe szkolenie nie zaszkodzi, a pomoże

Dyrektorzy WORD-ów stoją na stanowisku, że w czerwcu przyszłego roku przepisy dotyczące młodych kierowców muszą bezwzględnie wejść w życie. Ich zdaniem nie można beczynnie patrzeć na to, co dzieje się na polskich drogach. Sytuację poprawiłyby rzetelnie przeprowadzane obowiązkowe szkolenia. Jednak dyrektorzy proponują coś jeszcze. To poszerzenie szkolenia w części praktycznej o dodatkowy, fakultatywny kurs.

„Ukończenie kursu – o ile taką możliwość dopuszczaliby przepisy obowiązujące w tym zakresie – uprawniałoby do uzyskania zniżek w ramach ubezpieczeń komunikacyjnych, na wzór rozwiązań obowiązujących w innych krajach europejskich, w których ich stosowanie motywuje młodych kierowców do dobrowolnego uczestnictwa w fakultatywnych kursach zwiększających ich doświadczenie i umiejętności” – czytamy w liście wysłanym do ministra infrastruktury i budownictwa Andrzeja Adamczyka.

Jakub Ziębka

Kosztowny grzech zaniedbania

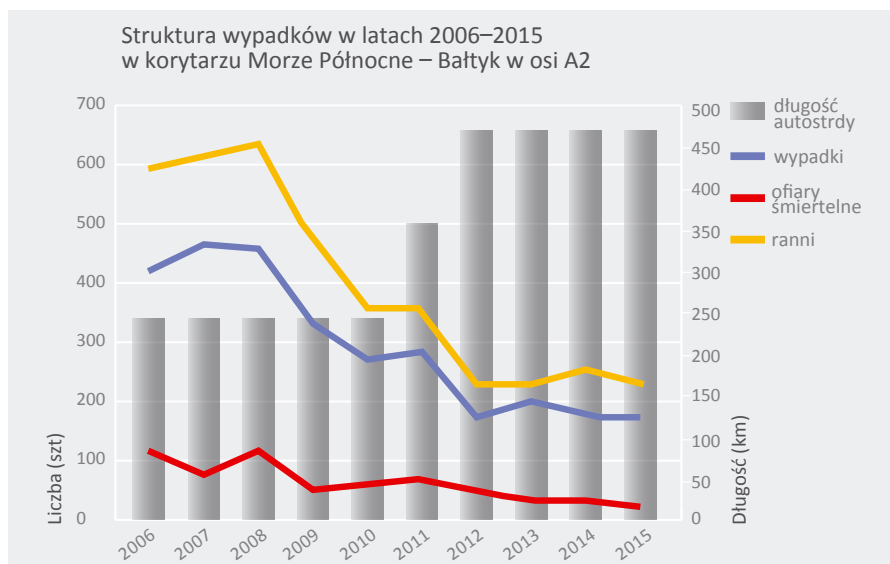
Powolny rozwój sieci drogowej w Polsce ma fatalne skutki. Każdego roku opieszałość inwestycyjna kosztuje nas dziesiątki miliardów złotych!

W połowie lutego wybrałem się do Szwecji. I choć była to kolejna wizyta na północy, możliwość przyjrzenia się drogom nie z perspektywy kierowcy, a pierwszego rzędu foteli w autobusie jadącym z lotniska do Sztokholmu, stała się doskonałym punktem wyjścia do refleksji i chłodnej oceny sytuacji. Mimo że Szwecja jest krajem o jedną czwartą większym od Polski, mieszka w niej zaledwie dziesięć milionów osób, z czego przeszło dwa miliony w Sztokholmie i przyległych do stolicy miejscowościach. Przekłada się to na kolosalną różnicę w średnich gęstościach zaludnienia (22 osoby/km² i 123 osoby/km²).

■ Mały ruch, duże pieniądze na drogi

Ruch na drogach, oceniany z polskiej perspektywy, jest niewielki bądź umiarkowany. Mimo to szwedzki rząd nie oszczędza na infrastrukturze. Największe miejscowości, także leżące na północy, w Laponii, są połączone siecią autostrad, dróg ekspresowych, a w najgorszym przypadku – tras z układem pasów 2+1 i chłonnymi energię uderzeń barierami linowymi o łącznej długości przeszło 10 tys. kilometrów. Wszystko to wpisuje się w przyjęty w 1997 roku projekt Vision Zero, który do 2020 roku zakłada wyeliminowanie tragicznych bądź poważnych wypadków. W 2015 roku na szwedzkich drogach zginęły 282 osoby (w tym przynajmniej 23 samobójców), a w Polsce aż 2904! Skąd tak olbrzymia dysproporcja? Można wskazać na cztery główne przyczyny – niedostatki w polskim programie szkolenia, niską kulturę jazdy, brak poszanowania przepisów oraz kulejącą infrastrukturę.

Rola tej ostatniej jest trudna do przecenienia. Do najpoważniejszych w skutkach zdarzeń, czyli czołowych i bocznych zderzeń, dochodzi na odcinkach bez separacji ruchu. Wpływ inwestycji drogowych na bezpieczeństwo jest niepodważalny. W 2001 roku na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych doszło do 84 proc. wszystkich wypadków. W 2016 roku było to 81 proc. Są też liczby, które jeszcze mocniej przemawiają do wyobraźni. Liczba zderzeń bocznych spadła z 12.538 do 10.031, natomiast czołowych – z 6096 do 3186. Przeglądając policyjne raporty można także zauważyć rosnącą liczbę wypadków zakończonych najechnięciem na ochronną barierę. Ich analizowanie rozpoczęto w 2008 roku, kiedy doszło do 340 tego



typu zdarzeń, natomiast w 2016 roku – 397, jak również malejącą liczbę zdarzeń wywołanych najechnięciem na wybój lub dziurę – z 51 (2008 r.) do 38 (2016 r.).

■ Siódemka – polska droga śmierci

Jak wygląda liczba zdarzeń w rozbiciu na główne szlaki tranzytowe? Od lat polską „drogą śmierci” pozostaje krajowa siódemka. W 2003 roku zginęło na niej 185 osób, natomiast w 2016 roku – 54. Duża w tym zasługa kolejnych modernizacji, wybudowania wielu fragmentów trasy S8 oraz stworzenia alternatywy – A1. Podobne efekty przyniosła transformacja DK8 w S8 – od 2003 do 2016 roku liczba zabitych spadła z 146 do 58. Jak zmieniała się sytuacja na jezdni, dwójce i czwórce? W 2003 roku na A1 zginęła jedna osoba, natomiast na DK1 – 167. W 2016 roku było to odpowiednio 13 i 25 osób oraz 24 na DK91, czyli starym odcinku krajowej jedynki. W ciągu dróg numer 2 (A2, DK2, DK92) łączna liczba zabitych spadła ze 134 (2003 r.) do 52 (2016 r.), natomiast na czwórkach (A4, DK4, DK94) ze 109 do 69.

Spoglądając na powyższe liczby na usta cisnie się tylko jedno pytanie: na czym oszczędzamy? Na ludzkim zdrowiu i życiu? Nie szkoda nam traconych w korkach godzin i setek tysięcy ton marnotrawionego paliwa? Każdy wypadek to cierpienie fizyczne i psychiczne wielu osób, ale również wymierne straty materialne. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Dro-

gowego podjęła się ich oszacowania. Nie było to proste, gdyż na rachunek strat składają się koszty prac służb policyjnych i ratowniczych, hospitalizacji, usług prosekcyjnych i pogrzebu, postępowania karnego i wykonania wyroków, odszkodowań, rekompensat i zadośćuczynienia oraz straty – materialne i gospodarcze kraju. 2015 rok zamknęło wynikiem 48,2 mld zł, z czego koszty wypadków drogowych wyniosły 33,6 mld zł, natomiast kolizji – 14,6 mld zł. Chociaż liczba wypadków spada, na przestrzeni lat ich koszty wykazują tendencję wzrostową – od 18,3 mld w 2006 roku do 33,6 mld w 2015 roku. To efekt rosnących zarobków i kosztów usług, wyższego produktu krajowego brutto czy coraz większej wartości aut poruszających się po drogach.

■ Wydając oszczędzamy!

Serwis rp.pl podał, że najdroższa polska autostrada kosztowała 166 mln zł za kilometr, najtańsza – około 21 mln zł. GDDKiA oszacowała średni koszt budowy autostrady na około 40 mln zł. Równowartość wszystkich rocznych zdarzeń drogowych pozwoliłaby więc na wybudowanie około tysiąca kilometrów autostrad bądź modernizowania większości newralgicznych odcinków dróg krajowych. Przyspieszenie tempa rozwoju dróg, paradoksalnie, mogłoby stać się źródłem oszczędności. Pozostaje trzymać kciuki, by zauważyli to rządzący.

Łukasz Szewczyk

Tajemnicze odwołanie komisji sejmowej

Przewodniczący sejmowej komisji infrastruktury Bogdan Rzońca (PiS) zdecydował się odwołać posiedzenie, które miało się odbyć 9 marca i dotyczyć rozszerzenia liczby egzaminów przeprowadzanych w filiach WORD-ów. Dlaczego? Twierdzi, że przeciwko takiej zmianie są m.in. dyrektorzy ośrodków, a on chce mieć więcej czasu na konsultację projektu. Którzy dyrektorzy? Tego nie wiadomo.



Fot. Krzysztof Białoskórski/Kancelaria Sejmu

Historia projektu nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami zaproponowanego przez posłankę PO Ewę Drozd jest dość osobliwa. Został on złożony rok temu. Jednak do zamknięcia tego numeru „Szkoły Jazdy” nie doszło nawet do jego pierwszego czytania. Czego dotyczy projekt? Ewa Drozd proponuje zmianę jednego ustępu ustawy o kierujących pojazdami oraz dodanie nowego. W pierwszym przypadku chodzi o poszerzenie możliwości zdawania egzaminów praktycznych w filiach WORD-ów o kat. B+E. Na razie jest to możliwe tylko w przypadku kategorii AM, A1, A2, A, B1 oraz B. Posłanka chciałaby także, żeby egzaminy teoretyczne w oddziałach terenowych WORD-ów mogłyby zostać przeprowadzane na wszystkie kategorie prawa jazdy. Na razie jest to możliwe tylko w przypadku kategorii AM, A1, A2, A, B1 lub B.

■ Przewodniczący odwołuje posiedzenie, bo musi się skonsultować

Posłanka próbowała wy badać, co dzieje się z zaproponowanymi przez nią rozwiązaniami. W końcu otrzymała informację, że zajmie się nimi sejmowa komisja infrastruktury. Posiedzenie miało się odbyć dzisiaj, ale zostało odwołane.

Dlaczego? Tutaj cała historia mocno się komplikuje. Przewodniczący komisji, poseł Bogdan Rzońca (PiS), twierdzi, że powodów jest co najmniej kilka.

– Otrzymałem pismo od stowarzyszenia WORD-ów (tak wyraził się poseł – przyp. red.) – tłumaczy „Szkoła Jazdy” Rzońca. – Przeczytałem w nim, że dyrektorzy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego są przeciwni proponowanym zmianom. Uważają m.in., że byłoby to dla nich zbyt kosztowne. Otrzymałem też sygnały z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa świadczące o tym, że nie popiera ono projektu. Postanowiłem się więc wstrzymać, projekt najpierw skonsultować. Dlatego posiedzenie zostało odwołane. Nie znaczy to wcale, że do niego nie wrócimy.

■ Nerozwiedzana zagadka tajemniczego pisma

Jedynym stowarzyszeniem, które reprezentuje dyrektorów WORD-ów, jest KSD WORD. Postanowiliśmy więc zapytać, czy sprzeciwia się ono zmianom oraz czy wysłało w tej sprawie pismo do przewodniczącego komisji.

– Nic o tym nie wiem, ja żadnego pisma nie wysyłałem – dziwi się Łukasz Kucharski, szef KSD WORD. – Ale chętnie bym je zobaczył – ironizuje.

Zapytaliśmy więc Kucharskiego, czy jest możliwe, że pismo w imieniu stowarzyszenia wysłał któryś z jego zastępców albo szeregowy członek organizacji.

– Mocno bym się zdziwił – mówi Kucharski. – Zarząd stowarzyszenia nie wyrażał na piśmie swojej opinii w sprawie projektu nowelizacji. Dlatego trudno mi sobie wyobrazić, że coś takiego mogło mieć miejsce.

A jaka jest opinia szefa KSD WORD na temat projektu?

– Można na zaproponowane zmiany spojrzeć dwójako. Są ośrodki, które na terenie swoich filii mają plac dostosowany do wymogów egzaminowania kandydatów na kategorię B+E oraz infrastrukturę potrzebną do przeprowadzania egzaminów teoretycznych. I dla nich nowelizacja nie jest żadnym problemem. Ale są też WORD-y, które musiałyby w to wszystko zainwestować. Jedno jest pewne, projekt można uznać za prospołeczny.

■ Posłanka nie odpuszcza

Co w najbliższym czasie może się stać z projektem posłanki Drozd? Wszystko wskazuje na to, że będzie on przez komisję rozpatrywany. Skąd ta pewność?

– Przygotowałam wniosek do przewodniczącego komisji infrastruktury o zwołanie odwołanej sesji – mówi Ewa Drozd. – Zgodnie z regulaminem Sejmu musi się pod nim podpisać 1/3 członków komisji. Wtedy przewodniczący będzie zobligowany do zwołania posiedzenia w ciągu trzydziestu dni. Zebrałam osiemnaście podpisów członków wszystkich klubów parlamentarnych poza Prawem i Sprawiedliwością. Dokument złożyłam 17 marca.

Posłanka jest mocno zdziwiona zamieszczeniem w związku z jej projektem.

– Chodzi przecież o to, żeby ludzie mieli bliżej do miejsc egzaminowania – tłumaczy Drozd. – Kto miałby być temu przeciwny? Rozmawiałam także z niektórymi dyrektorami WORD-ów, oni nie mają do projektu żadnych zastrzeżeń. Dlatego jestem zdeterminowana, żeby nie odpuszczać.

Jakub Ziębka



Wady i zalety aut egzaminacyjnych

Wraz z każdym przetargiem organizowanym przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego większość szkół jazdy wymienia swoje samochody. Które auta instruktorzy wspominają najlepiej, o jakich zaś wolą zapomnieć?

Na spotkaniach stowarzyszeń i grup zrzeszających instruktorów od jakiegoś czasu powraca temat aut, jakimi zdaje się egzamin w poszczególnych miastach. Wbrew pozorom, jak tłumaczą instruktorzy, to, jaki samochód akurat kupią WORD-y, ma dla nich kolosalne znaczenie. Bo nie chodzi tylko o kwestię samej wymiany aut, ale też o ich eksploatację.

■ „Dziwne usterki w hyundaiu”

W ciągu ostatnich lat wiele WORD-ów, po przetargach, zdecydowało się na toyotę yaris. Zdają nimi kandydaci na kierowców w siedemnastu miastach, m.in. w Białymstoku, Trójmieście, Jeleniej Górze, Katowicach, Wrocławiu czy Toruniu. Są to samochody w wersji trzydrzwiowej z silnikiem 1.0.

Ośrodki w Szczecinie, Warszawie czy Przemyśle kupiły hyundaie i20. I na tych autach instruktorzy nie zostawiają suchej nitki.

– To jest auto, które przede wszystkim ma częste i dziwne usterki – mówi Agnieszka Głazewska ze szkoły jazdy Auto-Test. – To najgorszy samochód, jaki pamiętam, którym przyszło mi szkolić. Właściwie wszystkie poprzednie, nawet biorąc pod uwagę usterki, sprawowały się lepiej. Bardzo dobrze wspominam fiata pandę, który

teraz jest już nieco archaiczny. Ale jako następną skodę i seata, które były znacznie większe i mniej zwrotne, sprawdzał się świetnie. Części były niedrogie i łatwo dostępne. Renault było nieco gorsze i bardziej awaryjne, ale trzeba przyznać, że również nie było problemu z częściami i ich cenami. Wielu szczecińskich instruktorów trzyma kciuki, żeby w najbliższym przetargu (zostanie ogłoszony w kwietniu, wyniki będą znane w czerwcu – przyp. red.) wygrała toyota, bo koledzy z całej Polski ją chwalą.

■ Mniej popularne modele

Krzysztof Bąk ze szkoły jazdy „Krzysztof” z Kielc z największym sentymentem wspomina fiata uno.

– To był doskonały samochód do uczenia – mówi. – W zasadzie się nie psuło, miał elegancką widoczność z każdej strony, był zwrotny i niedrogi w eksploatacji. Toyota, którą mamy w Kielcach już od ośmiu lat, też jest niezła. Zwłaszcza jak przypomnę sobie corsę. Ta była zdecydowanie najgorszym samochodem, bo nieustannie psuło się w niej sprzęgło.

W Lublinie egzamin odbywa się mało popularną w innych miastach skodą fabią. Jak twierdzą instruktorzy – nie jest zła. Ale też nie zachwyca.

– Zdecydowanie najlepszym autem była toyota yaris – mówi Marcin Pogoda ze szkoły Aura w Lublinie. – Najmniej awaryjna i najbardziej wytrzymała. A to, przy naprawdę intensywnej eksploatacji, jaką jest nauka jazdy, było decydujące. Najgorszym samochodem, jakim szkoliłem, był chevrolet aveo. Bardzo szybko się eksploatawał, był problem z dostępnością części. Od sześciu lat mamy skodę i to jest auto, które umieściłbym na średniej półce. Ani dobra, ani słaba, przynajmniej dość tania w użytkowaniu. Chociaż mam nadzieję na powrót yarisów.

