

nr 7-8/2017 (139-140)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 7

PLAC MANEWROWY PILNIE WYNAJMĘ!

JEŚLI WEJDZIE W ŻYCIE PRZEPIS O ZAKAZIE WSPÓLDZIELENIA PRZEZ OSK INFRASTRUKTURY, SPORA CZĘŚĆ SZKÓŁ JAZDY, SZCZEGÓLNIE MNIEJSZYCH, BĘDZIE MIAŁA SPORY PROBLEM. ZWŁASZCZA Z PLACEM MANEWROWYM, KTÓRY CZĘSTO JEST UŻYTKOWANY PRZEZ KILKA OŚRODKÓW. NAJLEPIEJ WIDAĆ TO W DUŻYCH MIASTACH.

str. 9

INSTRUKTOR NA EGZAMINIE. KOMU TO SIĘ OPŁACI?

OBYWIAZKOWA OBECNOŚĆ INSTRUKTORA NA KAŻDYM EGZAMINIE PRAKTYCZNYM KURSANTA TO JAKIŚ ABSURD. SZKOLENIOWIEC NIE BĘDZIE MÓGŁ NORMALNIE PROWADZIĆ ZAJĘĆ, BO CZEKA GO WIZYTA W WORDZIE. POZA TYM EGZAMINOWANI BĘDĄ BARDZIEJ ZESTRESOWANI, CHCĄC DOBRZE WYPAŚĆ PRZY SWOIM NAUCZYCIELU – TAK PROPOZYCJĘ, KTÓRA ZNALAZŁA SIĘ W PROJEKCIE NOWELIZACJI USTAWY O KIERUJĄCYCH POJAZDAMI, KOMENTUJE WIĘKSZOŚĆ WŁAŚCICIELI OSK.



ISSN 1895-4472

07-08



9 771895 447706

WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

Od lipca obowiązuje nowa umowa ADR

Zadbaj o aktualne materiały!

ADR

2017-2019

Z końcem czerwca b.r. traci ważność umowa ADR na lata 2015 – 2017. Czy jesteście Państwo w pełni przygotowani na zmiany w programie nauczania?

Szkolenie ADR 2017 – 2019 – system, który działa!

System szkolenia ADR jest oparty na trzech elementach, które w różny sposób przekazują tę samą wiedzę. Taki zintegrowany system nauki daje doskonałe efekty, widoczne podczas pomyślnego zdawania egzaminu państwowego.



■ Czy Twój kursant otrzyma najlepszy podręcznik?

Zaopatrz kursanta w podręcznik „Kurs ADR 2017-2019”



■ Co z wykładami?

Wypróbuj Vademecum Wykładowcy ADR 2017-2019 – jedyne na rynku gotowe wykłady do natychmiastowego użycia.



■ A może Twój kursant będzie wolał internet?

Dodaj za darmo możliwość nauki przez internet

Ludzie mają prawo wiedzieć



Krzysztof Giżycki

Media istnieją po to, żeby rzetelnie informować społeczeństwo o sprawach, które są dla niego ważne. Dlatego też gdy otrzymaliśmy od informatora projekt nowelizacji kilku ustaw, w tym tej najważniejszej – o kierujących pojazdami, nie wahaliśmy się ani chwili, postanowiliśmy go opublikować. Tym bardziej że od dobrych kilku miesięcy apelowaliśmy do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, że utajnianie wyników obrad zespołu doradczego ds. szkolenia i egzaminowania nie służy nikomu, potęguje niepewność, pojawiają się kolejne plotki i domysły.

Czy opublikowany przez nas dokument będzie taki sam, jak oficjalna wersja, nad którą zaczęliśmy debatować posłowie, senatorowie i strona społeczna? Trudno wyrokować. Ale dzięki temu, że zaistniał on w przestrzeni medialnej, branżowcy poznali przynajmniej poglądy i koncepcje osób nad nim pracujących. Wie-

dzą, czego mogą się w niedalekiej przyszłości spodziewać.

Kilka przepisów, które pojawiły się w projekcie, już budzi wielki opór środowiska szkoleniowego. Chodzi m.in. o zakaz współdziałania infrastruktury OSK, likwidację e-learningu, obowiązek uczestniczenia instruktora w każdym egzaminie kursanta. Może dzięki temu, że branżowcy mogli te propozycje po naszych publikacjach poznać, resort infrastruktury i budownictwa dwa razy zastanowi się, czy warto takie nowości wprowadzać.

W tym miejscu przypomnijmy o jednej rzeczy. Niedawno brytyjskie ministerstwo transportu ogłosiło, że w grudniu zmienia się forma egzaminu praktycznego na prawo jazdy. Zanim ta decyzja została podjęta, w ramach konsultacji społecznych zmiany opiniowało 4 tys. osób. Dodatkowo nowe rozwiązania testowało 4,3 tys. kandydatów na kierowców oraz 860 instruktorów nauki jazdy. Może warto się na takich dobrych praktykach wzorować?

Życząc przyjemnej lektury, przypominam, że kolejny numer „Szkoły Jazdy” pojawi się we wrześniu. Dlatego warto zaglądnąć na naszą stronę internetową. Jeśli tylko będzie działało się coś ważnego, poinformujemy o tym jako pierwsi!

Redaktor naczelny

W numerze

Nadchodzi rewolucja w szkoleniu i egzaminowaniu?	4	Ziomki żyją tylko raz	28
Plac manewrowy pilnie wynajmę!	7	Bezpieczeństwo przede wszystkim	30
Głupota czy lobbing?	8	Samochodowy klasyk dla dzieci	31
Instruktor na egzaminie. Komu to się opłaci?	9	Gościenna Łódź	32
Egzaminy centralnie sterowane	11	Pieniądze, egzaminy, marihuana i... broń	34
Do łasek wracają tablica i kreda	12	Siła tkwi w prostocie	35
Jeden krok do przodu, kolejny do tyłu	13	WORD w Szczecinie wymienia samochody	36
Poprzeczka w górę dla instruktorów	14	Rowerem przez miasto	38
Ameryka – raj dla kierowców?	15	Rząd obiecuje i realizuje	40
Troska o szczegóły	18	Nadchodzi era inteligentnych opon	41
Auto reagujące na gesty	19	Łapki na kierownicę	42
Raz lepiej, raz gorzej...	20	Moment zwrotny	43
Odpowiedzialność, nie pieniądze	22	Sieci handlowe inwestują w punkty ładowania	44
Mniej fotoradarów, więcej tragedii	25	Systemowa precyzja	45
Pierwsza po Hołowczycu	26		

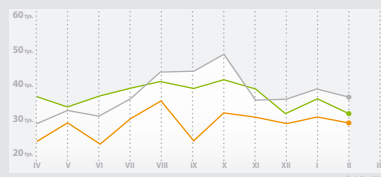
Reforma czy deforma?

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

KWIECIEŃ 2017 **30 262**

KWIECIEŃ 2016 **37 101**

KWIECIEŃ 2015 **29 934**



Resort zmuszony do działania

Na początku czerwca na naszej stronie internetowej opublikowaliśmy (dzięki informatorowi, który przekazał nam dokument) projekt zmian w kilku ustawach, m.in. o kierujących pojazdami. Powstał on przy współpracy zespołu doradczego oraz Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Wywołał spore poruszenie w branży, tym bardziej że niektóre pomysły (piszemy o nich szerzej na dalszych stronach magazynu) są, bardzo łagodnie mówiąc, kontrowersyjne. Na odpowiedź resortu nie trzeba było długo czekać. Dzień po naszej publikacji resort, ustami dyrektora departamentu transportu drogowego Bogdana Oleksiaka, zapowiedział przedstawienie oficjalnej wersji dokumentu do końca czerwca. Nasi informatorzy mówili o tym, że w pierwszej dekadzie lipca ma on być tematem dyskusji posłów pracujących w sejmowej komisji infrastruktury. Tak się jednak raczej nie stanie. Na stronach sejmowych nie ma bowiem ani słowa o zwołaniu posiedzenia dotyczącego projektu zmian w szkoleniu i egzaminowaniu kandydatów na kierowców. Skąd ta zmiana? Jednym z powodów mogła być informacja podana w mediach, jakoby zespół doradczy postuluwał coroczny egzamin z teorii dla każdego kierowcy. Co bardziej zdumiewające, potwierdził to jeden z członków specgupy, Dariusz Chyćko, prezes Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów. Rzecznik ministerstwa od razu te doniesienia sprostował, ale mleko się rozlało. Informacja obiegła Internet, wywołując oburzenie wielu Polaków. Według naszych ustaleń, grupa doradcza ma się jeszcze raz spotkać w lipcu i radzić, co z dokumentem robić – zmienić go, a może przekazać do konsultacji w formie zbliżonej do tej, którą opublikowaliśmy? Czy krótko po tym spotkaniu zostanie w końcu przedstawiony oficjalny projekt nowelizacji? Mamy taką nadzieję. Jednocześnie zachęcamy do odwiedzania naszej strony internetowej www.szkoła-jazdy.pl. Tam na bieżąco relacjonujemy wszystkie wydarzenia dotyczące branży! *red*

Nadchodzi rewolucja w szkoleniu i egzaminowaniu?

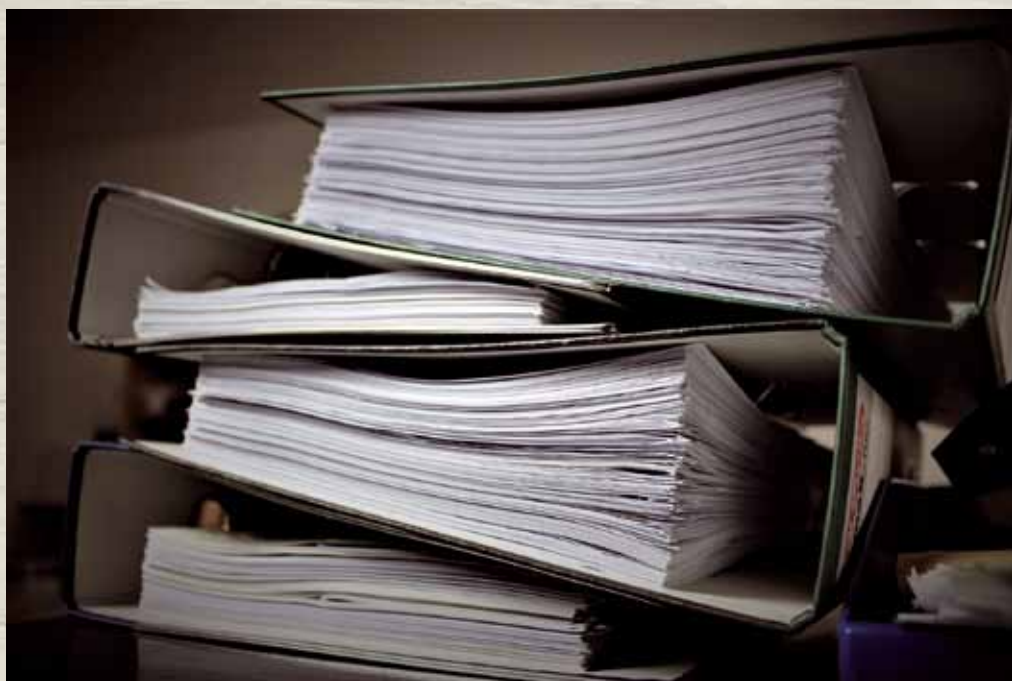
Powołany zarządzeniem z sierpnia ubiegłego roku zespół doradczy do spraw szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy do tej pory nie dawał o sobie znać. Okazuje się jednak, że pracuje nad radykalnym projektem ustawy. Warto przyjrzeć się jego założeniom i śledzić dalsze losy tego dokumentu, jako że wpłynie on właściwie na wszystkich uczestników rynku szkolenia i egzaminowania kierowców.

Jedną z bardziej kontrowersyjnych zmian, jakie znalazły się w projekcie, jest zniesienie tzw. Super OSK. Kiedy ustawą o kierujących pojazdami wprowadzano „lepszy sort” ośrodków, budziło to wiele emocji i stanowczy sprzeciw wielu przedsiębiorców.

■ Wymagania dla Super OSK

Według pierwotnego brzmienia art. 31 ustawy o kierujących pojazdami poświadczenie spełnienia dodatkowych wymagań mógł uzyskać ośrodek, który:

- 1) prowadzi działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców co najmniej od pięciu lat
- 2) prowadzi ośrodek szkolenia kierowców co najmniej w zakresie kategorii A, B, C i D prawa jazdy
- 3) posiada:
 - a) odpowiednie warunki lokalowe, w tym co najmniej:
 - lokal biurowy, który umożliwia przyjmowanie interesantów, przechowywanie dokumentacji związanej ze szkoleniem oraz jest wyposażony w sprzęt i urządzenia biurowe
 - salę wykładową, która jest wyposażona w sprzęt i urządzenia umożliwiające prowadzenie zajęć
 - plac manewrowy, który powinien być zabezpieczony przed dostępem osób postronnych, w szczególności ogrodzony, oraz umożliwiać wykonanie wszystkich zadań wynikających z programu szkolenia
 - b) pojazdy szkoleniowe w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C i D, przy czym:
 - co najmniej jeden pojazd w zakresie danej kategorii prawa jazdy jest własnością tego przedsiębiorcy lub przedmiotem umowy leasingu
 - pojazd w zakresie prawa jazdy kategorii A i B jest nie starszy niż pięć lat, w zakresie pra-



- wa jazdy kategorii C jest nie starszy niż siedem lat, a w zakresie prawa jazdy kategorii D jest nie starszy niż dwanaście lat
- c) pomoce i środki dydaktyczne zapewniające prowadzenie szkolenia zgodnie z obowiązującym programem szkolenia w zakresie:
 - uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C i D
 - uzyskiwania uprawnień instruktorów nauki jazdy
 - szkolenia osób ubiegających się o kartę rowerową
- 4) zatrudnia wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną, w tym:
 - a) dwóch instruktorów posiadających uprawnienia do prowadzenia szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii B lub C od co najmniej pięciu lat

- b) jednego instruktora posiadającego uprawnienia do prowadzenia szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub B, C, D oraz
- c) osobę posiadającą przygotowanie pedagogiczne zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ustawy z 26 stycznia 1982 roku – Karta Nauczyciela (Dz. U. z 2006 roku nr 97, poz. 674, z późn. zm.13)) oraz
- 5) posiada akredytację kuratora oświaty, o której mowa w art. 68b ustawy z 7 września 1991 roku o systemie oświaty.

W 2014 roku wymagania zostały złagodzone – dzięki możliwości spełniania dodatkowych wymagań w zakresie pojedynczych kategorii, korzyści ze statusu Super OSK stały się szerzej dostępne.

Dla ośrodków posiadających poświadczenie dodatkowych wymagań zarezerwowane są:

- prowadzenie szkolenia teoretycznego w formie e-learningu
- prowadzenie kursów instruktorskich
- prowadzenie warsztatów doskonalenia zawodowego.

■ Wskazywanie bez klarownych zasad

Dla tych korzyści oraz prestiżu związanego ze statusem Super OSK przedsiębiorcy podejmowali dodatkowy wysiłek i inwestycje. Zgodnie z projektem formalnie znów mają stanąć na równi ze „zwykłymi” ośrodkami, a e-learning jako metoda szkolenia ma zniknąć. Przewiduje on bowiem uchylenie w całości art. 31 ustawy o kierujących pojazdami i szereg innych zmian prowadzących do całkowitego zniesienia statusu Super OSK.

Co w zamian? Ośrodki upoważnione do prowadzenia kursów instruktorskich i warsztatów doskonalenia zawodowego wskazywać będzie biuro do spraw szkolenia i egzaminowania. To nowa instytucja, która miałaby zostać powołana przy wojewodzie. Niepokojące wydaje się, że projekt nie wskazuje zasad tego „wskazywania”. Wynika z niego, że BSE będą miały szereg kompetencji związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem, jednak niewiele można przeczytać o zasadach działania tych instytucji. Biurami mają kierować dyrektorzy powoływani przez wojewodów i spełniający wymóg co najmniej 10-letniego doświadczenia egzaminatorskiego. Zgodnie z projektem mają działać na podstawie regulaminów zatwierdzonych przez wojewodę.

■ Rzadsze kontrole, urzędnicy z branżowym doświadczeniem

Projekt wprowadza też zakaz współdzielenia infrastruktury. Sala wykładowa, pomieszczenie biurowe, plac manewrowy i przynajmniej jeden pojazd będą musiały być użytkowane wyłącznie przez dany ośrodek. Dodatkowo sytuację niektórych OSK skomplikować mogą przepisy, zgodnie z którymi szkolenie na placu manewrowym byłoby ograniczone terytorialnie (tylko powiat rejestracji i ościenny) przy wszystkich kategoriach. Projekt zakłada uchylenie istniejącego w tym zakresie wyjątku dla kategorii B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D i D+E. Zgodnie z dokumentem starostowie mają nie tylko współpracować ze sobą w zakresie kontroli, ale już na etapie rejestracji przekazywać sobie informacje o infrastrukturze OSK zlokalizowanej w sąsiednich powiatach.

Inną znaczącą zmianą jest postulowane już wielokrotnie na przestrzeni lat wprowadzenie ceny minimalnej za szkolenia. Miałyby ona być ustalana rozporządzeniem. Ponadto w przypadku szkoleń instruktorskich i warsztatów doskonalenia zawodowego projekt przewiduje górne granice, w jakich będą musiały mieścić

się stawki określone w rozporządzeniu (jako procent minimalnego wynagrodzenia). Odpowiedzią na postulaty właścicieli OSK może być też zawarty w dokumencie wymóg, by osoby prowadzące kontrole w ośrodkach same miały uprawnienia instruktorskie lub egzaminatorskie i co najmniej pięć lat doświadczenia w tych zawodach. Kontrole miałyby się odbywać przynajmniej raz na dwa lata, a nie raz w roku, jak obecnie.

■ ODTJ-oty bez monopolu

Projekt przełamuje obowiązujący obecnie monopol ośrodków doskonalenia techniki jazdy w zakresie szkolenia osób, które uzyskały już uprawnienia danej kategorii. Zgodnie z projektowanymi przepisami możliwe miałyby stać się prowadzenie szkolenia praktycznego w OSK dla osób posiadających uprawnienia do kierowania „w zakresie przywracania umiejętności kierowania pojazdem – na wniosek zainteresowanej osoby”. Nowelizacja dawałaby także możliwość prowadzenia szkolenia uzupełniającego dla osób posiadających prawo jazdy, które zostały skierowane na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji, a także ubiegających się o przywrócenie uprawnienia.

Nowością mają być też kursy rozszerzone, otwierające o rok wcześniej drogę do prawa jazdy kategorii B. Kursant w ramach takiego rozszerzonego kursu mógłby rozpocząć szkolenie już w wieku 17 lat, ale po zakończeniu szkolenia, jakie znamy dziś, musiałby jeszcze odbyć jazdy z osobą towarzyszącą pod nadzorem OSK. Osoba towarzysząca musiałaby posiadać prawo jazdy od co najmniej pięciu lat i być opiekunem prawnym kursanta. Projekt zakłada za to uchylenie dobrze przyjętych, zarówno przez branżę, jak i kandydatów, przepisów dających możliwość samodzielnego przygotowania się do egzaminu teoretycznego i uzyskiwania zwolnienia

z części teoretycznej szkolenia. W zakresie samej treści szkolenia miałyby zostać rozbudowane o taktykę jazdy.

■ Szkolenie (nie) dla wszystkich świeżych kierowców

Autorzy projektu zajęli się też kwestią wciąż oczekujących na wejście w życie przepisów o okresach próbnych. Zgodnie z proponowanymi zmianami od 4 czerwca nadchodzącego roku obowiązkowe szkolenia w okresie próbnym dotyczyłyby wyłącznie tych kierowców, którym zostanie on karnie przedłużony. Stanie się tak, jeżeli w trakcie trwania okresu próbnego kierowca popełni dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

Projekt nie pozostawia bez zmian również egzaminu na prawo jazdy. Zgodnie z uzyskaną przez nas wersją dokumentu baza pytań ponownie ma przestać być informacją publiczną, za to uzyska status materiałów urzędowych. Miałyby to dwojakie skutki. Po pierwsze, baza i kolejne dodawane do niej pytania przestałyby być ogólnodostępne – do publicznej wiadomości miałyby być podawane tylko przykładowe pytania. Po drugie, charakter materiałów urzędowych eliminowałby kwestię praw autorskich do pytań.

Przywrócony miałby zostać roczny okres ważności pozytywnego wyniku z teorii. Wbrew mylnej informacji, która niedawno obiegła media, nie chodzi o coroczne sprawdzanie wiedzy teoretycznej wszystkich kierowców, lecz o rozwiązanie, które już obowiązywało. Osoba ubiegająca się o prawo jazdy po uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu teoretycznego będzie miała rok na zdanie praktyki. W przeciwnym razie egzamin teoretyczny będzie musiała zdać ponownie.





■ Instruktor na egzaminie praktycznym

Co ciekawe, zgodnie z projektem to WORD miałyby wyposażać podstawiony przez OSK pojazd w wymagane urządzenia rejestrujące. Najbardziej kontrowersyjny może okazać się jednak wymóg, żeby w każdym egzaminie praktycznym na kategorię B uczestniczył instruktor prowadzący albo inny instruktor upoważniony przez OSK, który szkolił osobę egzaminowaną.

Projekt cofa też skutki tzw. deregulacji, przywracając wymóg wykształcenia wyższego dla egzaminatorów i średniego dla instruktorów. Są zmiany wymogów w zakresie doświadczenia instruktorów, np. minimalny okres posiadania przez instruktorów prawa jazdy kategorii B wydłużony zostałby z trzech do pięciu lat. Projekt nie przewiduje za to kontrolnego sprawdzenia wiedzy i umiejętności w trakcie kursu instruktorskiego. Instruktorów nie mogłyby już szkolić WORD-y. W projekcie znajduje się również zapis o prowadzeniu warsztatów doskonalenia zawodowego raz na dwa lata, a nie corocznie, jak obecnie.

Wśród osobliwych rozwiązań projektu można wskazać np. przepis, który nakazuje ośrodkowi wydawanie – na wniosek kursanta – również tradycyjnego zaświadczenia o ukończeniu kursu. Aktualnie ustawa pozwala prowadzić dokumentację kursu w formie elektronicznej z wyjątkiem wydawania zaświadczenia. Zaś rozporządzenie do tej ustawy określa, że wydawanie tego zaświadcze-

nia odbywa się poprzez aktualizację profilu kandydata na kierowcę w systemie teleinformatycznym.

Projektowane zmiany dotyczą również nauczania w szkołach. W IV klasie szkoły podstawowej miałyby się pojawić obowiązkowy przedmiot. Byłoby to wychowanie komunikacyjne, zakończone egzaminem na kartę rowerową. Projekt przewiduje również bezpłatne zajęcia z zakresu ruchu drogowego dla uczniów i nauczycieli w WORD-ach. W szkołach, które w ramach programu przygotowują do uzyskania prawa jazdy, szkolenie mogłoby się zaczynać już od I klasy, a nie, jak obecnie, dwanaście miesięcy przed uzyskaniem wymaganego dla danej kategorii wieku.

■ Zmiany dotyczą także OS-ów

Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz o zmianie niektórych innych ustaw zgodnie z tytułem najwięcej uwagi poświęca ustawie o kierujących pojazdami. Zmiany dotyczące szkolenia i egzaminowania kierowców zawodowych, choć mniej liczne, są jednak również rewolucyjne.

Jedną z ważnych zmian w tym zakresie będzie zasada, że do prowadzenia działalności regulowanej OS konieczne będzie również prowadzenie OSK. Obecnie wystarcza, że przedsiębiorca oprócz wymogów dla OS, wynikających z ustawy o transporcie drogowym i rozporządzenia w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy, spełnia również wymogi stawiane OSK.

Warto zwrócić uwagę, że w ten sposób projektowany (opisywany już) zakaz współdzielenia infrastruktury OSK objąłby również przedsiębiorców szkolących kierowców zawodowych.

Ponadto do warunku posiadania przez OS pojazdów odpowiednich do prowadzonego szkolenia dodano wymóg, żeby co najmniej jeden pojazd był wyłączną własnością przedsiębiorcy, stanowił przedmiot umowy leasingu albo był składnikiem wspólnego majątku małżeńskiego przedsiębiorcy. Obecnie bez znaczenia jest, na jakiej podstawie przedsiębiorca posiada pojazdy.

■ Testy kwalifikacyjne w WORD-ach

W art. 39 g ust. 2 projekt uchyla pkt 2 lit. a – jest to przepis wymagający, by OS zapewniał prowadzenie szkolenia w zakresie zajęć teoretycznych zgodnie z programem przez wykładowców posiadających wiedzę, umiejętności i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego przebiegu szkolenia. Według projektu zarówno zajęcia teoretyczne, jak i praktyczne powinny prowadzić osoby z uprawnieniami instruktorskimi.

Na działalność OS-ów wpłynie niewątpliwie również przeniesienie testów kwalifikacyjnych do WORD-ów i powierzenie ich prowadzenia egzaminatorom.

W przypadku wejścia nowelizacji w życie dotychczasowe akty rozporządzenia mogłyby obowiązywać jeszcze przez osiemnaście miesięcy, ale ośrodki miałyby tylko połowę tego czasu na dostosowanie się do zmienionych regulacji.

Radosław Biernat

W obowiązuje w naszym kraju ustawie o kierujących pojazdami możemy znaleźć (w art. 28) przepis o tym, że ośrodek szkolenia kierowców może prowadzić przedsiębiorca, który posiada infrastrukturę odpowiednią do zakresu prowadzonego szkolenia. Chodzi o salę wykładową, pomieszczenia biurowe, plac manewrowy oraz pojazd przeznaczony do nauki jazdy. Teraz proponuje się jego modyfikację. Na czym miałyby polegać? OSK musiałyby posiadać „infrastrukturę odpowiednią do zakresu szkolenia użytkownika wyłącznie na potrzeby tego przedsiębiorcy”. Czyli? „Salę wykładową, która jest wyposażona w sprzęt i urządzenia umożliwiające prowadzenie zajęć, lokal biurowy, który umożliwia przyjmowanie interesantów, przechowywanie dokumentacji związanej ze szkoleniem oraz jest wyposażony w sprzęt i urządzenia biurowe, plac manewrowy, który jest zabezpieczony przed dostępem osób postronnych, w szczególności wydzielony dla potrzeb danego ośrodka z wyjątkiem rusznia na wzniesieniu oraz co najmniej jeden pojazd w zakresie danej kategorii prawa jazdy, który jest wyłączną własnością tego przedsiębiorcy lub stanowi składnik jego wspólnego majątku małżeńskiego albo jest przedmiotem umowy leasingu”.

