

nr 6/2017 (138)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

RIO W OFENSYWIE

CO WCIĄŻ BUDZI EMOCJE WŁAŚCICIELI OSK? WYMIANA POJAZDÓW EGZAMINACYJNYCH W WORD-ACH. W OSTATNIM CZASIE PRZETARGI ROZSTRZYGNĘTO W AŻ OŚMIU OŚRODKACH. I TYLKO W JEDNYM PRZYPADKU ZWYCIĘZCĄ NIE OKAZAŁ SIĘ DILER OFERUJĄCY KIĘ RIO.

str. 6

ZA DUŻO POPRAWEK NA KIESZEŃ KURSANTA

REWOLUCYJNY POMYSŁ DYREKTORA WORD W TORUNIU! KANDYDACI NA KIEROWCÓW PŁACILIBY TYLKO ZA DWA PODEJŚCIA DO EGZAMINU NA KATEGORIĘ B. PÓŹNIEJ DO KASY MUSIAŁBY SIĘ POFATYGOWAĆ INSTRUKTOR. KOLEJNE POPRAWKI OBCIĄŻAŁYBY STAROSTĘ I WOJEWODĘ.

ISSN 1895-4472

0 6



9 771895 447706

WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

e-kierowca

DZIELIMY SIĘ WIEDZĄ Z NASZYM PARTNERAMI

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



Ciekawe tematy, cenna wiedza:

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

Wejdź na stronę
www.szkoła-jazdy.pl

Zespół **e-kierowca**

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

91 431 43 95

Prawo wyboru



Krzysztof Giżycki

Wprzeciągu ostatnich kilkunastu miesięcy wiele wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego rozstrzygnęło przetargi na dostawę nowych pojazdów egzaminacyjnych na kategorię B. Inne mają to jeszcze przed sobą. W przeważającej liczbie przypadków skończyło się to zmianą modelu pojazdu. Czasami na taki, który w Polsce dopiero się pojawił. Chodzi oczywiście o nową wersję kii rio.

Pamiętam, jak postępowania przetargowe budziły wśród właścicieli OSK naprawdę wielkie emocje. Wiadomo było, że kandydat na kierowcę chce szkolić się takim samym pojazdem, jaki podstawią mu w WORD-zie. Ale te czasy mamy już chyba za sobą. Emocje są coraz mniejsze. Dlaczego? Bo od sierpnia 2014

roku ośrodek szkolenia kierowców ma wybór. Może zdecydować się na zakup nowego auta, takiego, jaki wybrał WORD, albo podstawić na egzamin swój pojazd. I o to chodzi! Gdy przedsiębiorca nie jest nadto skrępowany przepisami, podejmuje bardziej świadome decyzje biznesowe.

Zapewniam jednak, że nie poświęciliśmy całego numeru „Szkoły Jazdy” kwestiom dotyczącym aut egzaminacyjnych. Tematyka czerwcowego numeru naszego magazynu jest bowiem bardzo zróżnicowana. Otóż piszemy np. o pomysle dyrektora toruńskiego WORD-u, który chciałby, żeby kandydaci na kierowców płacili tylko za dwie poprawki egzaminów. Potem pieniądze mieliby wyłożyć ośrodki, starostwa i... wojewodowie. Pod lupę wzięliśmy także Ukrainę i Białoruś. Po co? Ano po to, żeby przyjrzeć się tamtejszym systemom szkolenia i egzaminowania. To tylko kilka ciekawych tematów, które zaproponowaliśmy Państwu w tym miesiącu. A jest ich znacznie więcej! Serdecznie zapraszam do lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Rio w ofensywie	4	Podwójna czy pojedyncza?	28
Za dużo poprawek na kieszeń kursanta	6	Trwa pilotaż mDokumentów	29
Wieloletni dyrektor gorzowskiego WORD-u odwołany	9	Poprawianie dobrego	30
Prawko za wschodnią granicą, czyli zdaje prawie każdy	10	Człowiek stworzony do wygrywania	31
Grzechy główne motocyklistów	12	Nie bądź następny!	32
Hybrydowa rewolucja omija OSK	14	Zdjęcia kością niezgody	33
Miliony na ODTJ-oty	16	Szeryf nie akceptuje suwaka	35
Kto zostanie instruktorem roku?	18	Ciężarówka są coraz mniejszym zagrożeniem, ale...	36
Brytyjczycy zmieniają zasady gry	19	Kocie oczka podświetlają pieszych	37
85 nieudanych podejść	20	Hejtowanie	38
Model biznesowy	21	Parkowanie ze smartfonem	39
I tak źle, i tak niedobrze	22	Niebezpieczna odległość	40
Lekcje z charakterem	23	PLK edukuje instruktorów	41
Domisiowe przedszkole, czyli plemiona młodych	24	Przegląd legislacyjny	42
Obieżyświat z samochodowym wyrokiem	26	Wirtualna autostrada dla szkół	44
		Kierowco, zadbaj o swoje zdrowie	45

Z ostatniej chwili

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

MARZEC 2017

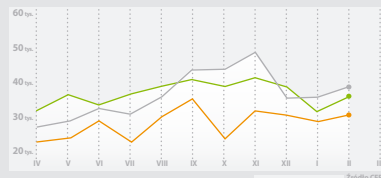
36 833

MARZEC 2016

38 977

MARZEC 2015

32 087



Kierowcy sprawdzają stan swojego konta

Ponad 170 tys. kierowców sprawdziło stan swojego konta punktowego bez wychodzenia z domu. Obywatele założyli niemal 70 tys. nowych profili zaufanych (eGO). To bilans po zaledwie czterech dniach od uruchomienia e-usługi „Sprawdź swoje punkty karne” – poinformował resort cyfryzacji. Możliwość sprawdzenia online punktów karnych to pierwszy etap wdrażania programu CEPIK 2.0 prowadzonego przez Centralny Ośrodek Informatyki na zlecenie Ministerstwa Cyfryzacji. Usługa została udostępniona 24 kwietnia. Już od początku cieszyła się wielkim zainteresowaniem Polaków.

Żeby skorzystać z e-usługi, trzeba posiadać tzw. profil zaufany (eGO). Jest to narzędzie do weryfikacji tożsamości obywatela. Od uruchomienia usługi „Sprawdź swoje punkty karne” obywatele założyli blisko 70 tys. nowych profili zaufanych, w zdecydowanej większości z użyciem e-konta w banku.

– Przypominamy też, że e-usługa „Sprawdź swoje punkty karne” dostępna jest wyłącznie za pośrednictwem portalu Obywatel.gov.pl i można ją zrealizować całkowicie darmowo – przypomina Karol Manys, rzecznik resortu cyfryzacji. – Nie wymaga ona udostępniania żadnych danych osobowych. Wszelkie inne strony WWW, które oferują rzekome informacje o stanie punktów karnych w zamian za podanie danych lub wniesienie jakiegokolwiek opłaty, należy traktować z dużą ostrożnością, ponieważ może to być próba wyłudzenia danych lub pieniędzy.



Rio w ofensywie

Co wciąż budzi emocje właścicieli OSK? Wymiana pojazdów egzaminacyjnych w WORD-ach. W ostatnim czasie przetargi rozstrzygnięto w aż ośmiu ośrodkach. I tylko w jednym przypadku zwycięzcą nie okazał się diler oferujący kię rio.

Tradycyjnie już wspólny przetarg postanowiło ogłosić pięć wielkopolskich WORD-ów. Chodzi o Poznań, Piłę, Kalisz, Konin i Leszno, które zdecydowały się na zakup 81 pojazdów egzaminacyjnych. Stało się to pod koniec sierpnia ubiegłego roku. Oferty złożyło dwóch dilerów, łódzki Marvel i poznański Bemo Motors. Pierwszy proponował kię rio, drugi – fordę fiestę. Jednak oferta poznaniaków nie została rozpatrzona. Powód? Firma Bemo Motors nie wniosła w terminie składania ofert wymaganego wadium. Na placu boju zostali więc tylko łodzianie. To właśnie ich oferta została ostatecznie przez wielkopolskie WORD-y zaakceptowana. Koszt zakupu 81 pojazdów przez pięć ośrodków wyniósł prawie 5,9 mln zł. Dodatkowo diler zobowiązał się do dwukrotnej wymiany aut. Pierwsza ma odbyć się po 24, druga po 48 miesiącach od dnia podpisania umowy.

■ Okres przejściowy. Ośrodki czekają na auta

Do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Poznaniu trafiły 22 pojazdy. Egzaminy kiami rio będą się odbywały od tego miesiąca. Ale tylko dla chętnych. Władze poznańskiego ośrodka zdecydowały bowiem, że w czerwcu i lipcu kandydaci na kierowców będą mogli także korzystać ze starych aut, czyli renault clio. Potem do dyspozycji kandydatów na kierowców pozostaną tylko kię rio.

Co ciekawe, wybrany przez wielkopolskie WORD-y samochód w momencie rozstrzygnięcia przetargu nie był na polski rynek dostępny. Pojawił się dopiero w pierwszym kwartale tego roku. Pod koniec marca ten koreański koncern motoryzacyjny ogłosił cennik. Okazało się, że nowa kię rio w najtańszej wersji kosztuje niespełna 48 tys. zł. Czy ośrodki szkolenia kierowców mają jakieś zniżki?

– Zamówiłem już cztery takie auta – zdradza nam właściciel jednego z poznańskich ośrodków szkolenia kierowców. – Zrobiłem to już w marcu, samochody powinienem dostać w czerwcu. Rabat jest na poziomie 8 proc. Gazu nie zamierzam montować, ale wiem, że razem z montażem taka usługa kosztuje w ASO Kii 4 tys. zł.

Wielkopolskie WORD-y zdecydowały się na kię rio w wersji wyposażenia M. W jego skład wchodzi: sześć poduszek powietrznych, pakiet systemów bezpieczeństwa z ESC, elektrycznie sterowane szyby drzwi przednich z funkcją bezpieczeństwa, elektrycznie regulowane lusterka z funkcją podgrzewania, centralny zamek z alarmem i składanym kluczykiem, zestaw zegarów z 3,5-calowym wyświetlaczem dla komputera pokładowego, klimatyzację manualną, Kia Eco Dynamics, czyli system automatycznego wyłączania oraz włączania silnika pozwalający zaoszczędzić paliwo, radio CD MP3 z RDS, cztery głośniki, port USB, złącze AUX, Bluetooth z zestawem głośnomówiącym do telefonu, 15-calowe stalowe obręcze kół z oponami 185/65/R15 oraz kołpaki.

Zgodnie z ustawą o kierujących pojazdami „wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, przeprowadzając postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem są pojazdy do przeprowadzania praktycznej części egzaminu na prawo jazdy, przygotowując specyfikację istotnych warunków zamówienia lub powołując komisję przetargową włączają do prac przedstawicieli regionalnych organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców na ich wnioski, a w razie braku takich organizacji – przedstawicieli ogólnopolskich organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców, wyrażających wolę wzięcia udziału w postępowaniu. Umowa w sprawie zamówienia publicznego na pojazdy jest zawierana przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego na okres nie krótszy niż cztery lata”.

– Miałem już okazję przejechać się tym samochodem – mówi właściciel OSK z Poznania. – Auto jak auto. W środku plastikowe, ale łatwo się go będzie przynajmniej myło. Dodatkowo jest dosyć przestronne, z przodu ma naprawdę dużo miejsca. Najważniejsze jednak, żeby auta sprawnie jeździły i na siebie zarabiała.

TEMAT NUMERU

Wymiana aut egzaminacyjnych

■ Leszno postawiło na inną taktykę. Konin też

W Lesznie postanowiono zastosować inną taktykę. Wymiana pojazdów egzaminacyjnych odbyła się za jednym zamachem. Po prostu od 10 kwietnia egzaminy są przeprowadzane kiami rio. Jest ich w ośrodku trzynaście.

– Postanowiliśmy, że nie będzie żadnych okresów przejściowych – mówi Wiktor Spizewski, p.o. zastępca dyrektora WORD-u w Lesznie. – Wszyscy właściciele OSK dużo wcześniej wiedzieli o zmianie samochodu, więc nie było to dla nich żadnym zaskoczeniem. Spotykaliśmy się z nimi, informowaliśmy ich o tym.

WORD w Lesznie nie pozbawił jednak kandydatów na kierowców możliwości przyjrzenia się autu przed egzaminem. Kia rio stała przed wejściem na plac manewrowy, każdy mógł do niej zajrzeć. Nie zmienia to faktu, że niektórym właścicielom OSK nie podobał się brak okresu przejściowego. Tym bardziej że większość na zamówione pojazdy jeszcze czeka. Ale innym taktyka leszczyńskiego WORD-u nie przeszkadza. Powód jest prosty. Po prostu podstawiają na egzaminy swoje auta.

A jak problem wprowadzania nowych aut rozwiązały inne wielkopolskie WORD-y? W Pile kia rio będzie eksploatowana od tego miesiąca. Ale jeśli kandydaci na kierowców będą zainteresowani zdawaniem renault clio, zostanie im udostępniona taka możliwość. Tak samo postąpiono w Kaliszu. Tam egzaminy kiami rio odbywają się od maja. Z kolei w Koninie zastosowano „wariant leszczyński”. Od 8 maja egzaminy odbywają się tylko kiami rio, istnieje możliwość zapoznania się z pokazowym modelem auta.

■ Toyota się sprawdziła, jak będzie z kią?

Przetarg na wymianę pojazdów egzaminacyjnych rozstrzygnął także Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego w Gdańsku. W tym przypadku chodziło o kupno dwudziestu samochodów, które będą pięciokrotnie wymieniane na nowe. Najkorzystniejszą cenowo ofertę złożył diler oferujący nową kią rio. Chodzi o kwotę 3,99 mln zł. Dużo drożej swoją propozycję wycenili dilerzy oferujący toyotę yaris (to właśnie tym sa-

mochodem przeprowadzanie są jeszcze egzaminy w gdańskim PORD-zie) – 4,68 mln zł oraz hyundaia i20 – 7,2 mln zł.

– Umowa z dilerem została podpisana 16 maja – informuje Ryszard Jażdżewski, kierownik administracyjny Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku. – Samochody będziemy otrzymywali partiami, wymiana nastąpi w ciągu 10–12 miesięcy. Pierwsza partia powinna do nas trafić do 25 czerwca.

Jażdżewski zapewnia, że wymiana pojazdów nie nastąpi gwałtownie. Chodzi o to, żeby dać szansę kandydatom na kierowców, którzy uczyli się jeździć toyotami yaris.

– Jeśli w naszym oddziale terenowym w Gdyni wykorzystujemy osiem pojazdów, to gdy pojawią się kie rio, stosunek nowych aut do starych wyniesie 4:4 – podkreśla Jażdżewski. – Takie same proporcje stosujemy w Gdańsku. A ośrodki szkolenia kierowców mają jeszcze przecież inną opcję, czyli podstawianie na egzaminy swoich pojazdów.

Tego nie zamierza robić szef OSK Andrzej Przytuła z Gdańska.

– Zamówiłem już dwie kie rio. Jedną będę miał pod koniec czerwca albo na początku lipca, drugą – w sierpniu – mówi Przytuła. – Rabat, który dostają szkoły jazdy, wynosi 8 proc. od ceny widniejącej w cenniku. Do tego dalej będę wykorzystywał do szkolenia toyotę yaris.

Czy jest to model, do którego gdańszczenie mogą mieć jakiś sentyment?

– Jeżeli chodzi o niezawodność, nie można mieć żadnych zastrzeżeń – uważa Przytuła. – Nigdy nie zdarzyło mi się, żebym miał problemy z jego odpaleniem, praktycznie się nie psuł. Ale moim zdaniem minusem auta był trzycylindrowy

24 sierpnia 2014 roku weszły w życie przepisy nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami, dotyczące wykorzystania pojazdów OSK na egzaminach państwowych. Czytamy w nich, że „praktyczna część egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B lub B+E, na wniosek i koszt osoby egzaminowanej, jest prowadzona wskazanym pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, który prowadził szkolenie tej osoby”.

silnik o pojemności 1.0. Dodatkowo moi postawni koledzy instruktorzy narzekali, że było w nim za mało miejsca. Szczególnie z przodu, tam, gdzie siedzi szkoleniowiec. A jak będzie z kiami? Pozyjemy, zobaczymy...

■ W Legnicy po staremu

Przetarg na nowe samochody rozstrzygnął także Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Zielonej Górze. Jednak w tym przypadku nie chodziło o kupno pojazdów, tylko wynajem piętnastu aut. Najkorzystniejszą ofertę złożyła firma Gezet, która zaproponowała kią rio. Konkurencja, czyli zielonogórski diler Toyoty, chciała, żeby ośrodek dalej korzystał z toyot yaris. Decydujące znaczenie miała oczywiście cena. Czteroletni wynajem piętnastu nowych kii rio będzie kosztował zielonogórski WORD niecałe 310 tys. zł. Jeśli wojewódzki ośrodek ruchu drogowego wybrałby ofertę Toyoty, musiałby zapłacić aż 576 tys. zł.

– W tej cenie diler zobowiązał się do co najmniej jednej wymiany pojazdów – tłumaczy Rafał Gajewski, dyrektor zielonogórskiego WORD-u. – Nowe auta będą jeździły od 1 czerwca, wcześniej damy ośrodkom i kandydatom na kierowców możliwość zaznajomienia się z nimi (rozmowa była prowadzona 18 maja – przyp. red.)

Część ośrodków już kie rio zamówiła.

– W moim przypadku chodzi o jeden pojazd, powinien do mnie dotrzeć pod koniec czerwca – mówi Paweł Chwałek, szef ośrodka 1 egzamin. – Dostałem na niego rabat w wysokości 8 proc.

Ale nie wszyscy planują inwestować w wybrany przez zielonogórski WORD samochód.

– Kupiłem ostatnio trzy pojazdy, ale są to punta – zdradza Eugeniusz Kubiś, właściciel autoszkoły Motorex. – Doskonale sprawdzają się do nauki jazdy.

Kubiś jest konsekwentny. Kiedyś lobbował za możliwością podstawiania na egzaminy pojazdów OSK, teraz, kiedy jest to już możliwe, swoją koncepcję wciela w życie. I nie widzi potrzeby dostosowywania się do wyborów wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.

Wyboru samochodu dokonał także WORD w Legnicy. Z tym, że zdecydowano się na nowe stare auto. Chodzi o toyotę yaris.

– W zasadzie to nie mieliśmy za wielkiego wyboru, bo do przetargu zgłosił się tylko diler oferujący toyotę yaris – przyznaje Jarosław Liczko, egzaminator nadzorujący w legnickim WORD-zie. – U nas będzie więc kontynuacja.

Na pewno nie zmartwi to tamtejszych ośrodków szkolenia, które nie będą zastanawiały się, czy korzystać jeszcze ze starych aut czy może kupić już nowe.

– W naszym przypadku chodzi o wynajem dwunastu pojazdów, które powinny do nas dotrzeć w lipcu – mówi Liczko.

Ille to będzie kosztowało? Około 560 tys. zł.

Jakub Ziębka





Za dużo poprawek na kieszeń kursanta

Rewolucyjny pomysł dyrektora WORD w Toruniu! Kandydaci na kierowców płaciliby tylko za dwa podejścia do egzaminu na kategorię B. Później do kasy musiałby się pofatygować instruktor. Kolejne poprawki obciążałyby starostę i wojewodę.

le kosztuje prawo jazdy? To popularne pytanie w wyszukiwarkach internetowych. Kto chce usiąść za kółkiem, musi mieć nie tylko półtora tysiąca na kurs, ale jeszcze kilkaset złotych na wizyty w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Opłata za egzamin teoretyczny wynosi 30 zł, za część praktyczną – 140 zł. Niestety, za pierwszym podejściem zdaje co trzeci kandydat na kierowcę. Reszta stresuje się na poprawkach. Niektórzy zdają za czwartym, piątym, szóstym razem.

Czy chodzi tylko o rzetelne zweryfikowanie umiejętności kursantów? Z raportu Najwyższej Izby Kontroli (z 2015 roku) wynika, że wpływ z opłat za egzaminy stanowią 90 proc. budżetów WORD-ów. Aż 75 proc. przynoszą poprawki! Eksperti przyznają, że system szkolenia i egzaminowania jest daleki od doskonałości. Potwierdził to również dyrektor WORD Toruń. Pod

koniec kwietnia, w rozmowie z „Gazetą Pomorską”, Marek Staszczuk stwierdził:

– Skoro zdawalność egzaminów na najpopularniejszą kategorię prawa jazdy B jest niska i nic w tej materii nie zmienia się od lat, to należy zmotywować do pracy nie tylko kursantów, ale też podmioty odpowiedzialne za szkolenie i nadzór nad tym procesem.

Proponuje, by za trzecie podejście do egzaminu płacił OSK. Za kolejną poprawkę – starostwo powiatowe (organ nadzoru nad ośrodkami szkolenia). Za piąty egzamin – wojewoda jako przedstawiciel administracji rządowej. Po piątym niepowodzeniu kursant wracałby na obowiązkowe doszkolenie, które częściowo finansowałby OSK.

Staszczuk argumentuje, że trzeba wymagać nie tylko od kandydatów na kierowców, ale również od tych, którzy ich uczą. A przede wszyst-

kim od tych, którzy nadzorują system szkolenia, odpowiadają za legislację.

Szef toruńskiego WORD-u proponuje m.in. wprowadzenie akredytacji dla OSK. Dlaczego? Bo w jego ocenie wiele ośrodków przyciąga klientów tylko niską ceną, nie zapewniając odpowiedniej jakości. Jeśli osoby przygotowujące w danym OSK miałyby trudności ze zdobyciem uprawnień do kierowania pojazdami (zdawalność poniżej 30 procent) – taki ośrodek byłby wykreślany z rejestru i przez rok nie mógłby prowadzić działalności.

■ Wszyscy piorą WORD-y

Staszczuk nie jest młodym naiwnym rewolucjonistą w świecie oznaczonym literką L. Od lat dyktuje w toruńskim WORD-zie. Do niedawna podlegał mu również ośrodek w Bydgosz-

czy. Pełni funkcję sekretarza Kujawsko-Pomorskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Czy jego odważne propozycje wywołają burzę w branży?

– Gdyby weszły w życie, byłby bojkot – prognozuje Urszula Moćko, właścicielka OSK z Gliwic.

– Kto to wymyślił? Staszczyk? – niedowierza Sebastian Wesołowski, instruktor z Torunia.

– Kiedy pan starosta o tym przeczytał, od razu mnie wezwał – opowiada Marek Ziemer, kierownik wydziału komunikacji Starostwa Powiatowego w Grudziądzu. – Pomysł dyrektora WORD Toruń uważamy za absurdalny.

– Wszyscy piorą WORD-y, więc dyrektor inteligentnie postanowił pokazać innym: wy też się tłumaczcie – komentuje Mirosław Augustyniak, egzaminator nadzorujący, wcześniej dyrektor WORD-u Ostrołęka. – Jeśli szkoła płaciłaby za poprawkę, to nie wypuściłaby kursanta nieprzygotowanego. Więcej by wymagali. Choć podejrzewam, że niektóre OSK wolałyby zapłacić i nie zajmować się już danym delikwentem – dodaje z humorem Augustyniak.

Ocenia, że nadzór starostw powiatowych nad OSK jest marny, przepisy niezbyt mądre, kompetencje instruktorów bardzo zróżnicowane.

– I pierwsza tama jest u nas – stwierdza Augustyniak. – Podczas egzaminu następuje weryfikacja. Umiejętności kandydata na kierowcę i tych, którzy go przygotowywali. Wszyscy narzekają na niską zdawalność. Pytanie, czy na tej populacji można zrobić wyższą niż 50 procent? – zastanawia się doświadczony egzaminator.

Ostrołęcki ośrodek wyróżnia się właśnie takimi wynikami. I uznawany jest za jeden z najbardziej przyjaznych w Polsce. Ale są miasta, gdzie zdawalność nieznacznie przekracza 20 proc. Trudno więc dziwić się komentarzom, że poprawki stały się metodą zarabiania pieniędzy przez samorządowe instytucje, powołane m.in. do egzaminowania kierowców.

O inicjatywę Staszczyka zapytaliśmy szefów innych WORD-ów. Nie odpowiedzieli. Nawet prezes Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD, kierujący ośrodkiem w Łodzi Łukasz Kucharski, nie znalazł dla nas czasu. Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoły Jazdy” dyrektor Staszczyk również nie odpowiedział na nasze pytania.

■ Dlaczego mamy płacić za humory egzaminatora?

Bardziej rozmowni są właściciele szkół jazdy, instruktorzy. I jak łatwo się domyślić – propozycja opłat za poprawki i doszkalanie podnosi im ciśnienie.

– Może powinienem oddawać pieniądze za kurs, jeśli ktoś nie zda za pierwszym lub drugim razem? – ironizuje szef dużej akademii nauki jazdy w Warszawie. – Nie chcę sobie robić wrogów, ale wszyscy z branży wiedzą, jak to działa. Dyrektor WORD-u musi wykonać plan

W 2008 roku podobny pomysł zgłosił (ministerstwu infrastruktury) ówczesny szef WORD-u Łódź, Zbigniew Skowroński. Proponował, by kursant płacił w całości tylko za jedną poprawkę egzaminu. Za trzecie podejście opłata wynosiłaby go 75 proc., resztę musiałaby dołożyć autoszkola. Czwarty egzamin kandydata na kierowcę kosztowałby połowę, piąty – 25 procent. Kolejne – w całości musiałby sfinansować OSK. Pomysł nie został zrealizowany. Nie trafił pod obrady sejmowych komisji. Ówczesny minister Cezary Grabarczyk ocenił, że taka zmiana przepisów mogłaby zostać uznana za niezgodną z konstytucją.

finansowy. A wśród egzaminatorów są specjaliści od oblewania. Hofowczyc też by u nich nie zdał – przekonuje właściciel OSK.

Potwierdza to Sebastian Wesołowski, kierownik ODTJ Szkoły Jazdy „Rajder” w Toruniu.

– Duży wpływ na wynik egzaminu ma czynnik ludzki – tłumaczy Wesołowski. – I nie chodzi tylko o kursanta, lecz o postawę egzaminatora. Dlaczego mam płacić za jego zły humor danego dnia? Niby są precyzyjnie określone kryteria oceny kierowcy, ale zdarza się wiele kontrowersyjnych sytuacji, sprzecznych interpretacji, niejasnych decyzji – mówi Wesołowski.

Jako instruktor techniki jazdy pracuje od 15 lat. Opowiada o egzaminach, których sam by nie zaliczył.

– Jeśli jedzie się o ósmej rano na najtrudniejsze skrzyżowanie w mieście i tam każe się zawrócić, co w godzinach największego szczytu jest praktycznie niemożliwe, to trudno nie dostrzec w tym celowego działania – ocenia Wesołowski. – W każdym mieście są takie miejsca. W każdym WORD-zie są egzaminatorzy okryci złą sławą. Dlaczego ich praca ma rzutować na wyniki finansowe OSK? – pyta instruktor.