■ Instruktorzy wasalami WORD-ów

Szkoła Aura ma też peugeota 208, którym uczą osoby chcące mieć prawo jazdy jedynie na samochód z automatyczną skrzynią biegów. Podstawia ten pojazd na egzamin.

– Nie mogę się już doczekać, kiedy my, instruktorzy, przestaniemy być niejako wasalami WORD-ów – dodaje Agnieszka Głazewska. – Bo teoretycznie my nie musimy szkolić samochodami, które akurat kupi WORD. Ale kursanci tego chcą, a my musimy się dopasować.

Anna Łukaszuk



W zasięgu wzroku

Najpierw pojawił się w lotnictwie. Później HUD (od Head-Up Display), nazywany także wyświetlaczem przeziernym, trafił do samochodów. Jeszcze do niedawna był oferowany w modelach z górnej półki. Teraz zyskuje popularność.

Budowa i działanie ludzkiego oka zapewnia ostre widzenie przedmiotów w różnych odległościach. Akomodacja wiąże się ze zmianą ogniskowej soczewki, której dokonują otaczające ją mięśnie. Kurcząc się, zmieniają krzywiznę soczewki, która staje się bardziej wypukła. Proces trwa niecałą sekundę, choć czas może różnić się w zależności od indywidualnych cech organizmu czy odległości między oglądanymi przedmiotami. Im mniej zmian, szczególnie podczas czynności wymagających pełnego skupienia, tym lepiej. Niestety, nie sposób ich uniknąć, kontrolując drogę i od czasu do czasu spoglądając na panel wskaźników, ekran nawigacji czy wyświetlacz radia. Problem zostałby rozwiązany, gdyby kluczowe informacje były prezentowane na tle pleneru znajdującego się przed przednią szybą. Z badań wynika, że pozwoliłoby to na skrócenie o 50 proc. czasu niezbędnego do zarejestrowania i przetworzenia komunikatu. To istotne, gdyż spoglądając na wyświetlacz radia przejeżdżamy ze wzrokiem oderwanym od drogi przynajmniej kilkanaście metrów.

Działający prototyp wyświetlacza przeziernego powstał w drugiej połowie lat 50. XX wieku. Był jednak zarezerwowany dla lotnictwa wojskowego. Podobnie jak systematycznie udoskonalane wersje z możliwością prezentowania większej liczby informacji. Na pokłady cywilnych samolotów wyświetlacze przezierny trafiły w latach 70. W tym samym okresie koncern General Motors rozważał możliwość zastosowania HUD w samochodach. W latach 1965–1968 były testowane w prototypach. Projekt porzucono, zapewne z powodu cen i skomplikowania technologii. GM nie zapomniał jednak o istnie-



nię wyświetlaczy przeziernych. Wziął je ponownie na warsztat w drugiej połowie lat 80. Ukoronowaniem prac było wprowadzenie na rynek w 1988 roku Oldsmobile Cutlass Supreme z opcjonalnym HUD, który na przedniej szybie pokazywał prędkość oraz informację o włączonym kierunkowskazie. Niewiele, ale wówczas był to gadżet porażający nowoczesnością. W 1992 roku GM udowodniło, że wyświetlacz przezierny nie musi wymagać dopłaty – pojawił się na liście wyposażenia standardowego limuzyny pontiac bonnevillie SSEi. Kolejne ćwierć wieku nie przyniosło rewolucji w kwestii dostępności HUD. Co prawda udogodnienie może być zamówione nawet do aut segmentu B, jednak ceny skutecznie studzą zapal klientów. Dość powiedzieć, że w mini trzeba dołożyć 2646 zł, a w mazdzie 2 zainwestować w pakiet o wartości 3000 zł.

Szkoda, gdyż wyświetlacz przezierny zauważalnie podnosi komfort prowadzenia samochodu. Obecnie dostępne na rynku rozwiązania mogą informować o prędkości, obrotach silnika, wskazówkach nawigacji, ograniczeniach prędkości i zakazach wyprzedzania, ustawieniach tempomatu, wyrażonej w sekundach odległości od poprzedzającego pojazdu, poprawności ustawienia auta na pasie ruchu (najeżdżanie na linię jest sygnalizowane graficznie), przychodzącym połączeniu telefonicznym czy aktualnie wybranej stacji radiowej z możliwością szybkiego przejścia do listy nadawców i ich zmiany przyciskami na kierownicy.

Najbardziej zaawansowanymi i dopracowanymi wyświetlaczami może pochwalić się BMW. Stan rzeczy nie jest dziełem przypadku. BMW, jako pierwsza z europejskich marek, zaoferowała HUD

i od stycznia 2004 roku sukcesywnie udoskonala jego działanie. Jedną z innowacji BMW była szyba z warstwą tworzywa spajającego zewnętrzną i wewnętrzną taflę szkła. Do 2/3 wysokości szyby jego grubość rośnie z 0,8 do 1 mm, co przeciwdziała powstawaniu odbić obrazu. Znaczący wkład w rozwój technologii HUD miał także wspomniany General Motors, który w 2005 roku wprowadził na rynek czterokolorowy wyświetlacz (zadebiutował w cadillacu STS). Amerykański koncern nie powiedział jeszcze ostatniego słowa. Kilka lat temu ujawnił, że pracuje nad szybami pokrytymi warstwą luminoforu, który świeci w momencie oświetlenia wiązką laserową. Ta właściwość mogłaby zostać użyta np. do oznaczania krawędzi jezdni w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza, akcentowania ograniczeń prędkości czy sygnalizowania stojących przy drodze zwierząt.

Współczesne wyświetlacze HUD wciąż można podzielić na monochromatyczne i kolorowe. Bardzo istotny z punktu widzenia kierowcy wydaje się natomiast podział na systemy prezentujące obraz na przedniej szybie – stosowane m.in. przez BMW, Lexusa, Toyotę, a także przez Audi, Mercedesa i Volkswagena w nowszych modelach – oraz rozwiązania prezentujące informacje na przeźroczystej płytce (znane np. z mazdy, mini, niektórych mercedesów i VW oraz francuskich samochodów). Prezentowanie danych na szybie jest bardziej estetyczne i neutralne w odbiorze. Mniej estetyczną płytkę docenimy, gdy zajdzie konieczność wymiany szyby czołowej. Jej cena pozostaje na niezmiennym poziomie. Nie można tego powiedzieć o szybach przystosowanych do prezentowania na nich informacji. Mają warstwę odbijającą światło rzucane przez projektor systemu HUD, dzięki której znaki są ostre i wyraźne. Dopłata do takiej szyby nierzadko jest liczona w setkach złotych.

W dobie stale taniejącej elektroniki niektóre firmy pokusiły się o stworzenie akcesoryjnych wyświetlaczy, których ceny zaczynają się od 150 zł i rosną wraz ze stopniem zaawansowania i jakością wykonania. Znaczenie ma też marka urządzenia. Jeszcze tańsze, bo zwykle darmowe, są aplikacje na smartfony. Ekran telefonu położonego na szczycie deski rozdzielczej odbija się w szybie, tworząc namiastkę HUD. Oczywiście jakość obrazu pozostawia wiele do życzenia, a przytwierdzenie telefonu do kokpitu za pomocą silikonowej podkładki nie zda egzaminu w podbramkowej sytuacji. Rozwiązaniem pomostowym są przyklejane do deski stacje dokujące z miejscem na ułożenie smartfona oraz antyrefleksyjną szybą, która sprawia, że odbijany obraz jest wyraźny. Cena? 50 dolarów. Nim wyświetlacz przezierny stanie się standardem, co wydaje się kwestią kilku najbliższych lat, najbardziej przyjazną dla kieszeni opcją będą tego typu gadżety. Brak ich pełnej integracji z samochodem ogranicza zakres przekazywanych informacji. Kluczowe – o prędkości czy wskazówkach nawigacji – są jednak dostępne.

Łukasz Szewczyk

Szwedzki bat na kierowców

Sposobów na przymuszenie zmotoryzowanych do przestrzegania przepisów jest wiele. Niestety, rzadko okazują się one skuteczne.



Przykładem są strefy wyłączone z ruchu. Na ulicach otoczonych zakazami wjazdu można ustawiać patrole policji bądź straż miejskiej albo obejmować wybrane obszary systemami automatycznej kontroli wjeżdżających. Nawet jeżeli wszystkie wykroczenia zostaną uwiecznione na filmach bądź zdjęciach, droga do ukarania kierującego okazuje się kręta. Kiedy zasłania się on niepamięcią, nałożenie grzywny staje się skomplikowane i może wymagać rozstrzygnięcia w sądzie.

Najlepsze są więc rozwiązania, które wymuszają przestrzeganie prawa. Przykładem skutecznego sposobu są progi zwalniające, które istotnie ograniczają prędkość na danym odcinku drogi. Zakazy ruchu bądź wjazdu można wyegzekwować szlabanami, chowanymi w nawierzchni słupkami bądź innymi przeszkodami. Jazdę mogą kontynuować tylko kierowcy posiadają-

cy piloty umożliwiające otwarcie przejazdu. Aktywne systemy nie są idealne, gdyż wymagają zasilania i okresowej konserwacji.

W ścisłym centrum Sztokholmu natknęliśmy się na wyjątkowo proste, a zarazem skuteczne rozwiązanie – kilkunastocentymetrową nieckę w nawierzchni z najazdami rozmieszczonymi na szerokość odpowiadającą rozstawowi kół autobusów, które są upoważnione do wjazdu do zamkniętej strefy. Kierowcy aut osobowych, którzy zlekceważyli znaki, na widok przeszkody zawracają. Z pewnością błędów nie powtórzą. Niestety, nie ma pewności, czy nawet tak drastyczne rozwiązanie zdaloby u nas egzamin. Znaczącą fantazję niektórych kierowców można spodziewać się, że prędzej czy później ktoś podjąłby próbę sforsowania przeszkody, skutecznie blokując przejazd.

Łukasz Szewczyk

Holenderski sposób na otwieranie drzwi

Jak otwierać samochód, żeby nie uderzyć drzwiami rowerzysty? Holendrzy mają na to sposób, to the Dutch reach. Jest to obowiązkowy element edukacji w kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego w szkołach oraz egzaminu na prawo jazdy.



Gdy tylko z ulic znika śnieg i wzrasta temperatura, na ulice wracają rowerzyści. A jest ich na polskich drogach coraz więcej. Szczególnie w dużych miastach, gdzie bardzo popularne są publiczne wypożyczalnie jednośladów. Sukcesywnie się je rozbudowuje, zwiększa się zarówno liczba stacji, jak i rowerów. Od 1 marca do 30 listopada 2016 roku liczba wynajmów rowerów w Poznaniu sięgnęła prawie 389 tys., a rejestracji nowych użytkowników – ponad 25 tys. (dla porównania, w 2015 roku było prawie 125 tys. wynajmów i prawie 14 tys. rejestracji).

Z roweru miejskiego chętnie korzystają także mieszkańcy Łodzi. Samoobsługowe wypożyczalnie działają od 30 kwietnia ubiegłego roku. Tylko w ciągu 211 dni operator systemu, firma Nextbike Polska, odnotował 1,5 miliona wynajmów i 65 tysięcy rejestracji. Do wypożyczenia dochodziło średnio co 12 sekund!

– Mieszkańcy Łodzi nie potrzebowali dużo czasu, by sprawić, że ich system osiągnął rekordową frekwencję pod względem natężenia wypożyczeń i rejestracji użytkowników – nie tylko w skali kraju, ale i Europy. Po blisko siedmiu miesiącach funkcjonowania możemy już powiedzieć, że na wielu płaszczyznach Łódzki Rower Publiczny wygenerował najlepsze wyniki w całej historii obecności rowerów miejskich w Polsce – ocenia Tomasz Wojtkiewicz, prezes Nextbike.

■ The Dutch reach w praktyce

Początek sezonu rowerowego to dobry moment, żeby kierowcy samochodów przypomnieli sobie, że każdy rowerzysta jest równoprawnym uczestnikiem ruchu. Należy zachować wobec nich szczególną ostrożność nie tylko podczas jazdy, ale także podczas wysiadania z samochodu. To właśnie tej ostatniej czynności dotyczy popularna w Holandii metoda the Dutch reach. Na czym ona polega? Chodzi o otwieranie drzwi samochodu ręką bardziej od nich oddaloną. W przypadku kierowcy będzie to prawa ręka, w przypadku pasażera – lewa. Postępując w ten sposób kierowca jest zmuszony do obrócenia ciała w kierunku drzwi. To daje mu możliwość spojrzenia przez ramię i sprawdzenia, czy nie nadjeżdża rowerzysta. Stosowanie the Dutch reach minimalizuje ryzyko uderzenia rowerzysty, zrzucenia go z jednośladu czy w skrajnym przypadku – zepchnięcia na ulicę pod jadący pojazd. Dlatego w Holandii wprowadzono ją jako element edukacji w kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego w szkołach oraz egzaminu na prawo jazdy.

■ Uczmy się od innych

– Warto korzystać z doświadczeń innych krajów w sytuacji, gdy w Polsce od kilku już lat dy-

namicznie rośnie popularność roweru jako codziennego środka transportu. Daleko nam jeszcze do statystyk Holandii czy Danii, ale dzięki wdrażaniu pewnych metod możemy pewne problemy minimalizować już teraz – uważa Zbigniew Wesele, dyrektor Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault.

W zeszłym roku na polskich drogach doszło do 2549 wypadków spowodowanych przez innych użytkowników drogi, w których poszkodowany został rowerzysta. Zginęły w nich 102 osoby, a prawie 2,5 tys. zostało rannych. Do większości wypadków z udziałem rowerzystów dochodzi na obszarze zabudowanym.

■ Policjanci z Cambridge zachęcają do stosowania the Dutch reach

Co ciekawe, popularyzacją holenderskiego sposobu otwierania drzwi w aucie zajęli się już Brytyjczycy, a konkretnie – policjanci z Cambridge. Nie jest to pozbawione podstaw. W 2015 roku w Wielkiej Brytanii wskutek uderzenia drzwiami przez nieuwważnego kierowcę ucierpiał aż 474 rowerzystów. Spowodowanie kolizji w ten sposób jest traktowane jak wykroczenie. Może być karane mandatem w wysokości do 1 tys. funtów.

Policja z Cambridge chciałaby, żeby nowy sposób otwierania drzwi przyjął się w ciągu kilku najbliższych miesięcy.

Jakub Ziębka

moje VADEMECUM

WYKŁADOWCY SPS

Przygotuj wykłady
na swoją miarę



Moje Vademecum Wykładowcy:

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



SPS A



SPS B



SPS C,D

Wszystkie kategorie na jednym pendrivie

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

Aktor lubiany przez samochody

– Lubię jeździć dobrymi samochodami. Mało tego, samochody mnie lubią! W trakcie mojej kariery zawodowej na planie aktorskim miałem przyjemność jeździć wieloma autami. Począwszy od mercedesa cabrio z 1939 roku przez żuka skończywszy na motocyklu i ciężarówce – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” znany aktor Piotr Cyrwus.

Jakub Ziębka: Muszę się przyznać, że postanowiłem przeprowadzić z panem rozmowę o samochodach na przekór temu, co przeczytałem. Bo podobno do motoryzacyjnych maniaków się pan nie zalicza.

Piotr Cyrwus: Nie jest to do końca prawda. Bo kto z nas dzisiaj choć trochę nie interesuje się motoryzacją? Prawie każdy posiada dziś samochód, jeździ nim. Ale na pewno motoryzacja nie jest moją pasją. Mam tyle innych, że na kolejną brakuje mi już czasu.

Choć przyznam się do jednego. Od jakiegoś czasu chodzi mi po głowie taka myśl, żeby kiedyś zrekonstruować stare auto.

Ma pan na myśli jakiś konkretny samochód?

Kiedyś z synem myśleliśmy o małdzie cabrio. Ale tak to odkładam i odkładam... Może kiedyś będę miał więcej swobody, wolnego czasu, wtedy się za to zabiorę.

A prowadzenie auta? Czy sprawia to panu przyjemność?

Lubię jeździć dobrymi samochodami. Mało tego, samochody mnie lubią! W trakcie mojej kariery zawodowej na planie aktorskim miałem przyjemność jeździć wieloma autami. Począwszy od mercedesa cabrio z 1939 roku przez żuka skończywszy na motocyklu i ciężarówce.

Mercedesem pojeździłem sobie na planie kanadyjskiej produkcji. Ściągnięto go chyba z Pragi. Miałem także okazję wcześniej przez godzinę go przetestować, jeżdżąc po ulicach Krakowa. A żuka używaliśmy na planie „Śmierci dzieciorka”. Brał również udział w pościgach.

A jakie auto wywarło na panu największe wrażenie?

Był 1982 rok, przebywałem w Stanach Zjednoczonych i tam wsiadłem do porsche. Muszę przyznać, że to było przeżycie! W tamtym momencie nazwałbym je olśniewającym. Zresztą

tą w latach 80. nie trzeba było wiele, żeby Polaka zachwycić. Nawet prowadząc wtedy hondę civic czułem się naprawdę wyjątkowy, poza tym jej technika mnie trochę przerastała. Bo w Polsce miałem okazję jeździć tylko maluchem...