■ Ośrodki często dzielą się placami

Przez wiele lat, rozmawiając o problemach trapiących branżę szkoleniową, często przywoływało się przykład tzw. ośrodka z biurem w teczce albo bagażniku auta. Takie szkoły jazdy obcinają sobie w ten sposób koszty, oferując swoim klientom niższe ceny, które w większości przypadków nie przekładają się na jakość oferowanych usług. Dlatego też zaproponowany w projekcie wymóg wyłącznego użytkowania przez OSK sali wykładowej i lokalu biurowego nie budzi większych kontrowersji. A jak to jest z pojazdami? Wyjątkami są szkoły jazdy, które nie posiadają na własność ani w leasingu żadnego auta, tylko np. wszystkie wypożyczają.

Ale może się to zmienić. Bo jest wiele ośrodków, które szkolą kierowców zawodowych nie posiadając ani jednego własnego lub leasingowanego pojazdu. Wszystkie wypożyczają. A zgodnie z projektem zmian (w tym przypadku chodzi o ustawę o transporcie drogowym), żeby założyć OS, trzeba będzie prowadzić OSK.

Zajmijmy się jednak placami manewrowymi. Nie ma ich, szczególnie w dużych miastach, za wiele. Dlatego często ośrodki je ze sobą współdzielą. Tym bardziej że jeżeli chodzi o najpopularniejszą kategorię B, kursanci ćwiczą na placach tylko jazdę do przodu i do tyłu po łuku. To właśnie te szkoły nie będą z proponowanej zmiany zadowolone. A jak pokazują liczby, jest ich naprawdę wiele.

■ Połowa szkół będzie musiała poszukać sobie nowego miejsca

Nie jesteśmy gołosłowni, sprawdziliśmy to na trzech przykładach. Najpierw pod lupę wzię-

Plac manewrowy pilnie wynajmę!

Jeśli wejdzie w życie przepis o zakazie współdzielenia przez OSK infrastruktury, spora część szkół jazdy, szczególnie mniejszych, będzie miała problem. Zwłaszcza z placem manewrowym, który często jest użytkowany przez kilka ośrodków. Najlepiej widać to w dużych miastach. Na przykład w Szczecinie 54 autoszkoły korzystają tylko z 27 placów manewrowych.



liśmy Szczecin. Otóż działają tam 54 firmy szkoleniowe, które prowadzą szkolenie kursantów na... 27 placach manewrowych znajdujących się na terenie miasta. Czyli statystycznie połowa OSK nie posiada infrastruktury na wyłączny użytek! W jednym przypadku z jednego placu manewrowego korzysta aż dziesięć szkół jazdy!

Przenieśmy się teraz do Poznania. Działalność prowadzi tam 59 szkół jazdy. Z ilu placów na terenie miasta korzystają? Z 28. Co prawda w kilku przypadkach ośrodki zadeklarowały korzystanie z placów znajdujących się poza miastem, ale można je policzyć na palcach jednej ręki. Statystyka jest więc podobna. Co drugi OSK współdzieli z kimś infrastrukturę. Mało tego, na jednym placu działa aż dziewięć podmiotów!

Ostatni przykład to powiat płoński. Działa tam 29 szkół jazdy. Korzystają one z piętnastu placów manewrowych znajdujących się na terenie powiatu.

Z zebranych przez nas danych wynika, że jeśli przepis o zakazie współdzielenia placu manewrowego weszłoby w życie, połowa szkół jazdy musiałaby szukać sobie innego miejsca. Czy wynajęcie placu jest problemem? Tak, szczególnie w dużych miastach, gdzie atrakcyjne i trochę mniej atrakcyjne działki masowo wykupują deweloperzy. A jeśli OSK w końcu go znajdzie, problemem może stać się cena. Bo przecież miesięczny koszt wynajmu placu manewrowego na kategorię B w dużym polskim mieście może wynieść nawet 1 tys. zł. Nie będzie można go z kimkolwiek dzielić.

Dodatkowo problem mogą mieć ośrodki, które np. wynajmują place manewrowe od szkół podstawowych czy ponadpodstawowych. Jak bowiem dowieść, że szkoleniowcy użytkują go wyłącznie na swoje potrzeby?

Ile czasu będą miały ośrodki na znalezienie nowego placu manewrowego? Dziewięć miesięcy od wejścia w życie nowelizacji. Jeśli to im się nie uda, najwyczejniej w świecie wypadną z rynku.

■ Opinie są podzielone

A co o propozycji zakazu współdzielenia infrastruktury mówią właściciele i pracownicy OSK? Tutaj opinie są podzielone.

– Dla nas ten zapis nie stanowi żadnego zagrożenia, bo z placu manewrowego korzystamy sami – mówi właściciel jednego z ośrodków z województwa warmińsko-mazurskiego. – Ale wiem, że w Olsztynie sytuacja bywa zupełnie inna. Słyszałem o placach, które są użytkowane przez kilka szkół jazdy. Dla nich zakaz współdzielenia infrastruktury może być problemem. Pytanie tylko, czy szanująca się szkoła jazdy nie powinna mieć własnego placu...

Innego zdania jest Dariusz Tyrakowski, szef „Nauki Jazdy Tyrakowscy” ze Szczecina.

– To bardzo kiepski pomysł. Bo przecież jeżeli chodzi o kategorię B, na placu manewrowym ćwiczy się tylko łuk. A są szkoły jazdy, małe, często jednoosobowe, które szkolą na takim placu kilka godzin w tygodniu. I dlaczego przez większość czasu miałyby on pozostać nieużytkowany? To jakiś absurd!

Z Tyrakowskim zgadza się szef jednego z warszawskich ośrodków. I zwraca uwagę na inną rzecz.

– Gdzie ja w Warszawie znajdę miejsce na plac, które byłoby w miarę blisko siedziby mojego ośrodka? To praktycznie niewykonalne.

Jakub Ziębka

Głupota czy lobbing?

Mój kolega prowadzi ośrodek szkolenia kierowców w pewnym miasteczku. Na swoim podwórku wyrysował łuk. Czy oznacza to, że jest w elicie najlepszych polskich szkół jazdy? Czy dostanie medal za propagowanie bezpieczeństwa?



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Szkolę kandydatów kierowców od 2006 roku. Od tamtego czasu zawsze, z uporem maniaka, staram się uświadomić kursantom, że samochód nie jest zabawką, a ulica torem wyścigowym. Pokazuję im zagrożenia, na które mogą się natknąć, uczę, jak ich unikać. W mojej szkole defensywna jazda oraz eco-driving to codzienność już od pierwszych zajęć.

■ Jazda defensywna, czyli wartościowy trening

Bardzo wielu kursantów jest zainteresowanych defensywną postawą na drodze, umiejętnością przewidywania sytuacji drogowych daje im dużą satysfakcję. Czują odpowiedzialność za swoje czyny. Jednak część kursantów nie dowierza, że ekokierowca powinien być szybki jak błyskawica. Przedrostek „eko” kojarzy im się z wolną, ślamazarną jazdą. Ale potem zmieniają swoje zdanie.

Kursanci sami widzą, że dynamiczna jazda, ale według zasad eko, jest bezpieczna, ekonomiczna i efektywna. Zarówno w ruchu miejskim, jak i na autostradzie. Zadają dużo pytań. Na wszystkie staramy się odpowiadać, pokazujemy, jak jeździć bezpiecznie, unikać potencjalnie trudnych sytuacji. Umiejętność defensywnej jazdy to domena inteligentnego kierowcy. To nie jazda w żółtym tempie, tylko sprawne, dynamiczne przemieszczanie się w strukturze miejskiej. Defensywna jazda polega na ciągłej analizie i wybieraniu najlepszych wariantów. Wykazywaniu się kulturą, brakiem agresji.

■ Łuk na kostce brukowej. Medal gwarantowany

Ale kto dzisiaj uczy takich rzeczy? Ważne jest przecież sprawne pokonanie łuku i skrzyżowań, parkowanie. A wszystko to na „metodę”. Trzeba przecież zakuć, zdać egzamin i zapamiętać. To jest właśnie filozofia, która ma nas dopro-



wadzić do wzrostu poziomu bezpieczeństwa na drogach. Smutne to, ale prawdziwe. Jaki wpływ na bezpieczeństwo na polskich drogach będzie miał forsowany przez prezesa stowarzyszeń zakaz współdzielenia placu? Czy zmniejszy to liczbę wypadków oraz ofiar śmiertelnych na drogach? Rozumiem, że niektórzy mają go na wyłączność, ale żeby od razu wymagać tego od każdego...

Mój kolega prowadzi ośrodek szkolenia kierowców. Znajduje się on na wsi. Mieszka tam niespełna 50 osób. Od miasta egzaminacyjnego dzieli go 87 km. Na swoim podwórku wyrysował łuk. Użył do tego białej farby. Nawierzchnia to kostka brukowa. Czy oznacza to, że jego ośrodek jest w elicie najlepszych polskich szkół jazdy? Czy dostanie medal za propagowanie bezpieczeństwa?

■ Oderwani od rzeczywistości prezesi

Moja szkoła nie ma na wyłączność z sali wykładowej. Po co, skoro korzystam z niej dwa razy w tygodniu? Płacę za godzinę wynajmu, mam dostęp do toalety, projektora, tablicy multimedialnej, telewizora, komputera z DVD, 40 miejsc siedzących ze stolikami. Dodatkowo bezpieczeństwa strzeże pani z ochrony, która pilnuje wszystkich sal w budynku. Za wszystko to dostaję co miesiąc fakturę.

Plac manewrowy podnajmuję razem z pięcioma innymi ośrodkami. Tworzymy zgraną drużynę, dbamy o niego, mamy dobrze wyrysowane i o co roku odnawiane stanowiska manewrowe. Plac jest ogrodzony, chroniony, zainstalowano na nim kamery, możemy trzymać tam samochody oraz motocykle. Brama wjazdowa działa na pilota, ochrona pilnuje, żeby nikt niepowołany tam się nie dostał. Plac znajduje się w pobliżu poznańskiego WORD-u. Jeśli trzeba byłoby utrzymywać go samodzielnie, koszty znacznie wzrosną.

Panowie prezesi, jaką szkołę w Polsce stać na zakup gruntu pod plac manewrowy lub samodzielnie go wynajęcie w centrach takich miast jak Poznań, Warszawa, Gdańsk czy Kraków, gdzie każdy wolny metr jest w posiadaniu dewelopera lub jest już zajęty, a wolne miejsca kosztują grube miliony? Czy straciliście kontakt z rzeczywistością? Czy bezpieczeństwo na drogach jest dla was równoznaczne z zakazem współdzielenia placu?

Dziwię się instruktorom i właścicielom szkół, którzy należą do branżowych stowarzyszeń. Bo one powinny dbać o dobro ośrodków i pracujących w nich ludzi, współtworzyć sensowne prawo, troszczyć się o bezpieczeństwo szkoleń. Na pewno do takich zadań nie należy forsowanie bezsensownych pomysłów. A może zapis o współdzieleniu placu manewrowego jest dziełem lobby, które już dzisiaj spełnia ten warunek? ■



Instruktor na egzaminie

Komu to się opłaci?

Obowiązkowa obecność instruktora na każdym egzaminie praktycznym kursanta to jakiś absurd. Szkoleniowiec nie będzie mógł normalnie prowadzić zajęć, bo czeka go wizyta w WORD-zie. Poza tym egzaminowani będą bardziej zestresowani, chcąc dobrze wypaść przy swoim nauczycielu – tak propozycję, która znalazła się w projekcie nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami, komentuje większość właścicieli OSK.

Teraz też istnieje możliwość uczestniczenia instruktora nauki jazdy w egzaminie praktycznym kursanta, którego wcześniej szkolił. Jednak nie jest to obligatoryjne. Jeśli kandydat na kierowcę czuje, że mu to pomoże, prosi swojego nauczyciela o wyświadczenie takiej przysługi. Następnie składa w tej sprawie odpowiedni wniosek do wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. Podczas egzaminu instruktor zajmuje w aucie tylną kanapę. Nie może się jednak odzywać, a tym bardziej komentować poczynania egzaminowanego.

Z prawa do zaproszenia swojego instruktora na egzamin kursanci nie korzystają często.

– Jestem instruktorem nauki jazdy już od dwunastu lat, przez ten czas o uczestnictwo w egzaminie zostałem poproszony tylko raz – mówi

szkoleniowiec zatrudniony w jednym z wielkopolskich ośrodków.

Potwierdza to Danuta Kardaś, właścicielka OSK „Danuta” we Wrocławiu.

– Obecnie bardzo niewielu naszych kursantów korzysta z tej możliwości. – Wydaje mi się, że to jest kwestia dobrego przygotowania, chociaż niektóre osoby twierdzą, że przy swoim instruktorem bardziej krępowałoby się popełnić jakiś błąd.

– Staram się pojawić na egzaminie przynajmniej raz w roku, bo to pouczające doświadczenie – dodaje Dawid Harynek, właściciel Szkoły Nauki Jazdy D-H z Opola. – Nie znaczy to jednak, że moi kursanci tego ode mnie wymagają. Wręcz przeciwnie, często to ja muszę ich namawiać. Niektórzy dają się przekonać.

■ Instruktor na egzaminie. A co ze szkoleniem?

Jednak już niedługo prawo może się zmienić. W projekcie nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami znalazł się zapis, że na egzaminie praktycznym na kategorię B obecny ma być instruktor prowadzący albo inny – upoważniony przez OSK, który szkolił osobę egzaminowaną. Nie jest to propozycja, która spotkałaby się z dużym poparciem właścicieli ośrodków szkolenia kierowców. Powodów jest co najmniej kilka. Pierwszy? Jeśli instruktor na określonej godzinie musi stawić się w WORD-zie, nie szkoli kandydatów na kierowców. Kto miałby to robić za niego?

– Pracuje u mnie pięciu instruktorów, nie wyobrażam sobie, żeby codziennie asystowali na-

szym kursantom w egzaminach – uważa Małgorzata Kołek z wodzisławskiego OSK „Driver”. – Kto wtedy miałby uczyć jeździć tych, co nie skończyli jeszcze kursu? Trzeba byłoby chyba zatrudnić jeszcze kilku instruktorów. A jak to zrobić, skoro na rynku brakuje ludzi z uprawnieniami, a tym bardziej fachowców?

■ Ile to będzie trwało? Nie wiadomo...

Sprawa komplikuje się jeszcze bardziej, gdy weźmiemy pod uwagę fakt, że instruktor nigdy nie będzie wiedział, ile czasu spędzi w ośrodku egzaminacyjnym.

– Wiadomo, że egzaminy przeprowadzane są w turach – mówi Marcin Piotrowski, właściciel Akademii Dobrej Jazdy w Bydgoszczy. – Przyjmijmy, że kursant powinien stawić się na godz. 10. Nie wiadomo jednak dokładnie, o której godzinie egzamin się rozpocznie i ile będzie trwał. Może to być godzina, może dwie...

– Trzeba także pamiętać, że część instruktorów pracuje w ośrodkach szkolenia kierowców tylko popołudniami, wcześniej chodzi do innej pracy – zauważa szef ośrodka z Wielkopolski. – Przecież kandydat na kierowcę nie będzie tego brał pod uwagę, tylko zarezerwuje sobie termin, który odpowiada właśnie jemu. I co wtedy? Instruktor ma się zwalniać z pracy? Jak wytłumaczyć to swojemu szefowi?

■ Kto za to zapłaci?

Kolejną ważną kwestią są pieniądze. Kto miałby płacić za obecność instruktora na każdym egzaminie kandydata na kierowcę? Bo przecież, gdy przebywa on w WORD-zie, nie zarabia...

– Czyli co, mielibyśmy podnieść wszystkim ceny za kurs? – denerwuje się właściciel dużego OSK w Małopolsce. – To mało realne, ludzie i tak myślą, że kosztuje ich to za dużo. A konkurencja proponuje ceny tak niskie, że aż dla niej nieopłacalne.

– Może w takim razie za obecność instruktora na egzaminie powinien płacić WORD? – pyta Marcin Piotrowski. – Ale wtedy trzeba byłoby podnieść opłatę egzaminacyjną. Bo nie wyobrażam sobie, dlaczego konsekwencje takiego przepisu miałyby dotknąć ośrodki szkolenia kierowców.

■ Obecność instruktora wcale nie jest pożądana...

I na koniec jeszcze jeden ważny argument, który powinno się rozważyć w kontekście obowiązkowej obecności instruktora na egzaminie praktycznym. Taka sytuacja pogłębiłaby stres egzaminowanego.

– Kandydat na kierowcę stresowałby się jeszcze bardziej – uważa Marcin Piotrowski. – Wiadomo, że egzamin potrafi zszargać nerwy. A tu



taj dochodzi jeszcze sytuacja, w której wszystko obserwuje nauczyciel. I przecież trzeba mu pokazać, że się umie jeździć. A wiadomo, że wtedy często coś nie wychodzi...

■ ...a może jest?

Nie znaczy to wcale, że wszyscy uważają proponowane zmiany za krok w złym kierunku.

– Na pewno to korzystne rozwiązanie dla kursantów, ponieważ wpłynie znacznie na obniżenie egzaminacyjnego stresu – argumentuje Danuta Kardaś. – Wzrośnie natomiast rola i odpowiedzialność instruktorów, którzy znajdują się pod abstraktem egzaminatorów i bezpośrednio będą odpowiadali za przebieg i efekt egzaminu. Każde niedociągnięcia i uchybienia w ich wcześniejszej pracy będą od razu wylapywane. Na pewno ma to wpływ na negatywny odbiór tej propozycji przez część środowiska. Chodzi przede wszystkim o słabe szkoły, które obecnie nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za to, co dzieje się na egzaminie.

– Jestem jak najbardziej za, zresztą pamiętam czasy, kiedy sam tak jeździłem na egzaminach z kursantami – dodaje Henryk Pantkowski, prezes Regionalnego Stowarzyszenia Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców w Bydgoszczy. – To ich bardzo uspokaja i tak naprawdę każdemu pozwala robić swoją robotę. Egzaminator śledzi wtedy przebieg jazdy i wykonanie wszystkich zadań, a my ją prowadzimy. Popieram ten pomysł, tak jak większość moich kolegów.

Instruktorzy i właściciele szkół przynajmniej jednak, że problemem może być logistyka. Instruk-

torzy, zamiast szkolić, będą bowiem musieli spędzać czas na egzaminach.

– W większej szkole to po prostu kwestia godzin, w których dany instruktor nie będzie jeździł, na pewno da się to zorganizować – mówi Danuta Kardaś.

– Można też umawiać kilkusobowe grupy kursantów na jeden dzień, wtedy co prawda cały nam wypada, ale pozostałe możemy poświęcić jazdom – dodaje Henryk Pantkowski.

■ Co na to kandydaci na kierowców?

Wśród zdających zdania na temat obowiązkowej obecności instruktora na egzaminie praktycznym są podzielone.

– Moja instruktorka była na egzaminie i jej obecność bardzo mi pomogła – wspomina użytkowniczka forum internetowego poświęconego egzaminom na prawo jazdy, gdzie temat ten dość często się pojawia. – Czułam się pewniejsza, mniej mi ręce i nogi latały, mogłam się skupić i co najważniejsze egzaminator nie miał odwagi mnie podpuszczać. I zdałam! Wszystko zależy od tego, jaki się ma kontakt z instruktorem.

Nie brakuje jednak odmiennych doświadczeń. – Mój instruktor odradzał mi takie rozwiązanie, twierdził, że egzaminator czuje się wtedy na cenzurowanym. A sam instruktor nie może w trakcie egzaminu się odzywać ani interweniować, chyba że chciałoby się odwołać od oceny egzaminu, wtedy można go powołać na świadka.

Jakub Ziębka,
Anna Łukaszuk

Egzaminy centralnie sterowane

To nie marszałkowie, ale wojewodowie mają nadzorować system egzaminowania kandydatów na kierowców – wynika z projektu nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami. Czy może być to zmiana korzystna dla kursantów? Nic na to nie wskazuje.

W 1999 roku rząd Jerzego Buzka wprowadził reformę zmieniającą podział administracyjny Polski. Zmniejszona została m.in. liczba województw. Kiedyś było ich aż 49, od tamtej pory tylko 16. Efektem tych zmian było zmniejszenie roli wojewody na rzecz marszałka województwa i samorządu wojewódzkiego. Czym zajmuje się wojewoda? Jest niejako przedłużeniem władzy centralnej w danym województwie. Powołuje go i odwołuje premier. A marszałek? To przewodniczący zarządu województwa, czyli organu wykonawczego samorządu województwa. Zajmuje się m.in. organizacją pracy urzędu marszałkowskiego, kieruje sprawami województwa oraz reprezentuje je na zewnątrz. Wyboru marszałka dokonuje się podczas sesji sejmiku, czyli lokalnego parlamentu.

Marszałkom województw podlegają wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, oni więc sprawują nadzór nad systemem egzaminowania kandydatów na kierowców. To do nich trafiają m.in. skargi osób, które nie zgadzają się z wynikiem egzaminu na prawo jazdy.

■ Wszechmocne biura

Teraz jest plan, żeby ten stan rzeczy zmienić. W projekcie zmiany kilku ustaw, w tym o kierujących pojazdami, do którego dotarła redakcja „Szkoly Jazdy”, znajduje się parę ciekawych zapisów dotyczących egzaminowania kandydatów na kierowców. Z dokumentu wynika, że część swoich kompetencji straciłyby urzędy marszałkowskie. Otóż projekt przewiduje powołanie przy wojewodach biur do spraw szkolenia i egzaminowania, które wykonywałyby zadania związane z egzaminowaniem (wszystkich) oraz szkoleniem (wszystkich poza kandydatami na kierowców). Dodatkowo biura BSE miałyby wskazywać ośrodki uprawnione do prowadzenia kursów instruktorskich i warsztatów doskonalenia zawodowego.

To nie wszystko. W ustawie miałyby się znaleźć zapis mówiący o tym, że egzamin byłby przeprowadzany za „opłatą stanowiącą dochód budżetu państwa”. A jak jest teraz? Zebrane pie-



Fot. Henryk Borawski/Wikimedia Commons

niądze trafiają do WORD-ów podległych marszałkowi. Zgodnie z projektem, ośrodki miałyby otrzymywać tylko wynagrodzenie za udostępnienie kandydatom na kierowców potrzebnej infrastruktury, czyli sali egzaminacyjnej i placu manewrowego.

■ Polityczna korekta

Co to wszystko oznacza? Jeśli ustawa w kształcie takim, jak go przedstawiamy, weszłaby w życie, zmieni się naprawdę wiele, ale zarazem niewiele. Dlaczego wiele? Bo biura przy wojewodzie zatrudniałyby egzaminatorów i wysyłały ich do WORD-ów na egzaminy. W konsekwencji wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego byłyby zrównane do infrastruktury obsługiwanej przez pracowników. Faktyczną kontrolę nad egzaminowaniem przejąłby rząd centralny, straciłyby ją samorządy. Dla kogo ma to znaczenie? Przede wszystkim dla partii politycznych. Wiadomo, że w przeważającej większości województw rządzi koalicja PO-PSL, na szczęblu centralnym – PiS. W biurach do spraw szkolenia i egzaminowania ktoś musiałby pracować. Z pewnością nie byłoby to ludzie z rekomendacji partii rządzących

w samorządach. Wręcz przeciwnie. Trudno także sobie wyobrazić, żeby po wprowadzeniu takiej reformy liczba pracowników administracyjnych w WORD-ach pozostała na takim samym poziomie. Proponowana zmiana wydaje się mieć wymiar czysto polityczny. Chyba że ktoś szczerze wierzy, że rząd centralny (poprzez terenowe jednostki, czyli urzędy wojewódzkie) dużo sprawniej zajmie się nadzorem nad egzaminami niż samorządy.

■ Zmiana kieszeni

A dla kogo proponowana zmiana nie będzie miała znaczenia? Oczywiście dla egzaminowanych. Choć niektórzy, w tym posłowie PiS, twierdzą, że gdy pieniądze nie będą wpływały do WORD-ów, egzaminatorzy nie odczują presji wyniku, skutkującej oblewaniem kandydatów na kierowców. Czy tak naprawdę się stanie? Trudno sobie wyobrazić, żeby zdawalność egzaminów w takim przypadku znacząco wzrosła. Wygląda więc na to, że banknoty, które trafiają teraz do jednej kieszeni, w tej samej ilości i kwocie trafią do innej.

Jakub Ziębka

Do łask wracają tablica i kreda

Projekt zmian w ustawie o kierujących pojazdami niesie nie tylko nowe wymagania dla OSK. Pojawiają się w nim również zapisy dosłownie cofające o kilka lat całą branżę szkoleniową. Chodzi o planowane uchylene art. 23 ust. 3 ustawy.



Przypomnijmy zatem najpierw brzmienie tego zapisu: „Wykłady, o których mowa w ust. 2 pkt 1 (część teoretyczna w zakresie podstaw kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym oraz obowiązków i praw kierującego pojazdem – przyp. red.), mogą być przeprowadzone w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu pod nadzorem ośrodka szkolenia kierowców”.

■ Wszyscy korzystają z e-learningu

W praktyce oznacza to całkowite wyeliminowanie możliwości szkolenia z wykorzystaniem nowoczesnych e-learningowych metod kształcenia. Trzeba przyznać, że trudno znaleźć racjonalne uzasadnienie leżące u podstaw tego typu propozycji. Ograniczanie możliwości kształcenia z wykorzystaniem nowoczesnych i elastycznych metod nauczania na rzecz „kredy i tablicy” nie powinno mieć miejsca w XXI wieku. Tym bardziej że nauczanie na odległość, zwane potocznie e-learningiem, stało się równoprawną metodą dydaktyczną. Z powodzeniem stosują tego typu metody chociażby uczelnie wyższe czy branża szkoleń lotniczych – ogromna część szkoleń teoretycznych odbywa się w taki sposób.

Co ciekawe, również organizacje państwowe dostrzegły możliwości oferowane przez e-learningowe metody kształcenia. Mało tego, Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości w ra-

mach współfinansowanej przez Unię Europejską „Akademii PARP” oferuje szerokie spektrum szkoleń online adresowanych do przedsiębiorców. Metody nauczania z wykorzystaniem nowoczesnych technik komputerowych sprawdziły się również przy szkoleniu kierowców zawodowych w ramach kwalifikacji wstępnej i szkoleń okresowych. Ich efektywność jest potwierdzana wysoką zdawalnością egzaminów kwalifikacyjnych.