Podkreśla, że na egzaminatorów jest dużo skarg, choć nie zawsze przybierają one formę

oficjalną. Kandydaci na kierowców – w opinii Wesołowskiego – nie mają chęci, czasu i odwagi na procedury odwoławcze.

Augustyniak broni kolegów po fachu. Podkreśla, że wyniki egzaminów – w uzasadnionych przypadkach – są weryfikowane.

– Skończyła się epoka egzaminatorów chorych na władzę – przekonuje. – Zmiany pokoleniowe widać także w WORD-ach. Naprawdę do rzadkości należą sytuacje, kiedy egzaminowany może mówić o niesprawiedliwym czy bardzo surowym traktowaniu.

Ekspert z Ostrołęki przyznaje jednak, że proces egzaminowania trudno uznać za stuprocentowo obiektywny.

– Z doświadczenia mogę powiedzieć: jeśli egzaminator przeprowadza dziennie dziesięć egzaminów, zwykle co do trzech pozytywnych i trzech negatywnych wyników nie ma wątpliwości. Cztery są dyskusyjne. I jak to rozstrzygnąć? Pół na pół. Dwie na korzyść klienta? A może wszystkie? Egzaminator mógłby przymknąć oko, życzliwie potraktować początkującego kierowcę. Ale przeanalizują nagranie i zapytają: za ile to oko przymknął – tłumaczy w swoim stylu Augustyniak.

■ Kursant się spieszy. Instruktor się wstydy

Zwraca uwagę na jeszcze jedną ciekawą statystykę. Dlaczego instruktorzy tak rzadko uczestniczą w egzaminach? Przecież mogą w ten sposób dodać otuchy swoim uczniom, pomóc rozładować stres, co również ma wpływ na statystyki zdawalności.

– Jeśli kursant umie jeździć, to nie mam po co z nim iść. Jeśli nie umie, to również nie mam po co. Takie tłumaczenia słyszę od instruktorów – opowiada Augustyniak.

Mówi, że egzaminy wewnętrzne „powinny wyglądać inaczej”. W domyśle – muszą być rzetelną weryfikacją umiejętności kandydata na kierowcę, a nie tylko przejazdką zakończoną przybiciem pieczęcią.

– Kursantom zwykle się spieszy. Kiedy nie zaliczy się im wewnętrznego, robią awanturę – opo-





wiada Krzysztof Bandos, właściciel OSK w Łowiczu, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. – Są przypadki, że do biura wpada rodzina dziewczyny czy chłopaka robiącego prawko i domaga się wydania papierów. Wytrzymasz presję, zachowasz się odpowiedzialnie – obsmarują cię na formach internetowych – opisuje Bandos.

Podobną sytuację przeżyło wielu instruktorów. – Jeśli mówię, że ktoś potrzebuje kilku dodatkowych godzin za kółkiem, nie robię tego, żeby wyciągnąć kasę. Bo na brak klientów i pracy nie narzekam – stwierdza właścicielka OSK „Ula” w Gliwicach. – Rozumiem, że młody człowiek chce jak najszybciej zdobyć wymarzone prawko. Ale jeśli tłumaczę, że nie jest jeszcze gotowy na egzamin, a on mówi, że chce spróbować, to nie mogę odpowiadać, również finansowo, za to, że nie zdał – stwierdza Urszula Moćko.

Podkreśla przy tym, że „jej kursanci” raczej nie muszą się martwić kilkoma poprawkami. Zwykle zdają za pierwszym lub drugim podejściem.

Moćko postuluje, by zamiast kontrowersyjnych zmian przepisów dotyczących opłat za egzamin wydlużył proces szkolenia.

– Praktyczna nauka jazdy powinna trwać co najmniej pięćdziesiąt godzin. Wiem, zaraz pojawi się zarzut, że OSK chcą więcej zarabiać. Dlatego mam propozycję: pozwólmy doszkalać rodzicom. Tak jak we Włoszech czy Wielkiej Brytanii. Tata ma prawo jazdy od lat, nie był karany za przestępstwa drogowe – niech uczy syna czy córkę – wyjaśnia instruktorka z Gliwic.

– Wie pan, ile we Włoszech jest szkolenia obowiązkowego? Sześć godzin. A wie pan, ile jeżdżą? Zwykle ponad czterdzieści – potwierdza Bandos. – W Polsce zapis o trzydziestu wymaganych godzinach traktowany jest bezrefleksyjnie. Owszem, trafiają się osoby, które po piętnastu jazdach mogą z czystym sumieniem wysłać na egzamin. Ale większość powinna przygotowywać się zdecydowanie dłużej – diagnozuje prezes PFSSK.

Instruktorzy podkreślają, że nie mogą narzucić swoim podopiecznym terminu rejestracji w WORD-zie, nie mogą wymusić dodatkowego szkolenia.

– Co w sytuacji, gdy ktoś przystępuje do egzaminu kilka lat po kursie? Też mam odpowiadać za jego wynik? – pyta retorycznie szefowa ośrodka „Ula”.

– A jeśli kursant w trakcie nauki zmieni ofertę jazdy? Jak podzielić odpowiedzialność? Będziemy płacić za poprawkę po połowie? – zastanawia się Sebastian Wesołowski.

■ Czy starosta odpowiada za niezdaną maturę?

Instruktorzy z Gliwic i Torunia prognozują, że pomysł dyrektora Staszczyka nie wejdzie w życie nie tylko ze względu na opór środowiska OSK. Zauważają, że takie zmiany w prawie obciążłyby budżet samorządów i państwa.

– Prędej do WORD-ów dotrze dobra zmiana – ironizuje właściciel OSK w Rzeszowie. – Mówi się o tym, że wojewódzkie ośrodki przejdą pod nadzór ministerstwa. Marszałek straci kasę i ciepłe posadki dla swoich ludzi, lecz model finansowania zasadniczo się nie zmieni. Głównym źródłem pozostaną wpływy z opłat za egzaminy. Ktokolwiek rządzi, zawsze sięga do kieszeni obywateli.

Propozycja sięgnięcia do kasy powiatów (za czwarte podejście do egzaminu) u niektórych urzędników budzi uśmiech.

– Takie zmiany po pierwsze nie zyskują akceptacji polityków. Po drugie – byłyby niekonstytucyjne – tłumaczy nam wrocławski urzędnik z wydziału komunikacji, prosząc o anonimowość.

– Jaki my mamy wpływ na zdawalność egzaminów na prawo jazdy? Starosta sprawuje również nadzór nad szkołami – to ma oznaczać, że odpowiada za to, iż Kowalski czy Nowak nie zdał matury? – tłumaczy Marek Ziemer.

Porównanie ciekawe. Wydaje się jednak, że samorządy znacznie skuteczniej nadzorują placówki oświatowe niż ośrodki szkolenia kierowców. O tym, że kontrole sprowadzają się do papierologii, mówią wszyscy. Właściciele OSK, odwiedzający ich inspektorzy, kierownicy referatów komunikacji.

– Nie jest tak, że przyjeżdżamy, patrzymy na ściany, sufit, przeglądamy kwity i koniec – przekonuje Ziemer. – Przy czym kontrole musimy zapowiadać, więc firmy się do nich przygotowują – dodaje.

Może więc warto zmobilizować OSK, ale również starostwa do większej dbałości o interesy kursantów. A mobilizować może właśnie potencjalna kara finansowa w postaci opłat za egzaminy poprawkowe.

– Nie bierzemy pod uwagę, że ten pomysł wejdzie w życie. Nie analizujemy skutków finansowych dla powiatu – stwierdza Ziemer.

I przypomina inny kontrowersyjny pomysł dyrektora WORD-u Toruń. Zaoferował on samorządowcom pomoc w nadzorze nad ośrodkami szkolenia działającymi w danym powiecie.

– Starostowie byli zainteresowani, ale jak przyszło do szczegółów, okazało się, że tylko przez rok współpraca byłaby nieodpłatna. Później WORD wystawiałby nam rachunki – podsumowuje Ziemer.

To potwierdzenie, że dyrektor Staszczyk ma zmysł biznesowy. Propozycja dotycząca płatności za poprawki egzaminów jest korzystna dla WORD-ów: nie uszczupla ich budżetu, a poprawia wizerunek. I mogłaby pozytywnie wpłynąć na poziom szkolenia.

– Trzeba się przespać z tym pomysłem – mówi Bandos. – OSK nie będą zachwycone, ale skłoni to instruktorów do większej odpowiedzialności za przygotowanie kursanta.

Augustyniak również nie skreśla pomysłu kolegi z Torunia. Przedstawia przy tym inną odważną koncepcję: łatwiejsze zdobywanie uprawnień do prowadzenia pojazdów, a równocześnie zwiększenie odpowiedzialności kierujących.

– Niech zdawalność będzie nawet na poziomie 80–90 proc., ale przez rok lub dwa warunkowe prawo jazdy. Jeśli w tym czasie spowodujesz kolizję, tracisz prawko na trzy miesiące i musisz się doszkalać. Jeśli jesteś sprawcą poważnego wypadku, możesz nawet dożywnotnio stracić uprawnienia – proponuje egzaminator nadzorujący z WORD-u Ostrołęka. – Ludzie domagają się swobód, ułatwień, przywilejów. Od pierwszej klasy podstawówki obowiązuje zasada „na-leży mi się”. Każde dziecko musi zdać do następnej klasy. Każdy musi zostać przyjęty do szkoły. Każdy musi mieć prawo jazdy. Chcieliśmy budować społeczeństwo obywatelskie, zbudowaliśmy roszczeniowe. Skoro wszystko wszystkim się należy, z żelazną konsekwencją ucmy odpowiedzialności – stwierdza Augustyniak.

Tomasz Maciejewski

Wieloletni dyrektor gorzowskiego WORD-u odwołany

Pod koniec kwietnia Zarząd Województwa Lubuskiego zdecydował się odwołać z funkcji dyrektora WORD-u w Gorzowie Zbigniewa Józefowskiego. Powód? „Potrzeba wprowadzenia dynamicznych zmian w funkcjonowaniu ośrodka”. Następcą Józefowskiego został Mariusz Potocki.

Zbigniew Józefowski nieprzerwanie sprawował swoją funkcję od momentu, gdy powstały wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Jednak dopiero w ostatnim czasie mocno się publicznie uaktywnił. Głównie z powodu sprzeciwu dla planowanego uruchomienia przez szczeciński WORD oddziału terenowego w Barlinku. Jest to miasto położone co prawda w województwie zachodniopomorskim, ale oddalone zaledwie o 30 km od Gorzowa. I to właśnie w tym mieście egzaminy na prawo jazdy zdają kandydaci na kierowców z powiatów myśliborskiego, pyrzyckiego oraz choszczeńskiego. Gdyby powstała filia w Barlinku, gorzowski WORD zmagałby się ze znacznym odpływem klientów.

■ Spór o Barlinek

W listopadzie ubiegłego roku szef gorzowskiego WORD-u Zbigniew Józefowski wystąpił nawet do ministra infrastruktury i budownictwa list, w którym domagał się interwencji w sprawie planowanego otwarcia filii szczecińskiego ośrodka w Barlinku. Uważa, że nie powinny się tam odbywać egzaminy. Dlaczego? Dyrektor powołuje się na rozporządzenie w sprawie egzaminowania. W załączniku znajdują się zadania, które muszą wykonać kandydaci na kierowców podczas egzaminu. Część z nich, zdaniem Józefowskiego, w Barlinku jest niemożliwa do wykonania. Chodzi m.in. o jazdę drogami dwukierunkowymi dwujezdniowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu, posiadającymi odcinki proste i łuki, wzniesienia i spadki, obniżone i podwyższone dopuszczalne prędkości, jazdę drogami jednokierunkowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu oraz przejazd przez skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną. Takich dróg i skrzyżowań w Barlinku po prostu nie było, ale właśnie powstają. Filia szczecińskiego WORD-u w tym zachodniopomorskim mieście zostanie otwarta w przeciągu następnych kilku miesięcy. Mimo że Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa zareagowało na apel byłego już dyrektora. Ale wiadomo, że szczeciński WORD nie odważy



Zbigniew Józefowski, były dyrektor WORD-u w Gorzowie Wielkopolskim

się na otwarcie filii, dopóki nie powstanie potrzebna infrastruktura. Byłoby to po prostu niezgodne z prawem.

■ Zarząd docenia wkład, ale...

Jak Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego tłumaczy decyzję o odwołaniu Józefowskiego?

– Powodem, jaki kierował Zarząd Województwa Lubuskiego przy podejmowaniu tej decyzji, była potrzeba wprowadzenia dynamicznych zmian w funkcjonowaniu WORD-u w Gorzowie Wielkopolskim w perspektywie nowych zadań, jakie przed tą instytucją będą stawiane – tłumaczy Sławomir Kotylak, dyrektor departamentu infrastruktury i komunikacji urzędu marszałkowskiego. – Zarząd województwa docenia wieloletni wkład pracy dotychczasowego dyrektora WORD-u w jego obecny kształt, organizację pracy i skuteczność realizacji zadań. Dlatego zakończenie współpracy ze Zbigniewem Józefowskim na tym stanowisku nie wyklucza wykorzystania jego ogromnego doświadczenia zawodowego w najbliższej przyszłości w innej roli zawodowej.

■ Umowa kończy się w październiku

Dotychczasowe miejsce pracy Józefowskiego objął 1 maja Mariusz Potocki. Umowa z nowym dyrektorem została zawarta na czas określony, do końca października tego roku.

Potocki ukończył zarządzanie i marketing na Wydziale Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego. Dotychczas był m.in. prokurentem w koncesjonowanej agencji ochrony. Do jego obowiązków należało zarządzanie kadrą pracowniczą oraz wyszukiwanie i kontraktowanie klientów biznesowych. Doświadczenie w kierowaniu samorządowymi jednostkami organizacyjnymi zdobył na stanowisku dyrektora Melioracji Lubuskiej z siedzibą w Gorzowie Wielkopolskim. Jest to jednostka organizacyjna Samorządu Województwa Lubuskiego. Pracował również w Agencji Nieruchomości Rolnych w Gorzowie. Tam zajmował się przygotowaniem przetargów oraz doradztwem w zakresie sporządzania dokumentów oraz ich archiwizacji. W latach 2010–2011 był członkiem Rady Społecznej Samodzielnego Publicznego Szpitala Wojewódzkiego w Gorzowie.

Jakub Ziębka



Kijów

Fot. Tiia Monto/Wikimedia Commons

Prawko za wschodnią granicą, czyli zdaje prawie każdy

Niska zdawalność egzaminów na prawo jazdy to problem nieznany ukraińskim i białoruskim kierowcom. Martwić ich mogą natomiast ceny kursu, bo zarabiają marnie. A także „wzjatki” dla urzędników i funkcjonariuszy wszelkich służb.

Wschód i zachód Europy różni nie tylko jakość dróg. Inne są zwyczaje kierowców, radiowoz, stawki mandatów, standardy zachowań.

– U nas można wszystko załatwić za dolary. Także prawo jazdy. Więc po co tracić czas na szkolenie i egzamin? – opowiada Żenia, Ukrainiec pochodzący z okolic Dniepru (do niedawna Dniepropietrowska). – Mój kolega właśnie robi prawko. Będzie go to kosztowało z 600 dolarów. Żadnego kursu. Tylko kasa. No i dwa, trzy miesiące oczekiwania – tłumaczy Żenia.

Tak zwane wzjatki (ros. łapówki) to na Wschodzie, niestety, standard. Kilka lat temu ukraińskie „uproszczone procedury” uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami przyciągnęły również Polaków. Głośno było o mieszkańcach Podkarpacia, Lubelszczyzny, Małopolski, którzy fikcyjnie meldowali się np. we Lwowie. I po krótkim czasie odbierali tam prawo jazdy. Proceder ten ukróciły jednak Straż Graniczna i inne służby. Zaczęto dokładniej przyglądać się pieczętkom w paszportach (żeby zrobić prawko za granicą, trzeba przebywać tam minimum 185 dni) oraz nieścisłościom w dokumentach.

■ Teoria trudniejsza niż praktyka

Ale gdyby ktoś rzeczywiście wybierał się za wschodnią granicę na pół roku (np. do pra-

cy), a nie ma jeszcze prawa jazdy i chce zrobić je legalnie – powinien skorzystać z okazji.

– Rzadko się słyszy, by ktoś nie zdał egzaminu – opowiada Andriej, mieszkaniec Chersonia na południu Ukrainy. – Wydaje mi się, że jeśli można się czegoś obawiać, to części teoretycznej. Niedawno wprowadzili zmiany. Jest osiemdziesiąt pytań. Na odpowiedź tylko 20 minut. Dopuszczalne dwa błędy – tłumaczy Andriej.

Zanim usiądziemy przy komputerze, losujemy jeden z osiemdziesięciu zestawów zadań. Gdzie odbywa się egzamin? W siedzibie instytucji, którą Andriej i Żenia nazywają MREO. To – w uproszczeniu – regionalny ośrodek egzaminowania, funkcjonujący w strukturach DAI (Derżiawna Awtomobilna Inspekcja). Na wschodzie Ukrainy popularniejsza jest rosyjska nazwa GAI.

Funkcjonariuszy DAI (GAI) znają wszyscy kierowcy przemierzający Ukrainę, Białoruś, Rosję. Dajszczyki pełnią funkcję polskiej Inspekcji Transportu Drogowego i policji. Kontrolują ciężarówki, ale też biegają z „suszarkami” i kasują za przekroczenie prędkości.

■ Dajszczyki są również egzaminatorami

– Autoszkoły zgłaszają grupy swoich kursantów, DAI wyznacza termin, przychodzi kilkadziesiąt

osób i ruszają w miasto – mówi Andriej. – Zwykle w samochodzie egzaminacyjnym jest komplet, bo biorą po trzy osoby. Ja jadę 20 minut, ty jedziesz 15 minut itd.

Jazda nie trwa dłużej niż pół godziny. W egzaminie może uczestniczyć instruktor. Ułatwieniem jest również możliwość zdawania autem szkoły jazdy. Przebieg egzaminu nie jest obligatoryjnie nagrywany. Andriej tłumaczy, że nie ma kamer w środku pojazdu, natomiast dość popularne są wideorejestratory pokazujące to, co na drodze. Rzadko kiedy tego samego dnia zalicza się teorię i praktykę. (Andriej zdawał dzień po dniu). Czasami czeka się tydzień lub dłużej.

Prawo jazdy kategorii A, B, C można uzyskać po ukończeniu 18 lat. Ale kurs i egzamin teoretyczny dostępny jest już dla siedemnastolatków.

– Planowana jest liberalizacja przepisów, wprowadzenie warunkowego prawa jazdy dla szesnastolatków – dzieli się newsami z Ukrainy Andriej.

■ Kurs za dwie pensje

Koszty szkolenia? 3,5–4 tysiące hrywien, czyli 550–650 zł. Cena zależy od wielkości miasta, renomy autoszkoły. Obowiązkowe szkole-

nie praktyczne to 60 godzin. Wykłady zwykle trwają dwa miesiące.

– Ja chodziłem trzy razy w tygodniu. Po półtorej godziny – wspomina Andriej.

Podkreśla, że najwięcej kosztuje nauka za kółkiem. Sama teoria to wydatek około 900 hrywien. Za samochód, paliwo, ubezpieczenie trzeba zapłacić nawet trzy razy więcej. Dość drogie (800 hrywien) i czasochłonne są też badania lekarskie. Psycholog, narko-testy, analiza krwi, moczu, okulista, laryngolog, zdjęcie płuc, EKG.

– Dostajesz papierek z autoszkoły i bieżący po lekarzach – opowiada Andriej.

Badania są ważne rok. Zaliczony egzamin teoretyczny również ma 12-miesięczny okres ważności.

– Niektórzy kombinują i część kursu robią legalnie, a resztę załatwiają – przyznaje Żenia.

Ukraińscy kandydaci na kierowców nie martwią się niską zdawalnością egzaminów (przekracza ona 90 proc.). Jedynym problemem są pieniądze. Prawko – robione legalnie – kosztuje dwie miesięczne pensje. Dla porównania – w Polsce spokojnie zrobimy kurs i egzamin za jedną przeciętną wypłatę.

Marne zarobki na Ukrainie (2,5 tysiąca hrywien, czyli równowartość 100 dolarów, to standardowa płaca w handlu i usługach) mogą szkować nie mniej niż statystyki egzaminacyjne. Jak to możliwe, że prawie wszyscy zdają? Pytania są łatwiejsze?

– Chyba w każdym kraju są podobne. Dotyczą przepisów drogowych, pierwszej pomocy, eksploatacji pojazdu – wyjaśnia Żenia. – Jazda zaczyna się na placu manewrowym. Trzeba zaparkować tyłem i równolegle. Kiedy ja zdawałem, było też coś w rodzaju slalomu między pachotkami.

■ Dwóch egzaminatorów z drogówki

Na Białorusi egzamin praktyczny również zaczyna się od – jak mówią lokalsi – autodromu.

– Sprawdzają umiejętność zatrzymania się w określonym miejscu, ruszania na wzniesieniu, wjazd tyłem między pachotki. Jest też parkowanie w zatoczce – opisuje Artiom, mieszkaniec Grodna, od kilku lat sezonowo pracujący w Polsce.

Artiom robił prawko dziesięć lat temu. Przez ten czas przepisy zmieniły się nieznacznie. Między innymi powszechne stały się kamery w samochodach egzaminacyjnych. A kurs został wydłużony.

– Musi trwać co najmniej 90 dni – wyjaśnia Artiom. – Nie można jednego dnia zaliczać kilku godzin zajęć.

Program obowiązkowego szkolenia to 94 godziny, w tym 68 teorii i 26 praktyki. Koszty? Około 300–400 nowych rubli białoruskich, czyli równowartość 700–800 zł.

Jak rozłożone są akcenty podczas kursu? Czterdzieści godzin wykładów dotyczy prowa-

żenia pojazdu i bezpieczeństwa ruchu drogowego, szesnaście godzin – pierwszej pomocy, przy czym połowa tych zajęć ma charakter ćwiczeń z udziałem wykwalifikowanego ratownika. Przed przystąpieniem do egzaminu (teoria kosztuje 6,9 rubla, praktyka – 23 ruble) kursant musi przejść badania lekarskie oraz uzyskać zaświadczenie o pomyślnym ukończeniu szkolenia.

Egzamin, tak jak na Ukrainie, przeprowadzają funkcjonariusze GAI. Test (dziesięć pytań, 15 minut na udzielenie wszystkich odpowiedzi) rozwiązuje się przy komputerze. Opłaty urzędowe są symboliczne, w przeliczeniu na naszą walutę mniej niż 10 zł. Egzamin teoretyczny jest ważny przez sześć miesięcy. Jeśli jednak w tym czasie nie zda się praktyki, teorię trzeba powtórzyć.

Uczestnikiem jazdy egzaminacyjnej może być instruktor. Dozwolone jest zdawanie samochodem autoszkoły. Jazdy odbywają się od godz. 10 do 17 na dystansie maksymalnie 4 km.

Co ciekawe, podczas jazdy egzaminacyjnej umiejętności kierowcy ocenia dwóch funkcjonariuszy.

– Może chodzi o bardziej obiektywną ocenę. A może o utrudnienie różnych kombinacji – zastanawia się Artiom. – U nas też biorą łapówki, ale w ostatnich latach widać, że boją się konsekwencji. Są ostrożni – ocenia Białorusin.

Tłumaczy, że bezpieczeństwa na drogach strzegą dwie formacje mundurowe – GAI i DPS. Ta druga to Drogowa Patrolowa Służba.

– My tłumaczymy to jako „daj postu stolnik”, czyli „daj patrolowi stówkę” – śmieje się Artiom.

■ Uwaga, „uciennik”!

– U nas, jeśli nawet boją się wziąć pieniądze, to chętnie przyjmują prezenty. Znajomy miał ostatnio przygodę. Policjanci zaprowadzili go do sklepu i poprosili o... dwie paczki kawy – podsumowuje z humorem Żenia.

Drogówka za wschodnią granicą częściej zatrzymuje kierowców niż w Polsce i krajach zachodniej Europy. Rutynowe kontrole, sprawdzanie dokumentów to codzienność na głównych trasach, rogatkach miast. Jadąc kilkaset kilometrów zwykle jesteśmy zatrzymywani kilka razy. Trzeba uważać na ograniczenia prędkości – przy posterunkach GAI znaki ustawiane są kaskadowo. Na bardzo krótkim odcinku trzeba zwolnić z 90 km/h do 70 km/h, 50 km/h i 30 km/h. W miastach obowiązuje 60 km/h (tak samo jest na Białorusi). W terenie zabudowanym, ale z mniejszym ruchem pieszych, można jeździć 70 km/h. Po autostradach 130 km/h.

Co ciekawe – teren zabudowany wyznacza nazwa miejscowości na białej tablicy (tak jak kiedyś w Polsce, przed wprowadzeniem specjalnego znaku D-42). Tablice z niebieskim tłem odpowiadają polskimi zielonymi (z nazwami miejscowymi). Na światłach mijania trzeba jeździć od 1 października do 30 kwietnia. Obowiązkowym wyposażeniem pojazdu jest są: apteczka, trójkąt ostrzegawczy, gaśnica. Oryginalnym pomysłem na podniesienie poziomu bezpieczeństwa jest... migające zielone światło na skrzyżowaniu.

– U nas też to zastosowali. Zanim pojawi się żółte i czerwone, zielony sygnalizator włącza się i wyłącza. Wtedy kierowca wie, że już raczej nie zdąży przejechać i powinien hamować – tłumaczy Artiom.

Inne ciekawostki z ulic Mińska i Kijowa? Samochody nauki jazdy oznaczone są literą y (wym. u – uciennik), w białym trójkącie z czerwoną obwódką. Niektórzy początkujący kierowcy, już po zdaniem egzaminie, jeżdżą ze znaczkiem y – odpowiednikiem zielonego listka.

– A kobiety przyklejają na samochodach symbol szpilki, buta na obcasie. Żeby ostrzec innych kierujących. U was są naklejki „Baba za kółkiem” – śmieje się Żenia.

Tomasz Maciejewski



Mińsk

Fot. IsiZulu/Wikimedia Commons

Grzechy główne motocyklistów

Jeśli chcemy być profesjonalnymi instruktorami motocyklowymi, wskazujemy kursantom najczęściej popełniane przez motocyklistów błędy. A jest ich trochę. Ja skupię się na czterech grzechach głównych. Warto się ich wystrzeżać!



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

Jestem motocyklistą. Niektórzy nawet twierdzą, że doświadczonym. I chyba mają rację. Moje doświadczenie bierze się z bacznej obserwacji otaczającego mnie motocyklowego świata, przeprowadzenia niezliczonej liczby szkoleń i bycia biegłym sądowym w dziedzinie wypadków drogowych ze szczególnym ukierunkowaniem na motocykle. Niestety, akta spraw sądowych z reguły zawierają to, co najgorsze. Ludzkie tragedie, śmierć i rozważania, co by było, gdyby... Kiedy trzymam w rękach akta sprawy, na rozważania jest już za późno. Poruszając się motocyklem trzeba myśleć. Tego myślenia musi zaś nauczyć motocyklistę nie życie i sytuacje na drodze, tylko dobry nauczyciel i fachowiec. Oczywiście chodzi mi o instruktora nauki jazdy.