Przyzna pan, że Amerykanie mają specyficzny stosunek do motoryzacji.

Kiedyś mieliśmy w Polsce takiego przywódcę jak Gomułka. On stwierdził, że Polacy nie będą jeździć samochodami, nie budowaliśmy więc tej gałęzi przemysłu. A w Stanach było zupełnie inaczej. Dlatego u nas jeżdżą jeszcze „wyroby samochodopodobne”, a u nich zazwyczaj prawdziwe auta.

Niedawno w książce jednej z polskich reportażyście przeczytałem zabawną historię. Otóż umówiła się ona na spotkanie i postanowiła – co w Ameryce jest dosyć osobliwe – dojechać, nie przyjechać do miejsca zbiórki, którym był hotel. Nie było łatwo, ale jej się to udało. Poszła do restauracji i czekała na swojego rozmówcę. Ten w końcu przyjechał, ale zaraz odjechał, bo na parkingu nie stało żadne auto. Jego zdaniem więc nie miała prawa tam się znaleźć. To było głębokie południe USA.

Podobną rzecz zauważyłem, ale dopiero dużo później niż podczas mojego pierwszego pobytu w Stanach, na Florydzie. Chciałem, tak zupełnie po ludzku, gdzieś się przejść. I wtedy zauważyłem, że będzie to trudne. Dlaczego? Tam nie było chodników.

Wróćmy teraz do polskich realiów. Czym pan obecnie jeździ?

Najlepszym, jak do tej pory, samochodem. Mam go zupełnie od niedawna. To toyota RAV4 hybrid. Kupiłem go zresztą w tym samym salonie, Toyota Wałbrzych Nowakowski, co moje poprzednie auto. To też był RAV4, tyle że nie hybryda.

Lubię do tej toyoty wsiąść i po prostu jechać. Podoba mi się jej układ jezdny, jest niesamowicie stabilny, dopracowany. Estetyka też ma znaczenie. To już wysoki poziom. Cieszę się także, że posiada silnik hybrydowy. Dzięki temu podczas jazdy w mieście nie zatruwam tak naszego środowiska. Choć mój zięć ma na ten temat inne zdanie. Mówi, że sama produkcja samochodu już źle wpływa na środowisko naturalne.

Pamięta pan swój pierwszy samochód?

Oczywiście, był to maluch. Dostałem go od ojca. Choć wcześniej jeździłem także dużym fiatem. Pożyczył mi go właśnie ojciec. Gdy rodzina mi się rozrosła, a byłem wtedy młodym aktorem, dostałem w prezencie kolejne auto. Rodzice kupili mi fiata 2107. Jak przyjechałem do Łodzi, do teatru, wszyscy na mój samochód patrzyli z pożądaniem. Bo oni mieli dacie.

A wracając do malucha, jak teraz patrzę na niego, gdy czasami pojawia się na drodze, pojawia się pytanie: jak myśmy mogli nim w ogóle jeździć? A ja pokonywałem tym autem naprawdę długie trasy. Z Łodzi do Krakowa, Poznania, na Podhalę. Często z dzieckiem i wianienką w środku.

A jeszcze jak przypominę sobie, że w środku tego auta paliłem, oczywiście przed narodzinami dzieci, to w ogóle robi mi się słabo...

To na koniec zapytam o kurs na prawo jazdy i egzamin.

Wszystko działo się w Nowym Targu. Uczyłem się jeździć dużym fiatem. Był on w jakiejś totalnej rozsypce. Pamiętam, że instruktor zapalał go śrubokrętem! Więc najbardziej dbałem o to, żeby nie zgąstł. Zresztą razem z moim kuzynem Rafałem i kolegą Kazimierzem, z którymi w tym samym czasie się szkoliłem, doprowadzaliśmy instruktora do szewskiej pasji. Bo wyciągaliśmy z tego auta, ile się dało. Ostro rozpędzaliśmy się na tych nowotarskich drogach. ■

PIOTR CYRWUS

– urodził się w Waksmundzie. W 1985 roku ukończył PWST w Krakowie. Pierwsze kroki na scenie stawiał w Teatrze Polskim w Warszawie. Następnie grał w Teatrze im. Stefana Jaracza w Łodzi, był także związany z Teatrem STU w Krakowie oraz Teatrem Starym. Obecnie można go zobaczyć na scenach Teatru Polskiego i Teatru Kamienica w Warszawie.

Na wielkim ekranie zadebiutował w 1988 roku jako nawigator w filmie „Pomiędzy wilki”. Choć grał w wielu produkcjach, np. w „Pannie Tadeuszu” jako Maciej Konewka lub w „Siostrach” jako Zbysio, i tak największą popularność przyniosła mu rola Ryszarda Lubicza w serialu „Klan”.



Iskrzący problem

Pomiary prędkości dokonywane radarem Iskra-1 budzą wiele wątpliwości. Wielokrotnie bowiem wykazano, że różne czynniki przyczyniają się do ich przekłamania.



W listopadzie ubiegłego roku w emitowanym w Polsce programie „Państwo w państwie” przeprowadzono szereg eksperymentów potwierdzających wątpliwą dokładność pomiarów wykonywanych Iskrą. Radar wycelowany w samochód z uruchomionym silnikiem wskazywał 63 km/h, w suszarkę do włosów od 31 do 71 km/h, a w domowy odkurzacz nawet 228 km/h! Istnym kuriozum było wskazanie 19 km/h po wycelowaniu głowicy radaru w automatyczną szczoteczka do zębów bądź 26 km/h w obracany w ręku sznurek. Wyniki doświadczeń dosadnie podsumował prof. Artur Mezglewski ze Stowarzyszenia Prawo na Drodze.

– Gdyby wszystkich polskich sędziów wysłać na roczny urlop i sprowadzić szwedzkich sędziów, którzy orzekaliby w takich sprawach, żaden kierowca nie zostałby skazany. Jeśli stosować zasadę domniemania niewinności i prawdy obiektywnej, nie zapadłby żaden wyrok skazujący.

Na tym jednak nie koniec. Jak czytamy w „Dzienniku Gazecie Prawnej”, policja zleciła Instytutowi łączności zbadanie odporności urządzenia na zakłócenia elektromagnetyczne. Okazało się, że linie wysokiego napięcia również mogą zafałszować pomiar.

■ Związek żąda wycofania urządzeń

Za istotny mankament Iskry można uznać także brak informacji o odległości, w jakiej pomiar został wykonany. W menu urządzenia funkcjonariusz może ustawić jeden z trzech poziomów czułości, co daje możliwość wykonywania pomiarów w odległości 800–700 m, 600–500 m i 400–300 m. Nawet w instrukcji obsługi wyraźnie podkreślono, że to odległości orientacyj-

ne, a w realnych warunkach możliwa jest rozbieżność zasięgu pomiaru, który zależy od wielu czynników. Jaka jest więc pewność, że prędkość została zmierzona za znakiem ograniczenia prędkości lub tablicą otwierającą obszar zabudowany?

Coraz większe grono kierowców wie o problemach z Iskrą i dochodzi swoich praw w sądach, nierzadko z pozytywnym skutkiem. „Dziennik Gazeta Prawna” poinformował, że NSZZ Policjantów domaga się natychmiastowego wycofania tych urządzeń. Korzystanie z nich może narazić funkcjonariuszy na odpowiedzialność karną. Policjanci muszą często stawiać się w sądach albo tłumaczyć się w mediach z przypadłości Iskry. Żaden niewinny kierowca nie zdecydował się oskarżyć policjanta o przekroczenie uprawnień, ale NSZZ Policjantów obawia się, że może w końcu do tego dojść. Ewentualnie dbający o swoje dobro funkcjonariusze zaczęli dokonywać pomiarów w szczerym polu i tylko w sytuacji, gdy w zasięgu radaru znajduje się jeden samochód.

■ Czas na laserowe mierniki prędkości

W sieci bez trudu można znaleźć orzeczenia sądów w sprawach dotyczących pomiarów wykonywanych Iskrą. Nie zawsze korzystne dla kierowców. Sąd okręgowy w Toruniu w sprawie z listopada 2014 roku (sygn. akt – IX Ka 509/14) orzekł, że „okoliczności przywoływane przez obrońcę w celu wykazania niewiarygodności pomiaru radaru nie przekonują sądu, bowiem wszystkie hipotetyczne twierdzenia skarżącego mające świadczyć o tym, że pomiar urządzeniem Iskra nie był wiarygodny, nie mają ra-

cji bytu. Podkreślić trzeba, że D. N. jest policjantem z drogówki z wieloletnim stażem i doświadczeniem, i doskonale zdawał sobie sprawę z tego, jakie są czynniki niekorzystnie wpływające dla pracy radaru. Należy więc wykluczyć sytuację, że decydowałby się na dokonywanie pomiaru prędkości radarem Iskra w warunkach mogących zakłócić pracę urządzenia (i dających mylne wyniki). W sprawie kluczowe znaczenie dla oceny wiarygodności D. N. i miarodajności pomiaru radarem Iskra ma przy tym jeszcze jedna istotna okoliczność, mianowicie wielkość ujawnionego przekroczenia przez obwinionego prędkości. Nie chodziło wszak o przekroczenie rzędu kilku kilometrów, lecz o przekroczenie o 20 km/h. Niewątpliwie policjant z drogówki byłby w stanie dostrzec, że wynik pomiaru jest nieadekwatny do faktycznej prędkości, z jaką rzekomo poruszał się obwiniony (czyli o 20 km/h mniej). Policjanci z drogówki są przeszkoleni w obsłudze urządzenia Iskra i mają doświadczenie w ocenie prędkości samochodu, gdyż zajmują się tym na co dzień i dokonują jednak pomiaru prędkości nie wszystkich samochodów, lecz wybranych, tzn. tych, które w ich ocenie przekraczają dopuszczalną prędkość. Gdyby więc w istocie było tak, jak mówi obwiniony, tzn. że jechał z prędkością około 50 km/h, to z pewnością D. N. zauważyłby, że wskazanie dające wynik 70 km/h jest błędne i nie odzwierciedla faktycznej prędkości kontrolowanego samochodu. Byłby on w stanie – przy tak znacznej różnicy prędkości – dostrzec niepoprawność pomiaru, zwłaszcza że różnica prędkości rzędu 20 km/h (chodzi o rozróżnienie, czy samochód w terenie zabudowanym jedzie ze standardową prędkością 50 km/h, czy znacznie wyższą) jest dostrzegalna nawet na pierwszy rzut oka dla przeciętnego kierowcy”. Czy po to jednak wydaje się miliony złotych na sprzęt dla policji, by dokonywanymi przez funkcjonariuszy pomiarami prędkości zajmowały się sądy dwóch instancji, a w wyroku padały stwierdzenia, że policjant byłby w stanie dostrzec błędny pomiar?

Zakup laserowych mierników, które pozwalają na zmierzenie prędkości nawet w gęstym ruchu przy jednoczesnym wykonaniu zdjęcia bądź nagrania (niezadko dokumentującego też inne wykroczenia), wpłynąłby na poprawę bezpieczeństwa i położyłby kres obecnej sytuacji, stawiącej w negatywnym świetle funkcjonariuszy i dokładającej niepotrzebnej pracy sądom.

Łukasz Szewczyk

Szczecinek gotowy na przyjęcie kandydatów na kierowców

Jeszcze w tym miesiącu pierwsi kandydaci na kierowców będą mogli zdawać egzaminy na prawo jazdy w pierwszej w województwie zachodniopomorskim filii wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. ZORD w Koszalinie postanowił otworzyć oddział terenowy w Szczecinku.

Początkowo koszaliński ośrodek nie palił się do otworzenia filii w Szczecinku. Decydująca okazała się determinacja lokalnego samorządu. Już w zeszłym roku starosta szczeciński Krzysztof Lis zadeklarował, że jest w stanie zapewnić m.in. specjalną salę egzaminacyjną z dodatkowym pomieszczeniem, w którym można umieścić sprzęt komputerowy do prowadzenia części teoretycznej egzaminów, oraz plac manewrowy.

■ Radni nie mieli wątpliwości

Wszystko to sprawiło, że marszałek województwa zachodniopomorskiego przychylnie spojrział na starania samorządu. W listopadzie na sesji sejmiku radni jednogłośnie przyjęli uchwałę o możliwości prowadzenia w Szczecinku egzaminów na kategorie AM, A1, A2, A, B1 i B. Oczywiście oddział, jak w przypadku wszystkich, które istnieją w prawie każdym województwie, musi się samofinansować. Z tym raczej problemu nie będzie. Patrząc na wyliczenia, jakie przedstawił dyrektor koszalińskiego ZORD-u, oddział rocznie powinien osiągnąć dochód na poziomie ponad 280 tys. zł.

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

■ Mniejsze odległości

Dlaczego, pomijając kwestie finansowe, uruchomienie filii koszalińskiego ZORD-u w Szczecinku ma być racjonalne? W uzasadnieniu do uchwały można przeczytać, że jest to podyktowane chęcią poprawy sytuacji mieszkańców powiatu szczecińskiego, którzy muszą pokonywać 70 km do najbliższych ośrodków w Koszalinie lub Pile. Wspomina się także o ograniczeniu kosztów funkcjonowania lokalnych ośrodków szkolenia kierowców.

Istnieje też duża szansa na to, że do szczecińskiej filii będą przybywali kandydaci na kierowców z powiatu człuchowskiego, w szcze-



gólności z gminy Czarne (województwo pomorskie) oraz z powiatu złotowskiego, zwłaszcza z gminy Okonek (województwo wielkopolskie).

■ Peugeoty już czekają

Baza ośrodka mieści się w Zakładzie Obsługi Nieruchomości Powiatu Szczecińskiego, znajdującym się przy ul. Kościuszki. To właśnie tam jeszcze w kwietniu będą się odbywały egzaminy na prawo jazdy kategorii AM, B1 i B. W momencie wysyłania do druku tego numeru „Szkół Jazdy” planowano, że 1 kwietnia odbędzie się w Szczecinku dzień otwarty nowej placówki. Natomiast egzaminowanie miało się rozpocząć kilka dni później.

W szczecińskim oddziale terenowym Zachodniopomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Koszalinie do egzaminowania na kategorię B będą wykorzystywane peugeoty 2008. Takie właśnie trzy pojazdy dostarczył autoryzowany diler francuskiej marki.

■ Wycieczki do Pily i Koszalina będą ograniczone

Z uruchomienia filii koszalińskiego ZORD-u zadowoleni są szczecinieccy właściciele ośrodków szkolenia kierowców.

– Nasze miasto leży w takim miejscu, że do najbliższych ośrodków egzaminowania, chodzi o Koszalin i Pilę, mamy po ok. 70 km – mówi Tomasz Górzyński z OSK Rabuś & Góral. – Otwarcie oddziału sprawi, że znacznie zmniejszą się nasze koszty. Zadowoleni powinni być też kursanci, nie będą musieli całego dnia przeznaczać na wycieczki do tych miast.

Jedynym minusem może być to, że w Szczecinku nie ma tak skomplikowanej infrastruktury drogowej, jak w większych miastach. Chodzi np. o ruchliwe skrzyżowania ze światłami. Dlatego właściciele szczecińskich szkół jazdy nie będą całkowicie rezygnować z wyjazdów do Pily i Koszalina, tylko ograniczą je np. do jednych zajęć.

Jakub Ziębka



Więcej niż kombi

V90 cross country, czyli najnowszy model Volvo, łączy elegancki wygląd i świetnie wykończone wnętrze z możliwościami terenowymi, jakich nie powstydziłby się SUV.

Popularność pseudoterenówek nie słabnie, ale nie każdy widzi siebie za ich kierownicą. Dla jednych SUV-y są zbyt ostentacyjne, inni krytykują niepotrzebnie wyśrubowane koszty zakupu i eksploatacji. Nie każdemu odpowiada również ich zachowanie na drodze. Przy wysoko położonym środku ciężkości opieszałość na polecenia wydawane kierownicą, przechyły nadwozia na zakrętach i ograniczenia w precyzji prowadzenia są nieuniknione. Wszystko to sprawia, że w krytycznej sytuacji SUV zapewnia mniejszy margines bezpieczeństwa czynnego od klasycznego auta.

Istnieje jednak złoty środek, który upora się z ciężką przyczepą, przebrnie przez gruntową drogę albo łąkę, a na co dzień będzie luksusowym i dobrze postrzeganym pojazdem. To uterenowione kombi. Specyficzny segment zaczął kształtować się w połowie lat 90. XX wieku. Pierwsze było Subaru z modelem legacy outback, do którego dołączyło Volvo z podniesionym V70 oraz Audi z A6 allroad quattro. Oferty wymienionych marek ewoluowały. I to w zaskakujący sposób. Klasyczne legacy zniknęło z europejskiej oferty Subaru – można zdecydować się jedynie na zbudowanego na jego bazie outbacka. Z kolei w ubiegłym roku polskie przedstawicielstwo Volvo



sprzedało więcej uterenowionych XC70 niż klasycznych V70.

Teraz do konkurencji przystępuje nowe V90 cross country. To konstrukcja na miarę XXI wieku. Volvo stworzyło V90 na modularnej platformie SPA, której opracowanie pochłonęło 11 mld dolarów. Inwestycja będzie się systematycznie zwracać, gdyż plastyczność płyty pozwoli na zastosowanie jej w różnych modelach – aktualnie jest szkieletem S90, V90 i XC90, a w przyszłości pojawi się też w mniejszych autach, np. XC60.