■ Powrót do przeszłości?

W kontekście szkolenia kandydatów na kierowców przez ostatnie dwa lata e-learning stał się doskonałym rozwiązaniem dla wielu grup kursantów. Zaliczyć do nich należy m.in. osoby, które ze względu na sytuację zawodową i niską elastyczność czasową nie mogą skorzystać z zajęć teoretycznych prowadzonych w tradycyjnej formie, posiadający prawo jazdy i zdobywający kolejne uprawnienia oraz niepełnosprawni z ograniczoną sprawnością ruchową.

Każda decyzja o rezygnacji z danej metody nauczania powinna bazować na solidnych danych statystycznych dotyczących jej efektywności. W tym przypadku przez dwa ostatnie lata nie zaobserwowano, żeby uczący się z wykorzystaniem narzędzi e-learningowych uzyskiwali gorsze wyniki na egzaminach.

Trudno oprzeć się wrażeniu, że autorzy tej nowelizacji działają nie tylko wbrew logice, ale

również pod prąd ogólnoeuropejskich tendencji. Już w przyjętej w 2000 roku strategii lizbońskiej innowacyjność i wdrażanie nowych technologii były postrzegane jako gwarancja stabilnego rozwoju Unii Europejskiej. Sama Komisja Europejska poprzez dyrekcję generalną ds. edukacji i kultury prowadzi portal informacyjny poświęcony kwestiom związanych z e-learningiem. Pod adresem www.elearningeurope.info można odnaleźć informacje, usługi i zasoby z czterech obszarów zainteresowań: wspólnot szkolnych, szkolnictwa wyższego, świata pracy i ustawicznego kształcenia w językach Unii Europejskiej. Wydaje się, że w dyskusji dotyczącej metod kształcenia teoretycznego kandydatów na kierowców notorycznie pomijane są potrzeby samych zainteresowanych. W obecnych czasach wszelkie środki ułatwiające połączenie życia zawodowego lub zajęć uczelnianych z przyswajaniem wiedzy niezbędnej przyszłym kierowcom są na wagę złota. Nie można odbierać obywatelom możliwości korzystania z dobrodziejstw nowoczesnych technologii tak szeroko przecież propagowanych przez Ministerstwo Cyfryzacji. Zarówno tradycyjne, jak i nowoczesne metody nauczania powinny być ogólnie dostępne, a kursant może swobodnie wybierać optymalne dla siebie rozwiązanie. Pozostaje mieć nadzieję, że decydenci nie zafundują przyszłym kierowcom powrotu do przeszłości.

Dariusz Piorunkiewicz

Jeden krok do przodu, kolejny do tyłu

W projekcie nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami, do którego dotarła „Szkoła Jazdy”, zniesiona została możliwość zwolnienia kursanta z obowiązkowych zajęć z teorii w OSK. Problem w tym, że trudno znaleźć jakieś racjonalne przesłanki skłaniające do podjęcia właśnie takiej decyzji.

Warto zwrócić uwagę, że jeszcze w 2014 roku kandydat na kierowcę musiał spędzić w ośrodku szkolenia kierowców trzydzieści godzin zegarowych na nauce teorii. Ta obowiązkowa obecność została zniesiona w momencie nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami. Pomysłodawcą tej zmiany był ówczesny poseł Platformy Obywatelskiej Arkadiusz Litwiński. Argumentował to w taki sposób: „Intencją jest usprawnienie procedury egzaminowania kandydatów na kierowców. Wprowadziliśmy rozwiązanie wzorowane na brytyjskim, polegające na tym, że do egzaminu z części teoretycznej będzie można przystąpić po nauczaniu się wymaganego zakresu, samodzielnie lub z pomocą szkoleń w dowolnej formie. Do tej pory nie tylko egzamin, ale i tryb nauki jest regulowany ustawowo i zmusza do udziału w szkoleniach. Gdyby to tylko ode mnie zależało, rozwiązania brytyjskie kopiowałbym częściej. Choć nie zawsze”.

Samodzielna nauka teorii jest jednak możliwa nie tylko w Wielkiej Brytanii. Bo do egzaminu teoretycznego, bez konieczności odwiedzania OSK, można się przygotować choćby we Włoszech czy Stanach Zjednoczonych.

■ Kursant wybiera ścieżkę

Nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami, znosząca m.in. obowiązkowe szkolenie teoretyczne w ośrodku szkolenia kierowców, weszła w życie 1 stycznia 2015 roku. Od tamtego czasu to kandydat na kierowcę jest osobą odpowiedzialną za wybór ścieżki, którą zamierza podążać. Jeśli tylko chce, może uczęszczać na zajęcia teoretyczne organizowane przez ośrodek szkolenia kierowców. Ale w sytuacji, gdy nie ma czasu lub ochoty na spotkanie z wykładawcą, uczy się teorii sam, w domu. Nie przysparza mu to żadnego problemu, choćby ze względu na to, że na rynku dostępne są programy pomagające przyswoić sobie zasady ruchu drogowego.

Z technicznego punktu widzenia wygląda to tak, że osoba, która chce sama uczyć się teorii, musi udać się do urzędu i wyrobić tzw. profil kandydata na kierowcę. Następnie powinna



przyswoić sobie przepisy, żeby zdać państwowy egzamin na prawo jazdy. Gdy to się jej uda, może rozpocząć szkolenie praktyczne w ośrodku szkolenia kierowców.

■ Kto na tym zyska? Chyba nikt...

Gdyby propozycja sformułowana przez zespół doradczy ds. szkolenia i egzaminowania oraz resort infrastruktury weszła w życie, czekałby nas powrót do przeszłości. Komu taka zmiana byłaby na rękę? Trudno powiedzieć. Na pewno zadowoleni nie będą kandydaci na kierowców, którzy są w stanie samodzielnie nauczyć się teorii. Bo musieliby udać się do OSK i uczestniczyć w obowiązkowych zajęciach. Chyba że znajdą taki ośrodek, który nie wymaga od nich nawet obecności na wykładach.

Czy na takiej zmianie w prawie mogłyby zyskać autoszkoły? Wydawać by się mogło, że tak. Bo skoro kandydat na kierowcę uczestniczy także w zajęciach teoretycznych, zapłaci więcej za cały kurs. Ale tak się raczej nie stanie. Dlaczego? Bo osoby, które uczą się teorii w domu, nie pła-

cą ośrodkom mniej niż odbywający cały kurs w szkole jazdy.

■ Dreptanie w miejscu

Można by sądzić, że w normalnie funkcjonującym państwie decyzja o wycofaniu przepisu, który funkcjonuje niecałe trzy lata, powinna być poparta racjonalnymi argumentami. Jak dotąd, w przypadku planowanego zniesienia nieobowiązkowej teorii, o takich nie usłyszeliśmy. Nikt nie alarmował, że na przykład zdawalność egzaminu teoretycznego osób uczących się poza ośrodkiem jest znacznie niższa niż uczących się pod okiem wykładawcy. A może takie dane istnieją, tylko opinia publiczna o nich po prostu nie wie? Jeśli tak, warto je przedstawić. Bo na razie znalezienie racjonalnych przesłanek do tego, żeby zlikwidować przywilej uczenia się teorii w domu, graniczy z cudem. Kilka lat temu postanowiono zrobić krok do przodu, teraz proponuje się postawienie kolejnego, tylko do tyłu. Wychodzi więc na to, że drepczemy w miejscu...

Jakub Ziębka

Poprzeczka w górę dla instruktorów

Twórcy nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami chcą, żeby instruktorzy nauki jazdy legitymowali się średnim, a egzaminatorzy wyższym wykształceniem. Zwiększone mają też być wymagania, jeśli chodzi o ich doświadczenie za kółkiem.



Zmianom nie jest przeciwny również Piotr Bill, właściciel OSK „Bill” z Człuchowa.

– W praktyce nie ma to większego znaczenia, bo tak naprawdę w środowisku nie ma osób z niższym wykształceniem z jednego powodu – nie zdałyby egzaminu instruktorskiego, który jest bardzo trudny – komentuje. – Dlatego co do zasady jest to oczywiście pozytywne i dobrze zrobi całej branży. W tym zawodzie obeznanie z autem i znajomość przepisów i zasad z praktyki, umiejętność poruszania się po drogach są bezcenne. Tego się nie nabywa ot, tak.

Zdaniem Mariusza Sekulskiego, właściciela Szkoły Nauki Jazdy „Prymus” ze Szczecina, wykształcenie nie jest najważniejszym kryterium oceny instruktora czy jego predyspozycji zawodowych, jednak w praktyce zazwyczaj ma przełożenie na jakość wykonywanej przez niego pracy.

– Lepsze wykształcenie na pewno ułatwia kontakt z kursantami, poszerza horyzonty, czasem jest widoczne w sposobie zachowania – mówi. – Ale z drugiej strony samo wykształcenie nie daje gwarancji fachowości. Dlatego zatrudniając w tej chwili instruktorów praktycznie nie zwracam na to uwagi. Biorę pod uwagę doświadczenie zawodowe i to, co dana osoba sobą reprezentuje, jaki ma kontakt z kursantami, w jaki sposób przekazuje wiedzę.

Jeśli znowelizowana ustawa wejdzie w życie, z trzech do pięciu lat wydłużony zostanie również minimalny okres posiadania przez instruktorów prawa jazdy.

– W tej chwili to może wyglądać tak: ktoś ma osiemnaście lat, kończy zawodówkę, robi prawo jazdy, następnie przetrzymuje je trzy lata w szufladzie, zalicza kurs i może otwierać szkołę i uczyć dziwnych rzeczy swoich kursantów – podsumowuje Zbigniew Uszczyński. – Jeśli wydłużymy to do pięciu lat, to jest chociaż minimalna szansa, że w tym czasie pojeździ. Chociaż według mnie w tym punkcie powinien być zapis nie tylko o posiadaniu prawa jazdy przez określony czas, ale również udokumentowanej jeździe.

Anna Łukaszuk

Dokument, nad którym prace trwają już prawie od roku, zakłada szereg zmian dotyczących kursów i egzaminów na prawo jazdy, a także instruktorów i egzaminatorów. Jeśli chodzi o te dwie grupy, chodzi m.in. o przywrócenie wymogu wykształcenia średniego dla instruktorów i wyższego dla egzaminatorów.

■ Trudniej będzie zostać instruktorem

Zmianie ulegają wymogi w zakresie doświadczenia instruktorów, np. minimalny okres posiadania przez instruktorów prawa jazdy kategorii B wydłużony zostałby z trzech do pięciu lat.

– Każdy instruktor z doświadczeniem przyzna, że w kontakcie z kursantem musi być zachowany pewien poziom komunikacji – tłumaczy Zbigniew Uszczyński, prezes Stowarzyszenia Instruktorów i Szkół Nauki Jazdy „Elka” z Wałbrzycha. – Oczywiście nie jest to reguła, ale jednak pewien poziom wykształcenia wpływa na większe obycie, na umiejętność odpowiedniego wysłownienia się, zachowania. Do tego dochodzi czytanie, rozumienie i interpretowanie przepisów, wypełnianie dokumentów – to też nie może być robio-

ne byle jak, czy bez znajomości podstaw ortografii. Dlatego nasze środowisko jest za wyznaczeniem dolnej granicy na tym poziomie. Przy czym podkreślamy, że chodzi o wykształcenie średnie, czyli ukończenie szkoły średniej, bez obowiązku zdania matury.

Zdaniem Uszczyńskiego takie rozwiązanie ma na celu nie tylko podniesienie jakości nauczania na kursach, ale także przywrócenie pewnego prestiżu tej grupie zawodowej, który został obniżony w 2013 roku po deregulacji przeprowadzonej przez ówczesnego ministra sprawiedliwości Jarosława Gowina.

■ Podzielone środowisko

– Ta decyzja bardzo rozdrobniła środowisko, podzieliła, ale też doprowadziła do tego, że w niektórych kręgach przestaliśmy być traktowani poważnie, bo przecież instruktorem jazdy może zostać każdy – tłumaczy Uszczyński. – A z drugiej strony tak też niestety jest, co wychodzi w rozmowach z niektórymi przedstawicielami naszego zawodu, że o wielu rzeczach instruktorzy nie mają pojęcia.



Nowy Jork

Fot. George Hodan

Ameryka – raj dla kierowców?

– Nie znam nikogo, kto nie zdałby prawka za pierwszym razem – przekonuje Jan Pachlowski, reporter od czternastu lat pracujący w Stanach Zjednoczonych. Czy egzamin w USA to rzeczywiście taka łatwizna?

Korespondent polskich mediów w USA ponad dekadę mieszkał w Chicago i tam zgłosił się na egzamin, choć miał już prawo jazdy zrobione w Szczecinie.

– Przyjechałem „biegówką”, co jest rzadkością, bo tu prawie wszyscy jeżdżą automatami – tłumaczy Pachlowski. – Kiedy egzaminator to zobaczył i dowiedział się, że jeżdżę od ośmiu lat, uśmiechnął się. Stwierdził, że właściwie nie powinniśmy odpalać silnika, ale żeby formalności stało się zadość, trochę pokrażyliśmy po mieście – wspomina.

Przed jazdą był egzamin teoretyczny. W ocenie polskiego dziennikarza – bardzo prosty. Pytania dotyczyły przepisów ruchu drogowego, bezpieczeństwa, pierwszej pomocy.

– Odpowiedzi wydawały się oczywiste. Przy najmniej dla kogoś, kto już siedział za kierownicą – komentuje Pachlowski.

Dlaczego kierowca z wieloletnim stażem na drogach Europy musiał uzyskać amerykańskie uprawnienia do prowadzenia pojazdów? Czy polskie, niemieckie, hiszpańskie prawko nie jest honorowane na drogach Illinois, Colorado, Florydy, Kalifornii, Oregonu? Jeśli przyjeżdżamy do USA na wizę turystyczną – nie ma problemu. Prawo jazdy ze znacznikiem PL zwykle jest uznawane przez policję. Ale...



W Kalifornii do egzaminu praktycznego przystępuje się własnym samochodem. Podjeżdża się w specjalnej kolejce á la McDrive. Do pierwszego samochodu podchodzi egzaminator.

Fot. Blog „Ja & On”

– Najlepiej dysponować międzynarodowym prawem jazdy – radzą Magdalena Czarnańska i Tomasz Pawlikowski, twórcy bloga „Not Born In The USA”, od lat przemierzający Stany Zjednoczone. – Taki dokument umożliwi wypożyczenie auta. Gwarantuje spokój podczas kontroli drogowej. Przydaje się również wtedy, kiedy chcemy kupić

w sklepie alkohol – dodaje z humorem podróżniczka.

Międzynarodowe prawko trzeba wyrobić oczywiście przed wyjazdem z Polski. Złożyć stosowny wniosek w starostwie powiatowym, załączyć zdjęcie, uiścić opłatę 35 zł.

Ale jeśli zostajemy w USA dłużej, musimy tam zdać egzamin na kierowcę.

■ Nie ma kursu, jest Drivers Handbook

Magda i Tomek zrobili to pięć lat temu w Kalifornii. On już wcześniej jeździł. Ona była nowicjuską. Jak żartuje – przemieszczała się tyłko rowerem i nadal woli dwa kółka od czterech. Razem poszli na egzamin teoretyczny. On popełnił pięć błędów (dopuszczalnych jest sześć), ona ani jednego. Do praktycznego on podchodził dwa razy. Ona zdała za pierwszym.

– Trochę lepiej się przygotowałam – śmieje się Magda. – Tomek za poprawkę musiał zapłacić sześć dolarów – wyjaśnia.

Jak wygląda zdobywanie uprawnień krok po kroku? W USA nie ma obowiązkowych kursów na prawo jazdy (choć oczywiście można skorzystać z usług profesjonalnego instruktora, ok. 50 dolarów za godzinę), wymaganej liczby godzin szkolenia praktycznego ani ośrodków egzaminacyjnych, takich jak WORD-y w Polsce. Kandydat na kierowcę zgłasza się do urzędu o nazwie Department of Motor Vehicle (w niektórych stanach funkcjonują: Department of Transportation – Wydział Transportu, Motor Vehicle Administration – Zarząd Pojazdów Silnikowych, Department of Public Safety – Wydział Bezpieczeństwa Publicznego). DMV jest odpowiedzialnym polskim wydziałem komunikacji. Rejestruje pojazdy, wydaje tablice, pobiera opłaty, a także weryfikuje umiejętności kierowców.

Prawo jazdy w USA pełni funkcję podstawowego dokumentu tożsamości.

Na stronie internetowej DMV znajdują się różne formularze (rejestracja auta, zapisy na egzamin), aktualizowane przepisy, bezpłatne materiały edukacyjne.

Elementarz amerykańskiego kierowcy – Drivers Handbook – napisany jest prostym językiem, bogato ilustrowany. I dostępny w różnych wersjach językowych, np. rosyjskiej, hiszpańskiej. Można skorzystać z e-learningu. Można sięgnąć po tradycyjną książeczkę.

– Znajduje się tam wiele praktycznych informacji, objaśnienia. Na przykład jakie zasady obowiązują na skrzyżowaniach równorzędnych – opowiada Magda.

To jeden z ciekawszych wątków dla europejskiego kierowcy, bo w USA nie ma zastosowania reguła prawej ręki. A skrzyżowań bez znaków określających pierwszeństwo jest bardzo dużo.

Kiedy już poznamy amerykańskie przepisy, umawiamy się na egzamin. Zanim przystąpimy do wypełniania arkusza z pytaniami, musimy uregulować opłatę (w Kalifornii 30 dol., w niektórych stanach 25 dol., w innych – 50 dol.) i poddać się urzędowej procedurze, która obejmuje m.in. pobranie odcisków palców



Chicago, Illinois

i wykonanie zdjęcia. Obowiązkowe jest również badanie wzroku.

Część teoretyczna egzaminu (w Kalifornii) to 36 pytań testowych, każde z jedną poprawną odpowiedzią.

– Test zdaje się w takich bokсах, przegródkach, przypominających pomieszczenia do głosowania. Wyniki sprawdzane są od ręki – tłumaczy Magda.

Zaliczenie oznacza tymczasowe pozwolenie na prowadzenie pojazdu (tzw. permit). Wtedy można jeździć po drogach publicznych, ale w asyście osoby dorosłej posiadającej prawo. Nauczycielem jest zwykle ojciec, wujek, starszy brat.

■ Siadaj „behind the wheel” i nie stresuj się

Kiedy już pewnie czujemy się za kółkiem, umawiamy się na egzamin praktyczny, nazywany „behind the wheel”. Do oddziału DMV zgłaszamy się własnym samochodem. Musimy mieć przy sobie wspomniany „permit”, dowód rejestracyjny i dowód ubezpieczenia. W urzędzie pobieramy plakietkę z numerkiem, którą umieszczamy pod szybą, parkujemy w wyznaczonym miejscu (tzw. punkt startowy) i czekamy na egzaminatora.

„Do egzaminu praktycznego przystępuje się własnym samochodem. Podjeżdża się w specjalnej kolejce á la McDrive. Do pierwszego samochodu podchodzi egzaminator, sprawdza,

czy kierowca wie, gdzie są kierunkowskazy, hamulce, światła. Wsiada i wskazuje, którą jeździć” – czytamy na blogu „Ja & On”, prowadzonym przez Sylwię i Kubę Górąjków, którzy prawo jazdy robili w Kalifornii.

Jazda egzaminacyjna zwykle trwa kilkanaście minut. Magda wspomina, że z trudniejszych manewrów musiała wykonać parkowanie równoległe i cofanie wzdłuż krawężnika.

– Nie ma czegoś takiego jak „rękaw” (cofanie po łuku) czy innych bzdur służących do oblewania kursantów w Polsce – stwierdza. – Egzaminatorzy zwracają uwagę przede wszystkim na kwestie bezpieczeństwa, ze szczególnym naciskiem na kontrolę tzw. blind spotów (martwych stref) podczas skręcania czy zmian pasa ruchu – opowiada.

Co ciekawe, przed przystąpieniem do „behind the wheel” kierowca otrzymuje do podpisania arkusz papieru z przedstawionymi tam manewrami i rodzajami błędów.

– Popęlenie błędu krytycznego, np. zignorowanie znaku lub przekroczenie prędkości, oznacza koniec egzaminu – wyjaśnia Magda. – Po-

Inne są oznaczenia benzyny – odpowiednikiem europejskiej 95 jest 87 (regular – dla większości aut). Możemy zatankować również wysokooktanową 89 lub 91.

mniej błędy, typu najechanie na linię, nieutrzymanie odpowiedniej odległości od innych aut, problemy z płynną jazdą nie dyskwalifikują kandydata na kierowcę – podkreśla.

Jeśli drobnych błędów jest bardzo dużo, egzaminator zaprasza nas na poprawkę. Ale wcześniej udziela wskazówek, dokładnie opisuje wszystkie wpadki kierującego. Radzi, nad czym powinien popracować.

– Generalnie wszyscy w DMV są bardzo sympatyczni i pomocni. Jak lubią podkreślać: żebyś

Na skrzyżowaniach nie obowiązuje zasada prawej ręki. Pierwszeństwo ma ten, kto wcześniej dojechał do krzyżówki.

zdał i był bezpiecznym kierowcą – mówi Magda. – Po zdaniu egzaminu otrzymujesz potwierdzenie, że możesz samodzielnie prowadzić auto. A dwa tygodnie później przysyłają pocztą właściwy dokument.

■ Amerykanin na rondzie by zemdłał?

Do samochodowych wojaży po Ameryce zachęcają ceny paliwa (dwa razy niższe niż w Polsce!), stosunkowo tanie auta, szerokie drogi.

– Tu wszystko jest duże i proste w obsłudze. Samochody, skrzyżowania, autostrady, parkingi. Gdy przyjeżdżam do Polski i muszę zaparkować przy centrum handlowym, zastanawiam się, dlaczego jest tak wąsko – opisuje z humorem Pachlowski. – Wielu Amerykanów nie umie „koperty”. A gdyby któregoś mojego sąsiada przenieść na rondo w Szczecinie, to chyba by zemdłał – śmieje się reporter.

Ocenia, że Polacy technicznie jeżdżą lepiej od Amerykanów dzięki temu, że przez dziesięciolecia męczyli się w kiepskich samochodach, na dziurawych, wąskich drogach. Dziennikarz podkreśla jednak, że w USA kierowcy są bardziej odpowiedzialni. Przestrzegają przepisów. Przywołuje statystyki wypadków drogowych: ofiar śmiertelnych jest sześć razy mniej niż w Polsce (proporcjonalnie do liczby ludności). To efekt m.in. konsekwentnych działań policji i surowych kar dla piratów drogowych.

– Za znaczne przekroczenie prędkości możesz zostać aresztowany na 24 godziny – podkreśla Pachlowski.

Kolor krawężników określa, gdzie, na jak długo i kto może parkować. Przy żółtych liniach dozwolony jest bardzo krótki postój, przy zielonych można zatrzymać się na 15 minut. Niebieski krawężnik wyznacza miejsca dla niepełnosprawnych. Czerwony to zakaz zatrzymywania i postoju. Niepomalowany krawężnik (lub biały) oznacza ogólnodostępne miejsca parkingowe (bez limitu czasu).

Na prędkość trzeba szczególnie uważać, bo w różnych regionach kraju obowiązują różne „speed limits”. Na północnym wschodzie, np. w Connecticut, Vermont czy New Jersey, jeździ się maksymalnie 65 mil na godzinę (1 mila to 1,61 km). W Południowej i Północnej Dakocie, Oklahomie, Nevadzie obowiązuje limit 75 mph.

W Idaho i Utah 80 mph, a w Teksasie aż 85 mph. W Alabamie na trasach międzystanowych dopuszczalne jest 70 mph. Na drogach mających co najmniej cztery pasy – 65 mph, na innych – 55 mph. W dzielnicach mieszkaniowych tylko 25 mph, a w okolicach szkół 15 mil na godzinę. W niektórych stanach teren zabudowany, niezależnie od klasy drogi, oznacza maks. 30 mph. W innych urzędowym ograniczeniem jest 45 mph, chyba że znaki pokazują inaczej.

■ Młody kierowca... może słono kosztować

Każdy stan ma odrębne przepisy ruchu drogowego, swoje normy dotyczące wieku kierowców, swój system egzaminowania.

– Ograniczone prawo jazdy w niektórych stanach, jak np. Dakota Południowa, można mieć już w wieku 14 lat, w innych trzeba czekać do 17 – zauważa Magda.

– W Illinois prawo może zrobić szesnastolatek, ale przez dwa miesiące musi mu w samochodzie towarzyszyć osoba dorosła, oczywiście z uprawnieniami do kierowania – dodaje Jan Pachlowski.

Ciekawe są także zróżnicowane zasady dopuszczania pojazdów do ruchu.

– Na Florydzie, gdzie teraz mieszkam, nie ma przeglądów technicznych. Jest tylko test spalin, dopasowany do wieku pojazdu, rodzaju silnika. Jeśli auto przejdzie ten test pozytywnie, można nim jeździć, choćby nie miało sprawnych hamulców – żartuje dziennikarz.

Z kolei w New Jersey są wymagane szczegółowe badania diagnostyczne. Robi się je za darmo. Ale co roku trzeba zapłacić 100 dolarów za naklejkę na tablicę rejestracyjną. Magda i Tomek płacą za coroczną rejestrację 122 dolary. Plus 40 „baksów” za „smog check”.

– No i jeszcze około 120 dolarów miesięcznie ubezpieczenia. To informacja dla tych wszystkich, którzy upierają się, że w Stanach wszystko jest tanie – dodaje z humorem blogerka.

Podkreśla, że nie jeździ nową limuzyną, tylko dziewięcioletnią toyotą. Koszty ubezpieczeń mocno biją po kieszeni amerykańskich kierowców. Opłaty zależą od rocznika, pojemności silnika, miejsca zamieszkania kierowcy, doświadczenia za kółkiem.

– Dopisanie nastolatka do ubezpieczenia komunikacyjnego rodziców oznacza, że będą płacić

Można skręcać w prawo na czerwonym świetle. Chyba że przy sygnalizatorze jest tabliczka z napisem NO TURN ON RED.

nić nie czterysta, a tysiąc dolarów lub więcej – ostrzega Pachlowski.

Umowę z ubezpieczycielem zwykle zawiera się na pół roku. Składki płaci się co miesiąc.