■ Nietoświadczeni i nieodpowiedzialni

Ostatnimi czasy coraz częściej czytam tu i tam, jak to niesamowicie doświadczeni instruktorzy (posiadający uprawnienia od niespełna roku, ludzie, którzy jeszcze rok wcześniej uczestniczą w organizowanym przeze mnie kursie nie potrafili wykonać zadań egzaminacyjnych na motocyklu, nie mówiąc o umiejętności jazdy) bez cienia pokory chwalą się swoimi „doskonałymi” umiejętnościami. Chwilę później publikują filmy rodzinne, na których widać, jak ucza dziecko jazdy na motocyklu. Bez kasku na głowie, w krótkich spodniach, kłapkach i koszulce z krótkim rękawkiem. „Przecież nic się nie stało” – odpowiadają na moje dość ostre komentarze. Ano stało się! Dlatego postanowiłem sporządzić listę grzechów głównych, które popełniają motocykliści.

■ Grzech pierwszy: prędkość

Potocznie mówi się, że „prędkość zabija”. Ale gdybyśmy chcieli dokładnie przeanalizować

tę kwestię, to wyjdzie nam coś trochę innego. To nie ona zabija, ale jej nagłe wytracenie! Nadmierna prędkość to coś, co nierozwrotnie związane jest z jazdą na motocyklu. To oczywiście, skoro w dzisiejszych czasach nikogo nie dziwią maszyny dysponujące mocą powyżej 100 KM przy wadze wynoszącej grubo poniżej 200 kg. Jazda z dużą, a czasem bardzo dużą prędkością to nic złego. Trzeba jednak wyraźnie podkreślić, że na takie zachowanie absolutnie nie ma miejsca na drogach. Motocykliści w zdecydowanej większości twierdzą oczywiście, że ich styl jazdy i przekraczanie prędkości są zachowaniami, nad którymi w pełni panują. Naszym zadaniem (instruktorów nauki i techniki jazdy) jest im jednak pewne rzeczy uzmysłowić. Jakie? Ano np. takie, że hamowanie, skuteczne zatrzymanie motocykla i reagowanie na zmieniającą się sytuację na drodze ma ścisły związek z prędkością jazdy. Najbardziej obrazowe jest mimo wszystko przeliczanie prędkości z kilometrów na godzinę na metry na sekundę i wskazywanie, jak wiele metrów pokonuje się w ciągu każdej sekundy. Wiem to ze swojego doświadczenia.

■ Grzech drugi: niezachowanie odstępu

Odstęp jest niczym bańka bezpieczeństwa. Każdy kierujący powinien wiedzieć, w zasadzie bez względu na to, czym kieruje, że jego postrzeganie otoczenia i refleks są, jakie są. Czas reakcji jest czynnikiem, którego nie daje się skrócić. Łatwo zaś go wydłużyć. Zmęczenie, alkohol lub stres znacznie wydłużają refleks i podejmowanie prawidłowych decyzji. Zatem umiejętność utrzymywania właściwego odstępu jest najważniejsza dla bezpieczeństwa jazdy. Jaki powinien być ten odstęp? Zwyczajowo mówi się, że powinien wynosić co najmniej dwie sekundy od poprzedzającego pojazdu. Zauważmy, że przy prędkości jazdy 100 km/h to odległość ok. 55 metrów, z czego połowę przejedziemy w czasie reakcji na zaistniałe przed nami zdarzenie. Zatem zdecydowanie lepiej byłoby utrzymywać odstęp większy, wynoszący trzy lub nawet pięć sekund. Dlaczego? Dlatego, że powinniśmy jeździć tak, żeby zostawić sobie margines na błędy innych i nasze.

Podczas jazdy w grupie działa jeszcze inne prawo. Kiedy jedziemy zbyt blisko poprzednika i on popełnia błąd, to z reguły my, podświadomie go powielamy. Wiele treningu trzeba, żeby nauczyć się, że utrzymywanie właściwej odległości sprzyja poprawie bezpieczeństwa jazdy i zabezpiecza nas przed popełnieniem niepotrzebnych błędów.

Ważne zatem, żeby od pierwszych chwil nauki jazdy na motocyklu wpajać kursantom, że odstęp jest najważniejszy. Argumenty typu „bo tak wymagają egzaminatorzy” oczywiście nie pomogą. Jestem zaś przekonany, że przytoczenie kilku faktów i liczb, które podałem powyżej, pomogą wielu przyszłym i obecnym motocyklistom przemówić do rozsądku.

■ Grzech trzeci: brawura

Kilka dni przed napisaniem tego artykułu podróżowałem autostradą A2 w kierunku Świecka. Jechałem samochodem osobowym z prędkością rzędu 130–140 km/h. Ruch był bardzo duży, oba pasy zajęte przez jadące jeden za drugim samochody. Nagle zauważyłem w lusterku nadjeżdżającego z tyłu motocykl. Kierujący zbliżał się z bardzo dużą prędkością. Mając na uwadze, że jechałem wówczas ok. 130 km/h, szacuję, że był rozpędzony do 180–200 km/h. Wyprzedzał samochody, jadąc między lewym i prawym pasem. Kierujący poruszający się przede mną postanowił zmienić pas ruchu z lewego na prawy. Kiedy spojrział w lusterko, nie miał jeszcze prawa widzieć tego motocyklisty.



Gdy wykonał ruch kierownicą, był właśnie obok niego. Rozpocząłem hamowanie. Na szczęście udało się! Motocyklista nie uległ wypadkowi. Ale niewiele brakowało.

I teraz najważniejsze! Po przejechaniu ok. 60 km spotkałem tego motocyklistę na stacji benzynowej. Był to mężczyzna w wieku ok. 50 lat, kierował motocyklem yamaha XJ600 diversion z końca lat 90. Zacząłem się zastanawiać, jak długo udaje mu się ująć z życiem przy takim stylu jazdy, jak długo będzie mu sprzyjało

szczęście. Nie rozumiem takiego idiotycznego zachowania. Długo się nad tym zastanawiałem, ale do głowy przychodzi mi jedno. Jeżeli głupota potrafiłaby latać, on unosiłby się nad ziemią. I to na sporej wysokości.

To jest kolejne zadanie dla instruktorów. Warto spróbować tłumaczyć młodym ludziom, których najczęściej uczymy, że takie zachowania szybko prowadzą do wypadku. Że nie ma ludzi niezniszczalnych. Że brawura to rzecz zbędna w życiu, w szczególności na drodze.

■ Grzech czwarty: niedbalstwo

Przykre jest to, że większość z nas żyje w przekonaniu, iż „jakoś to będzie”, „jakoś się uda”. Moją wiedzę czerpię m.in. z wypraw szkoleniowo-turystycznych, bo organizuję ich bardzo dużo. Niektórzy uczestnicy wycieczek mają ze mną bardzo ciężko. Dbam, żeby zapięli kaski, sprawdzili codziennie ciśnienie w ogumieniu, nasmarowali łańcuch, nie jechali na motocyklu z ciekącym zawieszaniem i łysymi oponami.

Niestety, życie pokazuje, że większość motocyklistów nie dba o swoje maszyny. Montują na nich przeróżne gadżety, a zapominają o podstawowych i w sumie bardzo tanich rzeczach wpływających wprost na bezpieczeństwo jazdy. Z czego to wynika? Nie wiem. Wystarczy kilka dni przebywania z moją ekipą instruktorów na wyjeździe i średnio trzeciego dnia dla każdego uczestnika oczywiste jest to, żeby sprawdzić przed wyjazdem istotne punkty motocykla. Wtedy podróż jest przyjemna i bezpieczna. Bezpieczna dla wszystkich, bo przecież brak płynu hamulcowego to nie tylko niebezpieczeństwo dla kierującego, ale również dla jego kolegi, który pojedzie przed nim na górskiej serpentynie.

Zachęcamy do dbania o sprzęt! Pokazujemy, jak to zrobić. Do dzisiaj zastanawiam się, dlaczego w ramach zadań egzaminacyjnych nie ma sprawdzania ciśnienia w ogumieniu. Przecież to takie proste i ważne! Niestety, z moich obserwacji wynika również, że wiele, o ile nie zdecydowana większość szkół jazdy, nie dba o motocykle. Stan techniczny maszyn, stan opon, napędu jest często opłakany. Grzech niedbalstwa również zbiera wielkie żniwo. To przykre, ale bardzo prawdziwe.

Na koniec chcę wspomnieć o fantastycznym projekcie zorganizowanym we włoskim regionie Bolzano. W czasie wyjazdów zrobiłem kilka zdjęć przedstawiających kampanię społeczną, zachęcającą do rozwagi w czasie jazdy na dwóch kółkach. Są one ilustracją niniejszego tekstu. ■



Hybrydowa rewolucja omija OSK

„Hybryda” to słowo często pojawiające się w wypowiedziach fanów motoryzacji. Napęd, niegdyś kojarzący się przede wszystkim z koncernem Toyota, obecnie jest coraz chętniej wykorzystywany w samochodach innych producentów. Specjaliści od marketingu wyliczają jego zalety, nie wspominając o wadach. Czy samochody hybrydowe zdominują rynek? Czy stanowią atrakcyjną ofertę dla OSK?



cą ładowarki podłączonej do zwykłego gniazda. Oczywiście w tym drugim przypadku czas ładowania zdecydowanie się wydłuży. Akumulatory plug-in da się również częściowo podładować podczas jazdy z silnika spalinowego oraz z wykorzystaniem energii odzyskiwanej w trakcie hamowania.

■ Koszty zakupu

Wydawać by się mogło, że cenowo hybrydy zdecydowanie przewyższają porównywalne auta spalinowe. Różnice nie są jednak ogromne. Czasem cena hybrydy jest nawet korzystniejsza, zwłaszcza w stosunku do porównywalnie oszczędnych aut napędzanych silnikiem wysokoprężnym. Przykładowo, najnowsza generacja toyoty yaris wyposażona w 90-konnego diesla w wersji wyposażenia Active została wyceniona na 68.900 zł. Stukonna hybryda w tej samej wersji wyposażenia kosztuje 66.900 zł. Wśród aut z ciut wyższej mamy np. hybrydowego 180-konnego forda mondeo za 131.950 zł. Podobnie wyposażony model z 180-konnym silnikiem Diesla i automatyczna skrzynią biegów kosztuje 137.950 zł. Bezpośrednie porównanie nie stawia hybrydy na straconej pozycji. Jednakże ich ceny w dalszym ciągu znacznie przewyższają wartość najpopularniejszych w OSK aut, napędzanych małymi benzynowymi jednostkami.

■ Awaryjność

Napęd hybrydowy wydaje się dosyć skomplikowaną konstrukcją. To w dłuższej perspektywie może przekładać się na wyższą awaryjność. Jednak w rzeczywistości nie jest tak źle. Przede wszystkim silnik elektryczny jest zdecydowanie prostszy w budowie od spalinowego. Hybrydowy zespół napędowy pozbawiony jest szybko zużywających się podzespołów (sprzęgło, alternator, rozrusznik, turbosprężarka, filtr DPF), a żywotność części eksploatacyjnych (tarcze hamulcowe, klocki) jest znacznie wyższa ze względu na inny sposób obsługi hamulców (związany z odzyskiwaniem energii podczas hamowania). Duże obawy budzi żywotność baterii. Nie znajdują one jednak pokrycia w dotychczasowych doświadczeniach płynących z użytkowania hybryd. Samochody wyprodukowane ponad dziesięć lat temu nadal są bezproblemowo

Gdy w 1997 roku rozpoczęto produkcję hybrydowej toyoty prius, większość obserwatorów rynku motoryzacyjnego traktowało ją jako swoistą ciekawostkę. Koncepcja napędu hybrydowego była wprawdzie znana od początku XX wieku (właśnie wtedy Ferdynand Porsche projektował pierwsze samochody hybrydowe), jednakże przez kolejne dziesięciolecia, mimo prezentowania przez różnych producentów kolejnych koncepcyjnych modeli, nie udało im się pozostać na motoryzacyjnym rynku. Dwa dziesięcia lat temu mody na ekologię, korzystanie z odnawialnych źródeł energii, promowanie zrównoważonego transportu nie było. Ale od tego czasu sporo się zmieniło. Ziarno zasiane przez japońskich inżynierów pod koniec minionego stulecia wydało plon. Dziś praktycznie każdy liczący się producent, zarówno Toyota, jak i Honda, Hyundai, Kia, Ford, Volvo, Volkswagen, Lexus, Mercedes-Benz, BMW Chevrolet, Infiniti, Mitsubishi, Audi, Porsche, Citroen, a nawet Ferrari, ma w ofercie pojazdy hybrydowe. Pozostali zaś intensywnie pracują nad jej uzupełnieniem. Statystyki sprzedaży również wskazują na to, że samochody tego typu przestały być produktem niszowym. Tylko Toyota ogłosiła w lutym, że sprzedała na świecie ponad

10 mln pojazdów hybrydowych. Czyżby zatem przyszłość należała do hybryd? Wiele na to wskazuje. Stale zaostrzające się przepisy dotyczące norm emisji spalin sprawiają, że tego typu rozwiązania są na uprzywilejowanej pozycji. Coraz częściej otwarcie prognozuje się, że napęd hybrydowy zastąpi popularne obecnie silniki Diesla, niespełniających coraz bardziej restrykcyjnych norm ekologicznych. Wydaje się zatem, że hybrydowa rewolucja jest nieunikniona. Czy należy się jej obawiać? Na razie powstało wiele teorii na temat aut hybrydowych. Zweryfikujemy najpopularniejsze z nich.

■ Ładowanie

Czy auto hybrydowe trzeba ładować? To zależy. Na rynku są dwa rozwiązania. Klasyczne hybrydy w ogóle nie wymagają podłączania do prądu. Baterie ładowane są podczas pracy silnika spalinowego oraz hamowania. Ich przeciwieństwem są hybrydy plug-in, wyposażone w złące do ładowania i znacznie pojemniejsze akumulatory, umożliwiające pokonanie dłuższego (30–40 km) dystansu tylko z wykorzystaniem napędu elektrycznego. Co istotne, można je ładować zarówno na stacji ładowania, jak i za pomo-



eksploatowane. W większości przypadków akumulatory objęte są odpowiednio długą gwarancją. Dla przykładu Toyota gwarantuje sprawność układu przez pięć lat lub 100 tys. km (z możliwością przedłużenia gwarancji do dziesięciu lat), a BMW zapewnia, że stosowane w pojazdach koncernu akumulatory przez sześć lat albo 100 tys. km utrzymają minimum 70 proc. nominalnej pojemności.

■ Ekonomika użytkowania

Niewielkie zużycie paliwa to jedna z głównych zalet wymienianych przez specjalistów motoryzacyjnego marketingu. I faktycznie tak jest. W cyklu miejskim klasyczna kompaktowa hybryda spala średnio 4–5 litrów/100 km. Właśnie w mieście ekonomiczność tego typu pojazdu jest najbardziej zauważalna. Częste hamowania pozwalają odzyskiwać energię i efektywnie ładować akumulator. Biorąc pod uwagę pokonywanie długich tras drogami ekspresowymi i autostradami przewaga hybryd nieznacznie maleje, a spalanie wzrasta o około 2–3 litry. Trochę inaczej sprawa wygląda w przypadku hybryd plug-in. Zgodnie z założeniami producentów zasięg 30–40 km, osiągany tylko na napędzie elektrycznym, pozwolić ma na dojazd do pracy i z powrotem praktycznie bez konieczności używania silnika spalinowego. Ponosić będziemy wyłącznie koszty energii elektrycznej niezbędnej do naładowania akumulatora. W razie dłuższych tras nie trzeba natomiast panicznie szukać stacji ładowania – wystarczy stacja benzynowa. Rachunek jest prosty. Im rzadziej wypuszczamy się w długie trasy, tym bardziej opłaca się zainwestować w auto hybrydowe. Niebagatelne znaczenie ma również oszczędność związana z eksploatacją pojazdu. Brak kosztownych w razie

awarii podzespołów mechanicznych, wolniejsze zużywanie się układu hamulcowego przekładają się na realne oszczędności.

■ Hybryda w OSK

Czy zatem można uznać auto hybrydowe za realną i ciekawą alternatywę dla dotychczas eksploatowanych pojazdów? Na szeroką skalę jeszcze na pewno nie. I nie chodzi tu wcale o kwestie ekonomiczne. Przyczyna jest dużo bardziej banalna. Auta hybrydowe nie występują z manualną skrzynią biegów, konieczną do szkolenia większości kandydatów na kierowców w ramach kategorii B. Hybryda posłużyć może co najwyżej do szkole-

nia z ograniczeniem do automatycznej skrzyni biegów. I faktycznie, są już ośrodki, które w ten sposób wykorzystują hybrydowe toyoty yaris. Czy to się opłaca? Cenniki nie pozostawiają wątpliwości. Hybrydowy yaris to wydatek co najmniej 66.900 zł. Benzynowa konkurencja wyposażona w automatyczne skrzynie biegów prezentuje się znacznie korzystniej. 110-konną skodę fabię ze skrzynią DSG kupimy już za 55.880 zł, 90-konny volkswagen polo z DSG kosztuje 54.990 zł, Renault oferuje 120-konne clio ze zautomatyzowaną skrzynią biegów EDC za 62.900 zł a 100-konnym fordem fiestą z automatem Power Shift wyjedziemy z salonu za 63.150 zł. Wśród azjatyckich konkurentów jest 100-konny hyundai i20 z automatyczną skrzynią biegów za 55.100 zł. Różnica w cenie może zatem sięgać prawie 12 tys. zł. To dosyć dużo. Czy uzasadnić ją można różnicą w kosztach eksploatacji? W kwestii kosztów zużytego paliwa przewaga hybrydy będzie zauważalna, dopóki nie zamontujemy w benzynowym konkurencie instalacji gazowej. Pozostaje kwestia pozostałych kosztów eksploatacji pojazdu. W tej kategorii hybrydy, pozbawione kilku potencjalnie awaryjnych podzespołów, zyskują pewną przewagę. Staje się ona jednak w pełni zauważalna dopiero w dłuższym okresie intensywnej eksploatacji pojazdu. A jak wiadomo, szkolenia na kategorię B w „automacie” nie są na tyle popularne, żeby nadmiernie obciążać wykorzystywane do nich pojazdy. Summa summarum można stwierdzić, że hybrydowa rewolucja na razie omija OSK szerokim łukiem. Sytuacja ta może ulec zmianie w przyszłości, gdy rynek zostanie nasycony takimi pojazdami, a polscy kierowcy, przywiązani do manualnych skrzyń biegów, zmienią podejście do automatów.

Dariusz Piorunkiewicz





ODTJ w Legnicy

Miliony na ODTJ-oty

Pod koniec kwietnia uroczą otwarto kolejne dwa ośrodki doskonalenia techniki jazdy. Są to obiekty stopnia podstawowego. Inwestycje przeprowadziły WORD-y w Krośnie i Legnicy.

Krosno wzbogaciło się o nowy, imponujący obiekt, który jest bardzo potrzebny całej społeczności Podkarpacia – mówiła podczas uroczystego otwarcia obiektu wicemarszałek województwa podkarpackiego Maria Kurowska. – Na polskich drogach wciąż jest dużo wypadków i ciągle giną ludzie. Niejednokrotnie z powodu braku umiejętności kierowców. Wszystkim nam zależy na bezpieczeństwie na polskich i na podkarpackich drogach, na tym, by było tu jak najmniej wypadków, bo wszyscy jesteśmy uczestnikami dróg. Tego typu obiekty to wspierały sprzymierzeniec działań, mających na celu ochronę życia kierowców, pasażerów i pieszych. Szkolenia w tym ośrodku z pewnością znacząco wpłyną na poziom bezpieczeństwa na naszych drogach.

■ Inwestycja za 5 mln zł

Budowa ODTJ-otu w Krośnie rozpoczęła się w kwietniu ubiegłego roku. Wcześniej WORD zakupił od Naftometu (producent wyrobów przeznaczonych do eksploatacji ropy naftowej i gazu ziemnego) oraz Krośnieńskiej Huty Szkła „Krosno” tereny potrzebne do przeprowadzenia inwestycji. Ich łączna powierzchnia to 1,15 ha.

ODTJ-ot składa się oczywiście przede wszystkim z infrastruktury potrzebnej kierowcom do wykonywania różnych zadań. Na wyposażeniu krośnieńskiego ośrodka jest prostokątna płyta poślizgowa z tzw. szarpakiem (urządzenie destabilizujące tor jazdy) oraz nawod-

niem, pierścieniowa płyta poślizgowa (także z nawodnieniem) oraz tor szkoleniowy o długości prawie 500 m ze wzniesieniem. ODTJ-ot został wyposażony w system sterowania ruchem, pomiaru prędkości jazdy oraz monitoring wizyjny.

Na terenie ODTJ-otu znajduje się także budynek z garażem i tarasem. Wewnątrz są pomieszczenia dla pracowników technicznych i instruktorów techniki jazdy oraz tzw. dom bezpieczeństwa. Co to takiego? Pomieszczenie, w którym znajduje się symulator dachowania, zderzeń i wraku pojazdu powypadkowego.

Całkowity koszt pierwszego na Podkarpaciu tego typu obiektu zamknął się w kwocie 5 mln zł. Te pieniądze zostały wydane na zakup gruntów, projekt architektoniczny oraz zapłatę dla wykonawcy. Pochodzą one z budżetu krośnieńskiego WORD-u.

■ Zaprojektowane i wybudowane

Z kolei WORD w Legnicy wybudował swój ODTJ-ot nieco taniej, bo za 4,2 mln zł. Zastosowano tam formułę „zaprojektuj i wybuduj”. Na czym ona polega? Jedna firma zajmuje się zarówno opracowaniem projektu obiektu (na podstawie posiadanej przez zamawiającego koncepcji funkcjonalno-przestrzennej i dokumentacji geotechnicznej oraz wizualizacji), jak i wykonaniem kompleksowych robót budowlanych.

– Na terenie ODTJ-otu znajduje się dwukondygnacyjny budynek biurowo-szkoleniowy – mówi Jarosław Liczko, egzaminator nadzorujący w legnickim WORD-zie. – Są tam m.in. sala konferencyjna, recepcja, pomieszczenia dla pracowników oraz taras widokowy.

W samym centrum ODTJ-otu stoi także wieża kontrolna. Można z niej obserwować manewry wykonywane przez osoby ćwiczące na torze, ale także zdalnie (z tabletu) sterować niektórymi elementami będącymi na wyposażeniu toru. Chodzi np. o włączenie kurtyny wodnej.

Oczywiście obiekt dysponuje dwoma płytami poślizgowymi – prostokątną i pierścieniową. Wyposażony jest także w urządzenie destabilizujące tor jazdy. ODTJ-ot posiada także oświetlenie, dzięki temu można z niego korzystać po zmroku.

– Możemy się także pochwalić wykwalifikowaną kadrą – mówi Liczko. – Siedmiu egzaminatorów pracujących w naszym WORD-zie ma także uprawnienia instruktora techniki jazdy. Dzięki temu nie musieliśmy zatrudniać nikogo z zewnątrz.

Oba obiekty są ODTJ-otami stopnia podstawowego. Oznacza to, że WORD-y nastawiły się na realizację godzinnego obowiązkowego szkolenia praktycznego dla młodych kierowców. Przepis, który o tym mówi, ma wejść w życie w czerwcu przyszłego roku. Czy tak się stanie – zobaczymy.

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 wykładowców na wszystkie podstawowe kategorie prawa jazdy: **A, B, C i D.**

Kto zostanie instruktorem roku?

Slalom zakończony parkowaniem w garażu, jazda po pasie ruchu z piłeczką na talerzu czy parkowanie samochodem z zaklejonymi szybami to tylko niektóre konkurencje, w których zmierzą się instruktorzy z całej Polski w ramach XVIII Ogólnopolskiego Konkursu „Instruktor Roku 2017”.



na placach wszystkich WORD-ów w kraju, pasa o 80 cm z lewej strony.

Kolejne wyzwanie to slalom między słupkami zakończony wjazdem do garażu. Następnie parkowanie równoległe z lewej strony samochodem z zaklejoną tylną szybą oraz bocznymi szybami w tylnych drzwiach. Zawodnik powinien zaparkować używając jedynie bocznych lusterek.

Ostatnie zadanie to zatrzymanie samochodu na sygnał. Instruktor rozpędza samochód do -55 km/h i na znak sędziego zaczyna hamowanie. Musi stanąć jak najbliższej linii zatrzymania.

– Wszystkie te zadania jest w stanie wykonać każdy przeciętny instruktor – wyjaśnia Kołodziejczak. – Chodzi o to, by mieć jak najlepszy czas. Co roku przyjeżdżają zawodnicy, którzy brali udział w poprzednich edycjach i zaczynają treningi, jak tylko ogłaszamy na stronie listę konkurencji. Oni mają już wypracowane swoje techniki wykonywania poszczególnych zadań. Ale co roku są i tacy, którzy przyjeżdżają po raz pierwszy i też osiągają bardzo dobre wyniki. Chociaż tak naprawdę w tej imprezie chodzi o integrację środowiska i zabawę. I to się udaje, co roku jest fantastyczna atmosfera.

Uczestnicy konkursu będą rywalizowali w samochodach, którymi zdaje się egzamin państwowy na prawo jazdy kategorii B. Wiadomo, że w tym roku będzie hyundai i20, toyota yaris i kia.

■ Branżowe świętowanie

Jak twierdzą organizatorzy, oprócz zawodników, których co roku jest ponad trzydziestu, mile widziane są też wszystkie szkoły jazdy, nawet takie, które nikogo nie wystawiają, a przyjadą tylko po to, żeby pokibicować albo popatrzeć. Zawody są otwarte dla publiczności.

– Zależy nam, żeby przyjechało jak najwięcej ludzi, ponieważ bolączką naszej branży jest to, że bardzo trudno jest ją zintegrować – mówi Kołodziejczak. – Są jakieś zaszłości sprzed lat, konflikty, których przyczyn już nikt nie pamięta. A ja bym chciał, żeby ten konkurs był świętem branży.

W programie dla gości są m.in. grillowanie, całonocny bal i wycieczka z przewodnikiem po Łodzi.

■ Jest o co walczyć

Nagrody przewidziane w konkursie to weekendowe testowanie luksusowych samochodów. Zdobywca pierwszego miejsca dostanie na dwa dni do swojego użytku najnowszego lexusa, a laureaci drugiego i trzeciego miejsca – mercedesy.

Organizatorami konkursu są Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców oraz Stowarzyszenie Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców i Kandydatów na Kierowców Autos Łódź. Sponsorem imprezy jest firma e-kierowca, nasz wydawca. Termin zgłoszeń upływa 5 czerwca.

Anna Łukaszuk

■ Co czeka zawodników?