Uwspólnione zostały komponenty zawieszni, elektronika oraz zespoły napędowe. Dla aut budowanych na platformie SPA przewidziano wyłącznie czterocylindrowe silniki o pojemności dwóch litrów. Wart podkreślenia jest fakt, że w obszarach, w których było to możliwe, unifikowano silniki benzynowe i Diesla – zbliżony osprzęt z identycznymi punktami mocowania upraszcza produkcję i późniejszą obsługę serwisową. Różne poziomy mocy (190–367 KM) uzyskuje się właśnie na drodze różnicowania

osprzętu. W dieslach wyższą moc uzyskuje się dzięki drugiej turbosprężarce, natomiast do turbodoładowanego silnika benzynowego dokłada się kompresor.

Przeciwnicy nowoczesnych rozwiązań wieszczą, że wysilone jednostki nie posłużą długo, a czas motoryzacji w starym i dobrym wydaniu dobiega końca. Ile w tym prawdy? By ją poznać, musimy poczekać. Na razie wszystko wskazuje, że krytyka downsizingu jest pozbawiona podstaw. Silniki innych marek, np. o pojemności 1.0 i mocy 125 KM, przejeżdżają 200 tys. km i więcej, wciąż mając się dobrze. Tymczasem „eksperci” wieszczili, że będą nadawały się do wymiany przed dystansem krótszym o połowę. Nie można zapominać, że zmniejszaniu pojemności towarzyszy zwiększanie wytrzymałości materiałów, jak również precyzji wykonania elementów silnika.

Nawet w przypadku bazowego volvo V90 D4 (190 KM) osiągi nie zdradzają, co drzemie pod maską. Dynamika i elastyczność nie budzą najmniejszych zastrzeżeń. Dopiero gdy gaz wciśkany jest do podłogi, brzmienie przypomina o czterech cylindrach – niższy odgłos pracy szóstki byłby przyjemniejszy dla ucha. Klientom to najwyraźniej nie przeszkadza, bo w ostatnich latach Volvo bije rekordy sprzedaży. Nie mała w tym zasługa rynku USA, rzekomo przywiązanego do wielkich pojemności i ośmiu cylindrów. Kierowcy doceniają nowoczesną elektronikę, której na pokładzie V90 nie brakuje. Większość przycisków na desce rozdzielczej zastąpiono dotykowym wyświetlaczem. Elektronika rozpoznaje znaki, ostrzega o zbyt małym odstępach od poprzedzającego pojazdu, a w krytycznej sytuacji jest w stanie rozpocząć awaryjne hamowanie. Standard obejmuje też aktywny tempomat oraz system Pilot Assist, który aktywnie utrzymuje pas ruchu do 130 km/h. Jazda nie przebiega w pełni autonomicznie – elektronika sprawdza, czy kierowca trzyma chociaż jedną dłoń na kierownicy, ale to wystarczy do ograniczenia zmęczenia kierującego na długiej trasie. Podróż w świetnie wykończonym i zmontowanym wnętrzu z opcjonalnym nagłośnieniem o mocy 1400 W i na wentylowanych fotelach z masażem jest prawdziwą przyjemnością. Gdyby zaszła konieczność zjechania z asfaltu, karoseria osłonięta od dołu czarnymi plastikami, napęd oparty na sprężgle Haldex V oraz 21-centymetrowy prześwit (większy od oferowanego przez większość SUV-ów) wystarczą, by dotrzeć dalej niż ktokolwiek od V90 będzie wymagał.

Volvo wyceniło bazową wersję V90 cross country D4 ze 190-konnym turbodieslem i manualną skrzynią na 230.100 zł. Kwota jest astronomiczna i tylko drobnym pocieszeniem są wyższe nawet o kilkadziesiąt tysięcy złotych ceny audi A6 Allroad quattro (blisko 280 tys. zł) oraz wchodzącego na rynek mercedesa klasy E all-terrain (251 tys. zł).

Łukasz Szewczyk

Autostopem za równik

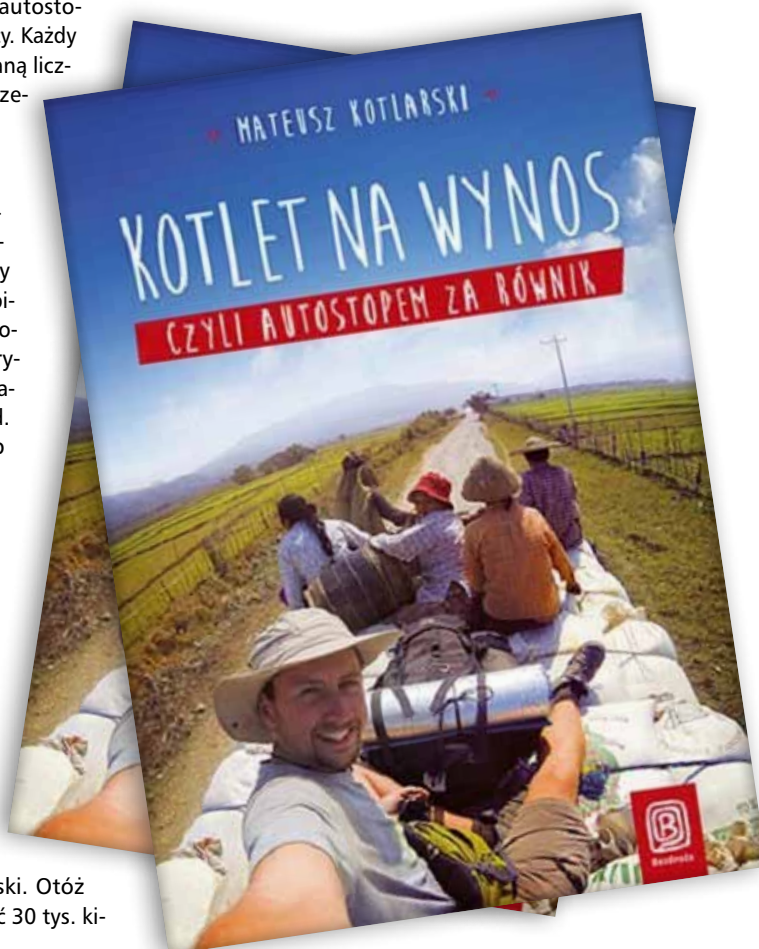
Polscy podróżnicy wciąż zaskakują pomysłami na to, jak pokonać wiele tysięcy kilometrów i odwiedzić wiele ciekawych państw. A może by tak przemierzyć Azję autostopem? – pomyślał Mateusz Kotlarski, po czym tego dokonał, a swoją podróż opisał.

Co to jest autostop? Tego chyba nikomu nie trzeba specjalnie tłumaczyć. Mało kto jednak wie, że taka forma przemieszczania się została w Polsce formalnie zalegalizowana, ba, sformalizowana i zinstytucjonalizowana w 1957 roku! Na czym to polegało? Biura turystyczne na początku sezonu wakacyjnego sprzedawały chętnym specjalne książeczki autostopowe w formie małych zeszytów. Zawierały one kupony, które osoba podróżująca autostopem zostawiała kierowcy. Każdy kupon miał wydrukowaną liczbę kilometrów. Zamierzeniem organizatorów akcji „Autostop” było zachęcenie kierowców do zabierania autostopowiczów i gromadzenia kuponów. Kierowcy zebrane kupony (po wpisaniu swoich danych) mogli odsyłać biuram turystycznym, gdzie odbywało się losowanie nagród.

Autostop to sposób na przeżycie niezłej przygody. Co prawda nie wszędzie (np. w niektórych stanach USA zakaz może być całkowity lub warunkowy), ale okazuje się, że w Azji – jak najbardziej! Najlepszym dowodem na powyższe twierdzenie jest podróż, jaką odbył Mateusz Kotlarski. Otóż postanowił on pokonać 30 tys. ki-

lometrów. Przemierzył autostopem Rosję, Mongolię, Chiny, Laos, Tajlandię, Kambodżę, Birmę, Malezję, Singapur i Indonezję. Historię swojej podróży opisał w książce „Kotlet na wynos, czyli autostopem za równik. Przewodnik”. Naprawdę warto! Choćby po to, żeby przekonać się, że podróżowanie autostopem to prawdziwa frajda.

red



Młodzież będzie miała bliżej

Kolejne wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego będą organizowały egzaminy na kategorię AM poza swoimi siedzibami lub filiami. Chodzi o Opolę oraz Olsztyn. W obu przypadkach sejmiki wojewódzkie wyraziły już na to zgodę. Pierwsze egzaminy odbędą się wiosną.



Pierwsze egzaminy na kat. AM poza siedzibami WORD-ów i ich filiami były organizowane m.in. przez ośrodek w Zielonej Górze

Możliwość zdawania egzaminu na kategorię AM w każdym mieście, nie tylko w tym, gdzie funkcjonuje wojewódzki ośrodek ruchu drogowego lub jego filia, dało rozporządzenie w sprawie egzaminowania kandydatów na kierowców. Weszło ono w życie w zeszłym roku.

W akcie prawnym wskazano także, że zadania egzaminacyjne oraz trasa egzaminacyjna będą dobierane na miejscu przez egzaminatora w zależności od infrastruktury dostępnej w miejscu egzaminowania. Skrócono też minimalny czas trwania części praktycznej egzaminu w ruchu drogowym do 10 minut. Zdaniem resortu infrastruktury i budownictwa takie rozwiązanie powinno znacznie ułatwić zdobycie uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii AM i zlikwidowanie patologii, polegającej na kierowaniu motorowerami bez wymaganych uprawnień.

■ Zdobywanie prawka to nie obciach

Jako pierwsze z nowych możliwości skorzystały WORD-y w Zielonej Górze i Gorzowie. Wcze-

śniej radni Sejmiku Województwa Lubuskiego podjęli uchwałę, zgodnie z którą praktyczne egzaminy na kategorię AM mogą się odbywać w każdym mieście. Stało się to w maju ubiegłego roku. Pierwsze egzaminy odbyły się w sierpniu.

Rafał Gajewski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Zielonej Górze, wyliczał wtedy, że gdy w gimnazjach organizowane były egzaminy na kartę rowerową, ponad tysiąc uczniów uzyskiwało uprawnienia. Od 2013 roku, kiedy wprowadzono kategorię AM, egzamin zdaje tylko kilkanaście osób rocznie. Co to oznacza? Albo młodzi ludzie nie jeżdżą już motorowerami lub czterokołowcami lekkimi, albo korzystają z nich, tylko nie mają uprawnień.

– Musimy pracować na to, by dla młodych ludzi posiadanie prawka było cool, a nie obciążeniem – mówił w rozmowie ze „Szkółą Jazdy” dyrektor zielonogórskiego ośrodka.

■ Piłka po stronie OSK

Okazuje się, że wiosną tego roku egzaminy na kategorię AM poza siedzibami

WORD-ów oraz ich filiami będą organizowały nie tylko ośrodki w Gorzowie i Zielonej Górze, ale także w Olsztynie oraz Opolu.

– Praktycznie wszystkie formalności są już załatwione – mówi Marcin Kiwit, rzecznik prasowy WORD-u w Olsztynie. – Decyzję o tym, że egzaminy na kategorii AM mogą odbywać się w siedemnastu miastach powiatowych w województwie warmińsko-mazurskim, podjęli radni sejmiku. Teraz czekamy na zgłoszenia ośrodków szkolenia kierowców.

W lutym odbyło się już spotkanie przedstawicieli olsztyńskiego WORD-u i właścicieli OSK, które szkolą na kategorię AM. Właściciele OSK zostali poinformowani o możliwości przeprowadzania egzaminów w siedemnastu miastach powiatowych.

– Inicjatywa jest teraz po stronie OSK – wyjaśnia Kiwit. – Jeśli zbiorą osoby zainteresowane zdawaniem egzaminu w jednym z siedemnastu miast powiatowych, nasz egzaminator tam przyjedzie. Wszystko będzie się odbywało z wykorzystaniem infrastruktury należącej do ośrodków szkolenia kierowców.

Zainteresowanie już jest. Prawdopodobnie egzaminy na kategorię AM wiosną będą się odbywały m.in. w Iławie oraz Nowym Mieście Lubuskim.

Do przeprowadzania egzaminów poza Opolem oraz Kędzierzynem-Koźlem przygotowuje się także ośrodek egzaminacyjny mający siedzibę w stolicy województwa opolskiego. Stosowna uchwała została podjęta przez radnych sejmiku województwa w zeszłym roku.

– Finalizujemy teraz ostatnie formalności – informuje Edward Kinder, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Opolu. – Chodzi o podpisanie umów z powiatami oraz podmiotami, które zostały przez nie wskazane jako posiadające miejsce, gdzie można będzie egzaminować. Pierwsze egzaminy powinny odbyć się wiosną. W grę wchodzi choćby Nysa.

Co ciekawe, WORD w Opolu zamierza przeprowadzać w miastach powiatowych nie tylko egzaminy praktyczne, ale też teoretyczne. Kupiony został bus, w którym zainstalowano cztery stanowiska komputerowe. Jeśli zbierze się grupa chętnych, pojazd ten przyjedzie do miasta powiatowego, w którym mieszkają.

Jakub Ziębka



Tajemnica skutecznej komunikacji

Marketing w ciągu ostatnich lat diametralnie się zmienił. W komunikatach skierowanych do grupy docelowej w wieku 17–24 nie ma miejsca na utarte frazy marketingowe, które jeszcze kilka lat temu były powszechnie używane. Należy stosować język korzyści. Każde stwierdzenie musi być poparte dowodami.

W poprzednim artykule pisałem o tym, jak rozpocząć komunikację na Facebooku. Kolejnym krokiem, już po założeniu profilu, powinno być stworzenie strategii komunikacji. Ostatecznym jej celem jest zaangażowanie użytkownika i skłonienie go do działania. W tym przypadku chodzi o zapisanie się na kurs.

■ Magiczne osiem sekund

Według badań przeprowadzonych przez Microsoft okres skupienia przeciętnego internauty wynosi osiem sekund. Jest o sekundę krótszy niż u... złotej rybki. W podobnych badaniach przeprowadzonych w 2000 roku okres ten wynosił 12 sekund. Przez ten krótki czas internauta, który dotrze do treści publikowanych na stronie, musi się nimi zainteresować. Jest to szczególnie widoczne w grupie użytkowników w wieku 17–24, czyli zainteresowanej prawem jazdy kategorii B. Około 60 proc. nastolatków w tym wieku sięga po telefon w momencie, gdy nie ma co robić. Jest to idealny moment, żeby do nich z kampaniami.

■ Bądź autentyczny

Marketing w ciągu ostatnich lat diametralnie się zmienił. W komunikatach skierowanych do grupy docelowej w wieku 17–24 nie ma miejsca na utarte frazy marketingowe, które jeszcze kilka lat temu były powszechnie używane. Należy stosować język korzyści. Nie można po prostu stwierdzić, że prowadzi się „najlepsze kursy”. Każde takie zdanie musi być poparte dowodem, np.: „Prowadzimy najlepsze kursy w regionie, ponieważ zdawalność naszych kursantów wynosi aż 70 proc.”. Jest to szczególnie ważne przy konstruowaniu tekstów na stronę internetową, gdzie najczęściej prezentuje się ofertę danej firmy. Co więcej, nie powinno się przesadzać z młodzieżowym językiem. Bardzo dobrze, jeśli jest się w stanie zrozumieć język tej grupy, ale jego nadmierne używanie może przynieść odwrotne do zamierzonych skutki.

■ Baw i ucz

Wielu właścicieli ośrodków szkolenia kierowców obawia się, że publikacja żartobliwych treści negatywnie wpłynie na wizerunek firmy. Nic bardziej mylnego. Odpowiednio dopasowane treści, które bawią i są tematycznie związane ze szkoleniem i egzaminami, mogą znacząco wpłynąć na zaangażowanie użytkowników. Prowadząc komunikację nie można także zapomnieć o publikowaniu treści, które użytkownikom uczą. Muszą mieć powód, żeby odwiedzać profil. Jest to szczególnie ważne w przypadku generacji Z (osoby urodzone po 1995 roku). Bo jedną z głównych cech tych użytkowników jest to, że są oni samoukami. Dziewięć na dziesięć osób z tej grupy codziennie ogląda YouTube i aż 52 proc. nastolatków używa tej wiedzy w codziennym życiu. Dlatego należy zaproponować coś, co może im się przydać. Przykładem angażującej i nawiązującej do tematyki szkolenia treści jest umieszczenie wybranego znaku drogowego i podanie dwóch możliwości jego znaczenia oraz pozwolenie użytkownikom na głosowanie przy użyciu reakcji z Facebooka. Można także opublikować przykładowy manewr, z którym użytkownicy spotkają się na egzaminie praktycznym lub fragment CKO na pojeździe egzaminacyjnym w danym regionie.

Należy także pamiętać, że jest to grupa, która rotuje. Użytkownicy są zainteresowani danymi treściami jedynie przez pewien okres (zwykle w momencie podejmowania decyzji dotyczących zapisania się na kurs i podczas jego przebiegu). Po zakończeniu szkolenia i zdaniu egzaminu często przestają się interesować publikowanymi treściami, stąd może się pojawić dużo „odlubień” profilu. Nie oznacza to jednak, że dobrany sposób komunikacji nie skutkuje.