■ Przeprowadzka? Nowe prawo

Tak jak co roku trzeba przedłużać rejestrację pojazdu, tak samo trzeba pilnować terminów ważności prawa jazdy. W Kalifornii pierwszy dokument wydawany jest na dwa lata. Następny na pięć lat. Każdorazowo urząd kasuje 33 dolary. Bardzo słono kosztuje łamanie przepisów. I nie chodzi o sam mandat, 100 czy 200 dolarów, choćby za przekroczenie prędkości.

– Wysyłają cię jeszcze na kurs reedukacyjny. Musisz zaliczyć kilka godzin szkolenia i test dotyczący bezpieczeństwa. Jeśli w ten sposób nie skasujesz mandatu, będziesz miał go na tzw. rekordzie (w kartotece), co oznacza wysokie koszty ubezpieczenia nawet przez pięć lat – opowiada Pachlowski.

Za dwa, trzy poważne przestępstwa drogowe kierowcy grozi powtórny egzamin. Można też stracić prawo jazdy na kilka miesięcy.

– W różnych częściach kraju obowiązują inne przepisy. W Kalifornii prawo jest zawieszane za jazdę po alkoholu czy brak ubezpieczenia – precyzuje Magda.

Regulacje prawne obowiązujące w poszczególnych stanach porównuje do niejednorodnych przepisów w krajach Unii Europejskiej. I dlatego np. kalifornijskie prawo jazdy po przepro-

Parkowanie – tylko zgodnie z kierunkiem jazdy. Tak jak w Niemczech – jeśli staniemy przy krawężniku pod prąd, otrzymamy mandat.

wadze do Nowego Jorku, Dallas czy Seattle trzeba aktualizować.

– Gdybym z Chicago przeniósł się na Hawaje, wymagaliby ode mnie tylko zdania testu. A gdybym zamieszkał w New Jersey, musiałbym powtórnie zdać cały egzamin. Teorię i praktykę. Ale są również takie stany, gdzie dokument z Illinois po prostu by przepisali. Uznali za ważny – podsumowuje Pachlowski. – Generalnie Stany są przyjazne dla kierowców. Nie znam nikogo, kto nie zdałby egzaminu za pierwszym razem. Jak robiłem prawo jazdy w Szczecinie, w 1998 roku, to była masakra. Cztery razy podchodziłem. Nadal tak oblewają? – dopytuje.

Tomasz Maciejewski



Troska o szczegóły

W świecie motoryzacji walka o klienta staje się coraz trudniejsza. Nigdy wcześniej różnice między samochodami drożych, popularnych, a nawet budżetowych marek nie były tak małe. Informacje o wszelkich potknięciach rozchodzą się lotem błyskawicy. W dobie Internetu akcje serwisowe urosły do rangi poważnych wpadek wizerunkowych. Aby zminimalizować ryzyko potknięcia, przed wprowadzeniem na rynek samochody poddawane są drobiazgowym testom.

Kiedy na rynek trafia nowe auto, chwilę później sztaby inżynierów rozpoczynają testy kolejnej generacji modelu. Prace prowadzone są sukcesywnie. W pierwszej kolejności dotyczą nowych rozwiązań – np. silników, reflektorów, amortyzatorów o zmiennej sile tłumienia czy nowych systemów bezpieczeństwa. Później na warsztat brane są całe płyty bądź zawieszenia. Drogowe próby są prowadzone w tzw. mułach testowych – powszechnie dostępnych modelach, w których podmienione zostały wybrane podzespoły. Na dwa–trzy lata przed premierą nowego auta rozpoczynają się jego testy drogowe. Nadwozie i elementy wnętrza są oklejane foliami maskującymi, osłaniane matami, a nawet elementami z pianki. Wszystko po to, by wygląd samochodu i jego detali pozostał zagadką do momentu oficjalnej premiery.

Ośrodki badawczo-rozwojowe największych marek zatrudniają po kilkanaście tysięcy osób. Praca jest dzielona na wyspecjalizowane zespoły. Niektóre testują silniki na hamowniach, inne weryfikują szczelność nadwozia, trwałość materiałów tapicerskich bądź prowadzą próby kompletnego auta na stanowisku z szarpakami. Rozwój technologii nie tylko umożliwił szybsze projektowanie aut, ale także zwiększył zakres testów możliwych do przeprowadzenia w warunkach laboratoryjnych. Bez wyjeżdżania na drogi możliwe stało się nawet wstępne sprawdzenie kalibracji zawieszenia. Firmy dysponują bowiem stanowiskami badawczymi z oprogramowaniem zawierającym cyfrowe kopie dróg różnych zakątków świata z laserowo mierzonymi i precyzyjnie odwzorowanymi mankamentami nawierzchni. Wciąż nic nie jest w stanie zastą-



pić testów w warunkach rzeczywistych, w których dochodzi do nagromadzenia różnych czynników – np. niskiej temperatury, śliskiej i nierównej nawierzchni czy śniegu oblepiającego podwozie i elementy zawieszenia. Skala testów jest dopasowywana do potrzeb. Im więcej innowacji w danym modelu, tym musi on zostać wnikliwiej sprawdzony. Przykładem są elektryczne bmw i3 oraz i8, które w ramach testów prowadzonych w latach 2008–2013 pokonały łącznie 20 milionów kilometrów.

Na terenie Europy jest kilka miejsc, w których spotkanie z prototypem jest niemal pewne – w ciągu godziny można wypatrzeć nawet kilkanaście w mniejszym lub większym stopniu zamaskowanych aut. Celom badawczym nierzadko służą także pojazdy bez kamuflażu. Pod doskonałe znaną karoserią kryją bowiem mechanikę nowego modelu. Czy można je rozpoznać? Owszem. Wprawne oko zwróci uwagę na poszerzone rozstawy kół czy osi bądź niepropor-

cjonalną karoserię. Dość powiedzieć, że właśnie zaprezentowany volkswagen polo nowej generacji był testowany w zmodyfikowanym nadwoziu golfa VII.

Wiele zimowych testów jest prowadzonych w okolicy szwedzkiej miejscowości Arjeplog. Przesądziły o tym uwarunkowania geograficzne i logistyczne. Arjeplog leży tuż przy kole podbiegunowym, a Góry Skandynawskie stanowią zapórę dla mas cieplejszego powietrza płynącego wzdłuż wybrzeża Norwegii wraz z Golfstromem. W rezultacie otaczające miejscowość duże jeziora są szybko skuwane przez grubą lod, który zalega na nich przez kilka miesięcy. Na jego powierzchni wytyczane są przeróżne trasy – nierzadko odzwierciedlające kształt nitki najznamienitszych torów wyścigowych. Pofalowana rzeźba terenu wokół jezior pozwoliła także na wytyczenie tras z licznymi podjazdami. W takich warunkach testowane są nastawy zawieszeń, układów przeniesienia napędu oraz elektroniki wspomagają-

cej kierowcę. Przy okazji następuje też weryfikacja działania poszczególnych elementów w ekstremalnie chłodnym klimacie.

W okresie letnim wiele prób jest prowadzonych w okolicach ośrodka narciarskiego Sierra Nevada. Poza sezonem ruch na drodze prowadzącej w kierunku Mulhacén – najwyższego szczytu Hiszpanii – staje się niewielki, a możliwość wjechania autem na 2500 m n.p.m. daje możliwość sprawdzenia jego zachowania w warunkach obniżonego ciśnienia czy odporności hamulców na przegrzanie. Z kolei na 21-kilometrowej północnej pętli Nürburgringu panują warunki, jakie występują na najbardziej wymagających odcinkach dróg publicznych, w tym duże zmiany nachylenia i wysokości drogi, obciążenia kół czy przejścia od suchego do wilgotnego asfaltu w zacienionych miejscach. Nieprzypadkowo wokół Nürburgringu swoje ośrodki badawczo-rozwojowe wybudowało wiele marek.

Testy prototypów prowadzone są także w Polsce. Przy fabryce Fiata w Bielsku-Białej działa Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Bosmal, który sprawdza samochody na zlecenie koncernu Fiat Chrysler Automobiles – w ostatnich latach były to m.in. fiaty tipo i 500X oraz alfa romeo giulia. Z kolei w okolicach Szczecina testy prowadzi Volkswagen. W próbach biorą udział zarejestrowane w Brunszwiku „muły testowe”. Za Polską przemawiają zarówno stawki za roboczogodzinę, wciąż niższe od obowiązujących na Zachodzie Europy, oraz drogi – stan wielu jest daleki od ideału.

Pracę kierowcy testowego trudno uznać za spełnienie motoryzacyjnych marzeń. Możliwość ostrej jazdy po torach wyścigowych otrzymują tylko nieliczni, zwykle będący aktywnymi zawodnikami. Przeciętny tester jeździ po osiem godzin dziennie zwykłymi drogami, pokonuje z góry określone trasy, a w tym czasie elektronika rejestruje parametry pracy silnika, skrzyni biegów, zawieszenia i innych podzespołów auta. Obiektywne aparatów w telefonach kierowców są plombowane, mają oni zakaz rozmów z postronnymi osobami, a gdy wysiadają z auta, muszą dołożyć starań, by nie zostało sfotografowane wnętrze pojazdu.

Oczywiście wykonanie zdjęć jest kwestią czasu. W dobie telefonów komórkowych z aparatami prędkiej czy później ktoś znajdzie się w bezpośrednim sąsiedztwie auta, wrzuci zdjęcia do sieci, a te błyskawicznie zostaną powielone przez media z różnych zakątków świata. Istnieje też grono motoryzacyjnych paparazzich utrzymujących się z fotografowania aut. Kierowcy testowi nie są do nich wrogo nastawieni – zdąrza się, że uśmiechają się i machają do obiektywów. Jeżeli paparazzi fotografuje z auta, rzadko podejmują próby ucieczki. Wizerunkowe skutki wypadku byłyby dla firmy znacznie bardziej dotkliwe od kolejnej porcji zdjęć auta w mediach.

Lukasz Szewczyk

Auto reagujące na gesty

Montowane do nowoczesnych samochodów systemy multimedialne mają coraz więcej funkcji. Sterowanie nimi nie staje się jednak trudniejsze, gdyż zespoły inżynierów biorą pod uwagę także ergonomię i bezpieczeństwo.



Aby nie odciągać uwagi kierowcy od drogi, co może doprowadzić do wypadku, do lamusa odesłano najprostsze rozwiązania, w których za pośrednictwem pokrętle lub pojedynczych przycisków przychodziło przedzierać się przez kolejne gałęzie menu głównego. Obecnie standardem są systemy multimedialne z ikonami, wielofunkcyjnymi pokrętłami czy przyciskami skrótów, które pozwalają na szybkie dotarcie do interesującej kierowcę pozycji, np. radia, nawigacji, komputera pokładowego czy ustawień. Aby uprościć obsługę, podejmowane są próby dodania głosowego sterowania – np. wentylacją czy wprowadzeniem celu do nawigacji. Mimo że obsługa głosowa jest rozwijana od przeszło dekady, działa różnie; w modelach wielu marek interpretowanie poleceń pozostawia wiele do życzenia.

Za optymalne rozwiązanie można uznać ekrany dotykowe. Przekonało się do nich nawet BMW, które przez lata lansowało wyższą wielofunkcyjność pokrętle systemu iDrive obłożonego przyciskami skrótów do nawigacji, audio czy menu głównego. Fakt, działa świetnie, ale niektóre operacje łatwiej przeprowadzić, dotykając ekranu.

W najnowszym wydaniu iDrive nie tylko obsługuje się za pomocą dotyku, ale zaczął reagować na gesty. Kręcąc palcem można zmienić głośność radia, machnięcie dłonią pozwala

na odrzucenie połączenia albo propozycji wyznaczenia objazdu przez nawigację, a skierowanie w stronę kokpitu palców wskazującego i środkowego pozwala na wybranie kolejnej stacji radiowej (lub wykonanie innej zdefiniowanej przez kierowcę akcji). Całość działa zaskakująco sprawnie i nie daje się oszukać niedokładnie wykonywanymi gestami lub przypadkowymi układami palców. Pierwszym w historii samochodem z funkcją rozpoznawania gestów było debiutujące w 2015 roku bmw serii 7. Rok później technologia została przeniesiona do mniejszej o rozmiar piątki. Za kilka lat będą mogli się nią cieszyć nabywcy mniejszych aut.

W segmencie kompaktów konkurentów ubiegł volkswagen golf. Najdroższa wersja jego systemu multimedialnego reaguje na gesty, przy czym odczytywane jest tylko przesuwanie dłoni w lewą lub prawą stronę, co pozwala np. na przewijanie utworów lub wybór stacji radiowej. Obsługa wymaga większego skupienia i dokładności od gestów wykonywanych na pokładzie bmw. Czy rynek będzie zainteresowany tego typu funkcjonalnością? Czas pokaże. Nie wszystkie nowinki są dobrze przyjmowane przykładem jest kreowany przez Lexusa kontroler, który działał na zasadzie zbliżonej do komputerowej myszki.

Lukasz Szewczyk



Raz lepiej, raz gorzej...

Polski system egzaminowania kierowców od lat pozostaje pod ogniem krytyki. Gorzkich słów nie szczędzą media, instruktorzy, jak i świeżo upieczeni kierowcy. Czy słusznie? Mam za sobą sześć egzaminów na różne kategorie i obrazy nakreślone przez mniej lub bardziej barwne opowieści znajomych, więc to przyzwoity punkt wyjścia do podzielenia się z Czytelnikami własnym zdaniem.

WORD-y powstały w 1997 roku na mocy znowelizowanej ustawy Prawo o ruchu drogowym. W kolejnych latach zarówno wymogi, jak i sposoby sprawdzania umiejętności przyszłych kierowców modyfikowano. Efektem miały być wyższe umiejętności szoferów, poprawa bezpieczeństwa oraz uniemożliwienie zdawania egzaminów „na pamięć” – zarówno w części teoretycznej, jak i praktycznej. Założenia słuszne, ale ile z tego wyszło, wszyscy wiemy.

Lwią część przychodów WORD-ów stanowią opłaty za powtórne egzaminy, a szkoły jazdy prowadzą wojnę cenową o klienta, co nie daje pola do popisu przy układaniu programu zajęć i wychodzenia poza obowiązujący standard. Szkoda, bo pewnie wszystkim wyszłoby to na dobre. Kto nie wierzy, niech przypomni sobie, kiedy ostatni raz widział elkę na ekspresowce, autostradzie czy chociażby drodze krajowej, która stawia kierowcę przez zupełnie innymi wyzwaniem niż gęszcz miejskich ulic.

■ Wszystkiemu winne drogi...

Stwierdzenie, że polskie drogi są skandalicznie niebezpieczne na tle europejskich jest powszechnie stosowanym nadużyciem. To nie drogi, tylko fatalny stan liczych pojazdów, a najczęściej beczyśność kierowców, którzy za nic mają przepisy i zdrowy rozsądek, przyczyniają się do tragedii. Nawierzchnia i stojące obok niej drzewa nie rozbiły jeszcze żadnego samochodu. Ktoś musiał go uruchomić, rozpędzić i popełnić błąd.

Być może sytuacja wyglądałaby inaczej, gdyby wzorem krajów zachodnich zdobycie prawa jazdy było... droższe. W Niemczech na kategorię B trzeba przeznaczyć przeszło 6 tys. zł, a w Norwegii i Wielkiej Brytanii równowartość 10 tys. zł i więcej. Tak drogie uprawnienia warto szanować, a przy okazji unikać kosztownych mandatów. Obowiązujące w Polsce stawki należą do najniższych w Unii Europejskiej. Efekty widzimy na co dzień. Mój znajomy po kilku latach pobytu w Norwegii musiał niedawno prze-

jechać kilkaset kilometrów po Polsce. Nie kryjąc przerażenia zapytał, dlaczego ludzie tak pędzą. „Drogi marne, a noga ciągle na gazie. Bez sensu” – trudno o lepszą puentę. Kilka zaoszczędzonych minut faktycznie nie jest warte ryzyka.

Niestety, podczas kursu przyszły kierowca nie dowie się, jak niewiele potrafi i jak wielką bezwładnością dysponuje pędząca tona stali. A wystarczyłoby połączenie szkolenia z planowanym doszkalaniami. Byłby szarpak, chwila jazdy drogami pozamiejskimi, teoretyczną część szkolenia można by sprytnie połączyć z podstawową częścią kursu... Nierealna i chora wizja? Być może. Trzeba jednak pamiętać, że nie istnieje „jedynie słuszne” rozwiązanie. Dla mieszkańców wielu krajów zachodniej Europy kompletną egzotyką są nasze WORD-y i place egzaminacyjne. Na usta ciśnie się pytanie, czy są faktycznie potrzebne, skoro to w Polsce jest więcej wypadków?

Egzamin wciąż dąży do uwarunkowania niektórych odruchów. Czy można inaczej nazwać konieczność wpasowania auta w „kopertę”

na początku i końcu tuku na placu? Po odebraniu prawa jazdy kierowca może już we własnym zakresie oceniać, czy uda się mu zaparkować w danym miejscu, zostawić tyle odstępu, ile uważa za stosowne i wybrać rodzaj parkowania, który wychodzi mu najlepiej. Czy wymóg kontroli drogi za samochodem także przez lustro wewnętrzne i tylną szybę faktycznie się przyda, gdy świeżo upieczony kierowca przesiądzie się do auta z tylnymi szybami oklejonymi czarną folią albo rozpocznie pracę jako kierowca samochodu dostawczego, w którym brak wewnętrznego lusterka? Może lepsze byłoby zabranie go na drogę szybkiego ruchu i sprawdzenie, jak tam radzi sobie z obserwacją przestrzeni za samochodem? W takich warunkach błąd może przyczynić się do tragedii. Pomyłka przy parkowaniu w większości przypadkach kończy się otarciami lakieru i dotkliwą „karą” w postaci wyższej składki OC.

Po macoszemu potraktowano natomiast – kluczową z punktu widzenia bezpieczeństwa – kwestię hamowania awaryjnego i poprawność wykonania tego zadania, zalecając, by kierujący w ostatniej fazie hamowania, w razie możliwości, wcisnął pedał sprzęgła w celu niedopuszczenia do unieruchomienia silnika. Tymczasem wszystkie renomowane szkoły bezpiecznej jazdy – opierając się o lata doświadczeń i badań – nakazują jednocześnie kopnięcie w pedały sprzęgła i hamulca. Taki odruch nie tylko skraca drogę hamowania, ale zmniejsza również naprężenia w układzie napędowym i podnosi stabilność

auta. Nie przywiązuje się też wagi do tego, czy po zakończeniu hamowania awaryjnego i zdjęciu nogi z pedału hamulca tył pojazdu przysiadła, co świadczy o tym, że kierowca w końcowej fazie nie ograniczył siły wywieranej na pedał, co prowadzi do wydłużenia drogi zatrzymania. Detal, który ma jednak duże znaczenie.

■ Czynniki ludzkie...

O ile opowieści o złośliwych egzaminatorach można chyba między bajki włożyć, o tyle wśród personelu WORD-ów faktycznie można trafić na osoby mniej lub bardziej przyjemne w obyciu. A kilka wygłoszonych w niemły sposób uwag na początku jazdy czy od niechcenia rzucona w eter informacja o popełnionym błędzie wystarczy, by spotęgować niemalże stres egzaminacyjny i zagaęcić atmosferę, która będzie wiślała w aucie przez blisko godzinę. W miarę potrzeby można ją podkręcić. Chociażby informacją, że na rondzie lewy kierunkowskaz nie jest potrzebny. Tylko dlaczego wcześniej pominięcie go uchodziło za błąd, a pewien wiatr zmian w tej kwestii zapoczątkował ubiegłoroczny wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach? Jeżeli całość zostanie uzupełniona wyborem trasy wiodącej przez bardziej złożone skrzyżowania i węższe ulice, efekt zwykły jest jeden. Negatywny.

Do myślenia może dać także kończące egzamin omówienie jego przebiegu. Wielu przyszłych kierowców z pewnością usłyszało, że stoi na ba-

kier z techniką prowadzenia pojazdu, przepisami czy znakami. Tylko dlaczego wymagający i surowy „szeryf” potrafi przyznać minus za wyprzedzenie rowerzysty jadącego innym pasem przez skrzyżowanie, skoro kodeks drogowy mówi tylko o pojazdach silnikowych? Na oficjalnej stronie WORD-u Zamość w sekcji poświęconej pytaniom i odpowiedziom zostało wręcz napisane wprost, że jest to dozwolone. Oczywiście egzaminatorzy z innych ośrodków mogą zasłaniać się troską o bezpieczeństwo. Wystarczy jednak odwiedzić dowolne forum poświęcone szkoleniom i egzaminom, by dowiedzieć się, że często wpisywane są także minusy za przepuszczenie pieszego na przejściu bez sygnalizacji. Skoro czekają oni do zmniejszenia prędkości, a nierzadko dziękują kierującemu za uprzejmość, trudno mówić o rozbieżności intencji kierowcy i przechodnia. Ale widać nawet w takich sytuacjach można doszukać się niebezpieczeństwa.

Na szczęście istnieje cięś szansy, że z biegiem czasu niedopowiedzenia i niejasności uda się wyjaśnić i ujednolicić. Długo nie mogłem uwierzyć, że kolega starający się o prawo jazdy kategorii A musiał stawić się na egzamin w sznurowanych butach. Zapytałem go, czy widział takie w sklepie motocyklowym. Później zająłem do przepisów i okazało się, że znajomy faktycznie nic nie pomieszał. Poprawienie błuba prawnego zajęło chyba dwa lata. Oby kolejne udoskonalenia wdrażano szybciej. Zyskają na tym wszyscy.

Czytelnik





Odpowiedzialność, nie pieniądze

– Moja propozycja nie ma na celu drenowania z pieniędzy ani OSK, ani organów administracji, bo liczba egzaminów trzeciego, czwartego i piątego podejścia jest niewielka – przekonuje Marek Staszczuk, dyrektor WORD Toruń.

Szef toruńskiego WORD-u kilka tygodni temu rzucił rewolucyjny pomysł: niech kandydat na kierowcę płaci tylko za jedną, ewentualną, poprawkę egzaminu. Kolejne podejście musiałby sfinansować ośrodek szkolenia, za czwartą próbę rachunek dostałoby starostwo powiatowe (jako organ nadzoru nad OSK), za piątą – wojewoda, czyli przedstawiciel administracji rządowej. A konkretniej – ministerstwa transportu, które odpowiada za system szkolenia i egzaminowania.

Pomysł szefa toruńskiego WORD-u podoba się kursantom i chyba tylko im. Właściciele szkół jazdy, samorządowcy, pracownicy wydziałów komunikacji krzywią się na samą myśl, że musieliby dorzucać się komuś do prawka.

– Czy instruktorzy oraz ci, którzy ich kontrolują, nie powinni ponosić większej odpowiedzialności za swoją pracę? – pytają osoby zdenerwowane kolejnym oblanym egzaminem.

Wszyscy w branży mają świadomość, że poziom pracy OSK jest bardzo zróżnicowany. Funkcjonuje sporo nierzetelnych firm. Uczą szybko i byle jak. Zdarzają się przypadki fałszowania dokumentacji szkolenia etc. Zaniżając ceny, psują rynek. Nadzór nad ośrodkami również pozostawia wiele do życzenia. Wielu ekspertów kry-

tycznie ocenia działania ministerstwa, nieprze-myślane zmiany przepisów. Gromy sypią się też na WORD-y, których budżet (nawet w 90 proc.) opiera się na wpływach z egzaminów. Zwróciła na to uwagę m.in. Najwyższa Izba Kontroli w raporcie z 2015 roku. Niska zdawalność może być konsekwencją właśnie takiego modelu organizacyjno-finansowego. Oblewanie kursantów gwarantuje odpowiednie przychody. Ale kontrole NIK wykazały też, że nadzór starostw powiatowych nad OSK jest marny.

Dyrektor WORD-u Toruń miał odwagę stwierdzić: jeśli w Polsce zdawalność egzaminów na prawo jazdy kategorii B jest znacznie niższa od średniej europejskiej, to znaczy coś jest nie tak z systemem szkolenia i egzaminowania. Miesięcznikowi „Szkoła Jazdy” powiedział dużo więcej.

■ Rozmowa z Markiem Staszczukiem, dyrektorem WORD-u Toruń

Tomasz Maciejewski: Rozmawiał pan już z marszałkiem, wojewodą, ministrem, posłami o swoim odważnym pomysłem? Ścieżka legislacyjna jest długa, zmiany prawa muszą zyskać aprobatę rządzących.

Oficjalnie swojej propozycji nie zgłaszałem żadnym organom, które pan wymienił. Dlaczego? Bo zdaję sobie sprawę, że jako kierownik jednego z ogniw systemu szkolenia i egzaminowania, którego propozycje nie obejmują, sprawie raczej bym nie pomógł... Myślę, że – przynajmniej na razie – można zrealizować inny, prostszy pomysł. Ustalenie przez marszałka, wojewodę, Wojewódzką Radę BRD – w perspektywie wieloletniej, 10–20 lat – minimalnego poziomu zdawalności egzaminów z pierwszego podejścia. Załóżmy, że w 2018 roku będzie 45-procentowa zdawalność na kategorię B. I corocznie powinna wzrastać o 1 proc.

To ciekawe, ale nie rezygnujemy tak szybko z postulatu, by za poprawki płacił nie tylko kandydat na kierowcę. Jak się powiedziało A, trzeba powiedzieć B.

Nie mam z tym problemu. Długo pracuję w branży. Pamiętam, jak było 30 lat temu. Pamiętam wszystkie reformy. Dysponuję ciekawymi analizami. Wyciągam wnioski. Nie boję się wyrażać opinii. Obowiązujący w Polsce od wielu lat system szkolenia i egzaminowania kierowców za występujące w nim luki i błędy obciąża wyłącznie jedno ogniwo tego systemu – kandydata na kierowcę. A przecież państwo, proponując

i wprowadzając określone rozwiązania prawno-organizacyjne, powinno kierować się dobrem, interesem wszystkich obywateli, w szczególności tych, których te regulacje dotyczą.

Wyzwania cywilizacyjne, w tym dynamiczny rozwój motoryzacji, nakładają na rządzących obowiązek dbałości m.in. o wysoki poziom bezpieczeństwa na drogach, a co się z tym wiąże, wysoki poziom wiedzy i umiejętności przyszłych kierowców.