Konkurs odbędzie się w Łodzi w dniach 23–24 czerwca. Uczestnicy będą rywalizowali w pięciu konkurencjach.

Na początek test z przepisów ruchu drogowego, oparty na pytaniach państwowych. Wygrywa ten, kto z pytaniami upora się najszybciej. Po części teoretycznej czas na praktykę. Na początek jazda pasem ruchu z piłeczką na talerzu. Manewr trzeba wykonać szybko i nie zgubić piłki. Dodatkową trudnością będzie zwężenie regulaminowego, namalowanego

Co ciekawe, tym razem wszystkie zadania startujący będą wykonywali z siedzenia instruktora.

– Do tej pory rywalizacja przypominała konkurs na najlepszego kierowcę, bo zadania były wykonywane właśnie z siedzenia kierowcy samochodu – mówi Krzysztof Kołodziejczak, prezes Stowarzyszenia Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców i Kandydatów na Kierowców Autos Łódź, współorganizator konkursu. – A przecież to są zawody instruktorów. Zatem wszystkie zadania trzeba wykonać z instruktorskiego fotela.

Brytyjczycy zmieniają zasady gry

Od grudnia kandydaci na kierowców z Anglii, Szkocji i Walii będą musieli się zmierzyć ze zmienioną formą egzaminu praktycznego na prawo jazdy. Jego częścią stanie się m.in. jazda z wykorzystaniem nawigacji.



Nasze drogi należą do najbezpieczniejszych na świecie, ale w wypadkach ginie wielu młodych ludzi – tłumaczy Andrew Jones, brytyjski minister transportu. – Wprowadzane przez nas zmiany pomogą zmniejszyć liczbę osób, które zmarły lub odniosły poważne obrażenia w wyniku zdarzeń drogowych. Młodzi kierowcy naberą umiejętności potrzebnych do bezpiecznego poruszania się po drogach.

■ Nawigacja wskaże drogę. Ale tylko niektórym

Praktyczny egzamin na prawo jazdy w nowej formie będzie obowiązywał w Wielkiej Brytanii od 4 grudnia tego roku. Konkretnie decyzje zostały poprzedzone konsultacjami społecznymi, w których wzięło udział prawie 4 tys. osób. Dodatkowe nowe rozwiązania testowało 4,3 tys. kandydatów na kierowców oraz 860 instruktorów nauki jazdy.

Co w takim razie nowego czeka kandydata na kierowcę, który będzie zdawał egzamin praktyczny na prawo jazdy w Anglii, Szkocji i Walii? Przede wszystkim wydłużeniu z dziesięciu do dwudziestu minut ulegnie jazda samodzielna. Na czym ona polega? Egzaminowany musi bezpiecznie dojechać bez pomocy egzaminatora we wskazane miejsce. Dodatkowo większość kandydatów na kierowców będzie poproszo-

na o jazdę zgodnie ze wskazówkami satelitarnej nawigacji. Będzie ona częścią wyposażenia auta egzaminacyjnego. Nawigację włącza egzaminator i to także on wyznacza trasę. Kandydat na kierowcę nie może jednak przynieść na egzamin swojego sprzętu. Będzie to zabronione.

Co ciekawe, nie wszyscy kandydaci na kierowców zostaną poproszeni o poruszanie się zgodnie ze wskazaniem nawigacji. Dwadzieścia procent egzaminów będzie przeprowadzane jak do tej pory. Egzaminator zaprezentuje planszę, mapkę z prostym opisem i poleci, gdzie egzaminowany ma dojechać.

■ Zmiany z poparciem społecznym

To niejedynie zmiany, które wejdą w życie jeszcze w tym roku. Zrezygnowano ze sprawdzania umiejętności wykonywania dwóch manewrów. Chodzi o cofanie po łuku oraz skręcanie w ulicę. Zamiast tego kandydaci na kierowców będą musieli zmierzyć się z parkowaniem prostopadłym, wyjazdem tyłem z miejsca parkingowego oraz zatrzymaniem się po prawej stronie drogi (w Wielkiej Brytanii obowiązuje ruch lewostronny), wycofaniem na odległość, którą zajmują dwa zaparkowane samochody oraz ponownym włączeniem się do ruchu.

To nie wszystko. Jedno z pytań teoretycznych (nazwane potocznie „Pokaż mi, powiedz mi”)

zostanie zadane przez egzaminatora podczas jazdy, a nie poza pojazdem. Może on poprosić np. o włączenie wycieraczek czy wskazanej kontrolki.

Podczas konsultowania proponowanych zmian aż 88,2 proc. respondentów (branżowcy, kandydaci na kierowców, policja, przedstawiciele organizacji motoryzacyjnych) zgodziło się na wydłużenie samodzielnej jazdy, 70,8 proc. na używanie nawigacji, 78,6 proc. na zmianę wymaganych manewrów oraz 78,4 proc. na zadanie jednego pytania podczas jazdy.

■ Ustawodawstwo nadąża za zmianami

Przygotowane korekty w sposobie przeprowadzania egzaminów są kolejnym dowodem na to, że brytyjskie ustawodawstwo nadąża za zmianami, które dokonują się we współczesnym społeczeństwie. Od 1 marca tego roku surowiej karana jest w Wielkiej Brytanii np. rozmowa przez komórkę bez używania zestawu słuchawkowego, wysyłanie i czytanie SMS-a lub e-maila w samochodzie. Dlaczego? Bo ze statystyk wynika, że zwiększa się liczba wypadków powodowanych przez kierowców korzystających podczas jazdy z komórki.

Jakub Ziębka



85 nieudanych podejść

Ostatni egzamin teoretyczny miał w kwietniu. Nie udało się już po raz 85. Na razie mieszkaniec Lubelszczyzny zawiesił dalsze zdawanie egzaminów. Jednak nie dlatego, że stracił determinację. Po prostu czeka, aż przejdzie burza medialna.

Średnia zdawalność teoretycznego egzaminu na prawo jazdy w Polsce wynosi około 52 proc. (dane z ubiegłego roku). Ale jeszcze niedawno było dużo gorzej. Miało to związek ze zmianą formuły egzaminu. Jak zgodnie przyznają dyrektorzy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w całym kraju, większość kandydatów na kierowców zdaje egzamin za pierwszym, drugim, ewentualnie trzecim podejściem. Jednak co jakiś czas pojawiają się rekordziści.

■ Trzy tysiące wydane, prawa jazdy wciąż nie ma...

Obecnie w skali kraju najbardziej wytrwałym kandydatem na kierowcę jest mieszkaniec Woli Urhuskiej w powiecie włodawskim na Lubelszczyźnie, który do egzaminu teoretycznego w chełmskim WORD-zie podchodził 85 razy w ciągu trzech lat.

– Kilka tygodni temu ten pan zawiesił egzaminy, ponieważ zrobiła się wokół niego burza medialna – mówi Sławomir Niepogoda, dyrektor WORD-u w Chełmie. – Nie wiem, czy wróci, może zrezygnuje z bycia kierowcą. A może będzie walczył dalej. Sytuacja jest o tyle dziwna, że wszystko wskazuje na to, że ten człowiek ma problem nie tyle z przepisami ruchu drogowego, co z obsługą komputera. Jak się z nim rozmawia, to on zna przepisy, tylko jak trzeba pod presją czasu od-

powiadać za pomocą komputera, nie daje rady. Kiedyś była taka możliwość, że robiło się egzaminy komisyjne i wtedy były one pisemne. Jednak teraz tę opcję zlikwidowano.

Niepogoda mówi, że rozmawiał już z ministrem, czy jest możliwość, by ten człowiek złożył egzamin pisemny bez użycia komputera. Okazuje się, że nawet jeśli posiadałby odpowiednie orzeczenie lekarskie, jest to niemożliwe.

Udało nam się dowiedzieć, że nie ma żadnych lekarskich przeciwwskazań, by mężczyzna, który ma około 35 lat, nie mógł zostać kierowcą.

– To jest poza wszystkim spokojny i uprzejmy człowiek, który nie robi żadnych awantur po kolejnej porażce, nie ma do nikogo pretensji – dodaje Niepogoda. – Nie zdaje, idzie się umówić na kolejny termin, potem na kolejny. Rozmawiałem z nim, że może warto jeszcze wrócić do szkoły nauki jazdy, usiąść z instruktorem. Ale on twierdzi, że jest przygotowany. Mam nadzieję, że mu się w końcu uda, bo pomijając ogromną determinację, jest to też kwestia kosztów. Każdy egzamin teoretyczny to 30 zł. Do tego dojazdy do WORD-u. To daje około 3 tys. zł w ciągu trzech lat.

■ Wytrwale kobiety

Rekordzistka ostatnich lat w warszawskim WORD-dzie to starsza pani, która zaliczyła

32 podejścia do teorii i 40 egzaminów praktycznych. Kurs zaczęła w 2009 roku. W roku 2017 udało jej się zostać kierowcą.

– Co więcej, godne podziwu jest to, że zdała w Warszawie – mówi Sławomir Malinowski, kierownik wydziału realizacji egzaminów w stołecznym WORD-zie. – Zazwyczaj ludzie po mniej więcej dziesiątym niepowodzeniu uciekają do mniejszych ośrodków, bo istnieje przekonanie, że w małych miejscowościach łatwiej zdać.

Równie ogromną wytrwałością wykazała się mieszkanka Olsztyna, także starsza pani, która do egzaminu teoretycznego podchodziła ponad 60 razy. Ponad 50 razy zdawali rekordziści z Częstochowy i Kielc.

■ Nieprzygotowani nie zdają

Kandydaci na kierowców często o swoje niepowodzenia na egzaminach obwiniają WORD-y, które ich zdaniem żyją z oblewania i poprawek. Okazuje się jednak, że przyczyny mogą być bardziej prozaiczne, co potwierdziła w swoim raporcie w 2015 roku Najwyższa Izba Kontroli. Winny jest system szkolenia i to, że instruktorzy nie ponoszą odpowiedzialności za dopuszczenie klienta do procesu egzaminowania.

– Wadliwy jest system szkolenia oraz to, że niestety szkoły wypuszczają nieprzygotowanych kursantów – mówi Marcin Kiwit, egzaminator nadzorujący w olsztyńskim WORD-dzie. – Wyjeżdżenie trzydziestu godzin nie oznacza, że człowiek jest gotowy, by zostać kierowcą. To bardzo indywidualna kwestia. Dlatego gdy klient skończy obowiązkowy kurs, instruktor powinien rzetelnie ocenić, czy jest on w stanie zdać egzamin, czy nie. Tymczasem tego się zazwyczaj nie robi, bo instruktor się boi, że zostanie uznany za naciągacza i niezadowolony kursant nie przyśle mu kolejnych klientów. Dlatego ci, którzy przychodzą do nas po raz kolejny i próbują zdać, zwłaszcza egzamin praktyczny, są po prostu nieprzygotowani.

Anna Łukaszuk

Model biznesowy

Czym zazwyczaj kieruje się kursant przy wyborze szkoły jazdy? Mamy XXI wiek, więc wydawać by się mogło, że jest bardzo wymagający i skrupulatnie przystępuje do poszukiwań wymarzonego ośrodka. Ale jest inaczej. Ważne jest to, żeby było tanio i blisko. Ale na szczęście są od tej reguły wyjątki.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Aco robią szkoły jazdy? Nastawiają się właśnie na takiego klienta. Oferują niskie ceny z bogatym pakietem usług. Chodzi mi o badania lekarskie, materiały do nauki, podwózkę na egzamin, wyrobienie profilu kandydata na kierowcę. Wystarczy, że klient zapłaci pierwszą ratę, w wysokości 100 zł, a pracownicy autoszkół spełnią każde jego życzenie.

■ OSK świadczą usługi taksówkarskie

Kursant, który podczas wybierania szkoły jazdy kieruje się tylko ceną, bardzo często myśli, że wszystkie szkoły jazdy działają w ten sam sposób i oferują dokładnie to samo. Mają tylko różne nazwy i numery telefonów. Jaki sens ma więc jechanie na zajęcia do OSK przez pół miasta, skoro istnieją ośrodki, które zabiorą kursanta z dowolnie wybranego przez niego miejsca – spod szkoły, bloku, marketu, a następnie odwiozą go, np. do domu? Wychodzi to taniej niż zamówienie taksówki i jest wartość dodana – nauka jazdy!

Wydawać by się mogło, że w czasach, gdy wszystkie informacje można wyszukać w Internecie, klient będzie bardziej świadomy. Nic takiego nie ma miejsca. Bo przecież czasami wystarczy kilka minut surfowania, żeby zorientować się, że trafią do ośrodka działającego w sposób nierzetelny.

■ Uczmy, nie bawmy się w uczenie

Wystarczy przecież wpisać w najbardziej popularnej wyszukiwarce internetowej hasło „OSK”, dodając przy tym interesujące nas miasto, a już uzyskujemy sporą liczbę wyników. Warto przejrzeć oferty szkół i je porównać. Ale istnieją też ośrodki, których w Internecie nie ma albo prawie nie ma. Czasem zadają sobie pytanie: jak one funkcjonują? Bo dane na ich stronach są nieaktualne albo w ogóle nie mają stron.



Mnie, z czego się cieszę, udało się chyba trafić do dosyć specyficznego (jak na dzisiejsze czasy) klienta. Jest bardzo wymagający, uważnie czyta to, co jest napisane na stronie internetowej. Wie, że cena kursu nie jest niska, oczywiście porównując ją do oferowanych przez inne ośrodki. Ma świadomość tego, że będzie musiał podpisać umowę, w której znajdują się zapisy o jego prawach i obowiązkach. Wie, że w mojej szkole jazdy profil kandydata na kierowcę musi sobie wyrobić sam. Nikt także nie pomoże mu dotrzeć do punktu, w którym rozpoczynamy zajęcia praktyczne. Zajmujemy się uczeniem, nie bawimy się w uczenie. To duża różnica.

■ Nietatwy, ale satysfakcjonujący model biznesowy

Oczywiście szkolę stosunkowo małą liczbę kursantów. Ale o 90 proc. z nich powiedziałbym, że są świadomymi klientami. Poza tym tak skalkulowałem cenę kursu, żeby móc utrzymać auta szkoleniowe, motocykle i instruktorów oraz siebie samego.

To nie jest mój autorski pomysł na biznes. Miałem szczęście rozpocząć karierę instruktorską w poznańskiej szkole jazdy, która wy-

różniła się spośród innych dobrymi relacjami z kursantami, nienagannym zarządzaniem. Gdy otwierałem swój biznes, postanowiłem iść tą samą drogą. Nastawiłem się na świadomego kursanta. Takiego, dla którego cena kursu nie jest najważniejsza. Oczywiście nie jest to łatwa ścieżka. Trochę to kosztuje, trzeba mieć fantastyczną kadrę instruktorów, bardzo zadbane pojazdy, muszą dbać o relacje z kursantami, pilnować jakości szkolenia i monitorować wszystko na bieżąco. W takim modelu prowadzenia biznesu nie ma miejsca na przypadek.

■ Wychowywanie kursanta

Cieszy to, że podobną ścieżką podąża coraz więcej poznańskich szkół jazdy. Stawia na jakość, nie na ilość. A inni, przy okazji wymiany pojazdów w WORD-zie, coś sobie chyba uświadomili. Przecież brak pieniędzy na nowy pojazd, ba, brak szans na kredyt, a nawet leasing, o czymś świadczy. Ale na razie część robi dobrą minę do złej gry.

Kursanta trzeba sobie wychować. Musimy mu uświadomić, że kurs prawa jazdy to nie zabawa, to poważna sprawa. To musi kosztować, bo szkoli go profesjonalista. ■

I tak źle, i tak niedobrze

W poprzednim numerze „Szkoły Jazdy” pisaliśmy o problemach trapiących współczesne diesle oraz postrzeganiu ich przez kierowców. Okazuje się, że na cenzurowanym są również silniki z zapłonem iskrowym.

Downsizing, turbodoładowanie, bezpośredni wtrysk paliwa oraz system stop-start to połączenia wciąż budzące lęk u licznych kierowców. Są utożsamiane ze skróconą żywotnością jednostek napędowych i widmem kosztownych awarii. Jako jedyne słuszne rozwiązanie wielu wciąż wskazuje wolnoobrotowe 2.0, a nawet większe silniki. Zwykle wystarczy zamienić kilka zdań z osobą wygłaszającą podobne teorie, by wyszło na jaw, że nie miała do czynienia z nowoczesnymi silnikami, a przekonanie wyrobiła sobie na podstawie zasłyszanych opinii, internetowych „mądrości” bądź własnych doświadczeń z motoryzacją pamiętającą poprzednią epokę.

Pierwszym symptomem przemian w motoryzacji był debiut systemu stop-start, który pojawił się niemal dokładnie przed dekadą. Wówczas wrócono, że rozwiązanie (nieobecne przez długi czas w dieslach z powodu trudności w uzyskaniu bezwibracyjnego wygaszania i odpalania silnika oraz pojazdach z automatycznymi skrzyniami – kwestia podtrzymania ciśnienia oleju przekładniowego) będzie wykańczał rozruszniki i przyspieszał zużycie silników. Z perspektywy czasu można zaryzykować stwierdzenie, że niewralgiczne elementy musiały faktycznie zostać wzmocnione przez producentów aut, gdyż jedynym realnym problemem jest wyższa cena akumulatora w technologii AGM, który lepiej znosi ciężkie cykle ładowania i rozładowywania. Z drugiej strony jeżdżąc w cyklu miejskim można zaoszczędzić dzięki wygaszaniu silnika ok. 0,5 l/100 km. A dowodem na to, że powtarzające się zastrzymania cyklu pracy nie szkodzą jednostce napędowej, są oferowane od 1997 roku i cieszące się nieposzlakowaną opinią hybrydy (w których za uruchomienie silnika tłokowego nie odpowiada jednak rozrusznik).

Przekonanie się na własnej skórze, czy nowoczesne silniki mają rację bytu, nie zawsze jest łatwe. Niektóre salony nie mają wśród aut testowych samochodów z najmniejszymi silnikami. To spore zaniebdanie, gdyż po jeździe próbnej klient mógłby stwierdzić, że kompakt „z litrem” pod maską będzie dla niego w zupełności wystarczający, natomiast limuzynę klasy średniej bądź SUV-a z „dwulitrowką” uznałby za przerażająco dynamiczną propozycję. Mało tego; coraz częściej próby oceniania za pomocą słuchu, intensywności wgniatania w fotele czy elastyczności, co jest źródłem mocy są skazane na niepowodzenie – współczesne 2.0 R4 Turbo jeździ dużo sprawniej od 3.5 V6 sprzed kilku lat, a 1.2



Turbo dorównuje parametrami klasycznemu 2.0. Pozostaje odpowiedzieć sobie na pytanie, czy bardziej ufamy suchym liczbom i stwierdzeniom typu „prawdziwe bmw musi mieć sześć cylindrów”, czy faktycznym wrażeniom zza kierownicy, które w przypadku wspomnianego bmw są poprawne, nawet gdy pod maską pracuje 136-konne 1.5 R3.

Często można spotkać się z opiniami, że „litrowe silniki do kosiarek” są mocno wysilone, więc nie posłużą za długo. Czy rzeczywiście? Fordowski 1.0 EcoBoost rozwija 100-125 KM i 170 Nm. Tymczasem uchodzący za „bezpieczniejszy” 1.6 EcoBoost oferuje od 150 KM i 240 Nm do 200 KM i 290 Nm. Oznacza to, że 1.0 generuje 100–125 KM i 170 Nm z litra, natomiast 1.6 EcoBoost 94–125 KM/l i 150–181 Nm/l. Podobnie prezentuje się zestawienie silników innych marek – np. oferowanego przez Grupę Volkswagen 1.0 TSI (90–115 KM) z 2.0 TSI (220–310 KM). Teorie o skrajnym wysileniu małych silników można więc między bajki włożyć. Podobnie jak stwierdzenia o ich pracy pod nadmiernym obciążeniem. 85 czy 100 KM w kompaktowym aucie nie zapewnia sportowych osiągnięć, ale dzięki momentom obrotowym rzędu 170–200 Nm małe silniki radzą sobie lepiej od wolnoobrotowych jednostek sprzed dekady – by wykrzesać z nich satysfakcjonującą dynamikę na autostradzie czy górskiej drodze, nie trzeba zapędzać wskazówki obrotomierza w okolice czerwonego pola. Kierowca rzadziej operuje lewarkiem skrzyni biegów i sprzęgłem, a w kabinie jest ciszej, co sprawia, że podróż staje się mniej męcząca i bardziej bezpieczna.



W nowoczesnych silnikach kluczowy stał się balans termiczny, który pozwala na obniżenie zużycia paliwa i emisji szkodliwych związków do atmosfery – m.in. dlatego, że zwarty silnik szybciej osiąga temperaturę roboczą i musi krócej pracować na wzbogaconej mieszance. Nowym standardem projektowania towarzyszą bardziej wyrafinowane materiały i wyższa precyzja wykonania. Dość powiedzieć, że stosowane niegdyś luzy montażowe dla nowych silników nowoczesną jednostkę kwalifikowałyby do kapitalnego remontu. Producenci samochodów nie mogą pozwolić sobie na niedociągnięcia materiałowe i inne wady konstrukcyjne silników. Każda, jeżeli zostanie wykryta i należyście udokumentowana, jest rysą na wizerunku firmy (w dobie Internetu złe wieści rozchodzą się błyskawicznie) i staje się

podstawą do rozpoczęcia akcji serwisowej. A te, bez względu na rozmiar dokonywanych napraw, generują ogromne koszty. Szczególnie teraz, gdy niemal wszystkie firmy oferują wydłużone pakiety gwarancyjne (nierzadko do pięciu-sześciu lat i nawet 200 tys. km). Z przeprowadzanych przez niemieckie redakcje testów długodystansowych wyłania się dosyć jednoznaczny obraz nowoczesnych silników benzynowych – 100 tys. km nie robi na nich żadnego wrażenia, a po 200 tys. km zmierzone osiągi bywały lepsze od stwierdzanych na początku testu. Awarie – owszem, zdarzały się, przy czym ograniczały się głównie do pokładowej elektroniki, sprzęgieł czy zawieszek. Ciekawą lekturą są także zachodnie serwisy ogłoszeniowe. Bez trudu można znaleźć auta, które na pierwszym silniku o niewielkiej pojemności pokonały 300 tys. km. Za kilka lat wyniki z pewnością będą wyższe.

Nie zamierzamy nikogo przekonywać, że downsizing jest idealnym rozwiązaniem, które sprawdza się zawsze i wszędzie. Cztery cylindry, szczególnie pod obciążeniem, zwykle brzmią gorzej od V6, a przy trzech cylindrach trudno o kulturę pracy. Nie wszystkie jednostki nowej generacji okazały się udane. Proponowany przez Fiata 0.9 TwinAir może irytować brzęciem i wibracjami dwóch cylindrów oraz wysokim spalaniem przy próbach żwawszej jazdy. Drżenie i niemoc poniżej 2000 obr./min irytuje w opracowanym przez Renault 0.9 TCe z trzema cylindrami. Z kolei pierwsze generacje silników 1.2 TSI i 1.4 TSI borykały się z problemami technicznymi – w tym rozciągającymi się łańcuchami rozrządu, awaryjnymi turbosprężarkami, wysokim spalaniem oleju, a nawet pękającymi tłokami. Volkswagen systematycznie wprowadzał poprawki, by finalnie zaprezentować motory nowej generacji. Obecnie wszystko wskazuje, że są one znacznie solidniejsze od pionierskich konstrukcji.

Wygląda więc na to, że każda zmiana technologiczna musi zostać okupiona ofiarami. Pierwsze turbodoładowane silniki z początku lat 70. straszyły ogromną turbodziurą. Automatyczne przekładnie sprzed lat irytowały opieszałością. Bezpośredni wtrysk paliwa sprawdzał się jedynie przy delikatnej jeździe, a motory z 16-zaworowymi głowicami ożywiały się dopiero przy wysokich obrotach. Stale postępująca ewolucja rozwiązań zmieniła je na lepsze. W przypadku downsizingu nie obyło się bez wpadek, ale świat motoryzacji wychodzi na prostą. A nawet wrzuca wyższy bieg, gdyż doładowane silniki o małych pojemnościach zaczynają być oferowane przez azjatyckie koncerny. Nie są to motory opracowywane metodami prób i błędów. Trzeba pamiętać, że na rodzimym rynku większość japońskich marek oferuje mikrosamochody klasy Kei Car. Z maksymalnej dozwolonej dla nich pojemności 660 ccm wyciska się 64 KM i 104 Nm. I nie jest to bynajmniej kres możliwości silników, tylko efekt urzędowo narzuconych restrykcji.

Łukasz Szewczyk

Lekcje z charakterem

Kurs nauki jazdy może być świetnym narzędziem marketingowym. Kluczem do sukcesu jest oczywiście pomysł. Nie zabrakło go Mercedesowi.



Słynący z niebanalnych i nierzadko humorystycznych reklam koncern przygotował cykl filmów, w których 18-letni Mick Schumacher – utytułowany już zawodnik kartingowy, obecnie występujący w Formule 3, stara się o prawo jazdy.

W pięcioodcinkowej serii „Quick Mick” uczy się tajników prowadzenia pod okiem instruktora „Harry’ego G” za kierownicą 381-konnego mercedesa A45 AMG. Pięcioodcinkowy serial został dopasowany do oczekiwań odbiorców – atrakcyjny montaż wideo połączono z dynamicznymi ujęciami i wartką akcją. Trwające minutę epizody przedstawiają kolejne etapy zapoznawania się Schumachera z samochodem. Podczas pierwszej lekcji dowiaduje się on, jak sprawdzać olej, jak korzystać z kierunkowskazów i gdzie znajduje się trójkąt ostrzegawczy.

Druga lekcja to już większe wyzwanie. Uplynęła pod znakiem nauki obserwacji drogi, kontroli prędkości oraz pokonywania ronda. Napo-

tkany powolny pojazd służb drogowych Schumacher nazywa samochodem bezpieczeństwa, za co instruktor strofuje początkującego kierowcę. Nie wie jednak, że za kierownicą zamiataarki do ulic zasiadł Bernd Mayländer, od 2000 roku prowadzący samochody bezpieczeństwa w Formule 1. Podczas lekcji z Schumacherem kontaktują się znajomi – Nico Rosberg i Mesut Özil.

Kolejne zajęcia objęły naukę parkowania, wyprzedzania i egzamin. Pojętny kursant sprawnie i z dużym luzem wypełnia polecenia, stanowiąc przeciwwagę dla spiętego i przesadnie poważnego instruktora, któremu z trudem przychodzi pochwalenie przyszłego kierowcy. Miniseriał został obejrzany przez dziesiątki tysięcy osób z całego globu i zebrał pozytywne noty – najwyraźniej atmosfera w samochodach nauki jazdy jest podobna, a więc zrozumiała dla mieszkańców różnych zakątków świata.