■ Zbuduj swój autorytet

Bardzo ważnym aspektem przy wyborze danego ośrodka szkolenia jest to, czy uważa

się go za rzetelny. Dlatego warto znaleźć cechy, którymi inne firmy nie mogą się pochwalić i postarać się je wyeksponować. Autorytet w mediach społecznościowych można osiągnąć na kilka sposobów. Między innymi dzięki rekomendacjom użytkowników i przez publikowanie kart egzaminacyjnych, na których widać, że kursant uzyskał wynik pozytywny.

Na początku, jeśli takich opinii nie ma, dobrym pomysłem jest poproszenie kilku obecnych kursantów, albo takich, którzy już zakończyli kurs, o wystawienie opinii. Dla nich to tylko kilka sekund, a dla nas cenne poświadczenie jakości kursów oferowanych przez ośrodek. Temat prawa jazdy jest dla kursantów szczególnie stresujący. Może to być ich pierwsze zderzenie z dorosłością. Dlatego prawdopodobnie będą zadawali w wiadomościach prywatnych dużo pytań. Należy na nie odpowiadać, ponieważ nawet jeśli dana osoba ostatecznie nie zdecyduje się na kurs, to zawsze może odwdziżyć się dobrą recenzją za przekazaną wiedzę i wskazówki.

■ Dostosuj swój komunikat

Przygotowując publikację w mediach społecznościowych pamiętajmy, że młodzi ludzie często przeglądają Facebooka w pośpiechu, korzystając z wolnej chwili. W ciągu tylko jednej godziny przedstawiciele pokolenia Z są wręcz bombardowani komunikatami marketingowymi, często wątpliwej jakości. Dlatego też o wiele korzystniej jest przekazać swój komunikat używając obrazu, GIF-ów lub krótkich, ale treściwych komunikatów.

Poznanie świata swoich klientów i ich życia codziennego jest bardzo ważne. W ten sposób skierowana do nich komunikacja będzie efektywna. A dzięki stosowaniu prostych zasad będzie możliwe osiągnięcie przewagi nad konkurencją.

Maciej Klebański,
specjalista ds. mediów społecznościowych

Słuchawki. **Wydumany problem** czy realne zagrożenie?

Posel PiS Artur Szałabawka chciałby, żeby rowerzystom oraz osobom jeżdżącym na rolkach zabroniono korzystania ze słuchawek, bo rozpraszają ich uwagę i są przyczyną wielu wypadków. Cykliści jednak nie są przekonani, by proponowane zmiany miały czemukolwiek służyć.



Joanna Jaroszyńska ze Stowarzyszenia Rowerowy Toruń. Na łamach „Gazety Pomorskiej”, gdzie jest felietonistką, napisała m.in.: „Tak, wypadki z udziałem rowerzystów to problem, ale nie wynika on z tego, czy rowerzyści jeżdżą w słuchawkach, czy bez. Rowerzyści w Polsce giną na drogach z innych powodów. Organizacje rowerowe od dawna sygnalizują, że to kierowcy nieprzestrzegający przepisów i jeżdżący ze zbyt dużą prędkością zagrażają najbardziej niechronionym uczestnikom ruchu drogowego. To oni w dużej mierze są sprawcami wypadków, w których poszkodowanymi są rowerzyści i piesi. To w tej sprawie należałoby składać interpelacje, które dałyby możliwość przeprowadzania ogólnopolskich kampanii kierowanych do kierowców samochodów”. Swoją tekst zatytułowała „Wydumany problem”.

■ Brakuje jednoznacznych danych

Kto ma rację? Trudno o jednoznaczną odpowiedź. Dlaczego? Bo jednoznacznie w tej sprawie nie chcą wypowiadać się nawet policjanci. Inspektor Marek Konkolewski z Komendy Głównej Policji mówił w TVN24bis, że trudno określić, czy rowerzyści słuchający muzyki stwarzają większe zagrożenie na drodze niż jeżdżący bez słuchawek. Powód jest prosty. Brakuje statystyk, które by na to wskazywały.

W każdym razie Jarosław Zieliński, wiceminister MSWiA, nie udzielił Szałabawce konkretnej odpowiedzi. Wspominał tylko, że „problematyka dotycząca ewentualnych zmian w przepisach prawa, skutkujących zwiększeniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym ze szczególnym uwzględnieniem pieszych i rowerzystów, obejmująca również zakaz korzystania z telefonu komórkowego podczas przekraczania jezdni, została zgłoszona jako jeden z tematów Rady Dialogu Społecznego”.

Z kolei wiceminister infrastruktury i budownictwa Jerzy Szmít powiedział „Rzeczpospolitej”, że się nad propozycją posła pochyli. Czy skutkuje to zakazem używania słuchawek przez rowerzystów? Na razie niewiele na to wskazuje...

Jakub Ziębka

Szałabawka złożył nawet interpelację w tej sprawie. Co trochę zaskakujące, skierował ją do ministra spraw wewnętrznych i administracji. Co zainspirowało posła do zaproponowania wydania zakazu korzystania ze słuchawek rowerzystom oraz rolkarzom? Chodzi o cytowany przez niego w interpelacji sondaż, przeprowadzony w zeszłym roku przez Centrum Profilaktyki Społecznej. Co z niego wynika? Otóż ok. 20–25 proc. rowerzystów i 80 proc. osób jeżdżących na rolkach korzysta podczas jazdy ze słuchawek. „Wielokrotnie w mediach opisywane były przypadki, gdy przyczyną niebezpiecznych zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów był fakt, że w chwili zdarzenia ich uwaga rozproszona była przez znajdujące się na uszach słuchawki” – czytamy w poselskiej interpelacji.

■ Znikający Jonas

Posel wnioskuje o dwie rzeczy. Po pierwsze, chciałby, żeby zakazano korzystania ze słuchawek podczas jazdy „rowerzystom i innym użytkownikom urządzeń napędzanych siłą mięśni”. Po drugie, prosi MSWiA o zainicjowanie kam-

pania społecznej, która pomogłaby uświadomić polskiemu społeczeństwu, jak niebezpieczne jest słuchanie muzyki przez słuchawki podczas jazdy. Jako przykład wskazał akcję przeprowadzoną w 2015 roku przez policję w Lozannie. W ramach tej kampanii powstał m.in. krótki film. To historia 24-letniego Jonasa, lubiącego słuchać hip-hopu, R'n'B i muzyki elektronicznej. Lektor mówi, że mężczyzna nie ma żadnej magicznej mocy, ale pokaże widzom niesamowitą sztuczkę ze znikaniem. Co się wtedy dzieje? Jonas przechodzi przez przejście dla pieszych na czerwonym świetle, oczywiście słuchając muzyki przez słuchawki. Nie udaje mu się jednak dojść na drugą stronę ulicy. Zostaje potrącony przez szybko jadący samochód. Ginie na miejscu. A pod koniec filmiku dowiadujemy się, że rolę lektora odegrał pracownik zakładu pogrzebowego.

■ Kampania? Tak, ale skierowana do kierowców

Okazuje się, że nie wszyscy są do pomysłu posła Szałabawki przekonani. Szczególnie rowerzyści. W tej sprawie wypowiedziała się m.in.

Korytarz może uratować życie!

W krajach takich jak Niemcy, Czechy, Austria czy Szwajcaria tworzenie pasa ratunkowego jest naturalnym odruchem wszystkich kierowców. U nas jeszcze nie jest to normą.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Korytarz ratunkowy to umowny pas ruchu. Jest przeznaczony dla pojazdów uprzywilejowanych. Chodzi o wozy policyjne, straże pożarnej, karetki pogotowia ratunkowego, ale także auta należące do służb, których zadaniem jest sprzątniecie miejsca wypadku i jak najszybsze udrożnienie korka. Powinni go tworzyć wszyscy kierowcy. W jakich okolicznościach? Gdy zobaczą znak „uwaga, wypadek”, sami stwierdzą, że dzieje się coś niedobrego lub jeśli widzą korek.

■ Szybka pomoc jest bezcenna

W krajach takich jak Niemcy, Czechy, Austria czy Szwajcaria tworzenie pasa ratunkowego jest naturalnym odruchem wszystkich kierowców. Uczeń się tego już podczas kursów na prawo jazdy. Na drogach szybkiego ruchu są nawet specjalne znaki informujące kierowców, którzy pierwszy raz się z czymś takim spotykają. Wystarczy spojrzeć na nie choćby sekundę i od razu powinno się wiedzieć, jak należy się prawidłowo zachować. Można skorzystać też z wyszukiwarki Google. Wystarczy wpisać „Rettungsgasse”.

Gdy zdarzy się jakiś wypadek, najważniejsze staje się jak najszybsze udzielenie pomocy ofiarom. Im szybciej służby ratownicze dotrą na miejsce zdarzenia, tym większe szanse na przeżycie osób poszkodowanych. Często nawet o 50 proc.! I co najważniejsze – nie trzeba wtedy wzywać karawanu.

■ Zasady formowania korytarza

Jak powinien zatem wyglądać prawidłowo uformowany korytarz ratunkowy? Jak należy się ustawić? Jeżeli znajdujemy się na lewym pasie jezdni jednokierunkowej o dwóch pasach ruchu, trzeba maksymalnie zjechać do jego lewej krawędzi. Natomiast na prawym pasie zjeżdżamy maksymalnie do jego prawej krawędzi. A co w przypadku, gdy jezdni ma więcej niż dwa pasy? Przede wszystkim zawsze należy pamiętać o tym, że korytarz ratunkowy należy tworzyć z prawej strony aut stojących na skrajnym lewym pasie. Pojazdy znajdujące się na pozostałych pasach podjeżdżają do prawej krawędzi jezdni.

Ktoś mógłby zapytać, czy nie byłoby lepiej, żeby służby ratunkowe, zwłaszcza karetki, poruszały się pasem awaryjnym. Odpowiadam: nie! Po pierwsze, pas awaryjny nie zawsze jest pusty. Podczas dużego zatoru na drodze szybkiego ruchu kierowcy często zjeżdżają na niego, by zrobić sobie przerwę. Inni zmuszeni są do skorzystania z tego pasa, gdyż ich auto, np. w upalny dzień, po prostu się przegrzało. Są też cwaniacy, którzy myślą, że pas awaryjny zawsze musi być pusty (oczywiście, że nie musi) i próbują wykiwać stojących w korku. Zdarza się, że pasa awaryjnego po prostu nie ma, jak np. na fragmentach dróg biegnących tuż przy mostach, zwężeniach, wjazdach i zjazdach.



■ Bądźmy czujni!

Autostrady i ekspresówki są najbezpieczniejszymi drogami. Ruch z reguły jest tam płynny, wypadków mniej niż na innych szosach. Jednak jeżeli dochodzi do wypadku, jest on znacznie groźniejszy niż np. w obszarze zabudowanym. Dlaczego? Przede wszystkim z powodu prędkości, z którą mogą jechać samochody. Do tego dochodzi przeświadczenie „mistrzów kierownicy”, że jeśli droga jest długa, prosta, nowa i asfaltowa, można po niej jeździć choćby i 200 km/h.

Dlatego musimy być bardzo czujni. Jeśli przed nami widać zator drogowy, przede wszystkim zadbajmy o swoje bezpieczeństwo. Przyjmijmy, że jesteśmy na samym końcu korka. Włączamy wówczas awaryjne i dojeżdżamy do odpowiedniej krawędzi, żeby stworzyć korytarz ratunkowy. Weźcie sobie moje rady do serca! ■

Niepokojące wzrosty

Według danych policji w 2016 roku nie utrzymała się tendencja spadkowa liczby wypadków drogowych i ich ofiar. Dlaczego tak się stało? Między innymi przez pozbawienie straży gminnych możliwości rejestracji przekroczeń prędkości.



Marek Rupental

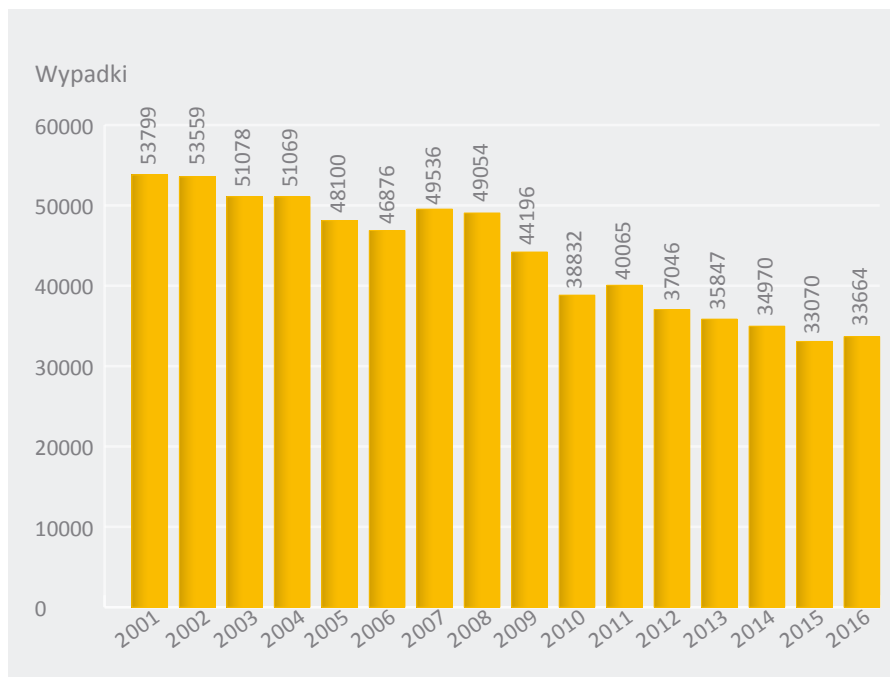
Z dróg zniknęło przecież ponad 400 fotoradarów. Część kierowców od razu odkryła w sobie rajdowca. Duża prędkość jest przyczyną wypadków, ale przede wszystkim powoduje, że ich skutki są poważniejsze. Na domiar złego cały czas taniej używane samochody. To sprawia, że łatwy dostęp do nich mają osoby, które dopiero co uzyskały uprawnienia do kierowania pojazdami i nie mają niezbędnego doświadczenia.

W Polsce żyje ok. 38,5 mln ludzi. W 2015 roku liczba zarejestrowanych pojazdów zbliżyła się już do 27,5 mln. Ponad 70 proc. mężczyzn posiada prawo jazdy. Jeśli chodzi o kobiety, wskaźnik ten jest dużo niższy. Tylko około 45 proc. z nich ma prawo jazdy.

■ Spadek bezpieczeństwa, czyli złożony problem

Dołączone do tekstu wykresy obrazują stan bezpieczeństwa na polskich drogach w latach 2001–2016. Co możemy z nich wyczytać? Między innymi to, że podobny wzrost wypadków i ich ofiar jak w 2016 roku odnotowano pięć lat wcześniej. Wtedy to w pierwszym półroczu nie było żadnych przepisów umożliwiających rejestrację przekroczenia prędkości przez fotoradary. W pozostałych latach, od 2008 roku, utrzymywała się tendencja spadkowa. Powyższe może posłużyć jako argument przemawiający za przydatnością fotoradarów w eliminacji zdarzeń drogowych.

Policja notuje ciągły wzrost powiadomień o kolizjach drogowych. W 2016 roku uczestnicy ruchu zgłosili ponad 400 tys. takich zdarzeń. Wszystkie te wskaźniki budzą niepokój i rodzą pytania o przyczyny takiego stanu rzeczy. Może jest to dobry czas, żeby zastanowić się nad skutecznością obowiązującego programu szkolenia kandydatów na kierowców, który przygotowuje kursanta w większej mierze do zdania egzaminu na prawo jazdy,



a w znacznie mniejszej do uczestnictwa w ruchu drogowym. Oprócz poznania przepisów i opanowania umiejętności kierowania pojazdem większy nacisk należy położyć na uświadamienie przyczyn wypadków i ich skutków. Oczywiście nie można całą winę obarczać młodych kierowców. Wypadki są przecież powodowane przez ludzi w różnym wieku. Coraz częściej ich sprawcami są osoby trochę starsze (25–39 lat). Świadczy to tylko o tym, że bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest problemem złożonym, który zależy od wielu czynników. Jakich? Chodzi mi choćby o rozwój motoryzacji, infrastrukturę drogową oraz ludzi świadomych przepisów regulujących ruch drogowy oraz zagrożeń wynikających z uczestnictwa w nim.

■ Polska, Cypr i Litwa na szarym końcu

Inne państwa Unii Europejskiej osiągają znacznie większe sukcesy w minimalizacji wypadków. My na ich tle wypadamy raczej blado. Więcej ofiar śmiertelnych wypadków drogowych niż w Polsce odnotowano tylko w 2016 roku w Niemczech i Francji (po 3459 zabitych)

oraz we Włoszech (3428 zabitych). Wszystkie te trzy kraje mają jednak większą liczbę mieszkańców niż Polska. W Niemczech mieszka 81 mln ludzi, we Francji – 67 mln, we Włoszech – 60 mln. Można też przyjąć bardziej realny wskaźnik. Świadczy on o zagrożeniu mieszkającym w danym kraju na 100 wypadków. I co? Z przykrością trzeba stwierdzić, że, biorąc pod uwagę kraje europejskie, najwyższy zanotowano w Polsce. Wyniósł on aż 8,9 zabitych na statystycznych 100 wypadków. Wysoki wskaźnik zanotowano również na Cyprze (8,6) oraz Litwie (8). A gdzie było najbezpieczniej? W Niemczech (1,1), Wielkiej Brytanii (1,2) i Austrii (1,3).