Wbrew licznym utyskiwaniom systematycznie doskonalony polski system egzaminowania należy do jednych z lepszych w Europie. Problemem jest jednak ta część instruktorów o niskich kompetencjach lub braku odpowiedzialności, której od prawie 30 lat nie wyeliminowała z rynku wszechmocna, wydawałoby się, zasada konkurencji: zwycięża lepszy. To ta grupa instruktorów od lat skutecznie obniża poziom szkolenia przyszłych kierowców i jest głównym sprawcą negatywnego odbioru społecznego zadania pt. egzamin na prawo jazdy. Dzieje się tak, gdyż konkurencja na tym rynku jest nieuczciwa, a organy publiczne, które powinny temu przeciwdziałać, z różnych względów się do tego nie kwapią.

Co pan sugeruje? Z jakich względów?

Formalnoprawnych, bo kontroluje się głównie papiery. Do dyskusji pozostaje też, czy kontrolować wszystkich z taką samą częstotliwością, tak jak obecnie, czy wobec ograniczonych sił i środków kontrole kierować do tych OSK, gdzie wyniki nauczania są słabe. Organizacyjno-finansowych, bo starostwo nie ma dodatkowych etatów na obsługę OSK. W miastach na prawach powiatu, gdzie jest dużo szkół jazdy, starosta jest niejako zmuszony do odde-

legowania osoby lub osób, które będą nadzorować OSK. Miejskie wydziały komunikacyjne są mocniejsze niż w małych starostwach. Jeśli na ich terenie funkcjonują dwie lub trzy szkoły jazdy, zajmuje się nimi urzędnik, który ma na głowie dziesięć innych zadań. I efekty są, jakie są. Warto dostrzec też aspekt polityczno-wyborczy. Stojący na czele samorządu chcą rządzić kolejną kadencję, więc nie będą sobie robić wrogów wśród właścicieli OSK, instruktorów, kursantów.

Jeśli samorząd nie ma chęci, odwagi i środków, musi zadziałać władza centralna?

W sytuacji, kiedy system niewłaściwie działa, niezbędna jest interwencja – ale nie rewolucja – państwa, wprowadzająca takie mechanizmy, które zabezpieczają interes obywateli poprzez przypisanie ścisłej współodpowiedzialności za osiągnięte efekty. Zmiany muszą być jednak przemyślane i mieć charakter długofalowy, a prawo powinno być stabilne.

Ale dlaczego właściciel nauki jazdy albo starostwo ma odpowiadać finansowo za to, że ktoś jest antytalentem motoryzacyjnym, a pcha się na egzamin, bo marzy o prawku.

Jeżeli uczeń nie otrzymuje promocji do następnej klasy, to koszty z tym związane nie obciążają tylko rodziców. Ponośi je także państwo. To zmusza wszystkich (rodzica, ucznia, nauczyciela, kuratora) do poważnej analizy przyczyn niepowodzenia. Przypomnę ważny element mojej propozycji: po piątym niezdany egzaminie kursant musiałby odbyć kurs uzupełniający, za który musiałby wspólnie z OSK zapłacić.

Takie przypadki, że ktoś – mimo najlepszego szkolenia – nie nadaje się na kierowcę, zdarza-

ją się. Ale stosunkowo rzadko. Odpowiedzialny instruktor takiej osobie nie zaliczy kursu. Kiedyś pracowałem w OSK. Miałem kursantkę, która nigdy nie powinna siadać za kółkiem. Starsza pani, dostała auto po zmarłej siostrze. Powiedziałem jej: może pani wykupić jeszcze kilkadziesiąt godzin jazdy, tylko że to nie przyniesie oczekiwanego efektu. Proszę sprzedać samochód, wystarczy pani na taksówkę przez wiele, wiele lat. I tak zrobiła. Sprzedała wóz, godząc się z myślą, że na kierowcę już się nie nadaje.

Fajna historia, jednak o prawko starają się głównie młodzi. Komentując pana propozycję, starostowie ironicznie pytają: czy mają odpowiadać również za to, że Kowalski czy Nowak nie zdali matury?

Gdyby zdawalność egzaminu dojrzałości w danym powiecie, mieście, była na poziomie 35 czy nawet 50 proc., taki starosta lub prezydent miasta miałby duży ból głowy. Jako organ prowadzący szkoły musiałby się gęsto tłumaczyć radnym i kuratorowi. A dyrektor wydziału oświaty pewnie straciłby posadę. Konieczne byłyby programy naprawcze, zmiany kadrowe w placówkach.

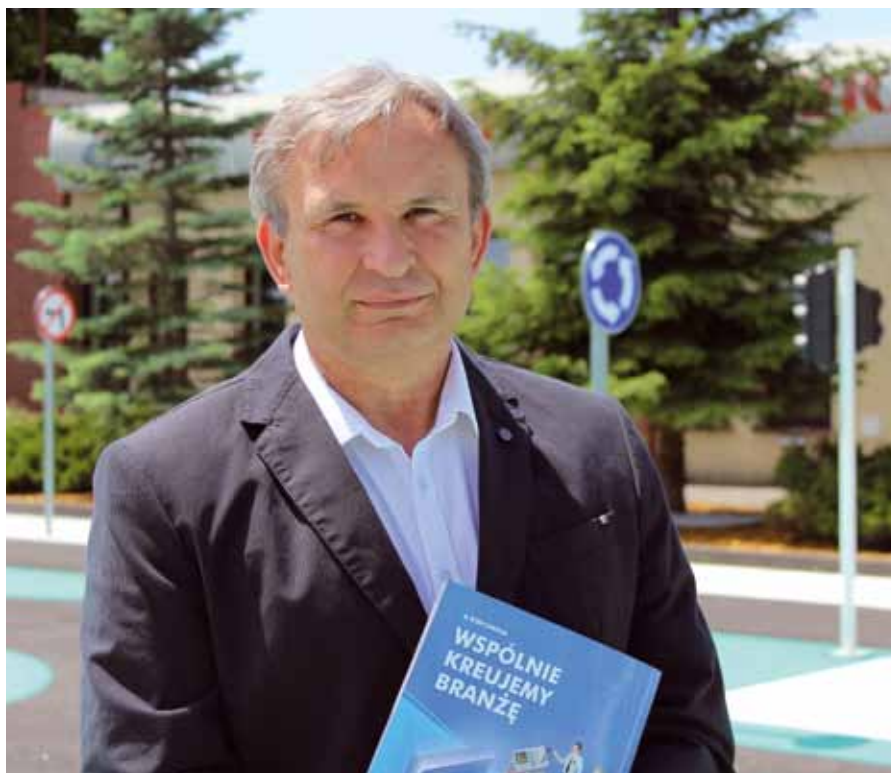
Przyjmuję ten argument. Pozostaje problem pieniędzy. Szefowie OSK i urzędnicy z powiatów mówią, że nie mają kasy na poprawki.

Proponowane przeze mnie rozwiązania mają zwrócić uwagę na problem i nie mają na celu drenowania z pieniędzy ani OSK, ani organów administracji publicznej, bo liczba egzaminów poprawkowych trzeciego, czwartego i piątego podejścia jest stosunkowo niewielka. Przyjęcie proponowanego rozwiązania wymuszałoby jednak zainteresowanie i wzrost odpowiedzialności wyżej wymienionych ogniw systemu za to, kto jest sprawcą owych rachunków, które przyszło im płacić. Gdyby starosta otrzymał kilka faktur za kursantów z jednej szkoły, prawdopodobnie zainteresowałby się, dlaczego tak kiepskie ma ona wyniki.

Proszę mi uwierzyć – to byłyby symboliczne kwoty w budżecie samorządu. W porównaniu do wpływów z różnych opłat komunikacyjnych. Proszę zapytać starostów, prezydentów miast, ile pieniędzy przynosi im rejestracja pojazdów, wydawanie praw jazdy. A nadzór starosty nad OSK to przecież obowiązek ustawowy.

Urzędnicy z Grudziądza przypominają, że kiedyś proponował im pan pomoc w nadzorze nad OSK. A później okazało się, że mają za to płacić.

To niech jeszcze powiedzą, ile mieli płacić. Sto złotych miesięcznie! Tysiąc dwieście rocznie. A wie pan, ile kosztuje utrzymanie jednego fachowca, egzaminatora? Kilkadziesiąt tysięcy rocznie. Podjąłem tę inicjatywę, żeby pomóc starostwom. Nie chodziło o pieniądze, bo koszty z tym związane w 80 proc. chciał pokryć WORD. Wpłaty od kilku czy kilkunastu powiatów nie starczyłyby na jeden etat.



Może lepszym rozwiązaniem byłoby obniżenie opłat za egzaminy?

Opłaty za egzaminy na prawo jazdy w Polsce nie są wysokie. Pozwalają, w niektórych przypadkach, pokryć tylko koszt organizacji i przeprowadzenia egzaminu. Wiele małych WORD-ów funkcjonuje poniżej progu rentowności, pokrywając straty z funduszu zapasowego. Przyczyniło się do tego otwieranie w ostatnim czasie nowych punktów egzaminacyjnych. A przecież w Polsce od lat występuje niż demograficzny... Nie ma zatem podstaw do obniżania opłat. Poziom 200 zł za egzamin – biorąc pod uwagę jego złożoność oraz niezbędną infrastrukturę – nie jest wygórowany. Dla porównania, w wielu dziedzinach usług o niższych wymaganiach co do kwalifikacji personalnych i uzbrojenia stanowiska praca roboczegodziny wynosi często powyżej 200 zł.

Problem zaczyna się wtedy, kiedy egzamin zdaje się wielokrotnie, co w połączeniu z bardzo wysokimi opłatami administracyjnymi, kosztami badań lekarskich, kosztami kursu na prawo jazdy jest szczególnie trudne dla ludzi młodych. Ponieważ prawo jazdy jest uprawnieniem powszechnie pożądanym, dyskusja o zdawalności, kosztach skupia się zazwyczaj na WORD-ach jako sprawcy wszystkich nieszczęść.

Osobiscie prezentuję stanowisko, że korekcie, obniżeniu powinna ulec opłata na kategorię AM, ale pod warunkiem, że „dotowane” obecnie opłaty na kategorie A, C, CE i D wzrosną. Szczególnie że ostatnie regulacje opłat miały miejsce ponad cztery lata temu – 19 stycznia 2013 roku.

Określenie „rentowność” w kontekście instytucji samorządowej razi. Przecież WORD to nie firma, która ma przynosić zyski.

Jesteśmy jednostkami samofinansującymi się. Nie mamy zarabiać, lecz musimy się utrzymać. Mieć środki na inwestycje. Nadwyżkę przeznaczać na BRD. Robimy to. Nasze działania edukacyjne to nie są jednorazowe akcje. Na przykład w Toruniu każdego roku przeprowadzamy m.in. stałe zajęcia dla kilku tysięcy dzieci, budujemy miasteczka (ruchu drogowego – przyp. red.), wybudowaliśmy nowoczesny oddział terenowy. WORD-y wybudowały już dziewiętnaście ośrodków doskonalenia techniki jazdy. To są wielomilionowe wydatki.

Zwracam uwagę, że WORD-y są jednostkami, których rolą jest ściśle wykonywanie zadań wynikających z przepisów prawa. Proszę zajrzeć do ustawy Prawo o ruchu drogowym, na którym miejscu wymienione jest egzaminowanie. Na trzecim. Fakt, przynosi największe przychody, lecz generuje też największe koszty. Uważam, że WORD-y, jako ważny element systemu użytkowania prawa jazdy w Polsce, sprawdziły się. Powiem, może nieskromnie – ale także na podstawie międzynarodowych opinii – organizacyjnie, merytorycznie, etycznie ich funkcjonowanie oceniane jest bardzo wysoko. Czym innym jest obowiązujący w Polsce system egzaminowania, który się sprawdził, a czym innym incydentalne błędy lub nadużycia w WORD-ach, które są skutecznie rozliczane. Odrębną kwestią jest doprecyzowanie lub zmiana pewnych rozwiązań, w szczególności dotyczących instrukcji egzaminowania, które nas obowiązują.

Jakie są statystyki zdawalności w Toruniu? Czy nastąpiły jakieś duże zmiany in minus, które skłoniły pana do zgłoszenia rewolucyjnego pomysłu, by za kolejne poprawki nie płacił kursant?

Nie. W 2000 roku za pierwszym razem na kategorię B zdawało nieco ponad 36 proc. kursantów. W 2005 roku ponad 48 proc. W ubiegłym roku – ponad 41 proc. Występujące wahania i trendy warto dokładniej przeanalizować. W 2006 roku odnotowaliśmy gwałtowny spadek zdawalności (do 40 proc.). Dlaczego? Wtedy wprowadzono kamery w pojazdach egzaminacyjnych. Nastąpiło sformalizowanie i usztywnienie decyzji egzaminatora. W latach 2007–2011 (zdawalność spadła nawet do 30,2 proc.) bardzo wyraźnie wzrosła liczba osób przystępujących do egzaminów, m.in. w związku z planowanymi zmianami prawa. Część OSK postawiła na ilość, zysk kosztem jakości, czego efektem było gorsze przygotowanie kursantów i obniżenie zdawalności. W latach 2012–2016 zdawalność wzrosła, bo branża odczuła niż demograficzny, OSK konkurując o klienta, podniosły jakość.

Reasumując, wyniki egzaminów pokazują, że generalnie kandydaci na kierowców w ostatnich sześciu latach radzą sobie coraz lepiej. Zdawalność rośnie. Niezadowolające jest tylko tempo, w jakim ta poprawa następuje. Edukacja to proces, można go przyspieszyć, ale na efekty trzeba jednak czekać. Ważne, żeby stawiać cele w dłuższej perspektywie, co ustabilizuje rynek i planowanie. Stąd potrzeba jasno określonych celów, reguł postępowania, konsekwencji i niezbędnych horyzontu czasowego. Stała kontrola, bieżąca analiza procesu musi służyć jego usprawnieniu. Częste i nieprzemyślane zmiany prawa temu nie służą.

Wróćmy do alternatywnego pomysłu usprawnienia, ulepszenia systemu szkolenia i egzaminowania. Wojewódzka Rada BRD, marszałek ustalają minimalny poziom zdawalności na 45 procent. I co roku następuje wzrost o jedno oczko...

Za dziesięć lat wskaźnik dla kategorii B miałby wartość 55 proc., za dwadzieścia lat – 65 proc. Nieuzyskanie w danym roku ustalonego parametru wiązałoby się z utratą uprawnień przez instruktora do czasu potwierdzenia uprawnień na egzaminie sprawdzającym kompetencje. To zdecydowanie podniosłoby odpowiedzialność za wykonywany zawód. Warto podkreślić, że i dzisiaj, przy stosunkowo restrykcyjnym polskim systemie egzaminowania, jest bardzo wielu instruktorów, którzy od lat poziom 65 proc. zdawalności zdecydowanie przekraczają. Są nawet tacy z 80 proc. Staramy się pokazać ich dobrą pracę, promować. Organizujemy konkursy, publikujemy rankingi. Lista instruktorów, wraz z ich zdjęciami, która wisi u nas w gablocie, powinna być eksponowana również w starostwie, w wydziale komunikacji. Żeby kandydaci na kierowców, którzy załatwiają sprawy w urzędzie, wiedzieli, gdzie warto się szkolić. Żeby unikali OSK, które od lat mają kilkunastoprocentową zdawalność. ■



Mniej fotoradarów, więcej tragedii

Koniec łowów, samorządy tracą sporo pieniędzy, kierowcy odetchną z ulgą – w taki sposób na przełomie 2015 i 2016 roku media komentowały zmiany w prawie, które odebrały strażom miejskim i gminnym możliwość kontrolowania prędkości za pomocą fotoradarów. Radość trwała krótko. Twarde liczby nie pozostawiają złudzeń.



W styczniu 2016 roku fotoradary straży miejskich zostały wyłączone. Główny Inspektorat Transportu Drogowego nie był zainteresowany ich przejęciem. Wpięcie ich do funkcjonującego systemu wymagałoby poniesienia milionowych nakładów. – Na pewno nie nastąpi pogorszenie stanu bezpieczeństwa na polskich drogach. W dalszym ciągu funkcjonują z powodzeniem przez 24 godziny na dobę fotoradary zarządzane przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Zobaczmy, co stanie się z urządzeniami przenośnymi i stacjonarnymi dotąd nadzorowanymi przez straże – powiedział w TVN24 Marek Konkolewski, pracujący wówczas w Komendzie Głównej Policji, a obecnie szef Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym.

■ Zachęcanie do naruszania przepisów

Minęło półtora roku i niestety wiemy, że nastąpiło pogorszenie stanu bezpieczeństwa. Wyłączenie fotoradarów dało wielu kierowcom poczucie bezkarności. Szansa na spotkanie z policyjną „suszarką” jest mała, z reguły płaci pierwszy kierowca w zbyt szybko jadącej kolumnie, a ukaranie go zajmuje nawet kilkanaście minut. W tym

czasie innym łamanie prawa uchodzi na sucho. Nie było o tym mowy w przypadku fotoradaru, który mógłby hurtowo wykonywać zdjęcia. Kto uważnie spogląda w lusterka, nie musi też specjalnie obawiać się nieoznakowanych radiowozów. Dodając do tego informacje z CB-radio czy aplikacji informujących o kontrolach drogowych kierowcy potęgują swoje poczucie nieuchwytności, co niektórych zachęca do rażącego łamania przepisów.

Straże miejskie nierzadko tak ustawiały urządzenia pomiarowe, by były niewidoczne. Media mówiły wówczas o maszynkach do robienia pieniędzy czy nagonce na kierowców. Nikt nie miał odwagi powiedzieć, że przepisowo jeżdżący nie musieli obawiać się mandatu, a praktyka ustawiania fotoradarów w sposób utrudniający ich zauważenie jest powszechna np. w Niemczech, gdzie szaro-zielone urządzenia stoją za przydrożnymi barierami bądź na poboczu. Na Węgrzech fotoradary można spotkać nawet nad autostradowymi wiadukami. Tego typu działania, choć mogą budzić kontrowersje, działają prewencyjnie. Wizja jednej podróży nad morze lub w góry, po której drogowy pirat otrzymałby wezwania do zapłaty opiewające na setki złotych wraz z informacją o przypisaniu do jego konta wielu

punktów, potrafiła uspokoić nawet najbardziej temperamentnych.

■ Przygnębiająca analiza

Portal brd24.pl jako pierwszy dotarł do raportu Instytutu Transportu Samochodowego. Podczas jego przygotowywania analizie poddano 43 miejscowości, w których wyłączono fotoradary. Wyniki są zatrważające. W okresie od stycznia do sierpnia 2016 roku na drogach całej Polski doszło do 522 wypadków więcej niż w analogicznym okresie 2015 roku. To wzrost o 2,5 proc. O 51 osób, czyli 3,1 proc., zwiększyła się liczba zabitych, natomiast rannych o 602 osoby (2,3 proc.). Wyraźny przyrost zaobserwowano w okresie od początku maja do końca sierpnia, czyli wakacyjnego wzmożenia ruchu. Wówczas liczba rannych wzrosła o 8 proc., a zabitych aż o 14 proc. Przeciwnikom fotoradarów argumenty do dyskusji wytrącają liczby opisujących zmianę poziomu bezpieczeństwa w miejscowościach, w których urządzenia straży miejskich i gminnych zostały wyłączone. Liczba wypadków wzrosła o 180 (24 proc.). Na ich terenie zginęło 13 osób więcej, czyli aż o 46 proc. więcej. ITS odnotował też wzrost liczby rannych o 203 osoby (23 proc.) oraz liczby rannych pieszych o 44 osoby (24 proc.). W dniach 6–8 kwietnia 2016 roku w pięciu miejscach z wyłączonymi fotoradarami sprawdzono, jak kierowcy przestrzegają ograniczeń prędkości. Limit naruszyło aż 73 proc. z nich. Na przekroczenie dozwolonej prędkości o 10 km/h, co przy włączonym fotoradarze oznaczałoby ryzyko otrzymania mandatu, zdecydowało się 45 proc. kierowców. Tam, gdzie działają fotoradary ITD, mało kto decyduje się na tak szybką jazdę, mimo że tajemnicą poliszynela jest fakt, że urządzenia rejestrują większe wykroczenia od ustawowej tolerancji 10 km/h. Sytuacja jest wręcz odwrotna. Wielu kierowców zwalnia poniżej dozwolonego limitu.

Okres badań przeprowadzonych przed ITS był krótki. Zebrano też dane w relatywnie małej liczbie miejscowości. Tendencja została jednak wyraźnie zarysowana. Ostatnie zdanie raportu jest jego najlepszym podsumowaniem – dla zatrzymania negatywnych tendencji w wypadkowości należy zintensyfikować nadzór nad przestrzeganiem przez kierowców limitów prędkości.

Łukasz Szewczyk

Pierwsza po Hołowczycu

– Jeśli miałabym nieograniczony budżet na wymarzone auto, takie, które spełnia wszystkie moje oczekiwania, nie potrafiłabym się zdecydować. Podobają mi się duże auta, np. potężne SUV-y, typu porsche cayenne, ML czy też GL, ale lubię też typowo sportowe samochody. Mam tu na myśli choćby mercedesa SLS, porsche 911, ferrari italia czy mclarena – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” znana polska fotomodelka Paula Tumala.

Jakub Ziębka: Na początek poprosiłbym o wymienienie rzeczy, do których ma pani największą słabość.

Paula Tumala: Biorąc pod uwagę temat naszej rozmowy, wiem, do czego pan zmierza. Mam wielką słabość do dobrych i szybkich aut. Trafiałam?

Trafiony, zatopiony. Znalazłem takie zdanie w poście, który umieściła pani w mediach społecznościowych.

Czyli jestem konsekwentna. I wcale te auta nie muszą być bardzo drogie i niezwykle szybkie. Ja w ogóle uwielbiam samochody, motory czy też motory wodne.

Tego bakcyła zaszczepił mi mój tata, zawodowy kierowca. Od małego jeździłam, oczywiście jako pasażer, różnymi pojazdami. Nawet traktorami i kombajnami. Nic w tym dziwnego, bo dzieciństwo spędziłam na wsi.

Muszę się panu jeszcze do czegoś przyznać. Gdy byłam małą dziewczynką, owszem, bawiłam się lalkami, ale większą frajdę sprawiała mi zabawa podkradanymi bratu samochodzikami.

Rozumiem, że w dorosłym życiu zmieniły się tylko rozmiary tych aut.

Dokładnie! Tak się stało, że miałam okazję jeździć naprawdę wieloma samochodami. Jeśli miałabym nieograniczony budżet na wymarzone auto, takie, które spełnia wszystkie moje oczekiwania, nie potrafiłabym się zdecydować. Podobają mi się duże auta, np. potężne SUV-y, typu porsche cayenne, ML czy też GL, ale lubię też typowo sportowe samochody. Mam tu na myśli choćby mercedesa SLS, porsche 911, ferrari italia czy mclarena Co w takim przypadku wybrać, oto jest pytanie...

Może ten najszybszy?

Prawda, lubię jeździć szybko, ale wynika to z braku czasu. Często gdzieś się spieszę, muszę zdążyć na umówioną godzinę, w umówione miejsce. Ale, powiem to nieskromnie, jestem bardzo dobrym kierowcą, jeżdżę lepiej niż niejeden facet. Nie mam na przykład problemów z parkowaniem, nie mylą mi się, tak jak wedle stereotypu innym kobietom, kierunki i do tego mam bardzo dobrą orientację w terenie.

Myślałem, że mylenie kierunków jest tylko tzw. miejską legendą.

Oczywiście są dziewczyny, które są dobrymi kierowcami, ale... nie tak dobrymi, jak ja.

Paula Tumala, najlepszy kierowca w Polsce. Brzmi nieźle, prawda?

Najlepszy? Nie, palmę pierwszeństwa zostawię panu Krzysztofowi Hołowczycowi, któremu oczywiście kibicuję, od kiedy sięgam pamięcią.

Proszę zatem powiedzieć, jak (prawie) najlepszy kierowca w Polsce wspomina kurs i egzamin na prawo jazdy.

Uczyłam się w Gorzowie Wielkopolskim. Pamiętam, że moja instruktorka była krępką i konkretną babką. Potrafiła nawet ostro wytknąć moje błędy. Ale mi taki styl odpowiada, potrafię się wtedy zmobilizować i nie powiełać niewłaściwych zachowań na drodze. Nie bardzo wierzyła, że zdam egzamin, ponieważ jestem osobą bardzo żywiołową i trudno jest mi się skupić na jednej rzeczy, gdy w głowie mam tyle pomysłów.

Dzięki mojej podzielnej uwadze i wrodzoneму talentowi do jazdy zdałam za pierwszym razem! Pamiętam, że do WORD-u podwiózł mnie mój tata. Kiedy po jakimś czasie do niego zadzwoniłam z dobrą nowiną, był zdziwiony. Tym bardziej że w mojej grupie egzaminacyjnej wyniku pozytywnego nie miał nikt oprócz mnie.

Ale stres był?

Oczywiście. Jak tak rozmawiamy o egzaminie, przypomniała mi się zabawna historia. Nie wiem, co mi przyszło do głowy, teraz oczywiście nie zrobiłabym tego, bo to nieeleganckie, ale zapomniałam zanim wsiadłam do auta wypłuć gumę do żucia. Nie uszło to uwadze egzaminatora. Zapytał mnie: „Jak w szkole idzie pani do odpowiedzi, to też żuje pani gumę?”. Było mi głupio, więc ze stresu ją połknęłam. A on krzyknął: „Pani Paulo, dlaczego pani ją połyka? Przecież może się pani udławić”.

Po tej sytuacji wiedziałam, że nie będzie łatwo, postanowiłam się jednak nie poddawać. Egzaminator polecił mi jeździć po najtrudniejszych miejscach w Gorzowie, egzamin trwał prawie godzinę. Ale kiedy dojechalśmy już do ośrodka egzaminacyjnego, pochwalili moją jazdę. Miał tylko jedną uwagę, chodziło o omijanie wszystkich dziur na drodze. Wy tłumaczyłam mu, że to przez mojego tatę. Jeśli wjechałabym jego samochodem w jakąś dziurę, wy-pominałby mi to przez najbliższych kilka dni.

Nawiązując do Gorzowa Wielkopolskiego, dowiedziałem się, że jest pani fanką miejscowej żużlowej drużyny, czyli Stali.

Nie mogło być inaczej, skoro ich chyba najbardziej zagorzałym fanem jest mój tata. To jego sprawa. Poza tym rodzice mieszkają tuż obok stadionu. Jak tylko przyjeżdżałam do Gorzowa, a trwał sezon żużlowy, nie mogło mnie tam zabraknąć. Ten sport najlepiej ogląda się, jak wiadomo, na żywo, chociażby ze względu na emocje. Dla mnie prawdziwym hitem są pojedynki Stali Gorzów z klubem z Zielonej Góry, Falubazem.