Łukasz Szewczyk



Cykl „Poznaj swojego kursanta” został stworzony przez firmę IQS, która już od jedenastu lat bada kolejne pokolenia młodych Polaków. Z efektów jej pracy – raportu „Świat młodych” – korzystają największe firmy i marki w kraju. My również, jako firma E-kierowca, opracowujemy i wprowadzamy materiały dla kursantów po gruntownej analizie ich potrzeb i oczekiwań. Ostatnim tego przykładem jest sukces i popularność naszych e-kursów „Teoria w domu”. Przygotowując to narzędzie posiłkowaliśmy się wnioskami oraz wskazówkami z raportu „Świat młodych”.

Co oznacza określenie „statystyczny millennial”? To marketingowy slogan, świetnie wkomponowane hasło w świecie pełnym skrótów i uproszczeń. Ponad 10-letnie doświadczenie w przeprowadzaniu badań osób między 16. a 29. rokiem życia pokazało nam, że nie ma typowego millenniala.

W badaniu „Świat młodych” w wyniku analizy zachowań i postaw, potrzeb i pragnień dokonaliśmy podziału millennialów na plemiona. Wyróżnione przez nas grupy – choć w ich skład wchodzi ludzie w tym samym wieku – znacząco różnią się od siebie różnią.

■ Ziomki – grunt to dobra zabawa

Najliczniejszą grupą są ziomki, osoby z mocno wyostrzonym instynktem stadnym. Hedonistycznie nastawieni do życia, potrzebują paczki znajomych, żeby z niego korzystać „na maksa”, żeby był wspólny „fun”, czyli zabawa. Co ciekawe, jest to plemię zamieszkujące miejscowości różnej wielkości, także wsie. Sieci społecznościowe – Facebook, Instagram, Snapchat – to dla nich środowisko naturalne. Lubią tam być, pokazać się – nawet jeśli tylko smażą jajecznicę. Za to raczej mało interesują się tym, co dzieje się wokół nich. Polityka, kariera – na to jeszcze przyjdzie czas. Dorosli często oskarżają ich o lenistwo, samouwielbienie, brak odpowiedzialności. Na ziomków to nie działa!

■ Domisie – rodzina, przyjaciele, dom

Zupełnie inne wartości charakteryzują domisiów. To drugie pod względem liczebności plemię młodych, z przewagą dorosłych w wieku 25–29 lat, zarazem najbardziej konserwatywne. Domisie potrafią i chcą cieszyć się z tego, co mają. Co więcej, nie lubią się wyróżniać, raczej wolą podążać za innymi. Domisiowy świat ideałów koncentruje się wokół rodziny i najbliższych. Dlatego znacznie chętniej niż inne grupy osób pozostają w domach rodzinnych. Nie z powodów finansowych, a sentymentalnych. Ich krąg znajomych również jest ograniczony. Ponad 93 proc. domisiów przyznało, że woli mieć jednego dobrego przyjaciela niż szerokie grono znajomych. Ma to bezpośrednie przełożenie na świat, który konsumują. Nie interesuje ich, za jakimi markami szaleją ich rówieśnicy. Ważne jest za to zdanie najbliższych.

■ Regreci – a wokół wrogi świat

Są też regreci. Trzon plemienia stanowią ci, którzy boleśnie zderzyli się z dorosłością. Co praw-

Domisiowe przedszkole, czyli plemiona młodych

Kursanci, którzy pojawiają się w OSK, mają różne oczekiwania, aspiracje, każdy na swój sposób angażuje się w szkolenie. W tej części naszego cyklu zaprezentujemy najbardziej typowe postawy młodych, sklasyfikowanych w tzw. plemiona. Ciekawe, czy rozpoznacie wśród nich swoich kursantów.



da nie pamiętają czasów PRL-u, ale są przekonani, że żyłoby im się w tym „klimacie” znacznie lepiej. Rozczarowani sytuacją w kraju nie czują się z nim związani. Wielu z nich to jednocześnie „kanapowi aktywiści”. Ich zaangażowanie społeczne ogranicza się bowiem do wirtualnego świata, gdzie można coś „podlajkować”, umieścić profilowy znaczek i wirtualnie wesprzeć szczytną inicjatywę. W rzeczywistości wysoką pozycję w ich hierarchii wartości zajmują pieniądze, choć często brakuje im odwagi lub inicjatywy, żeby coś w tym obszarze zmienić. Świat w ich mniemaniu jest pełen niesprawiedliwości, więc najlepiej byłoby wszystko „zacząć od początku”.

■ Lajfhakerzy – ambicja, rozwój, kasa

Kolejne plemię to lajfhakerzy. Dla nich także ważne są pieniądze. Jednak blisko połowa lajfhakerów ocenia swoją sytuację materialną jako bardzo dobrą. Nawet nie ze względu na to, że ma dużo wyższe przychody niż przedstawiciele innych plemion, co raczej na możliwość wydawania tylko na siebie. Dla lajfhakera ogromnie ważny jest rozwój. To typ zadaniowca, więc z łatwością wyznacza sobie cele i je realizuje. To je-

dne plemię, w którym przeważają mężczyźni i single. W Polsce jest ich 19 proc.

■ Hipsterzy – wyróżnij się albo giń

Hipsterzy to z kolei osoby, które najbardziej cenią indywidualizm. Swoją tożsamość budują na wyróżnieniu się, byciu alternatywnym. Co ważne, są najzamożniejsi, więc mogą realizować się zgodnie ze swoimi ideałami. W życiu codziennym szanują marki, które nie są popularne. Im bardziej niszowe, oryginalne, wyjątkowe, tym fajniejsze. Im większa możliwość wyrażenia siebie w inny sposób, tym lepiej.

Nietrudno sobie wyobrazić, że lajfhaker i domiś codziennie mijają się na ulicy, może nawet mają wspólne grono znajomych. Ale to, co dla jednego jest oczywistością, dla drugiego może już być awangardą. To, co lubi i akceptuje jeden, odrzuca drugi. Każde plemię to jednak inny świat, podejście do życia, konsumpcji i marek. To zróżnicowany świat młodych. Pewnego rodzaju przedszkole, w którym każdy przedszkolak jest jednak trochę inny.

Aneta Jaworska, IQS
W artykule wykorzystano dane z badania „Świat młodych”, przeprowadzonego przez agencję badawczą IQS.

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

Obieżyświat z samochodowym wyrokiem

– Kiedyś liczyłem, że przejechałem ok. 10 mln km. Jeśli jeździłbym zawsze 60 km/h, co jest oczywiście nierealne, ale jakąś wartość trzeba przyjąć, to jaki wyrok bym otrzymał? Siedzenie przez siedem i pół roku w samochodzie! – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Sławomir Świerzyński, lider zespołu Bayer Full.

Jakub Ziębka: Na początek proponuję krótkie zadanie z matematyki. Ile samochodów przewinęło się jak dotąd przez pana garaż?

Sławomir Świerzyński: Zadanie nie jest takie proste, jak mogłoby się wydawać. Policzmy... dwadzieścia, trzydzieści? Mniej więcej tyle.

Liczba robi wrażenie.

Naprawdę? Ja już stary człowiek jestem. Poza tym jeżdżę od osiemnastego roku życia.

Do którego auta czuje pan największy sentyment?

Stawiam na fiata multiplę. Był to wspaniały samochód, z takim futurystycznym konceptem. Zresztą bardzo wygodny. Miał rewelacyjne światła drogowe i dzienne. On cały był genialny. Miał 110 KM, co jak na jego gabaryty jest naprawdę dużym osiągnięciem.

Na co zwraca pan największą uwagę podczas zakupu samochodu?

Auto musi być sprawne. Dlatego kupuję nowe samochody, którymi przejeżdżam po 200–300 tys. km. I muszę mieć w danym momencie dwa auta. Jeśli miałbym tylko jedno, szybko bym je zajeździł. Ale tak się stało, że od piętnastu lat, może nawet trochę dłużej, kupujemy fiaty. Wszystko w jednym salonie, w którym traktują mnie lepiej niż prezydenta czy premiera. Od momentu, gdy napadnięto mnie i skradziono mi jeepa, nie kupuję aut drogiej marki. Postawiłem na fiaty, jestem z nich zadowolony.

A pamięta pan swoje pierwsze auto?

Oczywiście, to maluch, rocznik '77. Ale nie wspominam go za dobrze. Chyba od zamykania jego drzwi do dzisiaj boli mnie lewa ręka. Bo jeśli nie walnęło się w nie bardzo mocno, to o zamknięciu nie było mowy. No i jeszcze te ciupagi wożone z tyłu, żeby odpalił rozrusznik, bo linka akurat pękła... Tak Edward Gierek zemiścił się na narodzie polskim.

Ale okazuje się, że jest miejsce, gdzie te samochody mają się bardzo dobrze. To Kuba. W tym roku byłem tam z żoną na wakacjach. A jak Kubańscy na nie mówią? Polaczki.

Obecnie czym pan jeździ?

Na koncerty – fiatem scudo. Zaś mój prywatny samochód to chiński ZX grand tiger. To genialne auto o potężnej mocy, bo ma prawie 175 KM. Poza tym to pikap, więc pomieści naprawdę sporo rzeczy.

Kupił go pan na miejscu, w Chinach? (muzyka zespołu Bayer Full, któremu lideruje Sławomir Świerzyński, sprzedawana jest także na tamtejszym rynku – przyp. red.)

Tak. Ale jazda po chińskich drogach to naprawdę duże wyzwanie. Chińczycy w ogóle nie stosują się do znaków drogowych, one dla nich po prostu nie istnieją. Piesi nie mają nawet najmniejszych praw. Jazda na rondzie pod prąd? W tamtejszych realiach to nic dziwnego. Bo jeśli chcemy skręcać w lewo, to po co objeżdżać całe rondo?

Ale co najciekawsze, tam na drodze nikt się nie denerwuje. Kierowcy mają kamienne twarze, czasami się uśmiechają. Tylko niesamowicie na siebie trąbią. No i są bardzo uważni. Zresztą, nie dziwię im się, bo gdyby nie byli, trudno byłoby ująć z życiem.

Mówiąc tak o chińskich kierowcach, od razu przypomniałem sobie Litwinów. Bo jakoś trudno mi sobie wyobrazić ludzi, którzy są równie niebezpieczni na polskich drogach. Ale na Litwie są spokojni, bo tam mogą ich spotkać dotkliwe kary. Ale jak tylko przekraczają polską granicę, zmieniają się nie do poznania. Jakby ich coś opętało.

Z tego, co słyszałem, miał pan okazję jeździć, wyjąwszy Afrykę, po wszystkich kontynentach. Czy są miejsca, gdzie jest jeszcze trudniej niż w Chinach?

Żle wspominam Hongkong. Jeździ się tam tak samo trudno jak w Chinach. Jest tylko jed-

na różnica. W Chinach kontynentalnych kierownica w aucie jest po lewej stronie, w Hongkongu – to spadek po Anglikach – po prawej. Trudno jest też w Nowym Jorku. Drogi są co prawda bardzo fajne, ale te korki... Amerykanie, przynajmniej ci, z którymi miałem do czynienia, nie mają także pojęcia o oponach letnich i zimowych. I w momencie, gdy mamy np. gołoledź, pojawia się problem.

Amerykańscy kierowcy są też bardzo strachliwi. Pamiętam, że jechałem kiedyś z Nowego Jorku do miasta New Britain w stanie Connecticut. Długa była nieciekawa, padał śnieg. Droga z trzema pasami ruchu i na każdym samochodzie jadące tylko 40 km/h. Tragedia!

Cofnijmy się teraz do czasów, kiedy chodził pan na kurs na prawo jazdy i zdawał pan egzamin.

Kurs odbywałem w Kaliszu, bo tam chodziłem do Technikum Budowy Fortepianów. Od razu uczyłem się jazdy motocyklem i samochodem. Egzamin na kategorię B oblałem. Chodzi mi o praktykę. Byłem zbyt pewny siebie, więc miałem powtórkę. Ale nie czekałem na nią zbyt długo. To wszystko działo się w przeciągu tygodnia. Powtórka wypadła już pomyślnie.

I tak to już od osiemnastego roku życia jeżdżę samochodem. Kiedyś nawet liczyłem, że przejechanych mam ok. 10 mln km. Jeśli jeździłbym zawsze 60 km/h, co jest oczywiście nierealne, ale jakąś wartość trzeba przyjąć, to jaki wyrok bym otrzymał?

Nie mam pojęcia.

Ten wyrok to siedzenie przez siedem i pół roku w samochodzie!

Surowa kara. Ale taki jest chyba urok życia artysty. Jeździ się z jednego koncertu na drugi.

Dokładnie. Dzięki temu Polskę znam doskonale. Jeśli chodzi o infrastrukturę drogową, jest u nas coraz lepiej. Nawet z Płocka do Szczecina można już dojechać w cztery godziny. ■

SŁAWOMIR ŚWIERZYŃSKI

– polski piosenkarz, lider i wokalista Bayer Full, jednego z najpopularniejszych zespołów polskiej muzyki tanecznej (disco polo). W 1996 roku zagrał Janusza Bukowskiego filmie Roberta Glińskiego „Kochaj i rób co chcesz”. Na antenie telewizji Polsat prowadził teleturniej „Gospodarz, czyli złote asy Polsatu”, w którym brali udział przedstawiciele samorządów gminnych.

Podwójna czy pojedyncza?

Elżbieta Stępień, posłanka Nowoczesnej, złożyła interpelację w sprawie poziomego znaku P-4, czyli „podwójnej ciągłej”. W jej ocenie zastąpienie jej linią pojedynczą w kontekście obowiązku odnawiania oznakowania przyniosłoby milionowe oszczędności w skali kraju.

Posłanka dodała, że rozwiązanie z powodzeniem funkcjonuje w innych krajach, np. w Czechach. Polscy kierowcy również nie powinni mieć problemów z poprawnym interpretowaniem znaku, więc zmiana nie wpłynęła by niekorzystnie na bezpieczeństwo na drogach.

Odpowiedź na interpelację została w wyczerpujący sposób udzielona przez Jerzego Szmita, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Podkreślił on, że stosowanie linii podwójnej ciągłej jest zgodne z przepisami konwencji o znakach i sygnałach drogowych, sporządzonej w Wiedniu 8 listopada 1968 roku (Dz. U. z 1988 roku, poz. 42 z późn. zm.), której Polska jest stroną. Linia podwójna ciągła nie jest przypadkową mutacją linii pojedynczej. Znak P-4 rozdziela pasy ruchu o kierunkach przeciwnych i oznacza zakaz przejeżdżania przez tę linię i najeżdżania na nią.

■ Eksperti doceniają „podwójną ciągłą”

Zasadność jego wprowadzenia i stosowania potwierdzają natomiast opinie ekspertów zajmujących się badaniami z zakresu ruchu drogowego oraz jego bezpieczeństwa.

Analizy wykazały, że:

- linia podwójna ciągła jest lepiej widoczna, dlatego też w przypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych oraz po zmroku będzie lepiej rozpoznawana przez kierujących pojazdami niż linia pojedyncza

- w miejscach o niesymetrycznym podziale jezdni (różna liczba pasów dla każdego kierunku) linia pojedyncza może prowadzić do pomyłek kierujących pojazdami i kolizji czołowych (może być mylona z linią pojedynczą ciągłą służącą do rozdzielenia pasów ruchu przeznaczonych do jazdy w tym samym kierunku)

- szerokość dwóch linii i odstęp między nimi daje 36-centymetrowe optyczne rozdzielanie przeciwnych strumieni ruchu, co skłania kierowców do zachowania większych odległości między tymi strumieniami, a więc bezpieczniejszego poruszania się po drogach jednojezdniowych

- linia podwójna P-4 w osi drogi łączy się w wielu miejscach z liniami o podwójnej szerokości (znak P-1e „linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka”), z powierzchniami wyłączonymi z ruchu (znak P-21 „powierzchnia



nia wyłączona”) obramowanymi z obu stron liniami ciągłymi płynnie przechodzącymi w linię podwójną czy w linię podwójną jednostronnie przekraczalną, a więc jest zachowana płynność krawędzi oznakowania poziomego.

■ Oszczędności? Nie ma ich jak oszacować

Jerzy Szmit podkreślił, że linia pojedyncza ciągła przekazuje kierującym jedynie informację o zakazie przejeżdżania przez tę linię. Stosowanie linii podwójnej ciągłej jest – w jego ocenie – lepszym rozwiązaniem ze względu na to, że kierowcy otrzymują dodatkową informację, że w momencie przekroczenia linii wjeżdżają na pas ruchu w kierunku przeciwnym. Wydaje się, że z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego ta druga informacja jest nawet ważniejsza (ze względu na potencjalne skutki zderzenia czołowego pojazdów) i powinna być przekazywana w wyraźny sposób przez oznakowanie poziome rozdzielające pasy ruchu o kierunkach przeciwnych.

W odpowiedzi na interpelację zaznaczono również, że linia podwójna ciągła stosowana jest nie tylko w Polsce, ale też w wielu innych państwach europejskich, również tych o wysokim poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. w Szwecji, Danii, Wielkiej Brytanii).

Oszczędności w zużyciu farby mogłyby być trudne do oszacowania. Nawet drogowcy nie dysponują informacją o całkowitej długości linii ciągłych w Polsce. Jeżeli stosuje się jedną linię ciągłą, powinna ona być szersza niż linie oddzielające pasy ruchu stosowane na tym samym odcinku drogi. Zastąpienie podwójnej linii pojedynczą nie zmniejszyłoby więc zużycia farby o połowę. Jerzy Szmit zauważył również, że linie segregacyjne (zwłaszcza linia P-4, na którą najeżdżanie jest zabronione) są znacznie mniej narażone na ścieranie (czyli tańsze w utrzymaniu) niż linie zatrzymania, znaki poziome wyznaczające przejścia dla pieszych czy przejazdy dla rowerzystów. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa nie ma więc uzasadnienia dla wprowadzania zmian w obowiązujących przepisach dotyczących zasad oznakowania poziomego.

■ Znaki – kwestia umowna

Oczywiście wszystkie rodzaje znaków i ich stosowanie to kwestia umowna. Jedną z największych rewolucji na polskich drogach było zastąpienie tabliczki z zieloną strzałką na sygnalizatorach jej świetlnym odpowiednikiem. Zmiana wiązała się z wydatkami i zmianami w prawie o ruchu drogowym. Wiele kierowców nie zna bądź nie stosuje się do konieczności zatrzymania samochodu przed sygnalizatorem. Pojawiają się też kwestie sporne – czy mandat albo oblanie egzaminu na prawo jazdy jest zasadne, gdy w momencie ruszenia strzałka zgasła, a kierowca tego nie zauważył. Podobne wątpliwości nie pojawiają się w Niemczech, gdzie zielona strzałka jest wymalowana na tabliczce przykręcanej do sygnalizatora. W wielu regionach Ameryki Północnej warunkowe prawoskręty na czerwonym są dozwolone, chyba że znak lub lokalne przepisy stanowią inaczej. We Francji jest to możliwe, gdy z czerwonym sygnałem jest wyświetlana dodatkowa żółta strzałka, z kolei w Hiszpanii zezwala na to kombinacja światła czerwonego i żółtego migającego. Wracając do tematu linii warto dodać, że w Szwecji w użyciu jest m.in. podwójna przerywana oraz kombinacja linii przerywanej z ostrzegawczą (czyli również forma podwójnej przerywanej, tyle że złożonej z pasów o różnej długości). Co kraj to obyczaj i jak widać, nie istnieje jeden właściwy sposób na porządkowanie ruchu i zapewnianie bezpieczeństwa jego użytkownikom.

Łukasz Szewczyk

Trwa pilotaż mDokumentów

Od 11 maja w czterech polskich miastach – Łodzi, Elku, Koszalinie i Nowym Wiśniczu – trwa pilotaż tzw. mDokumentów, czyli usługi pozwalającej na uzyskanie dostępu np. do dowodu osobistego czy prawa jazdy bez konieczności posiadania przy sobie plastikowej karty. Wystarczy do tego smartfon.



Tak zwane mDokumenty to sztandarowy projekt minister cyfryzacji Anny Streżyńskiej. Jego celem jest ułatwienie życia Polakom, którzy na co dzień korzystają z telefonów komórkowych nowej generacji, a niekoniecznie lubią nosić przy sobie plastikowe lub papierowe karty służące jako dowód osobisty, prawo jazdy, legitymacja szkolna czy ubezpieczenie OC. Z danych, które podaje Ministerstwo Cyfryzacji, wynika, że Polacy posiadają już 19 mln smartfonów. Korzysta z nich ponad 60 proc. obywateli naszego kraju.

■ Wszystko zaczyna się od (zaufanego) profilu

Jak system ma działać? Obywatel, który chce korzystać z mDokumentów, musi najpierw założyć profil zaufany (eGo) i podać w serwisie obywatel.gov.pl swój numer telefonu. Wtedy znajdzie się w rejestrze państwowym. I na wypadek, gdyby chciał wylegitymować się w urzędzie lub podczas kontroli drogowej policjantowi, może to bez przeszkód zrobić.

Jak? Przyjmijmy, że odwiedzamy urząd. Podajemy urzędnikowi numer PESEL lub telefonu. Ten wprowadza go do systemu, który numer weryfikuje. Następnie wysyła nam wiadomość SMS z kodem, który przekazujemy urzędnikowi, a on wprowadza go na swoim kompu-

terze. Wtedy system wyświetli mu nasz dokument, np. prawo jazdy.

■ Plastik nie pójdzie do kosza

Co ważne, mDokumenty mają być rozwiązaniem opcjonalnym i uzupełniającym w stosunku do tradycyjnej formy dokumentów. Kto chce, może skorzystać z tego rozwiązania. Kto nie będzie chciał – nie musi. Niektórzy mogą je traktować jako alternatywę w momencie, gdy akurat nie mają przy sobie tradycyjnych dokumentów. I kolejna rzecz. Obowiązek posiadania tradycyjnego dowodu osobistego zostanie utrzymany. Różnica będzie polegała na tym, że nie będziemy musieli go mieć przy sobie. Plastikowy dowód osobisty nadal będzie niezbędny, żeby np. przekroczyć granicę państwa (mDokumenty będą działać tylko na terenie Polski).

■ Cyfrowi kierowcy

Ministerstwo Cyfryzacji planuje, że w pierwszym etapie wdrożenia usługi będzie można korzystać z mobilnego dowodu osobistego. Potem dołączone zostaną mobilne prawo jazdy, dowód rejestracyjny auta i potwierdzenie polisy OC. Czyli wszystko, czego potrzebuje kierowca. Na tym nie koniec. Ministerstwo Cyfryzacji pracuje już nad kolejnymi mDokumentami, z których będzie można korzystać mobilnie. To-

czą się np. prace nad mobilną wersją legitymacji studenckiej.

Na początku z mobilnego dowodu osobistego będzie można korzystać jedynie w kontaktach z administracją oraz policją. Ministerstwo pracuje jednak nad rozwiązaniem, które umożliwi korzystanie z mDokumentów również w relacjach z innymi obywatelami (np. gdy chcemy komuś potwierdzić swoje dane) oraz z biznesem (np. na poczcie, w banku, u operatora telekomunikacyjnego, w bibliotece czy wypożyczalni aut). Ale tutaj ścieżka dostępu do danych będzie inna niż np. w urzędzie.

■ Testowanie w czterech miastach

Na razie trudno powiedzieć, kiedy rozwiązanie zostanie wprowadzone w całej Polsce. Potrzebne są do tego zmiany w prawie. Prace nad nimi już trwają. Właśnie ruszył pilotaż projektu Streżyńskiej. Działania podjęto w magistratach w Łodzi, Elku, Koszalinie i Nowym Wiśniczu. Najpierw testowane będą dowody osobiste, w październiku – prawa jazdy, a w pierwszym kwartale przyszłego roku – dowody rejestracyjne pojazdów z polisami OC.

Pilotaż ma służyć sprawdzeniu funkcjonowania usługi. Chodzi o to, żeby wdrożenie zostało jak najlepiej przygotowane. W trakcie trwania pilotażu petent musi jednak mieć przy sobie tradycyjny dowód osobisty.

Jakub Ziębka



Poprawianie dobrego

Produkowany od 2012 roku volkswagen up! został poddany lekkiej modernizacji. Zgodnie z aktualnymi trendami, skupiono się na multimedialach.

Volkswagen przez lata był nieobecny w segmencie A. Modelem lupo (1998–2005) i fox (2005–2011) nie sposób odmówić poprawności, jednak brakowało im cech dających przewagę nad konkurencją. W przypadku modelu up! Volkswagenowi udało się połączyć rozsądną cenę, ciekawe wzornictwo i przestronne wnętrze. Choć trudno w to uwierzyć, ilością miejsca w kabinie up! nie odstaje istotnie od większego o rozmiar polo. To oczywiście zasługa przemyślanej konstrukcji ze zwartym zespołem napędowym, krótszej deski rozdzielczej, mniej rozbudowanych boczków drzwiowych czy spionizowania oparcia foteli. Homologacja przewidyje przewożenie maksymalnie czterech osób. Będzie im wygodnie, nawet jeżeli mają 1,8 m wzrostu. Każda będzie mogła zabrać torbę podręczną – krótki, ale głęboki i wyposażony w podwójną podłogę bagażnik o pojemności 251 l daje spore pole manewru.

Modernizacja nie zmieniła znacząco wyglądu volkswagena up!, który ma inaczej stylizowany zderzak przedni, diodowe światła do jazdy dziennej i tylne lampy z przydymionymi klo-



szami, które optycznie zlewają się z klapą bagażnika, z zewnątrz w całości pokrytą szkłem, ale opartą na klasycznym stalowym szkieletcie. Do znanych już trzycylindrowych silników 1.0 MPI (60 lub 75 KM) dołączyła turbodoładowana jednostka 1.0 TSI. Rozwija 90 KM i 160 Nm, co w aucie ważącym niecałą tonę zapewnia namiastkę sportowych wrażeń z jazdy. Ale powodów do narzekania nie dają też słabsze wersje, o ile kierowca nie zapomni, że wolnosące silniki lubią pracę na wysokich obrotach. Poniżej 3500 obr./min dzieje się niewiele. Mała pojem-

ność i brak turbosprężarki przekładają się na rozsądne spalanie, które w cyklu mieszanym waha się między 5,0 a 5,5 l/100 km.

Wybór silnika warto poprzedzić jazdą próbną. Za wystarczający wielu kierowców może uznać już bazowy motor. Podobnie jak 75-konny, rozwija on 95 Nm w zakresie od 3000 do 4300 obr./min, więc dopóki gaz nie zostanie wciśnięty do podłogi, różnica w osiągnięciach nie jest odczuwalna. Warto dodać, że dodatkowe konie są zasługą wyłącznie fabrycznie zmienionego oprogramowania silnika. Kto poczuje niedosyt, zawsze będzie mógł uzupełnić niedobór w firmie tuningowej. A nawet pójść krok dalej – tylko inżynieria w elektronice można uzyskać 85 KM i 100 Nm.