A jak wyglądają wskaźniki w naszym kraju z podziałem na województwa? Widać dużą rozpiętość wyników. Najwyższy wskaźnik ofiar śmiertelnych na 100 wypadków mają województwa podlaskie i kujawsko-pomorskie – 17,5, lubuskie – 16,5, mazowieckie – 14,6. A najniższy? Województwo małopolskie – 4,7, łódzkie – 5,1 i pomorskie – 5,3. Zacytowane dane wskazują na złą sytuację na polskich drogach. Wymaga ona natychmiastowej interwencji. Zmiany muszą dotyczyć takich sfer, jak legislacja, profilaktyka, prewencja i represja.

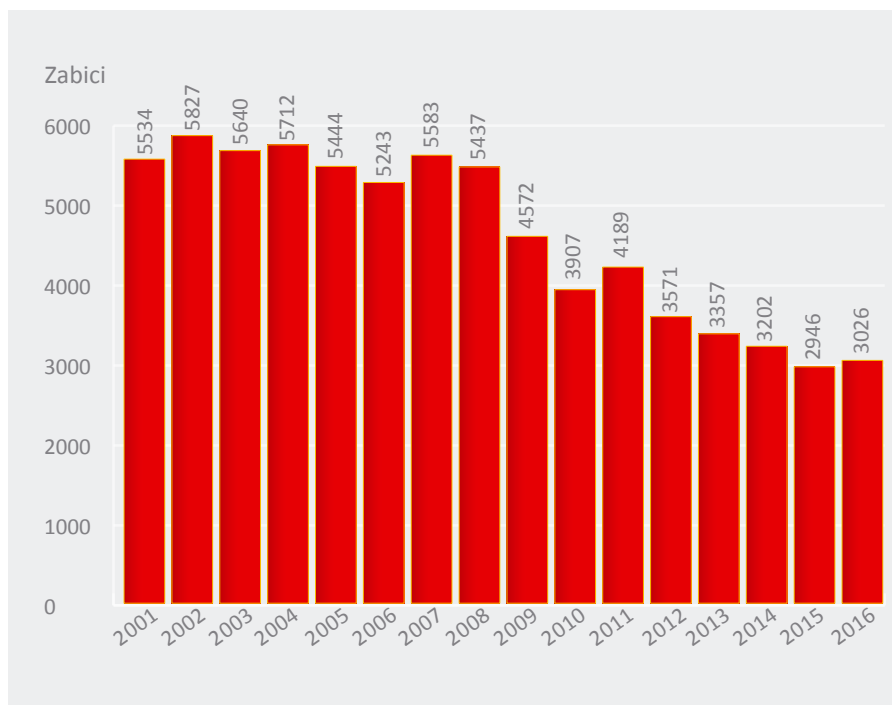
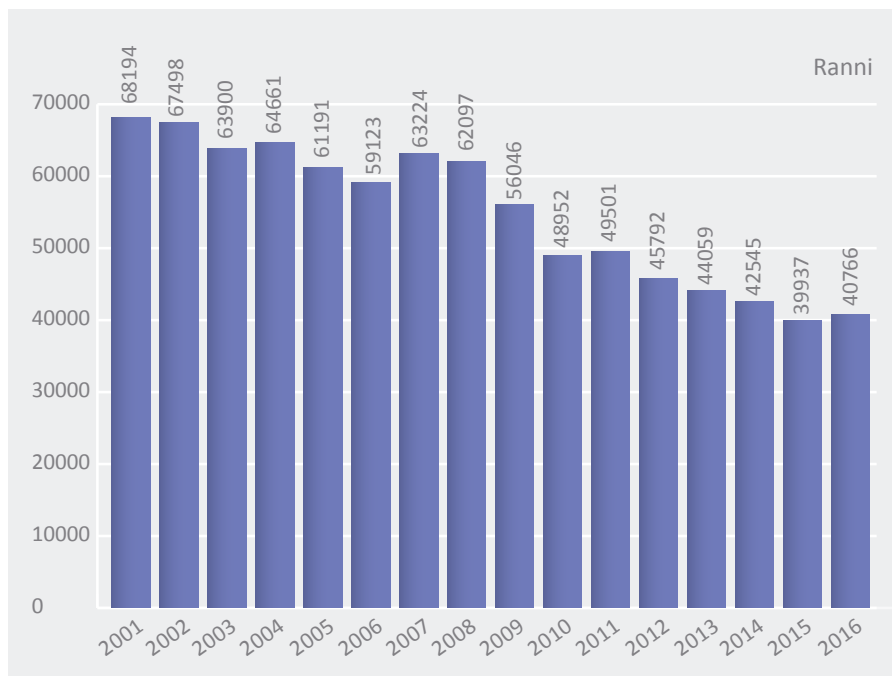
■ Bezpieczny odstęp

Do największej liczby wypadków doszło na prostych odcinkach dróg, do najmniejszej – na skrzyżowaniach dróg równorzędnych i o ruchu okrężnym. W dalszym ciągu do najbardziej niebezpiecznych miejsc zaliczane są drogi jednojezdniowe o dwóch kierunkach ruchu. Najbezpieczniej jest za to na drogach o najwyższych standardach. Chodzi oczywiście o ekspresówki i autostrady. A jakie były główne przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami? Nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu (25 proc. ogólnej liczby wypadków), niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (24 proc.), nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (12 proc.) oraz niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami (9 proc.).

Nad ostatnią przyczyną należy się pochylić. Dlaczego? Choćby dlatego, że w przepisach (poza wytycznymi dotyczącymi przejazdu przez tunele) bardzo ogólnikowo traktuje się zachowanie bezpiecznej odległości, która absolutnie nie jest mierzalna. Służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo w ruchu drogowym nie mają narzędzi prawnych, żeby reagować na takie wykroczenie. U naszych zachodnich sąsiadów fotoradary nie tylko rejestrują przekroczenia prędkości, ale również sprawdzają zachowanie prawidłowych odległości między pojazdami. Niemieccy policjanci mają jednak do dyspozycji przepis mówiący o zachowaniu odstępu między pojazdami. Ma on być nie mniejszy niż połowa prędkości, z jaką porusza się pojazd. Motoryzacja się rozwija, samochody są coraz szybsze. Patrząc na statystykę widać potrzebę zmian w prawie, żeby bezpieczny odstęp był rzeczywiście bezpieczny.

■ (Nie) bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych

Co jeszcze możemy wyczytać z ubiegłorocznych statystyk? Ano na przykład to, że mężczyźni spowodowali aż 73 proc. wypadków! Żle wygląda statystyka dotycząca bezpieczeństwa pieszych. Uczestniczyli oni w co czwartym wypadku drogowym (8255 wypadków, w których śmierć poniosło 859 osób, a 7838 zostało rannych), byli sprawcami 2449 wypadków, w których zginęło 399 osób, a obrażeń ciała doznały 2093 osoby. W tej kwestii również brakuje jasnych przepisów, dających uprzywilejowanie pieszym jako uczestnikom ruchu należącym do grupy niechronionych. Nasze przepisy są archaiczne. Na domiar złego pieszym wydaje się, że na przejściu mają bezwzględne pierwszeństwo i nie muszą znać przepisów, a już na pewno nie muszą wiedzieć nic o drodze zatrzymania pojazdu. Stąd częste wtargnięcia na przejścia.



Z kolei duża grupa kierowców nie potrafi właściwie czytać i interpretować znaków drogowych. Znaki D-6 (przejście dla pieszych), D-6a (przejazd dla rowerzystów), D-6b (przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów) nie tylko pełnią funkcję informacyjną, lecz także nakładają na kierującego zbliżającego się tych miejsc obowiązek zmniejszenia prędkości, tak żeby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów się tam znajdujących, wchodzących na nie lub wjeżdżających.

Uczestnikami wypadków są oczywiście również osoby będące kierujące po użyciu alkoholu.

lu, nietrzeźwe. W tym przypadku chodzi o blisko 3 tys. zdarzeń, wskutek których zginęły 383 osoby. Sprawcy wypadków będący pod działaniem alkoholu spowodowali 2295 wypadków, w których śmierć poniosło 306 osób, a 2641 doznało obrażeń ciała. Tutaj, pomimo ostrzejszych kar, także nastąpił wzrost. Służby ujawniły blisko 116 tys. kierowców będących pod działaniem alkoholu.

Żeby zwiększyć bezpieczeństwo na naszych drogach, trzeba jeszcze wiele zrobić. Dotyczy to jednak nie tylko instytucji, ale wszystkich ludzi korzystających z dróg. ■

Homologacje, atesty i pomysły na legalizację tego, co legalne!

Jestem pewien, że wielu pomysłodawcom dodatkowych prywatnych regulacji popsują humor. Cóż – trzeba jednak wyłożyć kawę na ławę!



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

W Poznaniu, a w zasadzie w całej Wielkopolsce, zbliża się moment wprowadzenia nowych samochodów egzaminacyjnych, stanowiących wyposażenie WORD-ów. Wiele osób chyba uznało, że jestem obeznany w tematyce przystosowania pojazdów do szkolenia i egzaminowania. Często otrzymuję różne pytania. Dotyczą one np. rejestratorów dopuszczonych przez WORD-y. Niektórzy pytają też, czy samochód podstawiany na egzamin państwowy musi mieć „homologację na dodatkowe pedały”. Chciałbym w tym artykule udzielić wszystkim możliwie jak najbardziej wyczerpującej odpowiedzi. Jestem pewien, że wielu pomysłodawcom dodatkowych prywatnych regulacji popsują humor. Cóż – trzeba jednak wyłożyć kawę na ławę!

■ Dodatkowe wyposażenie elki – pedały i ich atesty

Rozporządzenie ministra infrastruktury z 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów i zakresu ich niezbędnego wyposażenia w rozdziale 13 wyraźnie wskazuje, jakie wyposażenie dodatkowe musi mieć pojazd przystosowany do prowadzenia szkolenia kandydatów na kierowców i przeprowadzania egzaminów państwowych w zakresie prawa jazdy. W § 43 ust. 1 pkt 3 wskazanego aktu prawnego jest mowa, że pojazd silnikowy przeznaczony do nauki jazdy i egzaminowania powinien być wyposażony w dodatkowy pedał hamulca roboczego, który umożliwia przejęcie sterowania układem hamulcowym. Ustawodawca nie twierdzi, że takie urządzenie (dodatkowy pedał hamulca) miałyby być poddawane jakimkolwiek specjalistycznym badaniom czy ekspertyzom. Warunkiem dopuszczającym pojazd do prowadzenia szkole-



nia i egzaminowania jest uzyskanie pozytywnego wyniku dodatkowego badania technicznego, przeprowadzanego przez uprawnionego diagnostę w stacji kontroli pojazdów. Tak więc to uprawniony diagnosta jest jedynym, w świetle obowiązujących przepisów, ekspertem stwierdzającym jednoznacznie, czy przedstawiony do badania pojazd może być wykorzystywany do prowadzenia szkolenia. To on stwierdza, czy montaż dodatkowego pedału hamulca (lub innych urządzeń powielających mechanizmy sterowania) został wykonany prawidłowo i czy te urządzenia spełniają zadaną im funkcję.

■ Certyfikaty nie są konieczne!

Diagnosta, przeprowadzając badanie dodatkowe, ma za zadanie sprawdzić z technicznego punktu widzenia, czy zamontowane w pojeździe urządzenia działają właściwie. Nie jest zaś jego

rolą weryfikowanie, przez kogo został przeprowadzony montaż oraz jakich elementów użyto.

W tym miejscu chciałbym podkreślić, że jedynym warunkiem dopuszczenia pojazdu do prowadzenia nim szkolenia i egzaminowania jest uzyskanie, po jego przystosowaniu, pozytywnego wyniku badania technicznego. Nie jest zaś wymagane jakimkolwiek przepisami instalowanie w pojeździe urządzeń (vide pedał hamulca) posiadających jakieś dodatkowe certyfikaty. Wydanie takiego certyfikatu przez firmę instalującą oczywiście nie jest zabronione przepisami. Ale z drugiej strony jest traktowane jako prywatny certyfikat jakości i nie ma odniesienia w obowiązującym stanie prawnym.

Jeżeli więc któryś ośrodek egzaminowania odmawia przeprowadzenia egzaminu przy wykozystaniu pojazdu OSK, który ma ważne badanie techniczne, a zamontowane w nim urządzenia dodatkowe są sprawne i spełniają swoją funkcję (przejęcie sterowania układem hamulcowym),

prowadzi działania nieuprawnione i niezgodne z obowiązującymi przepisami. Jak w takiej sytuacji postąpiłbym ja jako kierownik OSK, napiszę za chwilę.

Trzeba zaś podkreślić, że oczywista jest odmowa przeprowadzenia egzaminu w sytuacji, gdy podstawiony pojazd ma ważne badanie techniczne, ale z jakiejś przyczyny dodatkowe urządzenia nie działają – np. doszło do zerwania linki czy uszkodzenia cięgna. W takim przypadku egzaminator oczywiście nie powinien prowadzić egzaminu, gdyż byłoby to niebezpieczne.

Chcę również powiedzieć, że publikowanie przez ośrodek egzaminacyjny wymogu, iż pojazd podstawiany na egzamin musi mieć „certyfikowane pedały hamulca i sprzęgła”, jest całkowicie bezprawne.

■ Rejestrator w samochodzie

Przepisy mówią jedno, a dyrektorzy lub podlegli im pracownicy wybranych ośrodków egzaminowania tworzą regulaminy wewnętrzne, dotyczące podstawiania pojazdów na egzamin. Robią to niezgodnie z przepisami. Najczęściej spór dotyczy urządzeń rejestrujących przebieg egzaminu.

W § 7 rozporządzenia ministra infrastruktury i budownictwa z 24 lutego 2016 roku w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami jest jasno określone, jakie wymogi musi spełniać urządzenie rejestrujące przebieg egzaminu, w które musi być wyposażony pojazd podstawiany na egzamin przez OSK. Po przeczytaniu zaledwie kilku punktów wskazanego paragrafu łatwo można się domyślić, że wystarczający będzie któryś z dostępnych na rynku rejestratorów samochodowych. Ja polecam urządzenia dobrych marek. Z reguły są one nieco droższe, ale bezawaryjne. Większość daje też możliwość wpisania na stałe numeru rejestracyjnego pojazdu. Wymogi stawiane przez niektóre ośrodki egzaminowania, wprowadzające obowiązek montowania kilku kamer, urządzenia rejestrującego na nośniku danych w bagażniku są absurdalne. Mało tego, także niezgodne z wymaganiami wynikającymi z rozporządzenia.

W tym miejscu chcę również zwrócić uwagę na szereg wzorów oświadczeń, które do obrotu próbują wprowadzić władze WORD-ów. Chodzi m.in. o zwolnienie ich z odpowiedzialności za ewentualne szkody powstałe w pojeździe w czasie egzaminu. Odnoszę wrażenie, że osoby, które te regulaminy i oświadczenia tworzą (w dużej mierze radcy prawni pracujący na zlecenie WORD-ów), unikały zajęć z zakresu kodeksu cywilnego. Bo to on szczegółowo reguluje kwestie odpowiedzialności po powstaniu szkody.

Potrafię zrozumieć, że WORD chce zwolnić się z odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez osobę zdającą egzamin. Dlaczego jednak składać oświadczenie, z którego wynika, że nawet jeżeli pracownik techniczny,

przetawiając pojazd na plac WORD, doprowadzi do szkody, odpowiedzialność ma brać na siebie przedsiębiorca podstawiający pojazd na czas egzaminu?

Za wzór rozsądnego podejścia do wyżej opisanych kwestii mogą wskazać WORD w Poznaniu. Jestem przekonany, że w Polsce jest szereg innych ośrodków egzaminowania, które również sensownie uregulowały kwestie zdawania egzaminów pojazdami OSK. Dalece zaś niezrozumiałe dla mnie są poczynania ośrodków, które wprowadzają dodatkowe regulacje, często obciążające finansowo OSK.

■ Co zrobić, gdy WORD nie przyjmie pojazdu OSK

W sytuacji, gdy z powodów niewynikających z przepisów (np. wymóg jakiegoś atestu na pedały hamulca, wymóg dziesięciu kamer zamiast jednej), WORD odmówiłby mi przeprowadzenia egzaminu podstawionym przez OSK po-

jazdem, poprosiłbym w pierwszej kolejności o przedstawienie tego stanowiska na piśmie. Następnie można złożyć skargę do marszałka województwa. To on nadzoruje ośrodek egzaminowania. Tym samym, w razie konieczności, wyczerpać całą drogę prawno-administracyjną. Jestem przekonany, że sformułowanie argumentów popartych obowiązującym stanem prawnym będzie wystarczające do rozstrzygnięcia sprawy na korzyść OSK i osób chcących przystąpić do egzaminu prowadzonego pojazdem OSK.