Już się zatem nie dziwię, dlaczego tłum dla wielu pani sesji są właśnie auta. Widziałem, że jedna odbyła się nawet w Le Mans (znajduje się tam m.in. tor, na którym ścigają się zawodnicy uczestniczący w słynnym wyścigu 24h Le Mans oraz znane muzeum – przyp. red.).

Tak, zostałam tam zaproszona na targi motoryzacyjne przez firmę MSM, dla której wcześniej pozowałam właśnie na sesji zdjęciowej, co zaowocowało dłuższą współpracą. Targami byłam zachwycona, ponieważ udało mi się np. przejechać samochodami, które oglądałam, znałam wcześniej tylko ze zdjęć i telewizji.

A jakim samochodem pani jeździ na co dzień?

Jeżdżę mercedesem klasy C. Nazywam go białą perełką. Uwielbiam to auto, jest wygodne i dość ekonomiczne. Mogłoby mieć tylko lepsze przyspieszenie.

Co znajdziemy w bagażniku „białej perełki”?

Przede wszystkim wożę ze sobą podstawowy zestaw kosmetyczny: odżywkę, szampon, kremy oraz strój sportowy. To zestaw rezerwowo w razie, gdybym zapomniała podstawowego, pędząc na kolejną sesję zdjęciową lub trening. Nie muszę wtedy gorączkowo szukać po sklepach zamienników. Brakuje mi za to koła zapasowego i zdarza się, że słono za to płacę.

Zakładam, że w schowku samochodowym pani auta jest miejsce na płytę Donatana i Cleo?

Oczywiście! Często jej słucham, nie tylko ze względu na muzykę, ale i związane z nią miłe wspomnienia. ■

PAULA TUMALA

– polska fotomodelka, która szeroką popularność zdobyła dzięki występowi w teledysku hitowego utworu „My, Słowianie” Donatana i Cleo. Wcieliła się w rolę Słowianki ubijającej masło. Teraz jest związana ze stacją MTV. Współprowadzi program „Niemożliwe PL”. W zeszłym roku w opublikowanym przez magazyn „CKM” rankingu 50 najseksowniejszych Polek Paula Tumala znalazła się na drugim miejscu.



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”.

Ziomki żyją tylko raz

W poprzednim artykule przedstawiliśmy pokrótce typowe postawy dzisiejszych młodych ludzi, sklasyfikowanych w tzw. plemiona. Tym razem przybliżymy obraz najliczniejszej grupy w badaniu „Świat młodych”. Chodzi o plemię ziomków.

Aż trzech na dziesięciu młodych jest przedstawicielami plemienia dla którego *fun* (zabawa) to podstawa, a polityka czy kariera muszą poczekać. To bardzo skrótowa, ale prawdziwa charakterystyka ziomków, czyli jednej z grup wyróżnionych w badaniu „Świat młodych”, w którym dokonano podziału millennialów.

■ YOLO, czyli żyje się tylko raz

Ziomki są osobami młodymi. Aż jedna trzecia z nich to młodzież w przedziale wiekowym 16–19 lat. Ziomki przeważnie są singlami, co poniekąd tłumaczy ich luźny stosunek do życia i brak wyraźnie zarysowanych priorytetów życiowych. To także hedoniści. Wierzą w filozofię YOLO (You Only Live Once – żyje się tylko raz). Chcą się bawić, korzystać z życia i nie przejmować się problemami świata dorosłych. Jest to jednocześnie grupa osób z najbardziej wykształconym instynktem stadnym. Bez innych trudno im się odnaleźć w otaczającej rzeczywistości. Nietrudno się więc domyślić, że niemal cały czas są online. Co więcej, muszą być obecni na wszystkich mediach społecznościowych, żeby nic ciekawego lub ważnego nie zadziało się bez ich wiedzy.

■ Bo liczy się zabawa. Nawet podczas nauki!

Choć zazwyczaj są przekonani o swojej wyjątkowości i nie brakuje im pewności siebie, o przyszłości ziomki myślą raczej pesymistycznie. Nie znaczy to jednak, że chcą z tym coś zrobić. Bardziej niż trudne tematy kręci ich spontan. Ważne, żeby być tu i teraz – dobrze się bawić i korzystać z życia.

Nie lubią nudy, nie boją się też ryzyka. Nieważne, czy jest to „głupia akcja z przyjaciółmi” czy poważniejsze wyzwanie. Jeśli tylko dzięki temu można coś osiągnąć, są w stanie wiele zrobić. Ważne, żeby przeżyć coś naprawdę mocno i poczuć prawdziwą adrenalinę.



Elementy zabaw, gier, rywalizacji to od pewnego czasu stały element procesu edukacji. Jednocześnie nagroda za sukces musi być tu i teraz. W e-kursach „Teoria w domu” kursant zdobywając kolejne stopnie wiedzy otrzymuje odznaki i tytuły wieńczące jego pracę i nagradzające wysiłek. Może się nimi pochwalić swoim znajomym na Facebooku.

Życie bez melanzu byłoby nudą i tyle w temacie. Patrzę na moją mamę, ona się spina pracą, tym obiadem... wiem, że ona musi to robić, ale mnie jej szkoda, mogłaby wyluzować (Kaśka, 23).

Ziomale to nie są dzieciaki z dużych miast i bogatych rodzin. Aż 25 proc. z nich mieszka w małych ośrodkach. To rozkapryszone plemię jest także niepewne i niestabilne. Z jednej strony są przewrażliwieni na punkcie swojego wyglądu, ale z drugiej czerpią *fun* ze wspólnego wyjścia do fast fooda. O swoim wyglądzie, odchudzaniu pomyślą jednak bardzo szybko, bo martwią się tym, co myślą o nich inni. Dla ziomków ważniejsze jest bycie lubianym niż życie w zgodzie z samym sobą. Lubią i wybierają

Ziomki muszą dzielić się swoimi sukcesami ze znajomymi. Na bieżąco zdawać relację z postępów, jakie robią podczas nauki na prawo jazdy. Zdobywając kolejne poziomy wiedzy i umiejętności muszą mieć możliwość pochwalenia się tym w mediach społecznościowych. Nauka na platformie „Teoria w domu” daje im taką możliwość, mało tego – jest masowo wykorzystywana.

to, co lubi ekipa. Co więcej, czują się gorsi, jeśli nie mają tego, co inni. Lansowanie się na Facebooku i Instagramie pozwala im potwierdzać zarówno swoją atrakcyjność, jak i przynależność. Cel jest jeden – ma być po prostu fajnie.

■ Me, me, me! Ja, ja, ja!

Kilka lat temu Joel Stein w amerykańskim tygodniku „Time” nazwał młodych pokoleniem ja, ja, ja. Dziś wiemy, że nazwa ta nie opisuje złożoności ich zachowań, ale faktem jest, iż hedonistyczne, skoncentrowane na sobie grupy to wciąż duża część świata młodych. Przyzwyczaili się żyć w świecie, gdzie ma być przyjemnie i wygodnie. Głodni bodźców oczekują coraz większej ilości przyjemnych, sensualnych doznań, których naturalnym źródłem jest dla nich rynek. Ale pamiętajmy, że oprócz ziomków są jeszcze inne plemiona...

Aneta Jaworska, IQS

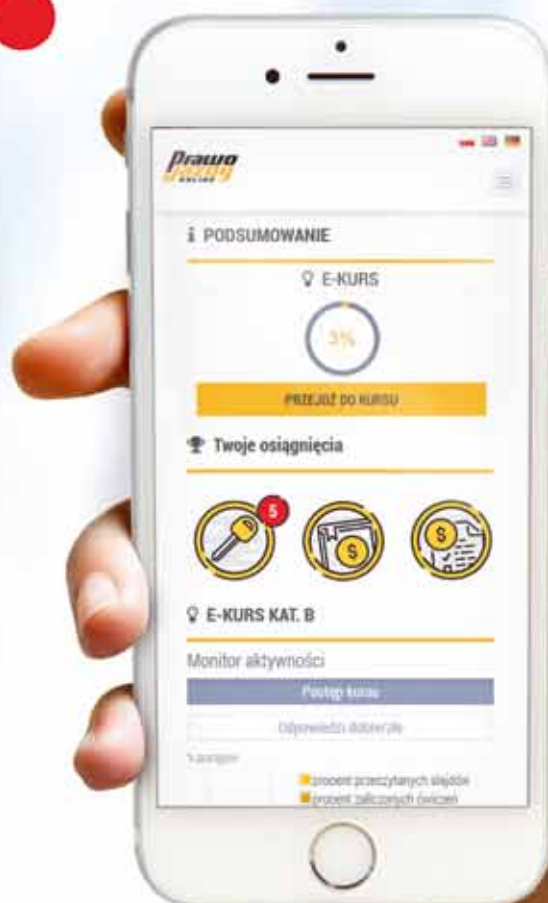
W artykule wykorzystano dane z badania „Świat młodych”, przeprowadzonego przez agencję badawczą IQS.

Jeżeli chcecie Państwo przeczytać poprzednie artykuły cyklu „Poznaj swojego kursanta”, zapraszamy na stronę internetową www.szkola-jazdy.pl, do sekcji „Akademia SPS”.

ZIOMKI POLUBIŁY NAUKĘ TEORII!

JAK SPRAWIĆ, ABY ZIOMKI CHCIELI SKUTECZNIE UCZYĆ SIĘ PRZEPISÓW?
TRZEBA IM DAĆ TAKIE NARZĘDZIE, DZIĘKI KTÓREMU PRZY NAUCE BĘDĄ
SIĘ DOBRZE BAWIĆ, ZDOBYWAĆ TROFEA WIEŃCZĄCE ICH POSTĘPY, A TYM
WSZYSTKIM BĘDĄ MOGLI SIĘ CHWALIĆ ZNAJOMYM NA FEJSIE.

TAK JAK W E-KURSACH TEORIA W DOMU.





Bezpieczeństwo przede wszystkim

Pomysłów na stworzenie bezpiecznego samochodu jest wiele. Subaru od lat hołduje własnej receptce, która zakłada pracę u podstaw. Zamiast posiłkować się nadmiernie wyczulonym ESP i twardym zawieszeniem, japoński koncern stawia na dopracowanie układu przeniesienia napędu i zawieszenia, co nazywa aktywnym bezpieczeństwem.

Wyprowadzenie na przestrzeni czterech dekad 14 milionów samochodów z napędem na obie osie zobowiązuje. Zdecydowana większość miała specjalność Subaru – Symmetrical AWD. Wbrew obiegowym opiniom symetria nie oznacza rozkładu sił napędowych w proporcji 50:50, bo może być on uzależniony od modelu, rodzaju zamontowanej w nim skrzyni biegów, a nawet sytuacji na drodze. Symetryczna jest natomiast budowa napędu – lewa i prawa strona silnika w układzie bokser, skrzyni biegów, półosi i tylnego dyferencjału są niemal lustrzanymi odbiciami. Rozwiązanie skutkuje stabilnością samochodu, który jest bardziej przewidywalny w podbramkowych sytuacjach. Płaski silnik w układzie bokser obniża położenie środka ciężkości samochodu, co zmniejsza tendencję do jego przechylenia się na szybko pokonywanych zakrętach.

Stabilność levorga jest imponująca. Mimo wielu prób na torze, w tym hamowania na łuku, odejmowania gazu i wciskania go do podłogi, nie byliśmy w stanie zakłócić równowagi auta. Ostre starty nie powodowały utraty przyczepności. Napęd levorga nie jest bowiem dołączany. W optymalnych warunkach na przód trafia

60 proc. momentu obrotowego, a w razie potrzeby proporcja może ulec zmianie na 50:50. Elektronika, korzystając z funkcji wektorowania sił napędowych, czyli hamowania kół wewnętrznych do łuku, jest w stanie zapewnić optymalny rozkład napędu także w obrębie danej osi. Aż szkoda, że dla tego modelu Subaru przewidziało wyłącznie 1,6-litrowego boksera nowej generacji, który oferuje „tylko” 170 KM przy 4800–5600 obr./min oraz 250 Nm w przedziale 1800–4800 obr./min. Układy jezdne i przeniesienia napędu подоłałyby znacznie większym siłom.

Bliska perfekcji jest też skrzynia biegów. W levorgu dostępna jest tylko bezstopniowa przekładnia Lineartronic. W przeciwieństwie do innych CVT nawet po dociśnięciu gazu do podłogi nie utrzymuje silnika na obrotach mocy maksymalnej, co prowadziłyby do przenikania do wnętrza jednostajnego, irytującego hałasu. Przy żwawej jeździe przekładnia zaczyna symulować działanie klasycznego automatu z sześcioma biegami. W levorgu zostały one elektronicznie zaprogramowane. Gdy kierowca delikatnie operuje gazem i otwiera przepustnicę w niecałych 30 proc., Lineartronic zaczyna działać jak typowe CVT. Napęd na cztery koła i bez-

stopniowa przekładnia generują pewne straty mocy. Levorg nie jest w stanie dorównać autom o podobnej mocy i zbliżonych rozmiarach, mających napęd na przód i dwusprzęgłową skrzynię. Możliwość przyspieszenia do 100 km/h w 8,9 s ujmy jednak nie przynosi. Tym bardziej że tylko nieznacznie gorszą dynamiką będzie można cieszyć się na mokrych, luźnych, a nawet ośnieżonych nawierzchniach.

Większość japońskich samochodów nigdy nie rozpieszczała standardem wykończenia kabiny. Subaru wybija się jednak ponad przeciętność. Przełączniki czy obraz prezentowany przez wyświetlacze mogłyby być subtelniejsze. Najważniejsze, czyli wyprofilowanie kierownicy i ergonomii miejsca pracy prowadzącego, nie budzi wątpliwości. Plus za smaczki, jak metalowe nakładki na pedały czy obszycie skórą konsoli środkowej i podłokietnika. Subaru nie zlekceważyło nawet przestrzeni bagażowej, którą niektórzy z wiodących firm w Japonii wykańczają luźno położonym dywanikiem. Levorg ma solidną podwójną podłogę i skrytki pod nią. Wszystko starannie spasowano i umocowano.

Mocny silnik, napęd na cztery koła i dbałość o szczegóły mają jednak swoją cenę. Podstawo-



wa wersja GT kosztuje 28 tys. euro. Warianty GT-S Comfort i GT-S Sport wyceniono odpowiednio na 30 i 32 tys. euro. Jedyną opcją jest lakier metalizowany. Pozostałe dodatki przypisano do poziomu wyposażenia.

Tanio nie jest, ale nie można zapominać, że ponadprzeciętnie została skonfigurowana już bazowa wersja, która ma m.in. diodowe światła mijania, system bezkluczkowego dostępu, podgrzewane fotele, zestaw głośnomówiący, kamerę cofania oraz EyeSight – pakiet nazywany przez Subaru drugą parą oczu, zawierający aktywny tempomat, asystenta pasa ruchu, funkcję awaryjnego hamowania przed przeszkodą oraz brzęczyki przypominające o rozpoczęciu jazdy przez poprzedzający pojazd bądź ostrzegające o prawdopodobnie przypadkowym wybraniu biegu do jazdy w przód, gdy przed autem znajduje się przeszkoda. Jeżeli mimo wszystko kierowca zdecyduje się na jazdę, EyeSight znacznie ograniczy moc silnika.

Dopłaty nie wymaga także działający w oparciu o sieć GSM inteligentny system ratunkowy, który automatycznie przekazuje informację o wypadku do centrum monitoringu. Umożliwia to natychmiastowe zweryfikowanie zdarzenia i powiadomienie właściwych służb w celu szybkiej i sprawnej organizacji pomocy. Unikalną w skali polskiego rynku składową wyposażenia jest też wliczone w cenę każdego levorga szkolenie w zakresie techniki bezpiecznej jazdy, odbywające się pod okiem instruktorów ze Szkoły Jazdy Subaru.

Lukasz Szewczyk

Warto przeczytać

Samochodowy klasyk dla dzieci

Mało kto wie, że Ian Fleming, brytyjski pisarz, który stworzył jedną z najbardziej znanych serii powieści szpiegowskich z Jamesem Bondem w roli głównej, opublikował też bardzo ciekawą książkę dla dzieci o pewnym niezwykłym samochodzie. Teraz, nakładem wydawnictwa Znak Emotikon, ukazała się ona w języku polskim.

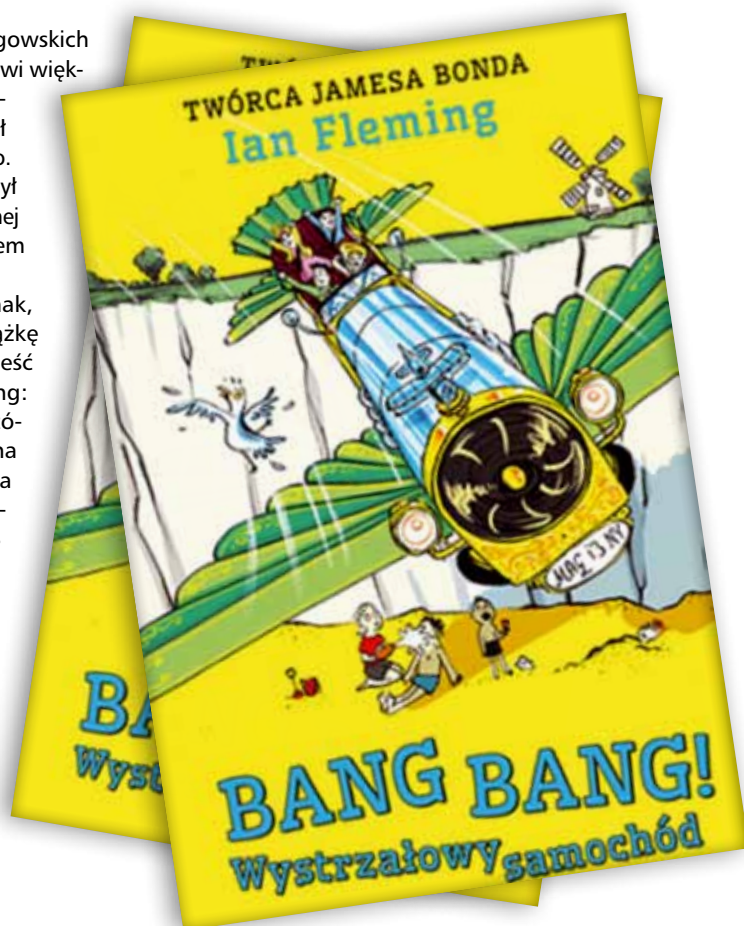
Ian Fleming – kto z nas nie słyszał o tym brytyjskim pisarzu? To właśnie on stworzył postać agenta MI6 (brytyjskiej służby specjalnej powołanej do prowadzenia wywiadu zagranicznego – przyp. red.) Jamesa Bonda. Pierwsza powieść o przygodach tego przystojnego, inteligentnego i wszechstronnie wykształconego wywiadowcy została wydana w 1953 roku. Było to „Casino Royale”. Przez kilkanaście lat Fleming napisał aż dwanaście powieści i siedem opowiadań o Bondzie. Zdołały one tak dużą popularność, że szybko wzięto się za ich ekranizację. Pierwszy film z serii, czyli „Doktor No” z Seanem Connerym w roli głównej, wszedł na ekrany już w 1962 roku. Ostatni dotąd – „Spectre” – miał premierę dwa lata temu.

Pisanie powieści szpiegowskich nie nastroczało Flemingowi większego problemu, ponieważ wcześniej pracował dla wywiadu wojskowego. Ale nie tylko. Brytyjczyk był także dziennikarzem słynnej Agencji Reutera i brokerem giełdowym.

Mało kto wie jednak, że Fleming napisał książkę dla dzieci. Była to powieść „Chitty-Chitty-Bang-Bang: The Magical Car”, która została opublikowana w 1964 roku i spotkała się z pozytywnym odbiorem. Mało tego, w 1968 roku na podstawie książki powstał film, a w 2002 roku musical. Teraz powieść Fleminga została przełożona na język polski. Nakładem Wydawnictwa Znak Emotikon ukazała się pod tytułem „Bang Bang! Wystrzałowy

samochód”. Oto, jak reklamuje ją wydawca: „Gdy rodzice kupują stary samochód, bliźniaki Jemima i Jeremy nie mają wątpliwości, że ich tata przywróci życie zdezelowanej maszynie. W końcu jest prawdziwym odkrywcą i wynalazcą! Ale nawet on nie spodziewa się, jakie niezwykle możliwości kryją się pod maską ani dokąd pojazd zabierze nowych właścicieli. Wakacyjna wycieczka może się zakończyć w sklepie ze słodyczami, wśród zatopionych wraków albo... w kryjówce gangsterów”. Może właśnie dzięki lekturze takiej książki uda się wam zaszczepić swoim dzieciom pasję do motoryzacji?

red



Gościenna Łódź

W zawodach wzięło udział 35 instruktorów z całej Polski, w tym 28 mężczyzn i siedem kobiet. Musieli wykazać się umiejętnościami w pięciu konkurencjach. Pierwsza odbyła się 23 czerwca. Był to test ze znajomości przepisów ruchu drogowego, prowadzony na egzaminie wewnętrznym firmy e-kierowca. Jeśli więcej niż jeden zawodnik osiągnął taką samą liczbę punktów, o kolejności decydował czas ukończenia testu.

■ Zegarmistrzowska precyzja

Drugiego dnia zawodów zawodnicy startowali w konkurencjach sprawnościowych. Jedną z nich była próba stewarda, czyli jazda pasem ruchu z piłeczką na talerzu. Manewr należało wykonać szybko i nie zgubić piłki. Kolejne wyzwanie to slalom między słupkami. Następny – parkowanie równoległe z lewej strony samochodem z zaklejoną tylną szybą oraz bocznymi szybami w tylnych drzwiach. Zawodnik musiał zaparkować używając jedynie bocznych lusterek. Ostatnim zadaniem, z którym zmagali się zawodnicy, było zatrzymanie samochodu na sygnal. Instruktor rozpędzał samochód do 50–55 km/h i na znak sędziego zaczynał hamowanie. Musiał stanąć jak najbliżej linii zatrzymania. Najlepsi zawodnicy wykonali to zadanie z istic zegarmistrzowską precyzją. Zatrzymany przez niego

Zwycięzcą 18. edycji ogólnopolskiego konkursu Instruktor Roku, który odbył się 23 i 24 czerwca w Łodzi, został Sebastian Wróblewski z Krakowa. Tuż za nim uplasował się Jarosław Kliś z Katowic. Na trzecim miejscu został sklasyfikowany Tomasz Pośledni z Wrocławia.



W środku: Sebastian Wróblewski, zwycięzca konkursu Instruktor Roku 2017.



Instruktorzy, którzy najlepiej poradzili sobie z testem znajomości przepisów ruchu drogowego. Od lewej: Rafał Harajon, Robert Stanisławski, Krzysztof Giżycki (redaktor naczelny „Szkoly Jazdy”) oraz Elżbieta Mularska.



samochód dzielił od linii jedynie... centymetr! Co ważne, wszystkie zadania trzeba było wykonać z instruktorskiego fotela.

■ Sebastian Wróblewski zdystansował konkurencję

W klasyfikacji generalnej zawodów najlepszy okazał się Sebastian Wróblewski (Kraków). Tuż za nim uplasował się Jarosław Kliś (Katowice). Na trzecim miejscu został sklasyfikowany Tomasz Pośledni (Wrocław). Co ciekawe, żaden instruktor, któremu w zeszłym roku udało się stanąć na podium (impreza odbyła się w Warszawie – przyp. red.), nie powtórzył teraz swojego wyczynu. Ale trzeba pamiętać, że tożsanie postanowili trochę odświeżyć formułę imprezy, dodając nowe konkurencje i rezygnując z innych.

Organizatorzy konkursu wręczyli także nagrody zwycięzcom poszczególnych konkurencji. Z testem znajomości przepisów ruchu drogowego najlepiej poradziła sobie Elżbieta Mularska (Skierniewice). Główną nagrodę w tej kategorii ufundowała firma e-kierowca. W jej imieniu wręczył ją Krzysztof Giżycki. Z kolei próbę stewarda najlepiej wykonał Tomasz

Zimnoch (Białystok), hamowanie – Tomasz Pośledni (Wrocław), parkowanie równoległe – Zbigniew Hyży (Piotrków Trybunalski), slalom – Adam Pańczyk (Łódź).

■ Najlepsza instruktorka szkoli na Śląsku

Ponadto rozdano także nagrody dla najlepszej zawodniczki (Anna Kowalska-Kliś, Katowice), najlepszego seniora (Stanisław Świącicki, Wrocław) oraz juniora (Paweł Szczerbik, Szczecin). W klasyfikacji drużynowej najlepiej wypadła Łódź (Bartosz Krajewski, Kajetan Kołodziejczak).

Impreza odbyła się 23 i 24 czerwca w łódzkim hotelu Borowiecki oraz na przyległym do niego terenie. W opinii uczestników oraz gości, stała na bardzo wysokim poziomie organizacyjnym. Konkurs Instruktor Roku 2017 zorganizowało Stowarzyszenie Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców i Kandydatów na Kierowców „Autos Łódź”, które w tym roku obchodzi jubileusz 25-lecia istnienia. Jednym ze sponsorów tegorocznego konkursu Instruktor Roku była firma e-kierowca.

Jakub Ziębka



Pieniądze, egzaminy, marihuana i... broń

Gdańscy policjanci przy współpracy z tamtejszą prokuraturą okręgową rozbili grupę przestępczą, której członkowie w zamian za pieniądze ułatwiali zdanie egzaminu na prawo jazdy w PORD-zie. W sprawę zamieszani są m.in. egzaminator i instruktorzy. Ponadto w mieszkaniu jednej z zatrzymanych osób policjanci znaleźli plantację marihuany, broń oraz amunicję.



Do pierwszych zatrzymań podejrzanych osób doszło w maju, kolejne miały miejsce miesiąc później. Do tej pory udało się zgromadzić dowody wobec sześciu mężczyzn: egzaminatora, dwóch instruktorów nauki jazdy, dwóch pośredników (byłego pracownika Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku) oraz osoby, która przychodziła na egzaminy teoretyczne, legitymując się dokumentami kandydatów na kierowców, mających stawić się w sali egzaminacyjnej. Są to mieszkańcy powiatu wejherowskiego, okolic Starogardu Gdańskiego, a także Gdyni, Kartuzi i Kościerzyny.

■ Egzamin nawet za kilkanaście tysięcy złotych

Jak działała korupcyjna szajka? Egzaminator Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego, przeprowadzając egzaminy teoretyczne na prawo jazdy, dopuszczał do testów znajomą osobę zamiast kandydatów na kierowców. Egzaminy od-

bywały się zarówno w Gdańsku, jak i w gdyńskim oddziale ośrodka.