Tęsknota za lepszymi osiągnięciami prędzej czy później się pojawi. To w dużej mierze zasługa świetnie skalibrowanego układu jezdny, który dobrze i bez dobijania tłumi nierówności, a na łukach zapewnia neutralne prowadzenie z tendencją do przyjemnego zacieśniania zakrętów po przymknięciu przepustnicy. Egzamin dojrzałości zdają też układ kierowniczy, wyci-

szenie wnętrza czy fotele. Na kilkusetkilometrowej trasie up! nie męczy bardziej od aut segmentu B. O tym, że jedziemy mniejszym autem nie pozwala jednak zapomnieć skromny standard wykończenia wnętrza – tworzą ją twarde, a górne części bocznych drzwiowych nie są tapicerowane. Mimo to prezentują się estetycznie. Co równie ważne, precyzja wykonania i solidność montażu elementów nie budzą zastrzeżeń.

W pierwszej odsłonie up! miał prosty radioodtwarzacz, a rolę systemu multimedialnego pełniła opcjonalna, montowana do wystającego z kokpitu uchwyty nawigacja ze specjalnym oprogramowaniem. Obecnie smartfona posiada większość kierowców. Za stosowne Volkswagen uznał więc zaproponowanie im regulowanego uchwyty (obejmie większość telefonów i mniejsze tablety, a także ma gniazdo USB) oraz aplikacje, analizującej styl jazdy, pełniące rolę komputera pokładowego i nawigacji. Szkoda, że za współpracujący z telefonami system radiowy Composition Phone oraz uchwyt trzeba zapłacić – w najlepszym przypadku przeszło tysiąc złotych. Niewiele więcej Volkswagen życzy sobie za pakiet zawierający klimatyzację, radio Composition, czytnik kart SD czy gniazdo USB dla wersji move up! (od 38.890 zł). Dla większości kierowców będzie ona optymalnym wyborem. Za dodatkowych dwoje drzwi trzeba dopłacić 1430 zł. Czy warto? Kwestia priorytetów. Trzydrzwiowy up! wygląda bardziej atrakcyjnie, ale pięciodrzwiowy lepiej sprawdza się w mieście – do otwarcia krótszych przednich drzwi potrzeba mniejszej przestrzeni obok auta.

Łukasz Szewczyk



Człowiek stworzony do wygrywania

Jeździł, tak jak żył – zawsze na pełnej prędkości. Kto? Jeden z najbardziej legendarnych kierowców w historii Formuły 1, Ayrton Senna. Warto dowiedzieć się, jaki był. Na polskim rynku wydawniczym ukazała się książka Richarda Williama „Wieczny Ayrton Senna”.

Brazylijczyk bez wątpienia był postacią nietuzinkową. Legenda głosi, że jeszcze nie umiał dobrze chodzić, a już kartem napędzanym silnikiem z kosiarki pokonywał pierwsze zakręty wokół swojego domu. „To przyszły mistrz świata” – powiedział o nim kilkanaście lat później Emerson Fittipaldi, przedstawiając 22-latkę najważniejszym ludziom w Formule 1. Miał rację. Ayrton Senna nie tylko został trzykrotnym mistrzem świata, ale przez wielu do dziś jest uważany za najlepszego kierowcę, jaki kiedykolwiek zasiadł za kierownicą bolidu F1.

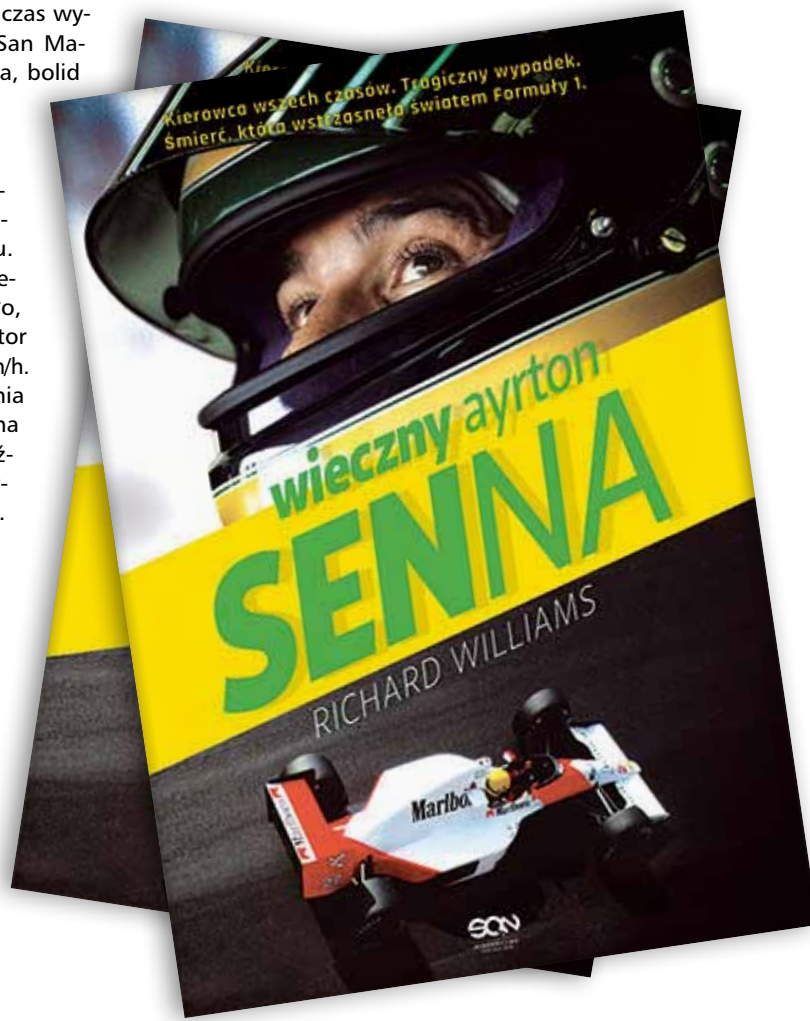
Jego karierę przerwała tragiczna śmierć. W 1994 roku, podczas wyścigu Grand Prix San Marino na torze Imola, bolid Ayrtona Senny nagle zmienił kierunek jazdy i uderzył w betonową barierę na zewnętrznej stronie zakrętu. Z zapisów telemetrycznych wynikało, że pojazd opuścił tor z prędkością 310 km/h. W chwili uderzenia w barierę, niespełna dwie sekundy później, prędkość wynosiła 218 km/h. Słynny brazylijski kierowca zmarł na skutek obrażeń mózgu w szpitalu w Bolonii. Miał 34 lata.

Książka Richarda Williama „Wieczny Ayrton Senna” jest wciągająca i pełna kontrastów.

Zupełnie jak życie Brazylijczyka, który spytał rywali z toru, potrafił uderzyć sędziego czy przegrać rzut monetą wart półtora miliona dolarów. Ale przed każdym wyścigiem zaczytywał się w Biblii, a gdy sięgnął po pierwszy mistrzowski tytuł, powiedział: „Na niebie zobaczyłem Boga”. Mówił także: „Nie zostałem stworzony, by być drugi lub trzeci. Zostałem stworzony do wygrywania”.

Senna jeździł, tak jak żył – zawsze na pełnej prędkości...

red



Nie bądź następny!

„Brawura zabrała mi nogę. Pamiętaj, brawura potrafi zabrać życie” – mówi 25-letni Patryk Chmielowiec, bohater spotu będącego częścią kampanii śląskiej drogówki „Nie bądź następny”, której celem jest zwrócenie uwagi na zbyt dużą liczbę wypadków z udziałem motocyklistów i kierujących quadami.



Spot powstał w dwóch wersjach, pełnej i skróconej. Pierwsza trwa dwie minuty. Najpierw widzimy motocyklistę przygotowującego się do jazdy. Zakłada kask, odpala maszynę i rusza. Jedzie bardzo nieostrożnie, wyraźnie zwiększa prędkość. W końcu motocykl rozbija się o przydrożną barierkę. Motocyklista leży bez ruchu kilka metrów dalej. Wówczas przenosimy się do domu młodego mężczyzny. Jest to Patryk Chmielowiec, który opowiada, że trzy lata temu uległ bardzo poważnemu wypadkowi na motocyklu. „Moja brawurowa jazda skończyła się na barierze energochłonnej. W wyniku wypadku straciłem nogę, nie to okazało się najgorsze. Największy ból przyszedł, gdy chciałem w jak największym stopniu powrócić do poprzedniego życia. Rehabilitacja, która trwa do dzisiaj, wymaga ode mnie wiele wysiłku i przynosi mi dużo bólu. Osoba niepełnosprawna, która porusza się na wózku inwalidzkim, niestety każdego dnia musi borykać się z utrudnieniami architektonicznymi (...). Moim największym celem jest, aby w pełni być samodzielnym w życiu. Brawura zabrała mi nogę, pamiętaj, brawura potrafi zabrać życie” – kończy swoją smutną opowieść Patryk.

W tym krótkim spocie zrekonstruowany został wypadek, do którego doszło na obwodnicy Rybnika (DW 935), zaledwie kilometr od domu Patryka...

■ Tragiczne skutki nieodpowiedzialnej jazdy

Ten przejmujący i dający wiele do myślenia film jest częścią zainaugurowanej pod koniec kwietnia kampanii „Nie bądź następny”. Powstała ona z inicjatywy śląskiej policji przy wsparciu katowickiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz tamtejszego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. Akcja skierowana jest nie tylko do motocyklistów, lecz także do wszystkich użytkowników dróg, którzy wpływają na bezpieczeństwo kierowców jednośladów. Ma uświadomić ludziom, że tzw. palenie gumi, jazda na jednym kole, umyślnie wprowadzanie pojazdu w poślizg mogą skończyć się tragicznie. Bo najczęściej właśnie takie zachowania powodują ogromne zagrożenie w ruchu drogowym. Mundurowi zaznaczają, że takie zachowania będą surowo karane i skutecznie eliminowane.

– Co istotne, przesłaniem programu jest nie tylko pouczenie o nieuchronności kary, ale przede wszystkim odwołanie się do rozsądku oraz emocji kierowców i tym samym uświadomienie im, że niebezpieczne zachowania na drodze zagrażają ich życiu, a także bezpieczeństwu innych – tłumaczy wydział prasowy Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach.

■ Częstsze kontrole

Kampania „Nie bądź następny” to jednak nie tylko wstrząsający spot. W ramach akcji śląscy policjanci będą rozdawać kierowcom samochodów specjalne naklejki z napisem „Patrz w lusterka. Spójrz dwa razy”, zawieszki zapachowe oraz odbłaski. Mundurowi zapowiadają, że pojawią się na wszystkich regionalnych spotkaniach motocyklistów, m.in. w Chudowie i na Jasnej Górze. Spodziewać się można także częstszych kontroli drogówki w rejonie najbardziej uczęszczanych tras na Śląsku.

Nieodpowiedzialne zachowania kierujących jednośladami zdarzają się, jak podkreślają policjanci, za często. Na przykład 3 maja podczas zabezpieczenia przejazdu rowerzystów w rejonie ronda przy al. Róż i ul. Królowej Jadwigi w Katowicach policjanci zauważyli motocyklistę, który z dużą prędkością jechał na jednym kole pomiędzy stojącymi pojazdami. Mundurowi kazali mu się zatrzymać. Kierujący jednośladem wykonał polecenie, ale chwilę potem ruszył z piskiem opon. Policjant chcący go zatrzymać został uderzony lusterkiem i przewrócony na ziemię...

Jakub Ziębka

Zdjęcia kością niezgody

Coraz częściej w sieci można natknąć się na zdjęcia i filmy dokumentujące drogowe wykroczenia. Okazuje się, że konsekwencji prawnych może obawiać się osoba... publikująca tego typu materiały.

Sąd Rejonowy w Augustowie uznał, że osoba publikująca w serwisie społecznościowym Facebook posty pomawiające inną osobę o złe parkowanie mogła ją poniżyć w opinii publicznej.

■ Wyśmiewany i poniżany

O postach zamieszczonych pod koniec 2015 roku poszkodowany dowiedział się od kolegów z pracy, którzy na opublikowanym w Internecie zdjęciu rozpoznali po charakterystycznych cechach (m.in. uszkodzony zderzak i przyciemnione szyby) należący do niego samochód. Ponadto zdjęcie zostało wykonane w miejscu zamieszkania kierowcy. Zamieszczenie przez oskarżonego postów w serwisie społecznościowym Facebook na stronach grup otwartych doprowadziło do tego, że świadek był rozpoznawany jako osoba, której dotyczyły posty, doświadczył trąbienia, wyśmiewania, krzyków, że jest złym kierowcą, w związku z czym czuł się pomówiony i zagrożony. Aby uniknąć dalszych nieprzyjemności, sprzedał samochód po zaniżonej cenie, co udokumentował przed sądem umową kupna-sprzedaży. Świadkowie zeznali, że widzieli posty będące przedmiotem sprawy, czytali komentarze innych użytkowników portalu. W ich odczuciu posty ośmieszały pokrzywdzonego, przedstawiały go w niekorzystnym świetle jako kierowcę stwarzającego zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego.

■ Sąd wstawił się za skarżącym

Wydając wyrok sąd przypomniał, że zgodnie z art. 212 § 1 kk kto pomawia inną osobę, grupę osób czy instytucję postępowanie lub właściwości, które mogą poniżyć ją w opinii publicznej lub narazić na utratę zaufania potrzebnego dla danego stanowiska, zawodu lub rodzaju działalności, podlega grzywnie albo karze ograniczenia wolności. Wprawdzie oskarżony nie ujawnił pełnych danych



osobowych pokrzywdzonego, ale sąd uznał, że podał wystarczające dane, aby niektórzy internauci byli w stanie rozpoznać, kogo dotyczą posty. Osoba, która zamieściła w sieci zdjęcia, została uznana za winną i skazana na karę sześciu miesięcy ograniczenia wolności poprzez wykonywanie nieodpłatnej pracy na cele społeczne w wymiarze 20 godzin w stosunku miesięcznym, zapłatę nawiazki w wysokości 1000 zł na rzecz pokrzywdzonego oraz pokrycia 1900 zł kosztów procesu. Wyrok jest nieprawomocny.

■ Wprawne oko internauty

Co zaskakujące, w uzasadnieniu wyroku sąd nie wspomniał, czy samochód faktycznie został niewłaściwie zaparkowany (co może wyjaśniać zachowanie, jakich doświadczył poszkodowany). Pod znakiem zapytania stoją także szczegóły konfliktu. Być może w postach pojawiły się inwektywy albo sprawa jest następstwem dawnego zatargu. Świadkowie rozpoznali samochód pokrzywdzonego. Z drugiej strony konia z rzędem temu, kto bez spoglądania na tablice re-



jezycy nie rozpozna auta rodziny bądź bliskiego kolegi. Dla wprawnych oka cechą szczególną może być wiszący na lusterku odświeżacz powietrza, ramka pod tablicą rejestracyjną czy pokrowce na zagłówkach. Pikanterii tej sprawie dodaje fakt, że wiodące regionalne serwisy internetowe od lat (więc prawdopodobnie również bez przykrych konsekwencji) publikują zdjęcia lub całe galerie nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów pod tytułami „Autodranie”, „Łosie na drodze”, „Mistrzowie Parkowania” czy „Parkowanie na chama”. Nierzadko bez ukrywania tablic rejestracyjnych albo z dokładnymi informacjami o miejscu i czasie zdarzenia. Co więc faktycznie mogło być na rzeczy w Augustowie? Niestety, z wyroku o sygnaturze II K 502/16 tego się nie dowiemy.

■ Profil, czyli forma sprzeciwu

Facebookowe profile, prezentujące nieprawidłowo zaparkowane samochody, czy kanały na YouTube, które wyspecjalizowały się w tworzeniu kompilacji skrajnie nieodpowiedzialnych zachowań i wypadków (np. „Polskie Drogi”), można uznać za specyficzną formę sprzeciwu przeciwko sytuacji na krajowych drogach. Niestety, trzeba z przykrością stwierdzić, że mimo naszych aspiracji do zachodnich kręgów kulturowych głęboko tkwimy w poprzedniej epoce. I nie są w stanie zmienić tego ani nowoczesne samochody, ani marki premium. Parkowanie na traw-

nikach, chodnikach czy drogach pożarowych jest na porządku dziennym. Podobnie jak wyprzedzanie pieszych albo wyprzedzanie rowerzystów i motocyklistów z minimalnym zapasem odległości. Zwrócenie uwagi nieraz kończy się wzruszeniem ramion albo komentarzami typu – „no i co się stało”, „inni też tak robią”, „to proszę wezwać policję” czy „żałuję, że pana nie zdjęłam”... W kwestii kultury jazdy oraz refleksji nad własnym postępowaniem daleko nam już do Czechów, Słowaków i Węgrów. Zmiana sytuacji nie będzie prosta. Niezbędne wydaje się podniesienie wysokości mandatów (obecnie należą do najniższych w UE), bezwzględne karanie wykroczeń, a przede wszystkim – praca u podstaw. Już na etapie szkolenia kierujący powinien zrozumieć, że raz jest kierowcą, raz pieszym, a raz rowerzystą, zaś samochód nie powoduje, że staje się ważniejszy od innych uczestników ruchu. Nierzadko odrobina życzliwości poparta uprzejmym gestem jest w stanie diametralnie zmienić sytuację.

■ Nagrywający musi się liczyć z konsekwencjami

Sankcje prawne za publikowanie zdjęć? Przed taką ewentualnością już w 2014 roku przestrzegali dr Wojciech Rafał Wiewiórowski, generalny inspektor ochrony danych osobowych. „Gorzej, jeżeli sami postanawiamy być szeryfami

i umieszczamy np. w Internecie lub w inny sposób rozpropagowujemy zdjęcia czy filmy, które nagraliśmy. Wówczas musimy zdawać sobie sprawę z tego, że nawet jeśli robiliśmy je pierwotnie na prywatne potrzeby, a teraz zaczynamy je udostępniać, wpadamy nie tylko w reżim ustawy o ochronie danych osobowych, ale przede wszystkim w reżim kodeksu cywilnego. Osoba, która uzna, że poprzez taką publikację naruszone zostały jej dobra osobiste, może nas pozwać do sądu”. Z taką odpowiedzialnością musimy się liczyć także wtedy, gdy zamażemy tablice rejestracyjne. Najistotniejsze jest bowiem to, czy na podstawie nagrania jesteśmy w stanie zidentyfikować osobę, np. dlatego, że ma charakterystyczny samochód albo dlatego, że znajduje się on w konkretnym miejscu – wyjaśniał GIODO. Dodał, że autorzy programów prezentujących pracę drogówki są dobrze przygotowani na ewentualne problemy prawne, które mogłyby napotkać, bo np. uzyskali zgodę na publikację nagrań od występujących na nich osób albo filmy są po prostu inscenizowane. Ci, którzy przygotowują takie programy, też zdają sobie sprawę, że mogą podlegać odpowiedzialności cywilnej. Czy faktycznie tak jest? W emitowanym przez TVN programie „Uwaga, pirat” kierowcy wielokrotnie sygnalizują, że nie wyrażają zgody na filmowanie, a jednak materiał trafia na antenę.

Łukasz Szewczyk

Szeryf

nie akceptuje suwaka

Ostatnio zacząłem oglądać różne kanały w serwisie YouTube. I co? Nie ma dnia, żeby nie pojawiło się tam co najmniej kilka filmów pokazujących szeryfów drogowych. Dlaczego kierowcy w naszym kraju nie akceptują jazdy na suwak?



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Zacznijmy od tego, kogo nazywamy szeryfem drogowym. Otóż jest to kierowca, któremu wydaje się, że najlepiej wie, jak rozładować korki na zwężeniach pasów. Gdy tylko widzi znak zalecający jazdę na suwak, od razu myśli: to mój czas, pokażę im, kto tu rządzi! Przechodząc od myśli do czynów szeryf zaczyna uważnie obserwować obraz w lusterkach.

Wyobraźmy sobie teraz taką sytuację: za 5 km ma nastąpić zwężenie drogi, z dwóch pasów do jazdy na wprost zrobi się jeden. Lewy się skończy, prawym można jechać dalej. Co robi 99 proc. polskich kierowców? Ustawia się na prawym pasie i choćby nie wiem co, nie zamierza na niego nikogo wpuścić, zwłaszcza przed siebie, zwłaszcza „cwaniaka” z lewego pasa. A ten pas prawie cały czas jest pusty.

■ Tamowanie to wyczerpujące zadanie

Dla szeryfa każda osoba, która jedzie wolnym pasem, jest cwaniakiem. A on siedzi w aucie sunącym po prawym pasie i... czeka. Bacznie obserwuje drogę za sobą. Jest tak czujny, że zauważa nawet muchę lecącą lewym pasem. Pewnie chciałby jej przeskodzić w locie, a potem zmasać z szyby wycieraczkami, ale zbyt mały odstęp od auta przed nim nie pozwala mu się wydostać z zatłoczonego prawego pasa.

Szeryf mądrzeje, zachowuje odstęp, nabiera w końcu doświadczenia. Ktoś jedzie lewym pasem. „Ale cham, już ja mu pokażę!” – myśli szeryf. Pewny siebie wjeżdża na lewy pas. Po co? Wysłuchał radiowej



audycji na temat zamka błyskawicznego i w końcu zrozumiał, że można cisnąć lewym? Pojął ideę i zasady? Nie! On wcale nie chce jechać lewym pasem. On po prostu tamuje ruch.

Zajechał drogę, zdążył, udało się. Wystraszony kierowca, który nadjeżdżał, również jest zadowolony. Ale z tego, że zdążył w ostatniej chwili wyhamować. Szeryf stoi, rusza, przejeżdża metr i... dalej stoi. Dlaczego? Tego nikt nie jest w stanie zrozumieć. Kierowca, który na niego trąbi, obcokrajowiec, nie rozumie, co się stało. Chciałby wyśiąść, pomóc, popchać, zaczepić linę, pomóc odholować auto, ale nie zna języka polskiego. Więc dalej siedzi w aucie. Kierowcy z prawego pasa biją brawo szeryfowi. „Dobrze, niech czeka jak inni, cwaniak z zagranicy!”. Czeka na co? Aż wszyscy zrozumieją, że korki można rozładować w normalny, cywilizowany sposób? Szeryf tamuje ruch, za co może dostać mandat i punkty karne. Jeżeli zmienił pas bez użycia kierunkowskazu – kolejny mandat i punkty karne. Jeśli jedzie dwoma pasami ruchu – tak samo.

Dlaczego więc szeryf jedzie lewym pasem, dojeżdża do końca i chce zmienić go na prawy? Zrozumiał? Nie, po prostu brakuje mu pomysłów, jak pokazać, kto tu rządzi.

■ Samozwańcym szeryfom mówimy stanowczo nie!

Kiedy jazda na suwak ma sens? Wtedy, gdy wszyscy będą się do niej stosować. Auta muszą się zazębiać, jak zamek od plecaka. Raz jedzie auto z lewej, raz z prawej. Zawsze dojeżdżamy do końca pasa, który się kończy, i dopiero tam oczekujemy na możliwość wjazdu na pas do dalszej jazdy na wprost. Pamiętajcie – raz jedzie jeden, raz drugi! Im więcej osób będzie stosować tę zasadę, tym lepiej będzie się nam wszystkim jeździć.

Najbardziej śmieszą mnie wypowiedzi szeryfów, którzy są tak przekonani o swojej racji, że przestają logicznie myśleć. Najgłupsza, jaką słyszałem, brzmiała: przecież to krótki odcinek, a cwaniakom nie chce się stać, więc jadą lewym i wciskają się na chama. Żaden szeryf jednak nie myśli, co się dzieje za tym krótkim odcinkiem, gdzie jest np. skrzyżowanie, zablokowane, bo nikt nie chce rozładować korka na dwa pasy. Przecież gdyby pas był wyłączony z ruchu, drogowcy postaraliby się, żeby nie dało się na niego wjechać.

Czasem aż chce się spytać szeryfa, co on o tym sądzi. Kilka razy próbowałem. Pytałem, dlaczego tamuje ruch, jeździ dwoma pasami, czy wie, że tak nie wolno, że za to dostaje się mandat. W odpowiedzi słyszałem, że tak jest lepiej, że nie wie, dlaczego albo że inni tak robią... ■



Ciężarówki są coraz mniejszym zagrożeniem, ale...

– W ciągu minionej dekady liczba poważnych wypadków drogowych z udziałem samochodów ciężarowych spadła w Europie niemal o połowę. Jednak liczba zdarzeń, w których ucierpieli niechronieni użytkownicy dróg, zmalała w mniejszym zakresie – mówi Carl Johan Almqvist, dyrektor ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego i produktów w Volvo Trucks, które opublikowało właśnie raport dotyczący bezpieczeństwa ruchu drogowego.

„2017 Volvo Trucks Safety Report” został przygotowany w oparciu o przeprowadzone przez Volvo własne analizy wypadków, a także dane uzyskane od różnych organów w kraju i Europie.

– W raporcie analizujemy i opisujemy, dlaczego i jak dochodzi do wypadków z udziałem samochodów ciężarowych oraz co można zrobić, żeby ograniczyć ryzyko wypadków i ich konsekwencje – tłumaczy Peter Wells, szef zespołu Volvo Trucks ds. badania rzeczywistych wypadków. – Informacje te są ważne dla każdego, kto zajmuje się poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego.

■ Narastające zagrożenie

Jedną z konkluzji raportu jest potrzeba skoncentrowania się na ograniczeniu zagrożeń dla niechronionych użytkowników dróg, takich jak piesi, rowerzyści i motocykliści.

– W ciągu minionej dekady liczba poważnych wypadków drogowych z udziałem samochodów ciężarowych spadła w Europie niemal o połowę. Jednak liczba wypadków, w których ucierpieli niechronieni użytkownicy dróg, zmalała w mniejszym zakresie – mówi Carl Johan Almqvist, dyrektor ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego i produktów w Volvo Trucks.

Spośród wszystkich osób uczestniczących w wypadkach z udziałem samochodów ciężarowych i użytkowników niechronionych,

ok. 35 proc. odniosło poważne obrażenia lub zginęło. Biorąc pod uwagę rosnące tempo urbanizacji oraz coraz większą liczbę pojazdów i ludzi na drogach, zagrożenie będzie narastać, o ile nie podjęte zostaną zdecydowane działania.

■ Dobra widoczność to podstawa

– W celu zmniejszenia liczby wypadków należy rozwijać rozwiązania techniczne, które mogą pomóc kierowcom samochodów ciężarowych unikać potencjalnie niebezpiecznych sytuacji. Ponadto wszyscy użytkownicy dróg muszą być bardziej świadomi zagrożeń w ruchu drogowym i sposobów ich skutecznego unikania – wyjaśnia Carl Johan Almqvist.

Kluczowe znaczenie w zapobieganiu wypadkom ma zapewnienie kierowcy dobrej widoczności najbliższego otoczenia samochodu ciężarowego.

– Ważne jest również, żeby piesi i rowerzyści zdawali sobie sprawę ze znaczenia dobrej widoczności i bycia widzianym oraz odpowiedniego zachowania się w ruchu drogowym – podkreśla Carl Johan Almqvist. – Dlatego prowadzimy różnego rodzaju akcje edukacyjne kierowane do młodzieży i dorosłych, takie jak np. kam-

panie „Zatrzymaj się, popatrz, pomachaj” czy „Patrz i bądź widoczny”, które koncentrują się dokładnie na tych właśnie problemach.