Jednocześnie chcę podkreślić, że potępiam OSK, które na egzaminy podstawiają pojazdy zaniedbane i niesprawne. To wstyd! W mojej ocenie pojazdy OSK powinny dawać przykład sprawności na drogach. Gdybym był egzaminatorem lub dyrektorem WORD, a na egzamin w moim ośrodku podstawiono by niesprawny lub zaniedbany pojazd, nakazałbym skierowanie go do naprawy i przeprowadzenia badania technicznego. ■



Jedziemy po bandzie

Drodzy właściciele OSK, może nie płynmy z wartkim nurtem ministerialnych propozycji, tylko zaproponujmy coś więcej? Pokażmy, że i my mamy wartościowe pomysły!



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

Wielokrotnie na łamach „Szkoły Jazdy” postulowałem o maksymalne uproszczenie systemu szkolenia kandydatów na kierowców. Chodzi przecież o to, żeby był jasny i przejrzysty, nierodzący patologii. Każdy rozsądnie myślący właściciel szkoły jazdy wie, że biurokracja zabiera wiele czasu i przysparza niewiele mniej zmartwień.

■ W pogoni za medalami

Pytanie tylko, ilu tych rozsądnie myślących mamy? Bo często jest tak, że firmy z branży szkoleniowej są zarządzane przez ludzi ukształtowanych za czasów komuny. Dla nich wolny rynek to jakiś mityczny obraz, taka Atlantyda. Widać to po ludziach zrzeszonych w rozmaitych stowarzyszeniach, działających, w ich mniemaniu, na rzecz branży OSK w Polsce. Wydaje mi się jednak, że dobrze wychodzi im tylko wystawianie piersi po kolejne medale od władz. Nie ma dla nich znaczenia, kto aktualnie rządzi. Poglądy? Kto by o nie pytał? Chodzi o znalezienie się przy korycie. Tak więc, drodzy właściciele OSK, może nie płynmy z wartkim nurtem ministerialnych propozycji, tylko zaproponujmy coś więcej? Pokażmy, że i my mamy wartościowe pomysły!

■ Utrudniać jak tylko się da! Dla dobra kursantów

Mnie akurat ich nie brakuje. Co zatem proponuję? Kursant powinien uzyskać profil kandydata na kierowcę w wydziale komunikacji, na policji, w ABW, CBA oraz od księdza proboszcza. Tak żeby instruktor wiedział, z kim ma do czynienia. Kursant, odwiedzając każdą z tych instytucji, wykaże, że zależy mu na uzyskaniu prawa jazdy. Obecnie takiej postawy nie widzę. Ale po tylu wizytach w urzędach, staniu w kolejkach, oczekiwaniu na terminy, wielu wypisanych wnioskach będziemy mieli pewność, że kursantowi będzie się chciało!

Badania lekarskie powinny się odbywać przed komisją powołaną przez wojewodę. W jej skład

wchodziliby: lekarz medycyny pracy, psycholog oraz psychiatra. Chodzi o to, żeby na samym początku utrudnić uzyskanie prawa jazdy osobom, które z różnych względów nie powinny go posiadać.

Zajęcia teoretyczne i praktyczne powinny być obowiązkowe. Każdy kursant musiałby podpisywać się na liście obecności. Jeśli tak się nie stanie, powinien ponownie starać się o uzyskanie profilu kandydata na kierowcę oraz poddać się wszystkim badaniom. Taka perspektywa da kursantom wiele do myślenia. Może dzięki temu podczas zajęć będą uważnie słuchali wykładowcy i starali się notować? Zwiększmy także liczbę godzin szkoleniowych, powiedzmy do 100. Wtedy moglibyśmy uczyć bez pośpiechu, mając czas na omówienie kolejnych zmian wprowadzanych co rusz przez ministerstwo.

Egzamin musi być tak trudny, jak to tylko możliwe. Jeśli kandydat na kierowcę ukończyłby go z wynikiem pozytywnym, zostałby pasowany na kierowcę danej kategorii. Z całą pompą! Uroczystość porównywalna do wesela. Wtedy przyszły kierowca zapamiętałby ją do końca życia!

■ Cena minimalna niczym błogosławieństwo

Instruktor prowadzący powinien uczestniczyć we wszystkich jazdach kursanta. Nawet w przypadku, gdy przez jakiś czas będzie go szkolił ktoś inny. Prowadzący powinien siedzieć wtedy na tylnej kanapie i nadzorować pracę kolegi po fachu. Obowiązek uczestniczenia instruktora prowadzącego w egzaminie na prawo jaz-

dy to jeden z najnowszych pomysłów ministerstwa, ale nie ma co się obrażać, tylko zacierać ręce, bo będzie na niego czekało sowite wynagrodzenie. Jeśli kursant uczy się w Poznaniu, a egzamin odbywa się w Gdańsku, wtedy nadzorującemu należałaby się delegacja. To przecież piękne miasto. Warto je poznać, poznać nowe rejony egzaminacyjne. Same plusy. Oczywiście instruktor prowadzący uczestniczyłby w pasowaniu kursanta na kierowcę. To byłoby wyróżnienie za trud włożony w jego pracę.

Oczywiście jest, że musiałby on spełniać odpowiednie wymagania dotyczące wykształcenia. Najlepiej, żeby było wyższe. No i odpowiedni staż pracy. Powiedzmy 10-letni. Jak dobrze, że mam wyższe wykształcenie oraz 11-letni staż pracy...

Cena kursu, jak postulują marne szkoły jazdy, powinna być ustawowa. Nie może jednak zabrać kursanta. Więc może 1 tys. zł? Przecież wiele szkół jazdy z dużych miast, mam tu na myśli Poznań, Warszawę czy Gdańsk, oferuje kursy właśnie w tej cenie. I co? Mają się świetnie. Dla nich cena minimalna będzie niczym błogosławieństwo. Za to skutki takiej decyzji odczuwają właściciele pазernych szkół jazdy. Bo oni żądają aż 2 tys. zł za kurs prawa jazdy!

Oczywiście postulaty, które wymieniłem, nie muszą być wiążące, jestem skory do dyskusji. Może ktoś ma lepsze propozycje? Może to jego koncepty będą rozważane w ministerialnych gmachach? Może komuś uda się zmienić branżę, żeby nie była wolnorynkowa i patologiczna, tylko... No właśnie, jaka? ■



Komórki na cenzurowanym

W Wielkiej Brytanii podwojono wysokość kary za korzystanie z telefonu komórkowego podczas jazdy, jeśli trzyma się go w dłoni. Teraz niesubordynowanym grozi 200-funtowy mandat i sześć punktów karnych. Ta ostatnia wiadomość oznacza dla niektórych utratę prawa jazdy...

Nowa regulacja weszła w życie 1 marca. Wcześniej za rozmowę przez komórkę bez używania zestawu słuchawkowego, wysyłanie i czytanie SMS-a lub e-maila w samochodzie można było otrzymać mandat w wysokości 100 funtów i trzy punkty karne. Teraz to się zmieniło. Rząd brytyjski zdecydował się podwoić kary. Niesubordynowanym grozi 200-funtowy mandat i sześć punktów karnych. Dla kierowców posiadających prawo jazdy krócej niż dwa lata, którzy zostaną złapani na korzystaniu z komórki w samochodzie, będzie to oznaczało utratę prawa jazdy. Bowiem właśnie dla nich brytyjskie prawo jest bardziej restrykcyjne. Jeśli w ciągu dwóch lat od uzyskania prawa jazdy uzbierają sześć punktów karnych, dokument uprawniający do poruszania się pojazdami zostanie im odebrany. Musieliby w takim przypadku ponownie zdać egzamin teoretyczny i praktyczny. Bardziej doświadczeni kierowcy nie mogą z kolei przekroczyć liczby dwunastu punktów karnych w ciągu trzech lat.

■ Twarde reguły

Co ciekawe, używanie telefonu komórkowego w Wielkiej Brytanii jest zabronione nie tylko podczas jazdy. Nie można z niego korzystać także w czasie postojów w korku lub oczekiwania na czerwone światło. Regulacje dotyczą także instruktorów nauki jazdy lub osoby towarzyszące kursantom (w Wielkiej Brytanii kandydata na kierowcę nie musi szkolić profesjonalista). Również oni muszą schować telefony komórkowe głęboko do kieszeni.

Czy oznacza to, że w Wielkiej Brytanii kierowcy podczas przebywania w samochodzie w ogóle nie mogą trzymać komórki w ręce? Nie. Od tej reguły są pewne wyjątki. Chodzi o przypadki, kiedy samochód jest „bezpiecznie zaparkowany” oraz gdy zaistniała potrzeba pomocy (pogotowia, policji), a zatrzymywanie się nie byłoby wskazane.

■ Uświadamiająca kampania

Wprowadzając nowe prawo brytyjski rząd postanowił także rozpocząć kampanię pod hasłem „Pomyśl!”, przestrzegającą przed skutkami używania telefonów komórkowych przez kierowców. W radiu pojawiły się specjalne spoty, w mediach społecznościowych, m.in. na serwi-



Fot. Film, czyli jedna z odsłon kampanii pod hasłem „Pomyśl!”

sie YouTube – filmy, na ulicach miast w Anglii, Szkocji i Walii – billboardy.

A jak w Wielkiej Brytanii tłumaczy się tak restrykcyjne prawo dotyczące używania telefonów komórkowych przez kierowców?

– Za dużą liczbą kierujących jest uzależniona od komórek – tłumaczy Edmund King, szef brytyjskiej organizacji AA (The Automobile Association). – Połowa młodych kierowców nie wyobraża sobie, że można je podczas jazdy samochodem wyłączyć. Musimy to zmienić.

Brytyjski departament transportu tłumaczy ponadto, że „używanie telefonu przez kierowcę pojazdu ma gorszy wpływ na prowadzenie przez niego auta niż nieco większe od obowiązującego limitu stężenie alkoholu w jego krwi”. Dziennik „The Independent” przywołuje także statystyki. Okazuje się, że w 2015 roku (to najnowsze dane) z powodu wypadków powodowanych przez kierowców korzystających podczas jazdy z komórki zginęły 22 osoby, a 99 zostało poważnie rannych.

■ Najgroźniejsze jest pisanie SMS-ów

A jak jest z korzystaniem z komórki podczas jazdy w innych krajach? W Polsce prowadzącym pojazd z telefonem w dłoni także grożą

konsekwencje. To mandat w wysokości 200 zł i 5 punktów karnych. Całkowity zakaz korzystania z telefonu w samochodzie wprowadzono np. w Portugalii. We Francji, Australii i Kanadzie przepisy umożliwiają ukaranie kierowcy za spowodowanie zagrożenia na drodze. Nawet jeśli korzystał z zestawu głośnomówiącego. Podobnie jest w Szwecji.

Wiele instytucji zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego, m.in. ETSC (The European Transport Safety Council), rekomenduje wprowadzenie całkowitych zakazów. Dlaczego? Bo korzystanie z zestawów głośnomówiących daje kierowcom fałszywe przeświadczenie, że jest to bezpieczne. W rzeczywistości rozmowa przez telefon rozprasza uwagę kierowcy i może znacznie opóźnić jego reakcje.

– Pisanie podczas jazdy stanowi jeszcze większe zagrożenie niż rozmowa, bo powoduje, że kierowca na dłuższy czas odrywa wzrok od drogi. Czyli nie dosyć, że nie trzyma prawidłowo kierownicy, nie może prawidłowo zmieniać biegów czy włączać kierunkowskazów, to jeszcze zaprzestaje obserwacji ruchu wokół. To przepis na kolizję lub wypadek – przestrzega Zbigniew Weseli, dyrektor Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault.

Jakub Ziębka

Przegląd legislacyjny

W tym miesiącu wracam do tematu pojazdów uprzywilejowanych. Tym razem po to, żeby przyrzeć się projektowi ustawy powstałemu na kanwie ostatnich kontrowersji. Poza tym opiszę kilka ciekawych wyroków związanych z egzaminami na prawo jazdy.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Po serii budzących kontrowersje zdarzeń z udziałem pojazdów przewożących osoby sprawujące najwyższe funkcje w państwie nie trzeba było długo czekać na postulaty zmiany przepisów. Jeden z nich zmaterializował się w postaci poselskiego projektu nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym. Proponuje się w nim, żeby osobami zajmującymi kierownicze stanowiska państwowe, które będą mogły korzystać z pojazdów uprzywilejowanych w kolumnach, byli jedynie prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, prezes Rady Ministrów oraz osoba wykonująca obowiązki prezydenta Rzeczypospolitej. Ponadto kolumna pojazdów uprzywilejowanych mogłaby być używana także wtedy, gdy zachodzi konieczność zapewnienia bezpieczeństwa osób wchodzących w skład delegacji państw obcych lub organizacji międzynarodowych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Przypomnijmy, że uprawnienie do przejazdu w formie kolumny uprzywilejowanej przysługuje obecnie na podstawie art. 53 ustawy Prawo o ruchu drogowym i wydanego na podstawie tego przepisu rozporządzenia, m.in. osobom zajmującym kierownicze stanowiska państwowe, „jeśli zachodzi konieczność zapewnienia bezpieczeństwa”.

W opinii projektodawców, krąg podmiotów, który został określony w przepisach, jest zdecydowanie zbyt szeroki. Nie ma ich zdaniem żadnego uzasadnienia, żeby w wyjątkowy sposób na drogach publicznych traktowane były inne osoby zajmujące kierownicze stanowiska państwowe.

W uzasadnieniu projektodawcy stwierdzili, że w obecnej sytuacji dochodzi do kuriozalnego nadużywania tego przywileju przez szeregowych ministrów. Problem dotyczy także innych

osób pełniących kierownicze funkcje państwowe, dla których forma pojazdów uprzywilejowanych w kolumnie nadużywana jest np. do wyjazdów wakacyjnych, czy też przejazdu z i do miejsca zamieszkania.

Projekt został wprawdzie skierowany do pierwszego czytania, jednak wydaje się, że jako propozycja opozycji w drażliwej dla rządzących kwestii może nie mieć realnych szans na uchwalenie.

■ Potencjalne zagrożenie życia i zdrowia

W ostatnim czasie zapadło kilka ciekawych orzeczeń dotyczących błędów popełnianych na egzaminach na prawo jazdy. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Bydgoszczy rozstrzygał np. w sprawie unieważnienia oblanego egzaminu praktycznego, który został przerwany po pierwszym nieprawidłowym wykonaniu skrętu w lewo z drogi jednokierunkowej (z niewłaściwego pasa). Takie zachowanie osoby egzaminowanej uznane zostało za zagrażające bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego.

Sąd nie podzielił jednak oceny dokonanej przez egzaminatora. W uzasadnieniu wskazał, że w sytuacji, która miała miejsce, można jedynie stwierdzić, że istniało potencjalne zagrożenie życia i zdrowia uczestników ruchu. Gdyby po drodze, którą jechała zdająca, poruszało się więcej samochodów w niewielkiej odległości od samochodu egzaminacyjnego i kierowcy nie zachowali należytej ostrożności, mogłoby dojść do zdarzenia drogowego. Jednakże spowodowanie przez zdającą potencjalnego niebezpieczeństwa nie stanowi przesłanki do przerwania egzaminu. Co ciekawe, w sprawie tej sporne było nawet to, czy w momencie wykonania decydującego manewru bezpośrednio przy pojeździe egzaminacyjnym znajdował się inny pojazd i czy obraz z kamer nie był zafałszowany. Jednak żadna z tych okoliczności nie została udowodniona w sposób, który przekonałby sąd.

■ Granice egzaminacyjnych zadań

Inny proces w Bydgoszczy dotyczył kolejności zadań na egzaminie. W tej sprawie egzaminowany, po nakazaniu przez egzaminatora wykonania zadania 2 („ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i tyłu”), przejechał wytyczonym słupkami (pachołkami) torem jazdy bez włączonych świateł pojazdu. W czasie przejazdu nie potrącił żadnego ze słupków wyznaczających pas ruchu. Gdy zakończył wykonywanie zadania, egzaminator stwierdził, że pojazd nie miał włączonych świateł. Egzaminowany włączył światła i przejechał pasem ruchu po raz drugi, ale najechał na pachotek, a egzaminator zakończył egzamin wynikiem negatywnym. Egzaminowany doprowadził jednak do unieważnienia błędnie jego zdaniem przeprowadzonego egzaminu, a sąd potwierdził słuszność takiej decyzji. Uznał, że istota sporu leżała w rozstrzygnięciu, gdzie są granice poszczególnych zadań egzaminacyjnych i w jakim momencie powinna nastąpić ocena, czy dane zadanie zostało wykonane. W ocenie sądu, zadania powinny być przez egzaminatora przeprowadzane w porządku wynikającym z rozporządzenia, a każde z nich powinno być oceniane tylko przez pryzmat kryteriów przypisanych w rozporządzeniu do tego konkretnego zadania. Wobec powyższego nakazanie powtórzenia drugiego zadania egzaminacyjnego na podstawie kryterium niezrealizowanego już przy pierwszym zadaniu sąd uznał za naruszenie prawa stanowiące podstawę do unieważnienia egzaminu. Takie stanowisko sądu może być z pewnością kontrowersyjne, ale i korzystne dla wielu kursantów.

■ Jasne i proste komunikaty

Wojewódzki Sąd Administracyjny we Wrocławiu zajmował się z kolei sprawą sporu o informowanie osoby egzaminowanej o błędach popełnianych podczas egzaminu.