Ważną rolę odgrywał także pośrednik (również pracownik PORD). Otrzymywał on od instruktorów prowadzących kursy na prawo jazdy pieniądze oraz dane kursantów, którzy nie byli zainteresowani przystąpieniem do egzaminów. Następnie pośrednik ustalał z osobą powiązaną z PORD-em terminy egzaminów dla tych osób, po czym zawiadaniał mężczyznę zdającego za nie testy. Przekazywał mu informacje, kiedy i gdzie ma się udać, a także na jaką kategorię prawa jazdy odbędzie się egzamin. Za takie załatwienie egzaminu kursanci płacili od 3 do 14 tys. zł. Pieniędźmi dzielili się zaangażowani w nielegalny proceder. Wszystko działało się w marcu i kwietniu tego roku.

■ „Pomocnik” z własną plantacją konopi

Jakie zarzuty przedstawiono podejrzanej osobom? Otóż 39-letniemu egzaminatorowi PORD, funkcjo-

nariuszowi publicznemu, zarzucono przekroczenie uprawnień poprzez dopuszczenie do egzaminów teoretycznych na prawo jazdy, zamiast kandydatów na kierowców, pomimo obowiązku potwierdzenia tożsamości osoby egzaminowanej, osoby nieuprawnionej (współpodejrzanego) w celu osiągnięcia korzyści osobistej. Z ustaleń śledczych wynika, że odbyło się czternaście fałszywych egzaminów. Podejrzany przyznał się jedynie do wpuszczania do sali egzaminacyjnej osoby innej niż uprawniona. Prokurator skierował do sądu wnioski o zastosowanie tymczasowego aresztowania 39-latką. Sąd zastosował jednak areszt warunkowy, który został uchylony po wpłaceniu 20 tys. zł.

Z kolei 55-latkowi, który przystępował do egzaminów za kandydatów na kierowców, zostały postawione zarzuty pomocnictwa do popełnienia przestępstw przez egzaminatora. Przyjęto, że swoim zachowaniem ułatwił funkcjonariuszowi publicznemu popełnienie zarzuconych mu czynów. Pomocnik miał otrzymać 500 zł za każdy egzamin. Przyznał się do winy.

cd. na str. 39 ►



Albin Siczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Chciałbym skupić się na konkretnym przypadku. Choć sytuacja, którą opisuję, nie należy do jakichś wyjątków. Spotykam się z nią niemalże codziennie, zwłaszcza w drodze do pracy. Zamieniamy się wtedy w kłębek nerwów, szczególnie jeśli nam się spieszy. Jednak kierowca jadący przed nami ma wszystkich w głębokim poważaniu albo nie zdaje sobie sprawy, że mógłby wszystkim pomóc. Przeważnie mamy do czynienia z tym pierwszym przypadkiem. Spójrzcie najpierw na skrzyżowanie (zdj. 1).

■ „Kroczy” w akcji. Blokada gotowa

Kulturalny kierowca to, jak wiemy, osoba, która swoim zachowaniem na drodze pokazuje, że nie myśli tylko o sobie. Ułatwia życie pozostałym uczestnikom ruchu drogowego. Z pewnością nie jest osobą, którą można określić mianem kroczego. Kto to taki? To osoba, która uwielbia ścinać na zakrętach. Jaka jest konsekwencja jego działania? Blokada sznura aut stojących za nim (zdj. 2).

Wystarczy przecież, żeby „kroczy” podjechał bliżej środka skrzyżowania, czasem nawet metr lub dwa do przodu. A wtedy wszyscy za nim, którzy pragną jechać prosto lub w prawo, zrobili to swobodnie. Ruch byłby płynny.

■ Proste rozwiązanie

Im bliżej środka skrzyżowania podjeżdżamy, tym więcej aut ma szansę na przejazd. Jest to istotne szczególnie w godzinach porannych, w dni robocze. Oczywiście taki manewr kosztuje trochę sił. Będąc na środku skrzyżowania trzeba trochę mocniej skręcić wieniem kierownicy. Życie na drodze pokazuje, że wielu kierowców nie jest gotowych na tak duży wysiłek. Nie podejmują wyzwania.

Spójrzcie teraz na zdj. 3. Wyraźnie widać, co trzeba zrobić, żeby przez to skrzyżowanie na jednej fazie świateł przejechało jak najwięcej samochodów. Skręcając w lewo przybliżamy się do lewej strony. Skręcając w prawo lub jadąc na wprost przytulamy się do prawej krawędzi jezdni.

Przy założeniu, że skręcamy w lewo, po zapaleniu się zielonego światła na sygnalizatorze dojeżdżamy do środka skrzyżowania, przeważnie na wysokość pasa, jezdni, w którą chcemy skręcić.

■ Dobry przykład

Proste, wręcz banalne, nieprawdą? Pewnie dlatego jest tak trudno wykonać. Im coś łatwiej-

Siła tkwi w prostocie

Dlaczego przez niektóre skrzyżowania na zielonym świetle przejeżdża czasami tylko jedno auto? To przecież jakiś absurd! Ale na szczęście można temu zaradzić!



sze w teorii, tym trudniejsze w praktyce. Niestety. Pamiętaj, jeśli wjechałeś na skrzyżowanie jako pierwszy, od ciebie zależy, ile aut zdąży przeje-

chać na zielonym świetle. Dziś jesteś to ty, jutro ktoś inny. Dlatego nie czyn drugiemu, co tobie niemiłe. Od czegoś trzeba zacząć. ■



WORD w Szczecinie wymienia samochody

W czerwcu szczeciński WORD rozstrzygnął przetarg na dostawę dwudziestu aut egzaminacyjnych na kategorię B. Najkorzystniejszą finansowo propozycję złożył diler oferujący toyotę yaris. Samochody pojawią się w ośrodku w grudniu.

Do przetargu na kupno dwudziestu pojazdów egzaminacyjnych na kategorię B stanęły trzy firmy. Gezet zaproponował fiata punto, Polmotor – renault clio, a Kozłowski – toyotę yaris. Okazało się, że najkorzystniejszą finansowo ofertę złożył trzeci z wymienionych dilerów, podana przez niego kwota to trochę ponad 778 tys. zł. Zakup fiatów punto kosztowałby szczeciński WORD niecałe 980 tys. zł, a renault clio – ponad 1 mln zł.

■ Burzliwa historia z protestem w tle

Cena była decydującym czynnikiem, dlatego szczeciński WORD wybrał ofertę zaproponowaną mu przez diler Toyota. Ale pod uwagębrane były także inne kryteria. Jakie? Zużycie energii, emisja dwutlenku węgla, spalin i pełna gwarancja na samochód. I w tych przypadkach diler Kozłowski osiągnął przewagę na konkurencję.

Tak więc od 1 grudnia kandydaci na kierowców w Szczecinie będą jeździli toyotami yaris. Do tego czasu w WORD-zie nadal będą wykorzystywane hyundaie i20.

Tym razem wybór szczecińskiego WORD-u nie wzbudził żadnych kontrowersji. Zupełnie inaczej było cztery lata temu, gdy hyundaie i20 zastąpiły renault clio. Wtedy szczeciński ośro-

dek zdecydował się nie na kupno, tylko wypożyczenie aut. Kosztowało go to tylko kilka złotych, co nie spodobało się członkom Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców ze Szczecina. Zrzucili dostawcy rażąco niską cenę, a także zawężenie długości pojazdu, wykluczające rzekomo kilku dostawców z postępowania przetargowego. Dyrektor WORD-u Cezary Tkaczyk odparował te zarzuty, ale branżowców nie przekonał. Postanowili oni zorganizować protest. Odbył się on pod koniec października 2013 roku pod gmachem Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego. Wzięło w nim udział blisko 60 osób.

Ostatecznie wynik przetargu nie został zakwestionowany, a hyundaie i20 cały czas są wykorzystywane podczas egzaminowania kandydatów na kierowców ze Szczecina i okolic.

■ Filia przy jeziorze

Przetarg dotyczący nowych pojazdów egzaminacyjnych nie był jedynym, który w ostatnim czasie został ogłoszony przez szczeciński WORD. Otóż ośrodek szukał wykonawcy do adaptacji części budynku po byłym liceum ekonomicznym w Barlinku, wykonania placu manewrowego, drogi dojazdowej i wzniesienia egzaminacyj-

nego przy ul. Jeziornej 8. To właśnie w Barlinku mieścił się będzie bowiem oddział terenowy szczecińskiego ośrodka.

Wcześniej mówiło się raczej o terenie należącym do Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1. Jednak decyzja o lokalizacji filii została zmieniona. WORD zwrócił się do gminy Barlinek o wynajęcie mu pomieszczeń na parterze budynku byłego liceum ekonomicznego, znacznej części pomieszczeń piwnicznych oraz gruntu przyległego do budynku. Radni na takie rozwiązanie się zgodzili. Pierwsi kandydaci na kierowców egzaminy w Barlinku będą mogli zdawać najpóźniej we wrześniu tego roku.

Dzięki otwarciu oddziału terenowego w Barlinku szczeciński WORD będzie egzaminował kandydatów na kierowców, którzy prawdopodobnie udaliby się do Gorzowa, przede wszystkim z powiatów: myśliborskiego, choszczeńskiego i pyrzyckiego. Mimo że leżą one w województwie zachodniopomorskim, najbliższym miejscem egzaminacyjnym dla ich jest miasteczko stolicy województwa lubuskiego.

WORD w Gorzowie boi się, że straci nawet 20 proc. kandydatów na kierowców rocznie. Co to może oznaczać? Mniejsze wpływy oraz – w konsekwencji – zwolnienia pracowników.

Jakub Ziębka

**JAZDA DOBRZE
UBEZPIECZONA.**

Program ubezpieczeń pojazdów szkoleniowych dla Partnerów firmy E-kierowca.

Jazda dobrze ubezpieczona

Czy przy powszechnie funkcjonujących stawkach dobre ubezpieczenie komunikacyjne dla pojazdów szkoleniowych może być tańsze? Okazuje się, że nawet znacząco tańsze. Do tego skonfigurowane w atrakcyjny pakiet, stworzony specjalnie na potrzeby OSK.

Od pewnego czasu dynamicznie rosną koszty ubezpieczeń komunikacyjnych. Jest to odczuwalne dla każdego przeciętnego posiadacza pojazdu, szczególnie zaś dla właścicieli samochodów szkoleniowych. Przy rosnących kosztach utrzymania biznesu szkoleniowego konieczność wydawania corocznie dużych sum na ubezpieczenia komunikacyjne stanowi poważne wyzwanie dla budżetu firmy. Sytuacji nie poprawia fakt, że stawki ubezpieczeń dla elek częstokroć są podwyższane ze względu na specyfikę eksploatacji pojazdów szkoleniowych. Problem rośnie wraz z liczbą posiadanych pojazdów. Przeciętny ośrodek szkolenia kierowców posiada trzy samochody, ale niemało jest i takich, które mają ich dwa albo trzy razy więcej.

■ E-kierowca wspiera swoich partnerów w biznesie

– W rozmowach z właścicielami OSK coraz częściej pojawiały się tematy związane z rosnącymi kosztami ubezpieczeń pojazdów, mówi Maciej Matuszak, dyrektor zarządzający spółki e-kierowca. – W DNA naszej firmy jest wpisana filozofia wspierania partnerów w obszarach, które mają wpływ na ich biznesowy rozwój. Dlatego zespół pracowników e-kierowcy zebrał się i zastanowił, w jaki sposób możemy pomóc im w zakresie, który przecież do tej pory w żaden sposób nie był przedmiotem naszej działalności. Powstał zarys programu „Jazda dobrze ubezpieczona”, ale żeby można było go zrealizować, potrzebna była pomoc ekspertów z branży ubezpieczeń. Nawiązaliśmy współpracę z kancelarią brokerską WDB Brokerzy Ubezpieczeniowi

SA, która na użytek naszego programu wynegocjowała specjalne, bardzo korzystne warunki.

■ Realne oszczędności

– Kluczowym elementem, który pozwolił na realizację programu „Jazda dobrze ubezpieczona”, jest fakt, że partnerzy firmy e-kierowca to duża liczba ośrodków – ciągnie Matuszak. – Traktowani jako potencjalna całość okazaliśmy się na tyle atrakcyjnymi i perspektywicznymi klientami, że udało się stworzyć interesujący pakiet ubezpieczeniowy skrojony na miarę OSK i uwzględniający ich potrzeby. Jednocześnie wynegocjowaliśmy ceny, które są poza zasięgiem pojedynczych podmiotów. Odnosząc się do średnich cen ubezpieczeń komunikacyjnych dla branży oszczędności na jednym pojeździe mogą być naprawdę spore.

■ Bogaty pakiet i starannie dobrane opcje

Podczas prac nad programem „Jazda dobrze ubezpieczona” dużą wagę przywiązano do rozpoznania potrzeb ośrodków

w tym zakresie. Dzięki temu udało się stworzyć pakiet ubezpieczeń, który uwzględnia specyfikę pracy i szczególną eksploatację pojazdów szkoleniowych. Już w standardzie samochód otrzymuje pełną ochronę, na którą składają się AC, OC, NW i assistance. Dodatkowo standardowy pakiet można rozszerzyć o starannie dobrane opcje, zwiększające zakres ochrony w obszarach, które są szczególnie wrażliwe przy eksploatacji elek.

■ Jak dobrze i tanio ubezpieczyć pojazdy szkoleniowe?

Kompleksową informację nt. warunków przystąpienia do programu „Jazda dobrze ubezpieczona” oraz warunków samego ubezpieczenia, otrzymacie Państwo w imieniu WDB Brokerzy Ubezpieczeniowi S.A. kontaktując się z firmą E-kierowca pod nr tel. 91 431 43 95.





Rowerem przez miasto

Musimy wspólnymi siłami dotrzeć do osób poruszających się na rowerach. Chociażby przez waszych kursantów, którzy będą swego rodzaju przekąźnikami dobrych zasad. Jeżeli doprowadzimy do sytuacji, w której rowerzyści zaczną przestrzegać przepisów, również my będziemy mogli jeździć bezpieczniej i spokojniej, nie obawiając się co chwila konsekwencji kolizji z rozpedzonym rowerzystą.



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

Każdy może jeździć rowerem. To umiejętność, którą już w dzieciństwie opanowuje zdecydowana większość osób. Niektórzy w dorosłym życiu w ogóle nie wsiadają na jednoślad, inni wręcz przeciwnie, robią to coraz częściej. Obecnie w dużych polskich miastach jeżdżenie rowerem stało się wręcz modne. Włodarze aglomeracji, np. mojego rodzinnego Poznania, budują w każdym możliwym miejscu drogi rowerowe. Zachęcają tym samym do używania jednośladów. Pomysł wydaje się ze wszech miar godny pochwały, jest jednak kilka kwestii, które warto byłoby poruszyć.

■ Kursant jako przekąźnik wiedzy

Warto zwrócić uwagę, że jako instruktorzy kandydatów na kierowców w jakiejś mierze szkolimy

też rowerzystów. Po kursie prawa jazdy z pewnością będą orientować się w przepisach i zasadach ruchu drogowego. Niestety, często porzucą rower na rzecz jazdy samochodem. Mamy jednak możliwość wykorzystać ich jako swego rodzaju przekąźniki wiedzy. Jestem przekonany, że warto podczas praktycznej nauki jazdy poświęcić kilka minut zagadnieniom związanym z relacjami pomiędzy rowerzystami a kierowcami aut. Wpłyne to na poprawę bezpieczeństwa i wzajemne zrozumienie obu tych grup.

■ Ubezpieczony rowerzysta czuje się bezpieczniej

Jestem przekonany, że każdy rowerzysta powinien dla własnego bezpieczeństwa wykupić polisę OC. Po co? Żeby chronić go przed ewentualnymi skutkami kolizji, do której może doprowadzić. Większość towarzystw ubezpieczeniowych oferuje taką polisę za mniej więcej 50 zł. To koszt roczny z kwotą ubezpieczenia na poziomie 50 tys. zł. Wystarczy ona, żeby w razie nieszczęścia pokryć koszty uszkodzonego samochodu lub innego mienia albo koszty leczenia osoby poszkodowanej przez jadącego rowerem.

Wszyscy doskonale wiemy, że o wypadek w gęstym ruchu drogowym nie jest trudno. A rowerzyści odpowiadają za swoje czyny tak samo, jak wszyscy inni uczestnicy ruchu drogowego. Posiadacze samochodów obowiązkowo muszą zawrzeć umowy OC dla pojazdów mechanicznych. Rowerzyści takiego obowiązku nie mają, ale w mojej ocenie koszty rzędu 50 zł rocznie nie należą do wysokich.

■ Konsekwencje braku wiedzy

Nie wiem, dlaczego większość rowerzystów twierdzi, że ma bezwzględne pierwszeństwo przed innymi pojazdami i nie musi stosować się do ogólnie panujących zasad. Gdzieś to usłyszeli, przeczytali? Warto o tym przypomnieć, bo rowerzyści nie są przecież niezniszczalni! Dlaczego w Polsce nikt nie zdecydował się na wprowadzenie akcji informacyjnej, dzięki której rowerzyści mogliby nauczyć się kilku podstawowych zasad ruchu drogowego? Trudno powiedzieć, ale bardzo by się przydała. Nie można słuchać tych, którzy mówią, że podstawy zna każde dziecko. Niestety, nie zna. I dochodzi wtedy do sytuacji, kiedy wpuszcza się wielu rowe-

ryzystów między jadące samochody. Cóż można powiedzieć? Chyba tylko to, że niektórym kierowcom także brakuje wiedzy.

Przykład? Dla wielu kierowców zasada pierwszeństwa dla nadjeżdżających z prawej strony na skrzyżowaniach równorzędnych (wprowadzonych w Poznaniu blisko dwa lata temu) do dzisiaj nie jest zrozumiała. Wydaje im się, że jeśli jadą szeroką i prostą ulicą, to muszą mieć pierwszeństwo. Co ma począć rowerzysta egzekwujący swoje prawo w stosunku do pojazdu, który w nieuprawniony sposób wjeżdża na skrzyżowanie równorzędne? A co wydarzy się, gdy to rowerzysta wjedzie na skrzyżowanie równorzędne nie ustępując pierwszeństwa pojazdom nadjeżdżającym z jego prawej strony? Oby skończyło się tylko na bólu pleców, łokci i kolan.

Dlatego zwracam się do was, drodzy Instruktorzy, żebyście wprowadzili do zajęć treściwe omówienie zasad, które powinien przestrzegać rowerzysta na publicznej drodze, w szczególności dotyczących poruszania się poza drogą rowerową, i kwestii korzystania z przyznaných mu przywilejów (wyprzedzanie z prawej strony, bufory dla rowerzystów).

■ Kask może uratować życie

Niestety, przepisy wciąż tej kwestii nie regulują, ale gorąco zachęcam do popularyzowania używania kasków rowerowych. Atestowany kask, często kosztujący zaledwie ok. 100 zł, może uratować zdrowie lub życie człowieka w czasie zwykłej wywrotki i uderzenia głową o krawężnik. Wiem, że artykuł ten przeczyta również wielu instruktorów motocyklowych. Może nawiążecie w czasie prowadzonych zajęć do tego, że głowa rowerzysty jest narażona na takie same niebezpieczeństwa i urazy, jak głowa motocyklisty? Może to porównanie sprawi, że wielu rowerzystów zastanowi się nad swoim postępowaniem. Oby kask

na głowie nigdy nie był potrzebny, ale... przewoźny zawsze ubezpieczony.

■ Holenderski chwyt

Kierowcy z krajów, gdzie jazda rowerem jest bardzo popularna (np. w Holandii), już dawno dostosowali swoje zachowania do dużego ruchu rowerowego. Jednym z dobrych zwyczajów kierowcy może być nauka otwierania drzwi „po holendersku”. Polega ona na tym, że kierowca otwiera swoje drzwi, chwytając za klamkę prawą dłonią, a nie jak to zwyczajowo robimy, lewą. Dlaczego? Otóż podczas chwytania klamki prawą dłonią skręcamy ciało i wówczas jest większa szansa, że zauważymy rowerzystę czy nawet motocyklistę przejeżdżającego obok. Spróbujcie zastosować – to bardzo łatwe!

■ Zadbajmy o bezpieczeństwo!

Chciałbym, żeby wszyscy uczestnicy ruchu drogowego zrozumieli, że zasady warto znać. Nieznajomość prawa szkodzi. W przypadku rowerzystów może zaszkodzić nawet dosłownie. Bolący tyłek, plecy, łokieć czy głowa – na pewno nie jest to wymarzone zakończenie rowerowej przejażdżki.

Musimy wspólnymi siłami dotrzeć do rowerzystów – chociażby przez waszych kursantów, którzy będą swego rodzaju przekaznikami dobrych zasad. Jeżeli doprowadzimy do sytuacji, w której rowerzyści zaczną przestrzegać przepisów, również my będziemy mogli jeździć bezpieczniej i spokojniej, nie obawiając się co chwila konsekwencji kolizji z rozpędzonym rowerzystą.

Zdaję sobie sprawę, że te problemy dotyczą głównie mieszkańców dużych miast, ale przecież prędzej czy później nawet osoba mieszkająca w zaciszu górskiego lasu tam się znajdzie, postanowi odwiedzić centrum handlowe, a wokół niego rowerzystów nie brakuje... ■



► dokończenie ze str. 32

Na wniosek prokuratury sąd zastosował wobec niego trzymiesięczny areszt.

Ponadto w domu 55-latkę policjanci znaleźli prawie 100 krzaków konopi indyjskich wraz z kompletną linią produkcyjną, 2 kg marihuany oraz broń i amunicję.

Za udział w aferze korupcyjnej w gdańskim PORD-zie obaj mężczyźni mogą trafić do więzienia nawet na dziesięć lat.

■ Instruktorzy z zarzutem płatnej protekcji

Z kolei instruktorom i pośrednikom zarzucono dokonanie przestępstw płatnej protekcji. Chodzi o powoływanie się na wpływy w Pomorskim Ośrodku Ruchu Drogowego i podjęcie się, w zamian za korzyści majątkowe, pośrednictwa w załatwieniu pozytywnych wyników egzaminów teoretycznych na prawo jazdy dla szeregu osób. W przypadku 65-letniego instruktora chodzi o załatwienie egzaminu dla jednej osoby. Mężczyzna przyznał się do winy i złożył wyjaśnienia. Zastosowano wobec niego poręczenie majątkowe (20 tys. zł), dozór policji i zakaz wykonywania zawodu. Natomiast 48-letniemu instruktorowi zarzucono załatwienie dwóch egzaminów. Podejrzany przyznał się jednak tylko do jednego. Sąd zastosował wobec niego poręczenie majątkowe w wysokości 30 tys. zł.

A co z pośrednikami? Jeden przyznał się do zarzucanych mu czynów (płatnej protekcji). 61-latek musiał wpłacić 20 tys. poręczenia majątkowego, jest dozorowany przez policję. Drugi nie przyznał się do popełnienia zarzucanych mu czynów i odmówił składania wyjaśnień. Jest dozorowany przez policję, ma zakaz opuszczania kraju i kontaktowania się z podejrzanyymi w sprawie. Oprócz zarzutu płatnej protekcji (grozi za to do ośmiu lat więzienia) podejrzewa się go o nakłanianie egzaminatora PORD-u do popełnienia przestępstwa polegającego na przekroczeniu uprawnień poprzez dopuszczenie do egzaminów teoretycznych na prawo jazdy osoby nieuprawnionej. Grozi mu za to do dziesięciu lat więzienia.

■ Dyrektor PORD-u zgłasza sprawę policji

Jak sprawa wyszła na jaw? Zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa złożyła dyrektor Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego. Stało się to po wewnętrznej kontroli egzaminów teoretycznych. Na podstawie zapisu monitoringu stwierdzono, że w ciągu jednego dnia na dwa egzaminy dwóch różnych osób zgłosił się ten sam mężczyzna. W ciągu następnych tygodni stawił się w sali egzaminacyjnej zamiast kolejnych osób. Zakwestionowane egzaminy, które zakończyły się wynikiem pozytywnym, przeprowadzał ten sam egzaminator.

Jakub Ziębka

Rząd obiecuje i realizuje

Co należy zrobić, żeby poprawić stan bezpieczeństwa na polskich drogach? Odpowiedzi będzie pewnie tyle, ilu odpowiadających. Ja od dawna uważam, że najważniejsze jest przestrzeganie prawa. A doprowadzimy do tego wtedy, gdy kara za jego naruszenie będzie nieuchronna.



■ Marek Rupental

Wielokrotnie słyszałem w mediach wypowiedzi karnistów twierdzących, że zaostrowszenie kar nie ma żadnego wpływu na stosowanie się społeczeństwa do przepisów prawa. Mam zgoła odmienne zdanie. Dlatego z satysfakcją przyjąłem wiadomość, że obiecywane przez ministra sprawiedliwości zmiany przepisów mających bezpośrednie odniesienie do uczestników ruchu drogowego weszły w życie. Zresztą pisałem o nich w marcowym numerze „Szkoły Jazdy”. Od tamtego czasu nie minęło nawet pół roku i zaczęły obowiązywać.

■ Przestrzegasz przepisów? Nie masz czego się bać!

Zmiany są niezmiernie istotne. Mało tego, u osób lekkomyślnie podchodzących do przepisów ruchu drogowego powinny wzbudzić niepokój. Natomiast wszystkim, którzy chcą bezpiecznie korzystać z dróg, dają większe poczucie bezpieczeństwa. Za kilka miesięcy będzie można realnie ocenić ich skutki. Ale jestem optymistą.

Chcę przypomnieć głośny wypadek drogowy, który wydarzył się 1 stycznia 2014 roku w Kamieniu Pomorskim. Kierujący samochodem osobowym wjechał w grupę przechodniów. Zabił sześć osób, w tym dwoje dzieci. Kierujący był pod wpływem alkoholu oraz środków działających podobnie do alkoholu (dzień przed wypadkiem palił marihuanę). Sąd skazał go na najwyższą możliwą karę za ten czyn – 15 lat więzienia. I słusznie, ale chciałem zwrócić uwagę na coś innego. Chodzi mi o obietnice, które wówczas składali politycy. Mówiono m.in. o zdecydowanej walce z nietrzeźwymi kierującymi, obowiązkowym zakładaniu blokad alkoholowych w pojazdach. Część obietnic została zrealizowana, ale... wszystko to trwało trochę za długo. Weźmy pod uwagę fakt, że w każdym roku nietrzeźwi kierujący pozbawiają życia ponad 300 osób.