■ Zbyt mało kierowców zapina pasy!

Żeby ograniczyć ryzyko zderzenia z innymi pojazdami, duża część samochodów ciężarowych jest wyposażona w różne aktywne systemy bezpieczeństwa. Gdy jednak dochodzi do wypadku, skutecznym, sprawdzonym i najważniejszym zabezpieczeniem nadal pozostaje pas bezpieczeństwa.

– Z raportu wynika, że wciąż zbyt mało kierowców samochodów ciężarowych zapina pasy bezpieczeństwa, chociaż wiadomo, że połowa niezapiętych kierowców, którzy zginęli, przeżyłaby, gdyby używała pasów – informuje Carl Johan Almqvist.

„2017 Volvo Trucks Safety Report” jest już drugim przedstawionym publicznie opracowaniem zespołu Volvo Trucks ds. badania rzeczywistych wypadków.

– Zmniejszenie liczby wypadków drogowych jest bardzo istotną kwestią w skali całego świata. Dlatego dzielimy się wynikami naszych badań w prostej i zrozumiałej formie – podsumowuje Peter Wells.

Jakub Ziębka

Kocie oczka podświetlają pieszych

Nietypowe oświetlenie przejścia dla pieszych pojawiło się niedawno w Szczecinie. Chodzi o tzw. kocie oczka. Są to zatopione w jezdni specjalne światelka, które włączają się automatycznie, gdy wyczują ruch pieszego.

Nie od dziś wiadomo, że w Polsce statystyki wypadków drogowych z udziałem pieszych są dalekie od ideału. Wystarczy spojrzeć na ubiegły rok. Wtedy piesi uczestniczyli 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.

■ Nowelizacja, która wylądowała w koszu

Wielu ekspertów wskazuje, że powodem takiego stanu rzeczy jest brak jasnych przepisów, dających uprzywilejowanie pieszym jako uczestnikom ruchu należącym do grupy niechronionych. Choć jeszcze niedawno wydawało się, że zmiana jest możliwa. W 2015 roku posłowie zajmowali się bowiem nowelizacją ustawy Prawo o ruchu drogowym, która miała nadać pieszym nowe przywileje.

Na czym polegałaby postulowana przez Beatę Bublewicz zmiana w przepisach? Według zamysłu ówczesnej posłanki PO, pieszy miał mieć pierwszeństwo, jeśli pojawiłby się przed przejściem dla pieszych. Z jednym wyjątkiem. Chodziło o tramwaje. Kierujący tym pojazdem miałby obowiązek ustąpić pierwszeństwo pieszemu tylko w wypadku, gdy ten będzie już na przejściu. A jak jest teraz?

Pieszy ma pierwszeństwo przed nadjeżdżającym pojazdem w sytuacji, gdy znajduje się na zebrecie.

Z proponowanej zmiany nic nie wyszło. Najpierw nowelizację przegłosował Sejm, jednak w sprawie musieli się jeszcze wypowiedzieć senatorowie. A oni odrzucili postulowane przez posłów poprawki. Nowelizacja trafiła ponownie do komisji infrastruktury, która podzieliła stanowisko Senatu. Tak samo jak posłowie. Tym samym nowelizacja trafiła do kosza.

■ Światła zatopione w jezdni

Wobec utrzymującego się stanu prawnego samorządy w swoim zakresie próbują zwiększyć



bezpieczeństwo pieszych. Dobrym przykładem jest Szczecin. To właśnie tam w marcu (na ul. Kopernika, przy skrzyżowaniu z ul. Jagiełły) pojawiło się niecodzienne oświetlenie przejścia dla pieszych. Pierwsze tego rodzaju w Polsce. Zamontowane zostały tzw. kocie oczka. Są to zatopione w jezdni specjalne światelka, które włączają się automatycznie, gdy wyczują ruch pieszego. Kiedy zaczynają świecić? W momencie, kiedy ktoś zbliży się do ulicy.

– Specjalne czujniki zamontowane są na słupie przed przejściem i wykrywają ruch człowieka, ale nie auta – tłumaczy Hanna Pieczyńska, rzeczniczka prasowa Zarządu Dróg i Transportu Drogowego w Szczecinie. – Obudowy urządzeń są wykonane z nierdzewnej stali o bardzo dużej odporności na uszkodzenia mechaniczne. Z jednej strony obudowy znajduje się otwór z trzema diodami LED, które są widoczne z odległości nawet 800 m. Dzięki zastosowaniu tego rozwiązania wydłuży się czas reakcji kierowcy i po-

prawi widoczność, szczególnie przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych – w nocy, podczas deszczu czy mgły.

■ Nowe znaki, azyle, odbłaski

Poza przejściem dla pieszych przy ul. Kopernika montaż „kocich oczek” przewidziano jeszcze w dwóch miejscach: na ul. Duńskiej i Wyzwolenia.

– Przypominam, że w zeszłym roku rozpoczęliśmy program poprawy bezpieczeństwa pieszych – mówi Pieczyńska. – Dziesięć przejść zostało specjalnie doświetlonych, kilkanaście kolejnych zyskało dodatkowe elementy odblaskowe, znaki i azyle. Przy współpracy z Akademią Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zostało wybranych także innych siedemnaście miejsc, w których pojawiły się dodatkowe znaki, odbłaski czy pulsujące światła LED na jezdni.

Jakub Ziębka



Hejtowanie

Teksty do „Szkoły Jazdy” piszę od dobrych kilku lat. Przez ten czas wielu moich kolegów po fachu w swoich komentarzach wieszało na mnie psy, komunikowało, że mam idiotyczne poglądy i jestem głupi. Nie przeszkadzało mi to, gdyby nie jeden fakt.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

No właśnie, jaki? Autorzy tych komentarzy nie podpisują się pod nimi imieniem i nazwiskiem. Wolą używać nicków. Apeluję, nie róbcie tego, nie ma się czego bać. Nie będę się sądził z ludźmi, którzy mnie znieważają, obiecuję!

■ Buntownik? Nie, raczej obserwator

Konstruktywna krytyka czy polemika jest wskazana i pożądana. Zachęcam więc do ostrej, ale merytorycznej dyskusji pod moimi, jak to ładnie ktoś kiedyś napisał, „wypocinami”. Może w końcu zawiąże się grupa dyskusyjna na mój temat? A nuż będzie można kiedyś zrobić roast Marcina Zygmunta? Ktoś kiedyś powiedział „nie ważne, co mówią i piszą na twój temat, ważne, żeby nazwiska nie przekreślali”.

Drody czytelnicy „Szkoły Jazdy”, proszę się tak nie denerwować, nie mam zamiaru zbawić całej branży nauki jazdy. Stwórca nie powierzył mi żadnej misji polegającej na wypaleniu wszelkiego zła ogniem i mieczem. Proszę mi wierzyć,

jestem bardzo skromnym człowiekiem, który obserwując od środka system nauki jazdy w naszym kraju co jakiś czas coś napisze. Co poradzę, że jestem sarkastyczny, może trochę złośliwy i uszczypliwý? Bardzo wielu osobom moje artykuły się nie podobają, postrzegają je wręcz jako podburzanie do buntu. Proszę się nie bać. Nie stanę na czele buntowników idących po prezesów stowarzyszeń działających dla dobra całej branży i wsłuchujących się w głos instruktorów, których przecież reprezentują.

■ Towarzystwa wzajemnej adoracji? To nie dla mnie

Mój numer telefonu oraz adres e-mailowy są ogólnodostępne. Jak widzę, bardzo wielu hejterów z tego korzysta. Nie ma problemu, proszę wyładować swoje frustracje, niskie zarobki oraz obarczać mnie winą za brak kursantów. Szkoda, że ci ludzie nie korzystają jednak z moich rad. Chodzi choćby o podniesienie ceny kursu, zwiększenie jakości, zatrudnienie fachowców. Może wtedy interes zacznie się kręcić?

Nie trzeba się użalać, mówić jaki świat jest zły. Nie trzeba nienawidzić konkurencji. Wystarczy zacząć zmiany od siebie, a wtedy – proszę mi wierzyć – będzie dobrze. Od kilku lat piszę o tym, jak można zarządzać fajną szkołą jazdy, jak z niej wyżyć i mieć w lokalnym środowisku

bardzo wielu kolegów. O zgrozo, są to szefowie konkurencyjnych OSK! Jeżdżąc po Poznaniu machamy do siebie, uśmiechamy się i żyjemy w zgodzie, szanujemy się. Może dlatego, że ci konkretni szefowie OSK potrafią liczyć pieniądze, dbają o swoich kursantów i są ludźmi patrzącymi z optymizmem w przyszłość, mimo trudnego dziś i niepewnego jutra?

Chcę również bardzo mocno zaznaczyć, że nie zamierzam być członkiem żadnego stowarzyszenia czy organizacji. Przyczyna jest prosta. Nie należę do ludzi, którzy dobrze odnajdują się w towarzystwie wzajemnej adoracji. Przyglądam się bardzo uważnie poznańskiemu stowarzyszeniu i widzę, jak heroiczny bój toczy wiceprezes. Swoją drogą, trzymam za niego kciuki. Ostatnio dzwonił do mnie pewien człowiek. Miał, jak to określił, propozycję nie do odrzucenia. Albo przestanę „pisać te swoje głupoty”, albo on skorzysta ze znajomości. Spytałem więc, kogo on takiego zna, bo ja mogę pochwalić się znajomością z Krzysztofem Jarzyną ze Szczecina. Nie zrozumiał żartu, rozłączył się. Może nie ogłądał „Poranka kojota”? Bo tam Krzysztof Jarzyna był szefem wszystkim szefów. Myślę, że taka znajomość dużo w dzisiejszych czasach daje.

■ My hejterów nie potrzebujemy

Na koniec mogę tylko wspomnieć, że dalej będę przelewał na papier swoje przemyślenia dotyczące nauki jazdy. Proszę nie brać tego osobliwie. Nigdy nie napisałem o kimś konkretnie, zawsze nakreśliłem problem, który jest ważny i toczy naszą branżę jak rak. Proszę mi wierzyć, on zabija. Nawet jeżeli z nim wygramy, jest to zwycięstwo chwilowe. Bo on tylko czeka na dogodny moment. I wtedy atakuje ze zdwojoną siłą.

Wszystkim instruktorom walczącym z patologiami życzę sukcesów, a wiecznie niezadowolonym i narzekającym odwagi do zmiany pracy. Bo my hejterów nie potrzebujemy. ■

Parkowanie ze smartfonem

W Pelplinie (województwo pomorskie) można już korzystać z inteligentnego systemu parkowania. Koncern Energa, czyli inwestor, liczy, że ułatwi to kierowcom znalezienie wolnego miejsca, zredukuje zbędny ruch pojazdów i korki.

Jak system informuje kierowców, gdzie znajduje się wolne miejsce parkingowe? Za pomocą aplikacji na smartfona, dostępnej zarówno dla użytkowników systemu Android, jaki i iOS.

Aplikacja poprowadzi użytkownika, za pomocą mapy, do docelowego miejsca parkingowego. System jest w stanie rozpoznać wielkość samochodu i skierować kierowcę do najlepszego dla niego miejsca. Użytkownik może ustawić w aplikacji preferencje parkowania, np. wielkość swojego auta, rodzaj miejsca, albo wybrać konkretną lokalizację parkingu. Jeśli miejsce zostanie zajęte, aplikacja skieruje go do najbliższego wolnego.

■ Kamery na słupach oświetleniowych

System docelowo ma również monitorować bezpieczeństwo na parkingach i zawiadamiać służby oraz właściciela auta, gdyby została podjęta próba kradzieży. Jeśli taka opcja jest w aplikacji włączona, a auto się poruszy, użytkownik natychmiast otrzyma powiadomienie. Ale nie tylko. Ma także reagować na stłuczki parkingowe i powiadamiać użytkownika o zajęciu w przypadku zapalenia się świateł awaryjnych.

Realizacja całego przedsięwzięcia trwała trzy miesiące. Systemem objętych jest na razie sześćdziesiąt miejsc parkingowych, zlokalizowanych w trzech punktach miasta. Inwestycję wziął na siebie koncern Energa. Za kwestie związane z technologią odpowiadała firma Comarch.

– W Pelplinie na należących do Energa Oświetlenie słupach oświetleniowych zamontowaliśmy kamery, obraz z nich jest analizowany za pomocą algorytmów IVA (Intelligence Video Analytics) – wyjaśnia Piotr Meler, prezes zarządu spół-



ki Energa Oświetlenie. – System przekazuje informacje o wolnych miejscach parkingowych do darmowej aplikacji mobilnej dostępnej na smartfonach. Już dzisiaj po zakończeniu fazy testowej rozwiązania widzimy, że równie ważną funkcję stanowić będzie element wspierania bezpieczeństwa, bo podczas testów zarejestrowaliśmy kilka prób kradzieży auta. Jestem przekonany, że mieszkańcy poczują się bezpieczniej wiedząc, że inteligentny system zapobiega takim sytuacjom.

■ Większe bezpieczeństwo, mniejsza emisja spalin

Dla Pelplina system inteligentnego parkowania oznacza przede wszystkim minimalizację zbędnego ruchu w poszukiwaniu miejsc, a tym samym poprawę bezpieczeństwa drogowego

i redukcję emisji spalin. Problemy wynikające z coraz większego natężenia ruchu samochodowego mają już nie tylko wielkie aglomeracje miejskie. Dlatego system może sprawdzić się również w nadmorskich miejscowościach, które latem w czasie napływu turystów zmagają się z dużymi problemami związanymi z parkowaniem.

– Wspólnie z Energa oddajemy do dyspozycji mieszkańców innowacyjny, jeden z pierwszych w Europie systemów informacji parkingowej, który wesprze również cele gminy związane z zapewnieniem bezpieczeństwa – mówi Patryk Demski, burmistrz Pelplina. – Jestem przekonany, że nie tylko poprawiamy bezpieczeństwo na terenie gminy oraz ułatwiamy parkowanie, ale dzięki wdrożeniu tego rozwiązania zwiększymy również atrakcyjność turystyczną Pelplina.

Jakub Ziębka

Jak to działa?

W skład platformy wchodzi: zespół kamer zamontowanych na słupach oświetleniowych i podłączonych do sieci internetowej, inteligentna analityka obrazu (Algorytm IVA) oraz aplikacja na smartfona.

Zadaniem kamer, które są oczami całego systemu, jest całodobowe dostarczanie niezakłóconego obrazu znajdującego się w ich polu widzenia. Od ich liczby oraz zakresu, który one obejmują, zależy niezawodność oraz precyzja całego systemu. Informacja wideo dostarczana przez kamery jest analizowana przez program komputerowy mający cechy sztucznej inteligencji. Algorytm IVA (Intelligence Video Analytics) jest z kolei mózgiem platformy.

Platforma pozwoli w przyszłości wprowadzić nowe funkcje. Będą wykorzystywane przez służby miejskie, zaalarmowane w przypadku, kiedy system zidentyfikuje pozostawiony bez opieki przedmiot (próba zamachu terrorystycznego) czy rozpozna zagrożenia życia lub zdrowia człowieka (leżący bez ruchu człowiek na drodze). Służby miejskie otrzymają również informacje o pozostawieniu pojazdów w miejscach niedozwolonych, zastawieniu wjazdów czy blokowaniu ścieżek rowerowych.

Niebezpieczna odległość

W Niemczech i we Francji, w przeciwieństwie do naszego kraju, tzw. bezpieczny odstęp jest mierzalny. Sądzę, że już czas, żeby i w naszych przepisach znalazło się takie wskazanie. Z powodu jego braku, jak wynika ze statystyk, dochodzi bowiem do wielu nieszczęść na drodze.

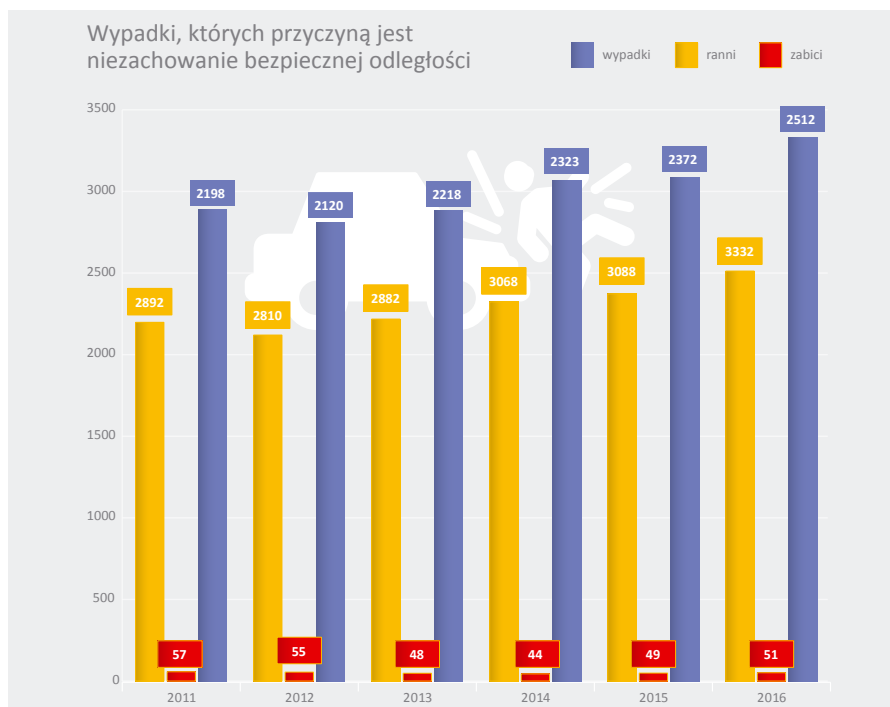


Marek Rupental

W niektórych przepisach regulujących zasady ruchu na drogach znajdziemy odległości podane w metrach i centymetrach. Często są one jasno określone, nie znaczy to jednak, że podczas jazdy kierowca będzie się posługiwał miarką. Trudno jest więc te regulacje egzekwować. Jako przykład niech posłuży przepis zezwalający na przewóz na tylnej kanapie, poza specjalnym fotelikiem albo innym urządzeniem, dziecka, jeżeli ma ono ponad 135 cm wzrostu. Przecież policjant przeprowadzający kontrolę nie będzie żądał od niego zdjęcia butów, prowadził pod ścianę najbliższego budynku, kazał mu się wyprostować i za pomocą miarki sprawdził, ile ma wzrostu.

■ Co to jest bezpieczny odstęp? Dokładnie nie wiadomo...

Inny przepis, tym razem wskazujący minimalną odległość, nakazuje kierowcy podczas wyprzedzania roweru, wózka rowerowego, motoroweru, motocykla lub kolumny pieszych zachowanie odstepu. Nie może być on mniejszy niż 1 m. Wyprzedzanie jest czynnością dynamiczną. Trudno jest w tym momencie zmierzyć, czy została zachowana odległość 1 metra. Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego są mimo wszystko zabezpieczeni przez ustawodawcę odstepem. W pozostałych sytuacjach związanych z wyprzedzaniem przepisy nakazują zachowanie bezpiecznego odstepu od wyprzedzanego



pojazdu. I tu pojawia się możliwość indywidualnych interpretacji. Choć artykuł 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym w ostatnich latach został dość mocno rozbudowany i zawiera już 85 definicji, w dalszym ciągu nie znajdziemy w nim pojęcia „bezpieczny odstęp”.

■ Niechlubne statystyki

Identyczne zapisy o zachowaniu bezpiecznego odstepu są w przepisach poświęconych wymijaniu i omijaniu. Jak ustalić więc „bezpieczny dystans”, skoro nie jest on podany ani w metrach, ani w sekundach? Policjanci podczas rozpatrywania zdarzeń drogowych (wypadków,

kolizji) podają, że ich przyczyną było niezachowanie bezpiecznego odstepu. Ale oceniają to dopiero po skutkach. Na przykład najechanie na tył poprzedzającego pojazdu wskazuje, że uczestnik ruchu, który ma rozbity przód w samochodzie, nie zachował bezpiecznego odstepu. Dlaczego? Bo nie zdążył zahamować, w wyniku czego doszło do zderzenia pojazdów. Szczęście, jeśli takie zdarzenie kończy się tylko na stratach materialnych. Niestety, każdego roku niezachowanie bezpiecznego odstepu jest przyczyną ponad 2 tys. wypadków drogowych. W ich wyniku obrażeń ciała doznaje ok. 3 tys. osób, a śmierć ponosi ok. 50 uczestników ruchu drogowego. ■

■ Fotoradary sprawdzające odległości między pojazdami

Statystyka ewidentnie wskazuje, że nie należy bagatelizować tego zjawiska i należałoby pójść śladem innych państw. Tam bezpieczny odstęp jest mierzalny. W Niemczech i we Francji za jego niezachowanie grozi mandat w wysokości 400 euro. Policjanci sprawdzają odstępy między pojazdami przy użyciu fotoradarów. Tak, one mierzą nie tylko prędkość, ale również odległości między pojazdami! W aktach prawnych obowiązujących na terenie tych państw są zapisy nakazujące zachowanie odstępu od poprzedzającego pojazdu. Wynosi on połowę wartości prędkości (jeżeli pojazd porusza się z prędkością 90 km/h, odstęp powinien wynosić minimum 45 metrów). Mają one zastosowanie na autostradach. W obszarze zabudowanym zachowanie takiego odstępu spowodowałoby znaczne utrudnienia i korki. Sądzę, że już czas, żeby i w naszych przepisach znalazły się wskazane mierzalne odległości. Z powodu jego braku, jak wynika ze statystyk, dochodzi bowiem do wielu nieszczęść na drodze.

■ Przepis, który obowiązuje tylko w jednym miejscu

Chcę wspomnieć o jeszcze jednej kwestii. Otóż w ustawie Prawo o ruchu drogowym znajdziemy zapis mówiący jasno i precyzyjnie o bezpiecznych odstępach między pojazdami. Chodzi o art. 19, który poza obszarem zabudowanym w tunelach o długości przekraczającej 500 m nakazuje utrzymywać odstęp od poprzedzającego pojazdu nie mniejszy niż 50 metrów dla pojazdów do 3,5 tony oraz autobusów oraz 80 metrów w przypadku zespołów pojazdów lub pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 tony. Co dziwnego jest w tym przepisie? Otóż w Polsce są tylko cztery tunele, których długość przekracza 500 metrów. To tunele w Gdańsku, Warszawie, Katowicach oraz tunel Emilia w ciągu drogi S1 w pobliżu miejscowości Laliki. Wychodzi na to, że tylko ten ostatni spełnia wymogi powyższego artykułu. Dlaczego? Bo jako jedyny jest usytuowany poza obszarem zabudowanym. Przepis obowiązuje więc tylko dla jednego miejsca...

Inaczej wygląda zachowanie bezpiecznego odstępu podczas zatrzymania w tunelu. Ustawodawca, już bez względu na długość, czy usytuowanie tunelu nakazuje, żeby odstęp nie był mniejszy niż 5 metrów. I to jest precyzyjny przepis.

Pozostaje oczekiwać na uregulowanie tej kwestii na autostradach i drogach krajowych dwujezdnioowych. Dzięki wprowadzeniu tylko jednego przepisu można uniknąć rocznie ponad dwóch tysięcy wypadków i uchronić przed utratą życia pięćdziesiąt osób!

PLK edukuje instruktorem

Prawie pięćset szkół jazdy z pięciu województw otrzymało już dodatkowe materiały szkoleniowe dotyczące bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Dodatkowo kilkuset instruktorów jazdy brało czynny udział w specjalistycznych seminariach. To dotychczasowy efekt akcji zainicjowanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

Do tej pory w specjalistycznych seminariach organizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA udział wzięło kilkuset specjalistów z dziedziny bezpieczeństwa. To instruktorzy, policjanci oraz egzaminatorzy. Spotkania odbyły się w Poznaniu, Bydgoszczy, Łodzi, Kielcach, Lublinie oraz Warszawie.

■ Rozmowy w gronie ekspertów

Jakie tematy są poruszane na spotkaniach? Analizuje się przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym w kontekście przejazdów kolejowo-drogowych. Eksperci z PLK dokładnie omawiają poszczególne kategorie tych miejsc oraz najczęstsze wykroczenia popełniane przez kierowców. Przedstawiane są także zasady bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych z perspektywy kolei w oparciu o przykłady i analizę zdarzeń.

Uczestnicy takich szkoleń otrzymują także materiały dotyczące bezpiecznej jazdy i zasad pokonywania przejazdów kolejowo-drogowych. Do tej pory trafiły one do blisko pięćset szkół jazdy z pięciu różnych województw.

PKP Polskie Linie Kolejowe SA zainicjowały specjalistyczne warsztaty jeszcze w zeszłym roku.

– To dobra okazja do rozmów w gronie ekspertów – uważa Karol Jakubowski, rzecznik spółki. – Instruktorzy jazdy pełnią niezwykle istotną rolę w przygotowaniu kursantów do bezpiecznej jazdy. PLK włączają się w edukację przyszłych kierowców i przekazują dodatkowe materiały do wykorzystania w procesie nauki jazdy.

■ Wciąż niebezpieczne przejazdy

Akcja mająca na celu propagowanie bezpiecznych zachowań w pobliżu przejść kolejowo-drogowych jest godna pochwały. Zwłaszcza w świetle niedawno upublicznionej kontroli NIK. W raporcie można przeczytać, że poziom bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych nie jest zadowalający. Jaki jest tego powód? Zdaniem kontrolerów wpływa na to „nie najlepszy stan” tych

miejsc. Z 240 skontrolowanych przez NIK przejazdów (w 2015 i 2016 roku) aż 60 proc. miało różnego rodzaju usterki i uszkodzenia nawierzchni drogowej, torów kolejowych i podtorza, a także urządzeń odwodnienia i oświetlenia.

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

NIK zwraca także uwagę, że zarządcy dróg nie utrzymywali w odpowiednim stanie technicznym dróg dojazdowych do skrzyżowań z liniami kolejowymi. Więcej niż połowa (36) spośród 64 skontrolowanych dróg dojazdowych do przejazdów miała złą nawierzchnię. Widać było na nich mnóstwo pęknięć, ubytków tworzących garby, nierówności i uskoki przy wjeździe na przejazd kolejowy. Na styku jezdnii z betonowymi płytami tworzyły się zapadnięcia. Na co trzeciej skontrolowanej drodze krzewy i drzewa ograniczały widoczność przejazdów.