Zdaniem sądu osoba egzaminowana przystępując do państwowego egzaminu praktycznego zna przepisy prawa o ruchu drogowym i przepisy o kierujących pojazdami, co oznacza, że wie, jak prawidłowo należy wykonywać manewry i jak prawidłowo powinna przebiegać jazda samochodem. Zatem przekazywane przez egzaminatora informacje typu: „tak nie wolno”, „tak nie można”, „tak jest dobrze” – są krótkie, jasne, proste i jednoznaczne w odbiorze dla każdego, tym bardziej dla osoby zdającej egzamin. Nie wymagają żadnej interpretacji i głębszych wyjaśnień w tej fazie egzaminu. Komunikat-informacja: „Pani K., nie można tak wjeżdżać”, musi oznaczać dla zdającej (znającej przepisy o ruchu drogowym), że zadanie wykonała nienależycie, niepoprawnie, błędnie. Egzaminowana odpowiedziała niezwłocznie: „Wiem”, a więc zrozumiała swój błąd w wykonywaniu zadania parkowania.

Sąd podkreślił, że z żadnego przepisu nie wynika, iż egzaminator ma obowiązek szczegółowo poinformować zdającą o popełnionym błędzie celem wyeliminowania go podczas drugiej próby parkowania. Obowiązkiem egzaminatora wynikającym z § 27 pkt 6 rozporządzenia jest tylko podanie informacji (przepis nie stawia wymogu uzasadnienia) o nieprawidłowym wykonaniu zadania przy pierwszej próbie. Ponowne niepoprawne wykonanie tego samego zadania nie obowiązuje egzaminatora do ponowienia informacji o popełnionym błędzie – jak przyjmują to organy – lecz tylko zobowiązują do poinformowania zdającego o negatywnym wyniku egzaminu praktycznego. Słusznie zarzuca skarżący, że przepis § 27 pkt 6 rozporządzenia nie określa, iż podanie informacji o negatywnym wyniku egzaminu ma nastąpić niezwłocznie po nieprawidłowo wykonanej drugiej próbie zadania. Przy tak zredagowanym przepisie podanie negatywnego wyniku egzaminu tuż po zakończeniu części praktycznej egzaminu państwowego wraz z omówieniem wyniku egzaminu i podaniem przyczyny uzyskania wyniku negatywnego – jak w rozstrzyganej przez sąd sprawie – nie narusza przepisów wymienionego rozporządzenia.

Sąd skonstatował w uzasadnieniu, że skoro po pierwszym parkowaniu osoba egzaminowana została poinformowana o popełnionym błędzie, to nawet brak niezwłocznego poinformowania

przez egzaminatora po drugim nieprawidłowym parkowaniu o wyniku negatywnym egzaminu nie miał już wpływu na ocenę końcową egzaminu. Dwukrotne nieprawidłowe parkowanie prostopadłe zawsze musi kończyć się wynikiem negatywnym egzaminu.

■ **Niesłusznie podważona ocena egzaminatora**

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Szczecinie wydał natomiast wyrok dotyczący kwestii prędkości na egzaminie. W tej sprawie osoba egzaminowana odwoływała się od negatywnego wyniku egzaminu, orzeczonego przez egzaminatora za dwukrotne niezastosowanie się do znaków pionowych podczas jazdy na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych. Egzaminator argumentował, że jednym z zadań wymaganych na egzaminie jest jazda drogami o podwyższonej prędkości, którego celem jest sprawdzenie, czy osoba egzaminowana obserwuje znaki drogowe, umie poruszać się ze zwiększoną prędkością i właściwie ocenia warunki ruchu pozwalające na bezpieczną jazdę. Egzaminator stwierdził, że egzaminowany potrafi jeździć ze zwiększoną prędkością, ponieważ po zwróceniu mu uwagi zwiększył ją w czasie jazdy, natomiast nie obserwuje znaków drogowych i nie stosuje się do nich w czasie jazdy, przez co może powodować utrudnienia w ruchu na drogach o podwyższonej prędkości. Argumentacja osoby egzaminowanej (i korzystnych dla niej decyzji we wcześniejszych instancjach) skupiała się na tym, czy faktycznie doszło do utrudnienia w ruchu oraz czy na drodze o podwyższonej prędkości istnieje obowiązek jazdy z taką prędkością. Sąd stwierdził jednak, że w całym dotychczasowym sporze nie wykazano podstaw do unieważnienia egzaminu, a co za tym idzie – niesłusznie podważono dokonaną przez egzaminatora ocenę tego egzaminu. ■

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

Wypadki sprzed lat wpływają na ceny OC

Już ponad jedna trzecia odszkodowań wypłacanych za szkody osobowe w Polsce dotyczy wypadków komunikacyjnych sprzed kilkunastu lat – wynika z najnowszego raportu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, wstępnie podsumowującego ubiegły rok na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. Większość tych pieniędzy nie trafia bezpośrednio do rannych ofiar, lecz do bliskich osób, które zginęły w wypadku drogowym.



Kierowcy irytujący się na rosnące ceny polis OC powinni mieć świadomość, jakie świadczenia są pokrywane przez ubezpieczycieli z ich bieżących składek – mówi Elżbieta Wanat-Poleć, prezes UFG. – Coraz większy udział w tych wypłatach mają odszkodowania za ból i cierpienie dla rodzin śmiertelnych ofiar wypadków, które dopiero teraz, po kilkunastu latach, występują o świadczenie.

■ Duże podwyżki

To, że ceny obowiązkowego ubezpieczenia wzrosły, wie już każdy polski kierowca, który w ostatnim czasie płacił OC. Potwierdza to choćby raport porównywarki ubezpieczeń mfind.pl. Wynika z niego, że od stycznia ubiegłego roku do pierwszych dni 2017 roku ceny ubezpieczenia OC wzrosły średnio o 55 proc. Różnica w skład-

ce między najtańszym i najdroższym ubezpieczeniem dla tego samego kierowcy to aż 1115 zł! Średnia cena OC w styczniu 2017 roku to 1024 zł. Dwanaście miesięcy wcześniej było to zaledwie 659 zł.

Co ciekawe, szokująco wysokie są różnice w cenach OC u poszczególnych ubezpieczycieli. Ten sam kierowca w Gdańsku może kupić polisę za 739 zł lub nawet za... 1854 zł! Oznacza to, że klient, który nie porównuje ofert ubezpieczycieli, może przepłacać nawet 1115 zł. Niewiele lepiej jest też w innych miastach.

– Wśród przyczyn podwyżek cen OC są rosnące kwoty świadczeń za szkody osobowe, zakończenie „wojny cenowej”, rosnąca liczba wypadków, wyrównywanie składek do poziomu innych krajów Unii Europejskiej oraz tzw. podatek bankowy – ocenia Bartosz Salwiński, współzałożyciel kalkulatora OC/AC mfind.

– Informacje o wywalczonych zadośćuczynieniach zachęcają kolejne osoby do sporów sądowych z ubezpieczycielami – dodaje Paweł Kuczyński, prezes porównywarki ubezpieczeń Ubea.pl.

■ Czy stać nas na wysokie odszkodowania?

Co ciekawe, bardzo duża część odszkodowań wypłacanych za wypadki dotyczy tych, które miały miejsce nawet kilkanaście lat temu. Potwierdzą to dane zebrane przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. W ubiegłym roku prawie 500 mln zł wypłat dotyczyło odszkodowań za wypadki, które wydarzyły się od 1997 roku do sierpnia 2008 roku. Nie były one uwzględnione przy ówczesnej kalkulacji składek. W 2016 roku świadczenia za szkody osobowe z późniejszych wypadków sięgnęły 1 mld zł.

– Powraca więc pytanie, czy stać nas, jako społeczeństwo, na płacenie bardzo wysokich zadośćuczynień – takiej niezdefiniowanej grupy osób bliskich – za śmierć poniesioną w odległej przeszłości – zastanawia się Sława Cwalińska-Weychert, wiceprezes UFG. – A może jednak prawo nie powinno sięgać tak daleko wstecz, zwłaszcza gdy płacić mają za to wyłącznie dzisiejsi posiadacze pojazdów? No i czy można różnicować ofiary? Czy krąg osób najbliższych nie powinien być jednak określony również dla wypadków drogowych, tak jak w przypadku bliskich ofiar przestępstw? Czy też wycena zadośćuczynienia ma zależeć wyłącznie od zasobności portfela płatnika?

■ Może być jeszcze drożej!

Rosnące odszkodowania dla rodzin ofiar wypadków to efekt wielu zmian w przepisach oraz orzecznictwa Sądu Najwyższego w latach 2007 i 2008, m.in. poszerzających krąg osób uprawnionych do odszkodowań z komunikacyjnych polis OC oraz wydłużających (do 20 lat) okres objęty odpowiedzialnością ubezpieczycieli. Za tamte wypadki, nawet z końca lat 90., płacą dziś kierowcy. Dodatkowo przygotowywane są kolejne rozszerzenia odpowiedzialności ubezpieczycieli. Poskutkują one dalszym wzrostem cen polis OC. Chodzi m.in. o pomysły resortu zdrowia na ponowne wprowadzenie tzw. podatku Religi czy prace Senatu nad wypłatą świadczeń poza sumy gwarancyjne za wypadki z lat 90.

– A przecież nie istnieje taki system ochrony, który udźwignie wszystkie możliwe do obrażenia koszty. Złazczyła że jedynym źródłem finansowania świadczeń i odszkodowań w komunikacyjnym OC są składki ubezpieczeniowe, które będą musiały rosnąć wraz z kolejnymi obciążeniami odszkodowawczymi, nakładanymi na to ubezpieczenie – zaznacza wiceprezes Cwalińska-Weychert.

Jakub Ziębka



Co się psuje w naszych autach?

Polscy kierowcy w swoich samochodach najczęściej naprawiają hamulce. Dotyczy to aż co piątego pojazdu. Równie często wymieniane są żarówki. Z kolei 16 proc. właścicieli aut w ciągu ostatnich trzech lat zmagало się z problemami silnika – wynika z badania AUTWybory Polaków, przeprowadzonego przez instytut Millward Brown na zlecenie firmy Exact Systems.

Polacy lubią używane auta – mówi Jacek Opala, dyrektor rozwoju sprzedaży w firmie Exact Systems. – W minionym roku do Polski została sprowadzona z zagranicy ich rekordowa liczba – ponad milion. Zdecydowanie mniej chętnie kupujemy nowe cztery kółka, w 2016 roku zdecydowało się na nie ponad 400 tys. użytkowników. Jednak tylko co trzeci to osoba indywidualna. Większość nowych samochodów kupiły firmy. Co ciekawe, najczęściej sprowadzamy auta dosyć stare, które mają dziesięć, a nawet piętnaście lat. Natomiast nasze badanie pokazuje wyraźnie, że takie samochody lubią się psuć. Niemal 75 proc. właścicieli aut młodszych niż pięcioletnie nie borykało się z żadną awarią w minionych latach. Wśród właścicieli aut starszych ten odsetek jest ponad dwa razy niższy.

■ Samochód psuje się od... hamulców

Z badania Exact Systems AUTWybory Polaków wynika, że aż 40 proc. kierowców nie miało w ciągu ostatnich trzech lat problemów z samochodem. W samochodach pozostałych najczęściej dochodziło do awarii hamulców (19 proc.) oraz świateł (19 proc.). Aż 16 proc.

kierowców w ostatnim czasie miało problemy z silnikiem, a 15 proc. z elementami zawieszenia.

Co pewnie nikogo nie dziwi, młodsze samochody są zdecydowanie mniej awaryjne od starszych. W 70 proc. aut pięcioletnich lub nowszych w ciągu ostatnich trzech lat użytkowania nie wystąpiła żadna awaria. Z kolei w samochodach mających od jedenastu do piętnastu lat naprawy najczęściej wymagały hamulce (prawie 30 proc.) oraz żarówki (24 proc.). Natomiast właściciele ponadpiętnastoletnich pojazdów wskazali, że największe problemy dotyczyły silników (29 proc.).

■ Lokalnie, nie sieciowo

Aż 57 proc. kierowców, którzy mają problemy z samochodem, dokonuje napraw w prywatnych warsztatach, nienależących do żadnej sieci serwisowej. Z kolei 17 proc. próbuje samodzielnie poradzić sobie z awarią, a 13 proc. prosi o pomoc zaufanego członka rodziny. Autoryzowane stacje obsługi (ASO) wybiera 8 proc. kierowców, markowy serwis samochodowy – zaledwie 5 proc. Warto zwrócić uwagę, że wybór zakładu zależy od wieku pojazdu. Osoby, które kupiły nowe samochody lub mają auto młodsze niż

pięcioletnie, częściej niż inne grupy dokonują napraw w ASO oraz markowych serwisach samochodowych. Auta starsze zdecydowanie częściej są naprawiane w nienależących do żadnej sieci warsztatach (65 proc. samochodów mających od jedenastu do piętnastu lat, a samochody ponadpiętnastoletnie – samodzielnie przez właściciela (38 proc.).

■ Wszystko w jednym miejscu

Serwis, w którym dokonuje się naprawy, jest także głównym miejscem zakupu potrzebnych części dla aż 38 proc. kierowców. W sklepie motoryzacyjnym tego typu akcesoria kupuje 32 proc. osób. Części do samochodów używanych, częściej niż do nowych, kupowane są w specjalistycznych hurtowniach oraz w Internecie.

Wyniki badania AUTWybory Polaków zostały przygotowane i opracowane na zlecenie Exact Systems przez instytut Millward Brown. W badaniu wzięło udział 600 osób potrafiących odpowiedzieć na pytania dotyczące zakupu, napraw i awarii posiadanego samochodu, wybranych z ogólnopolskiej reprezentatywnej grupy tysiąca dorosłych Polaków.

Jakub Ziębka



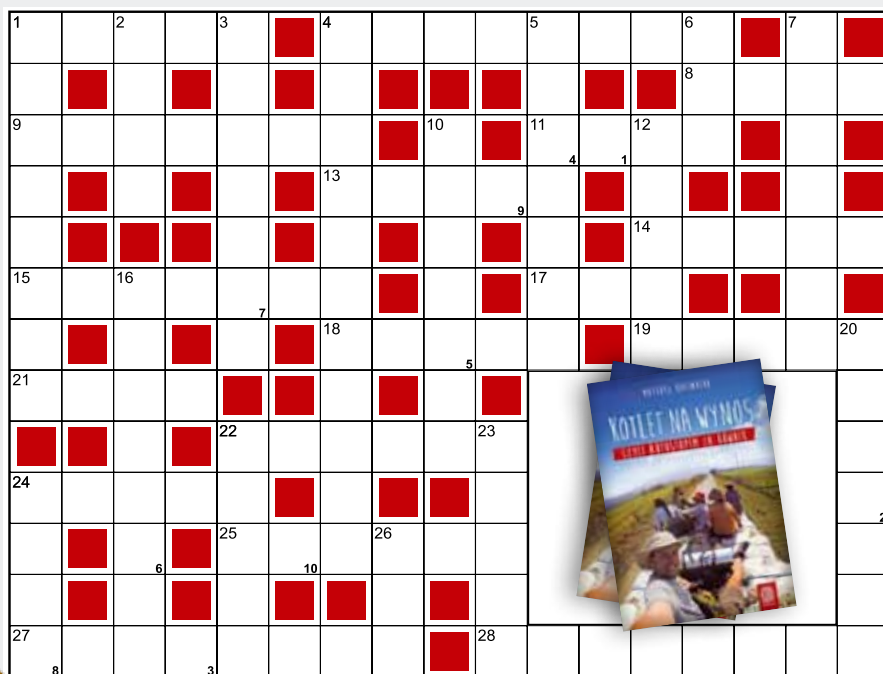
Uśmiechnij się



Znalezione w Internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 10 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Egzamin poprawkowy”. Nagrodę wysłamy pocztą.

Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Kolet na wynos, czyli autostopem za równik”.

POZIOMO:

1) droga o twardej nawierzchni. 4) maksymalna, minimalna lub zawrotna. 8) łączy brzo- gi rzeki. 9) budynek przy głównym trakcie prowadzącym do miasta. 11) ... wydechowa. 13) wojskowe nakrycie głowy. 14) wał pod torami. 15) nadwyżka. 17) wdychany nad morzem. 18) bywa bezdłatkowa. 19) skład- nik benzyny. 21) uraza, pretensja. 22) środek stylistyczny. 24) jasność, światłość. 25) orna- ment architektoniczny. 27) ośrodek hodow- li koni. 28) przewozi pasażerów.

PIONOWO:

1) ... biegów. 2) Bończyk lub Borys. 3) ruchli- wa, przelotowa ulica. 4) lubi przechadzki. 5) proces niszczenia metali. 6) nocny motyl. 7) wśród owoców morza. 10) chroni błotnik przed korozją. 12) kolisty płac w mieście. 16) przywozi towar do sklepu. 20) beśsilnikowy pojazd drogowy. 22) drogowy ... akustyczny. 23) szlak komunikacyjny. 24) pięściarstwo. 26) stworzona z żebra Adama.

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 Rupał, 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, Łukasz Szewczyk, Dariusz Piorunkiewicz, MolmatMaciek Przemek/Wikimedia Commons, Krzysztof Maria Różański/Wikimedia Commons, Ibrahim50 yes/Wikimedia Commons, Edward Stojakovic/ Flickr, Joanna Oleszek/PORD Gdańsk, Krzysztof Białoskórski/Kancelaria Sejmu, Stach Leszczyński/PAP Starostwo Powiatowe w Szczecinku.

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
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.