Jakub Ziębka



Przegląd legislacyjny

Tuż przed wakacjami prawodawcy pracują nad szeregiem projektów związanych z transportem drogowym. Choć interesujące nas rozporządzenie w sprawie kontroli w ośrodkach szkolenia kierowców wciąż się w Dzienniku Ustaw nie ukazało, to i tak nie brakuje nowości, którym warto się przyjrzeć.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Jedną z nich warto potraktować z lekkim przy-mrużeniem oka. Chodzi o nowelizację ustawy Prawo o ruchu drogowym i ustawy o języku polskim, która ma sprawić, że na drogowskazach obok np. obco brzmiącej i – jak utrzymuje w uzasadnieniu autor projektu – przez nikogo w Polsce nieużywanej nazwy Kaliningrad miałby się pojawić Królewiec. Zmiana ma więc polegać na tym, żeby obok oryginalnych nazw zagranicznych miejscowości umieszczać jeszcze ich polskie odpowiedniki albo spolszczenia. Wszystko to w obronie ojczystego języka i zdeorientowanych polskich kierowców. Taką praktykę stosują np. nasi zachodni sąsiedzi. Czy jednak przeciętny polski kierowca jest na tyle zagubiony w gąszczu obcych nazw i godzą one tak bardzo w jego narodową dumę, żeby był skłonny poprzeć przemalowywanie znaków z jego podatków?

■ Ubytki słuchu a prawo jazdy

Aktualnie opiniowany jest w Sejmie komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami. Stanowi on odpowiedź na petycję i zakłada dodanie do ustawy dwóch przepisów. Zgodnie z proponowanym ust. 3a w art. 3 całkowity albo częściowy ubytek słuchu nie byłby przeciwwskazaniem zdrowotnym do uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami ani przesłanką do jego cofnięcia, z wyjątkiem uprawnień prawa jazdy kategorii D1 albo D.

Natomiast ust. 4, który miałby zostać dodany w art. 56, stanowi, że „na wniosek osoby składającej egzamin, będącej osobą uprawnioną w rozumieniu przepisów o języku migowym, wojewódzki ośrodek ruchu drogowego zapewnia nieodpłatną pomoc tłumacza języka migowego podczas egzaminu państwowego na prawo jazdy”. W uzasadnieniu autorzy projektu zwracają uwagę, że przy obecnym stanie techniki (i przy uwzględnieniu doświad-

czeń wielu państw, w których osoby niesłyszące mogą być kierowcami ciężarówek, i z polskich dróg, po których osoby niesłyszące jeżdżą prowadząc ciężarówkę na zagranicznych tablicach rejestracyjnych) brak jest uzasadnienia do utrzymywania w Polsce obecnego zakazu. Dyskryminuje on bowiem pewną grupę osób niepełnosprawnych.

Jeśli zaś chodzi o obecność na egzaminie tłumacza języka migowego, kwestia ta nie była dotąd uregulowana w przepisach. Utrudnia to zdawanie egzaminów osobom posługującym się językiem migowym. W sytuacji, gdy uzyskają zgodę wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego na przybycie z tłumaczem języka migowego, często muszą pokryć koszty takiej usługi. W uzasadnieniu zauważono, że w praktyce oznacza to, że część zdających państwowy egzamin na prawo jazdy ponosi swoistą karę finansową za swoją niepełnosprawność. Całkowity koszt egzaminu jest bowiem dla nich większy niż dla pozostałych zdających. Oszacowano, że w skali roku liczba osób zdających, korzystających z usług tłumacza języka migowego, nie przekroczy 200–300. To pozwala oszacować dodatkowe koszty związane z zapewnieniem tłumacza języka migowego na kwotę 12–20 tys. zł w skali całego kraju. Zdaniem autorów projektu tego typu koszty wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego są w stanie pokryć poprzez oszczędności wynikające z usprawnienia organizacji ich pracy.

■ Kolejne zmiany w prawie o ruchu drogowym

Trwają prace nad kolejnymi nowelizacjami prawa o ruchu drogowym. Nie wprowadzają one jakichś rewolucyjnych zmian do fundamentalnych zasad ruchu drogowego. Jedna ma służyć wdrożeniu CEPIK-u 2.0 w zakładanym terminie. Kolejna procedowana nowelizacja to kwestia profesjonalnej rejestracji pojazdów. Nad nią prace toczą się od dawna. Temat był także poruszany na łamach „Szkoły Jazdy”. W skrócie chodzi o zmiany umożliwiające czasowe użyt-

kowanie w ruchu drogowym pojazdów na potrzeby podmiotów zajmujących się dystrybucją, produkcją lub badaniami. Nowe przepisy mają rozwiązać np. problemy z wykonywaniem jazd testowych używanymi pojazdami sprowadzonymi z zagranicy, które zostały wyrejestrowane w kraju pochodzenia.

Skoro jesteśmy już przy rejestracji, warto wspomnieć również o projekcie nowego rozporządzenia w sprawie rejestracji i oznaczenia pojazdów. Konieczność wydania nowego rozporządzenia do 31 grudnia 2017 roku wynika z uchylającego dotychczasowe rozporządzenie art. 12 pkt 1 lit. a oraz art. 40 ust. 1 ustawy z 22 grudnia 2015 roku o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw. Projekt stanowi kontynuację dotychczasowego stanu prawnego w zakresie rejestracji i oznaczania pojazdów, jak również wprowadza nowe rozwiązania. W obecnym kształcie projekt nie zmienia oznakowania pojazdów szkoleniowych i egzaminacyjnych. Najciekawszą nowością projektu będą zapewne zmiany w wyglądzie tablic rejestracyjnych, dotyczące np. stosowanej czerwonki. Wymiana dotychczasowych tablic nie będzie konieczna, ale będzie możliwa na wniosek.

■ Kary w transporcie do aktualizacji

Przedstawiony został także projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw. Dotyczy on głównie kar nakładanych w transporcie drogowym. Zmiany wynikają z konieczności dostosowania do regulacji unijnych. Projekt zawiera nową tabelę naruszeń, stanowiącą załącznik do ustawy o transporcie drogowym. Nowa tabela, oprócz wyszczególnienia naruszeń i przypisanych im wysokości grzywny, zawierać ma dodatkowo przyporządkowanie naruszeń do grup i przypisanie im ważności (PN – poważne naruszenie, BPN – bardzo poważne naruszenie, NN – najpoważniejsze naruszenie). Większość grzywn została utrzymana na dotychczasowym poziomie. Za niektóre

naruszenia kara może się okazać łagodniejsza niż obecnie obowiązująca, np. 200 zł zamiast 500 zł za nieokazanie wypisu z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego czy 2 tys. zł zamiast 3 tys. zł za używanie tej samej wykresówki przez kilku kierowców. Ale za inne bardziej dotkliwa, np. 15 tys. zł zamiast 8 tys. zł za „wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub bez wymaganej licencji”. Projekt przewiduje też nowe kary w zakresie przejazdów pojazdów nienormatywnych.

■ Nowa ustawa o tachografach

Trwają również prace nad nową ustawą w sprawie tachografów. Jej wprowadzenie jest konieczne w celu dostosowania do regulacji unijnych. Jak czytamy w uzasadnieniu, „z uwagi na skomplikowany i wysoce techniczny charakter regulacji, przewidujący zmianę niemal wszystkich artykułów ustawy o systemie tachografów cyfrowych, przystąpiono do prac nad projektem nowej ustawy o tachografach”.

Takie rozwiązanie ułatwiło również zapewnienie pełnej spójności przepisów ustawy, obejmującej zagadnienia dotyczące tachografów cyfrowych i analogowych, regulowane obecnie oddzielnie w dwóch ustawach o systemie tachografów cyfrowych oraz Prawo o miarach. Projektowana ustawa wprowadza m.in. znowelizowany katalog naruszeń przepisów o użytkowaniu tachografów, wykresówek i kart kierowców. Jednak prawdopodobnie ten element nie znajdzie się w ostatecznym kształcie projektu i zostanie pozostawiony do uregulowania w nowelizacji opisanej wyżej.

W związku z tym, że warsztaty odgrywają istotną rolę w bezpieczeństwie tachografów, istotą proponowanych rozwiązań jest zwiększenie wiarygodności tych podmiotów przy jednoczesnym zmniejszeniu ryzyka popełnienia przez nich oszustw. W tym celu w projekcie zaproponowano szereg środków zapobiegających konfliktom interesów między warsztatami a przedsiębiorstwami przewozowymi. Zmiany w zakresie wymagań dla warsztatów obejmują m.in.:

- 1) określenie warunku nieposzlakowanej reputacji warsztatów, czego kryterium jest:
 - a) niekaralność osób fizycznych reprezentujących podmiot za określone przestępstwa (nie tylko członków zarządu spółki)

b) brak zarzutów wobec podmiotu i osób fizycznych reprezentujących ten podmiot związanych z prowadzeniem działalności naruszającej prawo o systemie tachografów i wydane w stosunku do nich decyzje w sprawie cofnięcia zezwolenia lub nałożenia kary pieniężnej

- 2) określenie warunków braku konfliktu interesów pomiędzy warsztatami a przedsiębiorstwami transportowymi; wnioskodawca i osoby reprezentujące wnioskodawcę nie mogą być przewoźnikiem drogowym
- 3) rozszerzenie zakresu właściwych procedur stosowanych przy wykonywaniu określonych czynności oraz przy zabezpieczeniu i posługiwaniu się kartami warsztatowymi oraz wprowadzenie wymagania, aby stosowane procedury zapewniały bezstronność i niezależność warsztatu od podmiotów, na rzecz których świadczono będą usługi oraz brak konfliktu interesów między tymi podmiotami.

W odniesieniu do podmiotu prowadzącego warsztat ustawa wprost wprowadza obowiązek bycia niezależnym i bezstronnym w stosunku do podmiotów, na rzecz których warsztat świadczy usługi.

W projekcie ustawy proponuje się również, aby regulacje dotyczące tachografów cyfrowych i analogowych całościowo uregulowane były w jednej ustawie. Mając na uwadze obowiązek instalowania w nowych pojazdach wyłącznie tachografów cyfrowych i związane z tym oczekiwane zmniejszenie liczby pojazdów z zainstalowanymi tachografami analogowymi, przewiduje się stopniowe zmniejszanie liczby tachografów analogowych obsługiwanych przez warsztaty na rzecz tachografów cyfrowych, w tym urządzeń najnowszej generacji – tachografów inteligentnych.

Projekt przewiduje też np. wprowadzenie zakazu produkcji, dystrybucji, reklamy lub sprzedaży urządzeń lub przedmiotów wykonanych lub przeznaczonych do celów manipulowania tachografami z zagrożeniem karą pozbawienia wolności do dwóch lat. ■

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

REKLAMA

Wirtualna autostrada dla szkół

Do końca roku w pięćdziesięciu szkołach w województwach lubuskim i wielkopolskim będą odbywały się zajęcia z bezpieczeństwa ruchu drogowego z wykorzystaniem technologii VR. Zakładając specjalne gogle dzieci będą mogły przenieść się do wirtualnego miasta, poruszać się po wirtualnych drogach.



Społeczno-edukacyjny program „Autostrada do szkoły” został zainaugurowany w kwietniu. Jego autorem jest Autostrada Wielkopolska SA. Do końca tego roku będzie on realizowany w pięćdziesięciu szkołach podstawowych z województw lubuskiego i wielkopolskiego.

■ W trosce o bezpieczeństwo dzieci

Program powstał z myślą o dzieciach uczących się w szkołach podstawowych. Chodzi o to, żeby najmłodszy, w możliwie jak najbardziej atrakcyjnej dla nich formie, nauczyli się zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Bo okazuje się, że taka wiedza nie jest wcale powszechna. Potwierdzają to badania z wykorzystaniem dwóch metod, które w szkołach objętych programem wykonała firma Ipsos. Pierwsza polegała na przeprowadzeniu standardowych wywiadów z rodzicami i dziećmi. Obserwowano także zachowania najmłodszych w drodze do szkoły. Co się okazało? Co trzeci z badanych opiekunów i rodziców dostrzegł potrzebę zmian w infrastrukturze drogowej, a co piąty widzi zagrożenia na drodze, którą jego dziecko pokonuje do szkoły.

■ Wirtualna rzeczywistość z głosem Boberka

Wyniki badania pokazały, jak ważne i potrzebne jest inwestowanie w bezpieczeństwo dzieci. To właśnie postanowiła zrobić Autostrada

Wielkopolska SA. Na potrzeby programu „Autostrada do szkoły” stworzona została specjalna aplikacja, dzięki której w szkołach przeprowadzane będą zajęcia z wykorzystaniem technologii VR. Za pomocą specjalnych gogli pozwala ona przenieść się do wirtualnego miasta, poruszać się po wirtualnych drogach, a podczas zabawy uczyć zasad ruchu drogowego.

Głosu w aplikacji użył Jarosław Boberek, polski aktor filmowy, teatralny i dubbingowy, reżyser polskiego dubbingu.

– Dzięki „Autostradzie do szkoły” dzieciaki uczą się zasad ruchu drogowego, mając przy tym jednocześnie wspaniałą zabawę – przekonuje Boberek. – Jako lektor miałem okazję uczestniczyć w powstawaniu aplikacji. Stąd też wiem, że na dzieci czeka coś naprawdę wystrzałowego. Cieszę się, że VR wkracza do społecznych programów edukacyjnych. Ta technologia ma ogromny potencjał i warto go w pełni wykorzystać.

Program został pozytywnie oceniony pod kątem merytorycznym przez doradcę metodycznego edukacji dla bezpieczeństwa z Ośrodka Doksztalcenia Nauczycieli.

■ Inwestycje w infrastrukturę

Także w ramach programu komendy wojewódzkiej policji w Poznaniu i Gorzowie Wielkopolskim wytypowały miejsca, w których odbędą się prace poprawiające bezpieczeństwo dzieci. Nale-

żą do nich okolice wybranych szkół z powiatów sulęcińskiego, słupeckiego, świebodzińskiego, międzyrzeckiego, poznańskiego, konińskiego, nowotomyskiego, słupeckiego, szamotulskiego, wrzesińskiego i średzkiego.

– Program „Autostrada do szkoły” to zarówno edukacja dla najmłodszych, jak i inwestycje infrastrukturalne – mówi Robert Nowak, wiceprezes zarządu Autostrada Wielkopolska SA. – Takie narzędzia jak VR, czyli wirtualne gogle, zdecydowanie podnoszą atrakcyjność zajęć. Kolejny aspekt to poziom infrastruktury drogowej, zwłaszcza bezpośrednio w rejonie szkół. Bliska współpraca z policją pozwoliła nam na zidentyfikowanie kilkudziesięciu placówek, w których można poprawić bezpieczeństwo, chociażby poprzez doświetlenie przejść dla pieszych czy umiejscowienie spowalniaczy i barierek.

Partnerem w realizacji inwestycji infrastrukturalnych jest spółka Strabag. Program wspierają w roli partnerów Kulczyk Foundation i Autostrada Eksploatacja SA. Z kolei patronami honorowymi są: Komenda Główna Policji, Rzecznik Praw Dziecka, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Kuratorium Oświaty w Poznaniu, Wielkopolski Urząd Marszałkowski, Lubuski Urząd Marszałkowski oraz Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Poznaniu.

Organizatorzy szacują, że w kolejnych edycjach programu uczestniczyć będzie łącznie 200 szkół.

Jakub Ziębka

Kierowco, zadbaj o swoje zdrowie

Otyli, z nadwagą i bierni fizycznie – taki obraz kierowców ciężarówek wyłania się z najnowszego „Raportu o stanie zdrowia kierowców zawodowych”, przygotowanego na zlecenie Fundacji Truckers Life przez Koło Naukowe Dietetyków z Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu.

Badania na potrzeby raportu wykonano na próbie kierowców ciężarówek podczas XII zlotu Qualitium Master Truck Show w Polskiej Nowej Wsi (koło Opola) w lipcu 2016 roku.

Okazuje się, że 43 proc. badanych kierowców (mężczyzn) charakteryzował wskaźnik BMI (Body Mass Index – ukazuje relację między masą ciała a wzrostem, pozwala na ocenę zagrożenia chorobami związanymi z niedowagą, nadwagą i otyłością) świadczący o nadwadze. Z kolei otyłość pierwszego stopnia wykazano u 17 proc., a drugiego stopnia u 7 proc. kierowców. Prawidłowe wartości BMI miało tylko 33 proc. badanych mężczyzn. Na tym tle kobiety wypadły zdecydowanie lepiej. Większość, bo aż 77 proc. kierowców, miała prawidłowy wskaźnik BMI. Otyłość pierwszego stopnia odnotowano u 15 proc. kobiet, a u 8 proc. niedowagę.

■ Śmieciowe jedzenie i mała aktywność fizyczna

Według autorów raportu, czyli Koła Naukowego Dietetyków z Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu, powodem zdiagnozowanych zaburzeń jest przede wszystkim dodatni bilans energetyczny. Co się na niego składa? Zbyt energiczne pożywienie i ograniczona aktywność fizyczna. Jak wskazują polskie badania, u mężczyzn ze stwierdzoną otyłością wartość energetyczna średniej racji pokarmowej stanowiła 107 proc. ich realnego zapotrzebowania.

Kierowcy ciężarówek zużywają około 720 kcal na osiem godzin (1,5 kcal na minutę). To klasyfikuje ich poziom aktywności fizycznej w kategorii „bardzo lekkie natężenie wysiłku fizycznego”. W porównaniu z takimi zawodami, jak np. górnik, którego wydatek energetyczny podczas wykonywania pracy zawodowej szacuje się na 6,5 kcal na minutę (3120 kcal na osiem godzin aktywnej pracy), zapotrzebowanie energetyczne kierowców ciężarówek jest aż cztery razy mniejsze.

Rozwiązaniem problemu nadwagi i otyłości mogłaby być aktywność fizyczna, jednak we-



dług raportu mniej niż połowa respondentów (47 proc.) zadeklarowała wykonywanie jakichkolwiek ćwiczeń podczas pracy. Kolejnym niepokojącym sygnałem jest zbyt wysoki wskaźnik otłuszczenia trzewnego. Występuje ono w narządach wewnętrznych człowieka. U 9 proc. kierowców mężczyzn wykazano wyższy niż zalecany wskaźnik otłuszczenia trzewnego. To sugeruje zwiększone ryzyko chorób cywilizacyjnych w tej grupie.

■ Kobiety na plusie, mężczyźni na dużym minusie

Na tym jednak nie koniec złych wieści o kondycji zdrowotnej kierowców. Według raportu fundacji Truckers Life wiek metaboliczny (wskazuje, w jakim rzeczywistym wieku i kondycji jest dany organizm) badanych kierowców, szczególnie młodszych, był wyższy niż ich wiek metrykalny. To sugeruje wyższe niż referencyjne wartości tłuszczu w ciele oraz niższą niż przewidują zalecenia aktywność fizyczną. W grupie kobiet wyni-

ki są za to dobre. Ich średni wiek metaboliczny (28 lat) był niższy niż wiek biologiczny (35 lat).

Pewnym pocieszeniem może być fakt, że kierowcy zdają sobie sprawę z tego, że ich kondycja zdrowotna nie jest najlepsza. Aż 62 proc. badanych źle ocenia swój stan zdrowia lub wskazuje, że wymaga on poprawy.

Te niezbyt budujące dane mogłyby ulec zmianie, gdyby pracownikom branży transportowej tworzono odpowiednie warunki do aktywnego spędzania czasu na postojach. Dlatego fundacja Truckers Life od kilku lat stara się przekonywać pracodawców oraz samych kierowców do inwestowania w zdrowy i aktywny tryb życia. Jako pierwsza organizacja w Europie fundacja zaczęła budować m.in. siłownie zewnętrzne na parkingach, gdzie kierujący mogą zażyć ruchu podczas postoju w trasie. Organizacja promuje także zdrowe nawyki żywieniowe, zachęca do aktywności sportowej za pośrednictwem poradników i filmów instruktażowych dostępnych w Internecie.

Jakub Ziębka



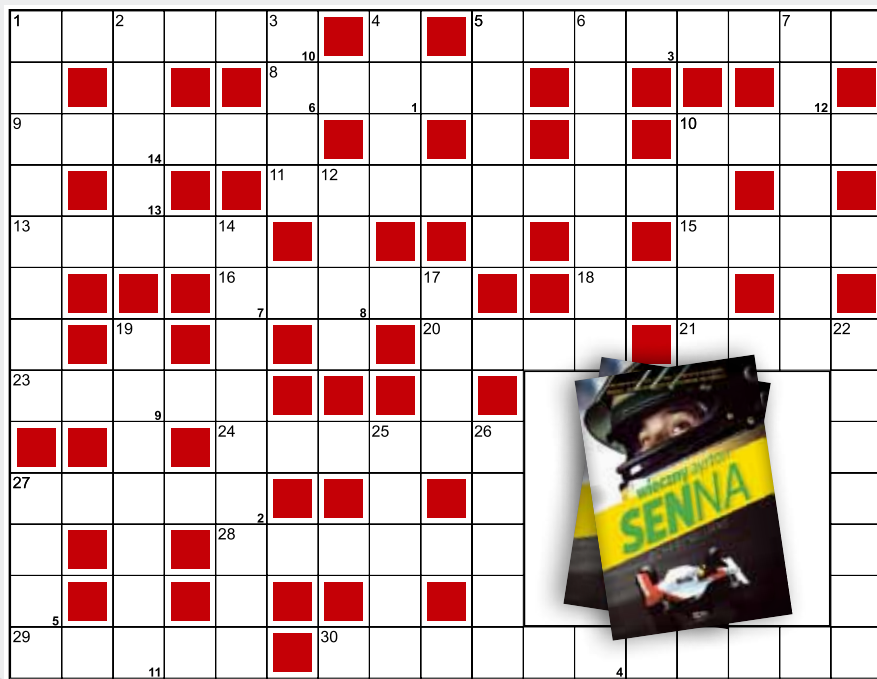
Uśmiechnij się



Znalezione w Internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 14 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „zespół doradczy”. Nagrodę wysłamy pocztą.

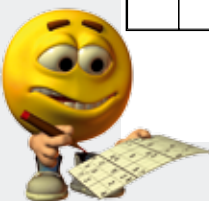
Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Wieczny Ayrton Senna”.

POZIOMO:

- wyprzedzania lub zmiany pasa ruchu.
- auto na postoju.
- ruchliwa w mieście.
- pojazd jednośladowy.
- wpada do luży.
- samochód pradziadka.
- ... przystankowa.
- przeptywa przez Cieszyn.
- oznaka przeiębienia.
- waluta Japonii.
- formuła kończąca modlitwę.
- rosły opryszek.
- 100 groszy.
- komfort.
- 27) mocarz.
- 28) podpora, fundament.
- 29) porcja w dłoni.
- 30) tablica z numerem.

PIONOWO:

- radzieckie auto.
- czasem idzie w las.
- ... wydechowa.
- koncern samochodowy z Turynu.
- montażowa w fabryce.
- maszyna rolnicza.
- stłuczka, zderzenie.
- jasne, płowe włosy.
- milczą, gdy dusza śpiewa.
- wzmoczone działanie.
- zawody samochodowe.
- 19) gwiazdor filmowy.
- 22) paliwo do silników.
- 25) miasto nad Odrą.
- 26) uczta pierwszych chrześcijan.
- 27) bazar, jarmark.



SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI
ISSN 1895-4472

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

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

Redaguje zespół: Jakub Ziębka, Anna Łukaszuk, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Marek Rupałtal, Marcin Kukawka, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorunkiewicz.

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

Foto: Jakub Ziębka, Łukasz Szewczyk, Dariusz Piorunkiewicz, Tiia Monto/Wikimedia Commons, IsiZulu/Wikimedia Commons, Marcin Kukawka, WORD w Legnicy, Kamil Piklikiewicz/DDTVN/East News., Ministerstwo Cyfryzacji, KWP w Katowicach, Volvo Trucks, ZDITM w Szczecinie, Energa, Autostrada Wielkopolska SA.

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 adiustacji 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

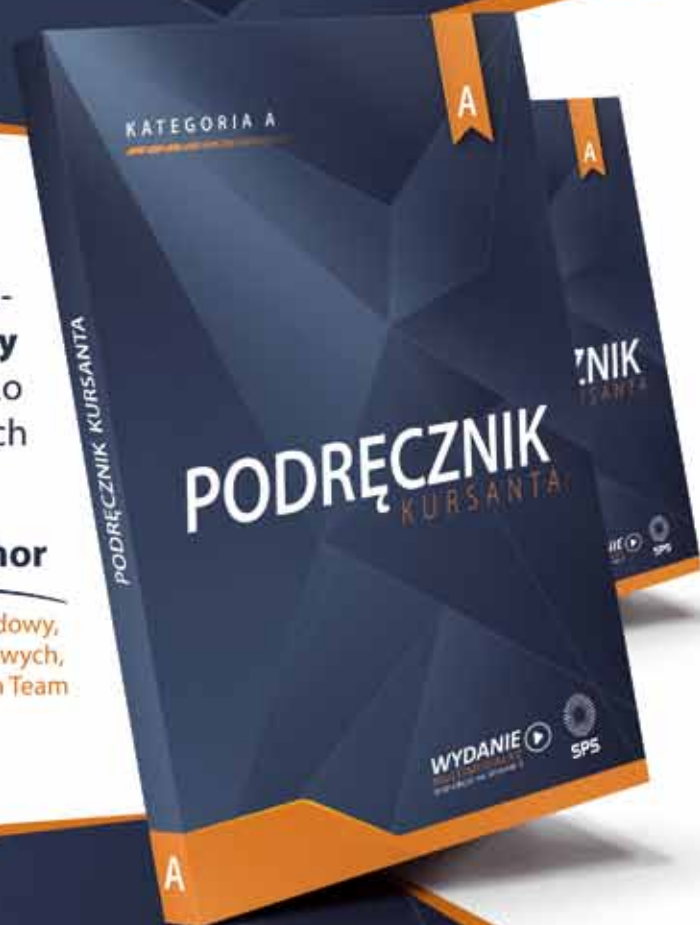
PODRĘCZNIK KURSANTA

A

(...) Wszystko to pozwala z pełnym przekonaniem zarekomendować **Multimedialny Podręcznik Kursanta SPS Kategorii A** jako doskonałą pomoc dydaktyczną dla przyszłych motocyklistów!

Jacek Czachor

motocyklista rajdowy,
trener i instruktor sportów motorowych,
zawodnik Orlen Team



Nowy Podręcznik Kursanta na Kat. A *Rekomendowany przez najlepszych*

- Treści w podręczniku zawierają odpowiedzi na wszystkie pytania egzaminacyjne z państwowej bazy
- Nowy, bardziej czytelny układ opracowany we współpracy z instruktorami i wykładowcami
- Rozbudowane treści w tematach: Jazda w ruchu miejskim, Hamowanie, Jazda z pasażerem, Przewóz i zabezpieczenie bagaży, Jazda z wózkiem bocznym, Przygotowanie do jazdy
- Nowe treści dotyczące wpływu podmuchów bocznego wiatru na prowadzenie motocykla
- Rozbudowane informacje na temat zarysu budowy pojazdu i zasad obsługi technicznej.
- Nowe materiały z zakresu udzielania pierwszej pomocy, opracowane przez ratownika medycznego będącego jednocześnie aktywnym wykładowcą w OSK. Przejrzysty układ treści bazujących na najnowszych wytycznych ERC