Zmiany, które weszły w życie 1 czerwca, nie tylko zaostrowszą kary za niektóre wykroczenia oraz przestępstwa, ale również ograniczają sądy



w ferowaniu niskich wyroków. Z utratą prawa jazdy (wszystkich kategorii) muszą liczyć się niezatrzymujący się do kontroli drogowej, prowadzący pojazd pomimo cofnięcia uprawnień przez właściwy organ, a także ci, którzy nie zastosują się do sądowego zakazu prowadzenia pojazdów. Sądy mogą nakładać na sprawców wymierzonych czynów karę pozbawienia wolności od trzech miesięcy do pięciu lat.

Działania „Frogga”, który świadomie naruszał zasady ruchu drogowego, rejestrował ten fakt, a następnie zamieszczał swoje wyczyny w Internecie, wymusiły wydłużenie okresu ścigania sprawców wykroczeń. Teraz sprawca wykroczenia będzie mógł być ukarany pod warunkiem, że od czasu jego popełnienia nie upłynął rok, a jeżeli w tym okresie wszczęto postępowanie, karalność wykroczenia ustanie z upływem dwóch lat od zakończenia tego okresu.

Uregulowane zostały również zasady badania kierujących na zawartość w organizmie alkoholu oraz środków podobnie do niego działających. Obecne przepisy pozwalają służbom kontrolnym na badanie krwi w przypadku odmowy lub niemożności jego przeprowadzenia za pomocą urządzeń elektronicznych.

Co chyba najbardziej istotne, pojawił się także przepis, który sprawi, że nie będą kwestio-

nowane działania nazwane trzeźwymi porankami. Policjantom umożliwi to spokojne eliminowanie z ruchu nietrzeźwych bez potrzeby podejmowania czasochłonnych pełnych kontroli.

■ Spowodowałeś wypadek? Zapłać

Z niecierpliwością oczekują na efekty wprowadzonych zmian. Jeżeli sądy podejść do swojej pracy z takim zaangażowaniem, jak zrobiło to Ministerstwo Sprawiedliwości, i w swoich wyrokach pokażą brak tolerancji dla sprawców, wówczas statystyki wypadków powinny się polepszyć.

Czego jednak w nowych przepisach mi zabrakło? Uważam, że sprawcy wypadków powinni ponosić pełne koszty związane z wypłacaniem rent dla poszkodowanych i przejąć ten obowiązek od ZUS, do którego przecież wszyscy wpłacają pieniądze. Sądy kwalifikują wypadki spowodowane przez nietrzeźwych i będących pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu jako przestępstwa nieumyślne. Ale sądanie za kierownicą w stanie nietrzeźwym jest działaniem umyślnym. I to dlatego nie my powinniśmy ponosić koszty czynów takiego nieodpowiedzialnego kierowcy. ■

Nadchodzi era inteligentnych opon

Dużo czasu poświęcamy ostatnio dyskusji o nadciągających zmianach, które zrewolucjonizują świat motoryzacji. Przewijają się tematy dotyczące pojazdów autonomicznych, energii elektrycznej, wykorzystania wodoru jako paliwa. Rzadko kiedy natomiast poruszany jest temat opon. Czy ten niepozorny, ale także istotny element samochodu będzie dalej ewoluował? Jak najbardziej!

Pod koniec maja w warszawskim Centrum Nauki Kopernik odbyła się konferencja zorganizowana przez firmę oponiarską Goodyear. Przedstawiono na niej znane dotychczas jedynie uczestnikom tegorocznych Międzynarodowych Targów Motoryzacyjnych w Genewie i po raz pierwszy prezentowane w Polsce opony amerykańskiego koncernu – wspierana przez sztuczną inteligencję kulista Eagle 360 Urban oraz IntelliGrip Urban. Spotkaniu towarzyszyła debata na temat wyzwań stojących przed branżą motoryzacyjną w związku z rozwojem transportu przyszłości. Amerykański koncern od lat wyznacza trendy w motoryzacji, wprowadzając na rynek innowacyjne produkty, które podnoszą bezpieczeństwo i komfort podróży, a także pomagają dbać o środowisko naturalne. Zaprezentowane w Centrum Konferencyjnym Kopernik w Warszawie opony koncepcyjne, wykorzystujące przełomowe rozwiązania technologiczne i informatyczne, to propozycja Goodyeara dla przyszłych generacji samochodów autonomicznych oraz rozwiązań dla miejskich flot pojazdów elektrycznych.

■ Opona bez fizycznego kontaktu z samochodem

Goodyear Eagle 360 Urban to innowacyjna opona w kształcie kuli. Została wyprodukowana z zastosowaniem techniki druku 3D, wykorzystuje też sztuczną inteligencję, dzięki której może komunikować się z otoczeniem, rozpoznawać warunki panujące na drodze i się do nich dostosowywać. Umożliwia to bioniczna powłoka z siecią czujników zapewniających wymianę informacji z innymi pojazdami, a także infrastrukturą drogową i systemami zarządzania ruchem. Bazując na tych danych opona potrafi dopasować się do warunków drogowych poprzez zmianę rzeźby bieżnika. Umieszczone wewnątrz opony elektryczne siłowniki umożliwiają zmianę kształtu bieżnika w zależności od warunków panujących na drodze. Gdy nawierzchnia drogi jest mokra, bieżnik opony staje się bardziej różnorodny, na suchej jest gładki. Opona ma też zdolność autoregeneracji. Gdy dojdzie do uszkodzenia powierzchni, specjalne czujniki lokalizują przebiecie, a opona zmienia położenie w taki sposób, aby uszkodzenie pozostawało poza powierzchnią styku z drogą. Następnie inicjowany jest proces samonaprawy, podczas



której, poprzez odpowiednie reakcje fizyczne i chemiczne, następuje zasklepienie uszkodzenia. Sferyczny kształt opony umożliwia jej poruszanie się w każdym kierunku, co zwiększa manewrowość pojazdu i pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo. Najciekawsza jest koncepcja połączenia opony z samochodem. Otóż nie przewidziano żadnej formy mechanicznego kontaktu – pracować ma ona w specjalnie wytworzonym polu magnetycznym. Oczywiście do seryjnej produkcji tego typu opony droga jeszcze daleka, to dopiero początek badań, których efekty prędzej czy później znajdą zastosowanie w powszechnie używanych oponach.

■ Czujniki rozpoznające warunki pogodowe

Znacznie bliżej drogowej terażniejszości jest prototyp IntelliGrip Urban. Oponę tę można nazwać inteligentną, ponieważ wykorzystuje zaawansowaną technologię wbudowanych czujników (Sensor-in-Tire), a jej konstrukcja wspiera działanie autonomicznych układów kontroli pojazdu i zwiększa bezpieczeństwo pasażerów. Rozpoznaje również warunki drogowe i pogodowe. Zebrane dane są przesyłane bezpośrednio do systemu komputerowego pojazdu, umożliwiają

liwiają optymalizację prędkości, hamowania i prowadzenia. Poza tym IntelliGrip Urban nie różni się od innych opon – wypełnia ją powietrze, jest też montowana na tradycyjnej obręczy.

■ Pierwsze będą autonomiczne ciężarówki

Niezwykle ciekawe wnioski płyną z debaty ekspertów dotyczącej rozwoju transportu przyszłości. Zgodnie podkreślali oni zmieniające się podejście do użytkowania pojazdów – rosnącą modę na ich współdzielenie (car sharing), ciągły rozwój systemów wspomagających kierowcę w prowadzeniu auta i zbliżającą się erę pojazdów autonomicznych. Jako pierwsze na drogi mają wyjechać autonomiczne ciężarówki wykorzystywane do długodystansowego transportu z wykorzystaniem sieci autostrad. Zeszlorzeczne testy tego typu pojazdów na europejskich drogach zakończyły się sukcesem. Brali w nich udział czołowi producenci, tacy jak DAF, Mercedes, IVECO, MAN, Scania i Volvo. Czy zatem nadchodzi kres zapotrzebowania na usługi kierowców zawodowych? Obserwując prace naukowców wydaje się, że jesteśmy coraz bliżej tego momentu.

Dariusz Piorunkiewicz

Łapki na kierownicę

Coraz więcej osób kierujących samochodem korzysta w czasie jazdy z telefonów komórkowych. A to nawet sześciokrotnie zwiększa ryzyko wypadku. Dlatego w czerwcu biuro ruchu drogowego Komendy Głównej Policji, Yanosik oraz YU! zorganizowali akcję edukacyjną „Łapki na kierownicę”.



kat o akcji i możliwych skutkach jednoczesnego prowadzenia auta i rozmowy przez telefon dotrze do ogromnej rzeszy kierowców właśnie wsiadających za kierownicę. Mamy nadzieję, że w ten sposób zmienimy świadomość Polaków i przyczynimy się do zwiększenia bezpieczeństwa na drodze.

– Jazda z telefonem w rękę sześciokrotnie zwiększa ryzyko wypadku – dodał Witold Jaworski, reprezentujący markę YU! (Janosik Ubezpiecza). – Nawet kilka sekund nieuwagi może doprowadzić do wielu niebezpiecznych sytuacji na drodze. Poprzez udział w akcji „Łapki na kierownicę” chcemy zmienić podejście kierowców do tej kwestii i zminimalizować ryzyko wystąpienia wypadków spowodowanych nieodpowiednim korzystaniem z telefonu.

■ Długa droga hamowania

Żeby zobrazować skalę zagrożenia wywołanego czynnym korzystaniem z urządzenia mobilnego podczas jazdy, warto posłużyć się liczbami. Wybieranie numeru telefonu zajmuje ok. 12 sekund, natomiast odbieranie połączenia średnio trwa 5 sekund. Zakładając, że kierowca prowadzi pojazd z prędkością 100 km/h, pokonuje on odległość równą odpowiednio 330 m i 140 m bez żadnej kontroli.

Ponadto wydłuża się droga hamowania. Czas reakcji kierowcy na dostrzeżenie zagrożenia na drodze wynosi 1 sekundę. Gdy jedzie z prędkością 100 km/h, w tym czasie pokonuje prawie 28 metrów. W przypadku osoby, która nie rozmawia przez telefon, droga hamowania wynosi 78 metrów. 28 metrów to zauważenie przeszkody, 50 m – właściwe hamowanie. Natomiast całkowita droga hamowania dla osoby, która korzysta z telefonu, wynosi 218 metrów. 140 metry to odbieranie połączenia, 28 metrów – zauważenie przeszkody, 50 metrów – właściwe hamowanie. Taką odległość można przyrównać do długości dwóch boisk piłkarskich.

Za jazdę z telefonem w rękę w Polsce można ponieść spore konsekwencje. To mandat w wysokości 200 zł i 5 punktów karnych. Wystarczy pięć takich mandatów w roku, by stracić prawo jazdy z powodu przekroczenia limitu 24 punktów karnych.

Jakub Ziębka

Za jazdę z telefonem w 2016 roku wystawiliśmy ponad 91 tys. mandatów – informuje Armand Konieczny z biura ruchu drogowego Komendy Głównej Policji. – Jednak liczba kierowców popełniających to wykroczenie z pewnością jest dużo większa. Co więcej, kierowcy nie są świadomi skutków takiego działania. Dlatego zdecydowaliśmy się na współpracę z twórcami aplikacji Yanosik oraz właścicielem marki YU!, żeby wspólnymi siłami uświadomić kierowcom, jak bardzo niebezpieczne jest takie zachowanie na drodze.

■ Informacje na papierze i w telefonie

Efektom współpracy tych trzech podmiotów jest akcja „Łapki na kierownicę”, która trwała przez większość czerwca. Na czym polegała? Kierowcy zatrzymani przez policję za korzystanie z telefonu podczas jazdy otrzymywali ulotki

z informacjami, jakie niebezpieczeństwo stwarza takie zachowanie, i krótkim testem stworzonym na podstawie opublikowanych w nich danych. Dzięki temu mogli sprawdzić swoją wiedzę i przypomnieć sobie podstawowe zasady bezpieczeństwa.

Kierowcy otrzymywali również informacje o akcji na telefony komórkowe. Gdy włączyli aplikację Yanosik, wyświetlał się komunikat o rozpoczęciu kampanii „Łapki na kierownicę”. Po kliknięciu w niego użytkownicy byli przeniesieni na stronę internetową, gdzie mogli dowiedzieć się o szczegółach akcji oraz zagrożeniach związanych z rozmawianiem przez telefon podczas jazdy. Mogli także rozwiązać test online.

■ Nieuwaga może drogo kosztować

– Z naszej aplikacji korzysta miesięcznie ponad 1,5 mln kierowców – mówił podczas inauguracji akcji Paweł Bahyrycz z Yanosika. – Komuni-

Moment zwrotny

Wiążę z nowym modelem samochodu nadzieje. Mam na myśli bankructwo szkół jazdy, które oferują kurs za 1 tys. zł. Bo one na nowe samochody nie mogą sobie pozwolić. A jeśli tego nie zrobią, będą musiały wypaść z rynku. I zostaną na nim normalni, profesjonalni i uczciwi gracze.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Życie właściciela szkoły jazdy toczy się dość monotonnie. Oto przychodzi jeden kursant, kilka dni później następny, potem kolejny. Jakiś czas mija, przychodzi czas zapisów na egzamin. W niektórych szkołach jazdy kandydatami na kierowców zajmują się zatrudniani przez szefa OSK ludzie. Ale chyba każdy z nas na początku pełnił w firmie wszystkie możliwe stanowiska naraz. Chodziło przecież o to, żeby ograniczyć koszty.

■ Serca biją, dłonie się pocą

Przychodzi jednak taki okres, gdy serca właścicieli OSK, instruktorów oraz kursantów biją mocniej, dłonie się pocą, a w nocy trudno o sen. Chodzi oczywiście o przetarg na nowe auta egzaminacyjne. Jedni są za wprowadzeniem do WORD-u danej marki samochodu, inni wręcz przeciwnie. Dyskutuje się o tym, czy przetarg nie został rozpisany za wcześnie, czy będzie „ustawiony”. Ludzie rozprawiają na temat trwałości nowych aut, zastanawiają się nad ich dostępnością. W zasadzie nie ma obowiązku kupowania takich samych aut, jakimi dysponuje dany WORD. Jednak większość właścicieli szkół podejmuje ten wysiłek i wymienia przynajmniej część swojej floty pojazdów.

■ Jak zarobić na nowe auto? Są różne sposoby

Obecnie w Polsce w wielu wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego jeździ się hyundaiami oraz kiami. Chcąc nie chcąc ich śladem podążyły ośrodki szkolenia kierowców. W Poznaniu, bo tam prowadzi szkołę jazdy, przetarg w WORD-zie wygrała Kia. Wiele osób obawiało się nowego auta. Dlaczego? Bo to nowy model, na rynku nie ma więc używanych. Nie wiadomo było także, jak będzie się sprawował, czy będzie awaryjny. Przysną, sam się tego obawiałem. Ale z drugiej strony cieszyło mnie, że auto to nie jest dostępne w niemieckich komisach, nierzadko po wypadkach.

Wiążę z nowym modelem samochodu nadzieje. Mam na myśli bankructwo szkół jazdy, które oferują kurs za 1 tys. zł. Bo one na nowe samochody nie mogą sobie pozwolić. A jeśli tego nie zrobią, będą musiały wypaść z rynku. I zostaną na nim normalni, profesjonalni i uczciwi gracze.

Nie chodzi mi bynajmniej o to, żeby jednoosobowe ośrodki zniknęły z rynku. Szanuję je, znam wielu właścicieli małych szkół, którzy robią to, co powinni. Mało tego, potrafią na tym zarobić! A zarobione pieniądze odkładają „do skarpety”, by za gotówkę kupić nowe auto. I dobrze, tak też można!

■ Chore myślenie

Przysną, dla mnie wymiana aut była dużym wyzwaniem. Ale również szansą na pokazanie swoim kursantom, że działamy prężnie, rozwijamy się i dbamy o naszych klientów. W Poznaniu połowa szkół jazdy jeszcze nie wymieniła samochodów. Dlatego słychać narzekania, że WORD niepotrzebnie zmienił auta, bo kogo stać na nowe. A potem jakoś to będzie. Ściągnie się przecież lekko rozbite auto z Niemiec, przyklepie się i będzie się jeździło. Takie myślenie jest chore, prowadzenie kursów za 1 tys. zł też jest chore.

Mam obecnie cztery nowe auta i zadowolonych kursantów. O to w tym biznesie chodzi. Jak się spisują samochody? Bardzo dobrze, przez dwa tygodnie przejechały po 2 tys. km i wszystko działa. Myślę, że auta zniosą trudy nauki jazdy i będą dobrze służyły kursantom. Ciekawe tylko, jak drogi będzie serwis, jak długo wytrzyma sprzęgło, jak długo posłuży zawieszenie. Odpowiedzi na te pytania poznamy wkrótce. ■



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

Sieci handlowe inwestują w punkty ładowania

W czerwcu firma ABB poinformowała, że dostarczyła sieci Lidl Polska cztery stacje do szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych. Z podobnych punktów można także korzystać choćby w Ikea.



Fot. Ł. Tymek/materiały ABB

wielkopowierzchniowych, galeriach i biurach będzie zyskiwało na popularności. W czasie, gdy robimy zakupy czy odbywamy spotkania, mamy możliwość doładowania samochodu. Powinniśmy jednak mieć na uwadze, że moce stacji muszą być coraz większe, by ładowanie trwało odpowiednio krótko i czas spędzany przy stacji był dopasowany do potrzeb klientów.

– Działamy w sposób zrównoważony, opierając się na przyjętej przez nas strategii CSR – dodaje Aleksandra Robaszewicz z Lidl Polska. – Sklepy naszej sieci wyposażone są w wiele proekologicznych rozwiązań, m.in. odzysk ciepła z urządzeń chłodniczych, rekuperację, gruntowe pompy ciepła, oświetlenie LED oraz duże przeszklenia, pozwalające na optymalizację wykorzystania światła dziennego. Ostatnio poszliśmy o krok dalej. Szczęśliwy sklep Lidla w Polsce, który powstał w Poznaniu, wyposażyliśmy dodatkowo w ogniwa fotowoltaiczne, pozwalające na pozyskanie prądu z energii słonecznej. Powstały tam też wspomniany punkt ładowania samochodów elektrycznych i stacja rowerowa zintegrowana z infrastrukturą miejską.

■ Rodzaj prądu ma znaczenie

Obecnie na rynku wykorzystywane są dwie technologie ładowania samochodów elektrycznych – prądem przemiennym i stałym. Prąd przemienny pozwala ładować auta w zależności od mocy ładowarki wbudowanej w pojazdzie. I tak aktualnie oferowane pojazdy z ładowarkami o mocy 3,6 kW ładują się ok. 10 godzin, przy mocy 7,2 kW to ok. 5 godzin, aż do maksymalnych 22 kW – około godziny. Ładowanie prądem stałym to nowsza technologia dostępna praktycznie dla wszystkich samochodów elektrycznych, która pozwala naładować baterię do 80 proc. już w pół godziny. Ostatnia faza ładowania, ze względu na ograniczenia technologiczne baterii i ich nagrzewanie się, odbywa się przy poborze mniejszej mocy.

W punkty ładowania pojazdów elektrycznych inwestuje nie tylko Lidl. Takie stacje istnieją m.in. w dwóch sklepach Ikea – w Poznaniu oraz Wrocławiu. Samochód można także doładować w gdańskim Auchanie. Ale punkt należy nie do francuskiej sieci, tylko do spółki Enspirion z Grupy Energa. Obecnie w Trójmieście, oprócz wspomnianego, działa siedem terminali: przed urzędami miast Gdańska i Sopotu, na stacjach Lotos w Gdańsku (al. Zwycięstwa 13) i Gdyni (al. Zwycięstwa 165) oraz pod Olivia Business Center (al. Grunwaldzka 472) w Gdańsku (dwie ładowarki). Cztery ostatnie pozwalają na szybkie ładowanie (uzupełnienie 80 proc. baterii w czasie krótszym niż pół godziny). Na pozostałych, w tym na terminalu w Centrum Handlowym Auchan Gdańsk, czas ładowania trwa od dwóch do czterech godzin.

Jakub Ziębka

Pierwsza ładowarka została zainstalowana w Poznaniu, w szczęśliwym sklepie Lidla w Polsce. Trzy kolejne, w ramach ostatnich zamówień, w sklepach w Warszawie – na ulicach Modlińskiej i Puławskiej, a także w Centrum Dystrybucyjnym w Gródkowie w województwie śląskim. W każdej lokalizacji zamontowano ten sam model stacji do ładowania: Terra 53 CJG.

Właśnie ta konkretna stacja montowana jest przy sklepach Lidla w Europie. Ponad 100 stacji szybkiego ładowania jest dostępnych w placówkach sieci w Szwecji, Niemczech, Holandii, Wielkiej Brytanii, Słowacji, Francji, Szwajcarii, Hiszpanii i na Węgrzech. I zgodnie ze swoją strategią Lidl przeprowadza kolejne inwestycje.

Dostarczone przez ABB systemy do ładowania są zgodne z trzema międzynarodowymi standardami ładowania – prądem stałym, pojazdów produkcji japońskiej (CHAdeMO), a także pro-

dukcji amerykańskiej i niemieckiej (CCS Combo 2) oraz ładowania prądem przemiennym (standard Typ 2). Stacje są więc przystosowane do obsługi wszystkich marek samochodów elektrycznych dostępnych na rynku.

■ Do sklepu po zakupy i... na ładowanie

Rynek samochodów elektrycznych cały czas się rozwija. W minionym roku w Europie sprzedaż pojazdów elektrycznych wzrosła o ponad 40 proc. w stosunku do roku 2015. Pozytywny trend ma się utrzymać i klientów przyjeżdżających na zakupy e-autem będzie przybywać.

– Lidl wyznacza dla branży retail dobry kierunek – ocenia odpowiedzialny za rozwój biznesu elektromobilności Wojciech Dziwisz z ABB. – Ładowanie pojazdów elektrycznych przy sklepach

Systemowa precyzja

Volvo Trucks opracowało nowy, automatycznie kierowany samochód ciężarowy, mogący znacząco zwiększyć produktywność brazylijskich plantatorów trzciny cukrowej. Pojazd, który posłuży do transportu świeżo zebranej trzciny, jest precyzyjnie prowadzony po polu w taki sposób, żeby jego koła nie uszkadzały wschodzących młodych roślin, przeznaczonych do zbioru w następnym roku.



W Maringá, mieście położonym godzinę lotu na zachód od São Paulo w Brazylii, Usina Santa Terezinha Group produkuje cukier i etanol z trzciny cukrowej z własnych plantacji. W ubiegłym sezonie uprawowym rozległe pola tej firmy pełniły funkcję poligonu doświadczalnego dla prototypowego pojazdu, opracowanego przez Volvo Trucks. Celem testów było sprawdzenie, na ile automatyczne kierowanie pojazdem pozwoli uniknąć ugniatania gleby i niszczenia roślin, zwiększając dzięki temu dochody z plantacji. Potencjał zwiększenia zbiorów jest znaczny – do dziesięciu ton z hektara rocznie.

■ Kierowca ma zająć się tylko regulacją prędkości

Trzinę cukrową zbiera się za pomocą kombajnów. W obecnym systemie pracy równoległe do kombajnu, z małą prędkością, porusza się kierowany przez człowieka samochód ciężarowy, na który trafia ścięta trzcina. Po zapelnieniu skrzyni ładunkowej pojazd odjeżdża, a zamiast niego podjeżdża kolejny i proces powtarza się od początku. Dużym problemem dla kierowcy samochodu ciężarowego jest dostosowywanie prędkości jazdy do tempa kombajnu i jednocześnie utrzymywanie kół na wyznaczonym śladzie,

tak żeby nie uszkadzać wyrastających tuż obok młodych roślin, które zostaną zebrane za rok.

Volvo Trucks rozwiązało ten problem, wyposażając swój pojazd w zautomatyzowany system kierowania. Utrzymuje ona auto na właściwym torze jazdy w każdej fazie: dojazdu do kombajnu, jazdy równoległej i odjazdu, zapobiegając niszczeniu uprawy. Wymaganą precyzję zapewnia cyfrowa mapa śladów na polu oraz odbiorniki GPS. Dzięki dwóm żyroskopom precyzyjnie po śladzie prowadzone są nie tylko koła przednie, lecz cały pojazd. Odchylenie na bok od wyznaczonego kursu nie przekracza 25 mm. W czasie załadunku trzciny kierowca może regulować prędkość jazdy za pomocą tempomatu lub samemu operować pedałem przyspieszenia i hamulca. Ponieważ nie musi intensywnie skupiać uwagi na precyzyjnym kierowaniu pojazdem, co jest dość męczące, łatwiej jest mu zachować koncentrację i bezpiecznie pracować przez cały dzień.

■ Dwa kraje, trzy projekty

– Dzięki temu rozwiązaniu wkrótce będziemy w stanie znacznie zwiększyć wydajność pracy klientów z sektora upraw trzciny cukrowej. Jednocześnie polepszymy warunki pracy kierowców i bezpieczeństwo. To zaś przełoży się na wzrost

atrakcyjności tej profesji oraz ułatwi rekrutację i utrzymanie pracowników – mówi Wilson Lirmann, prezes Volvo Group Latin America.

Latem tego roku projekt przejdzie z fazy badań w fazę rozwoju produktu, w ramach której testowanych będzie więcej pojazdów. Można więc oczekiwać, że w dającej się przewidzieć przyszłości rozwiązanie trafi na rynek. Jeszcze w tym roku Volvo Trucks zaoferuje zaawansowany, bazujący na technologii GPS system odczytu map cyfrowych, który zapewni kierowcy skuteczniejsze wsparcie w zakresie utrzymywania wcześniej określonego toru jazdy, chociaż za samo kierowanie, na tym etapie, wciąż będzie odpowiedzialny człowiek.

Automatycznie kierowany samochód ciężarowy do transportu trzciny cukrowej jest jednym z projektów badawczych, prowadzonych przez Volvo Trucks w dziedzinie zautomatyzowanych pojazdów. W kopalni Kristineberg w północnej Szwecji testowany jest autonomiczny pojazd dla górnictwa, zaś w Goeteborgu – autonomiczna śmieciarka. Celem wszystkich tych projektów jest sprawdzenie, jak systemy o różnych stopniach automatyzacji mogą przyczynić się do wzrostu wydajności pracy oraz poprawy warunków i bezpieczeństwa pracy.

Jakub Ziębka



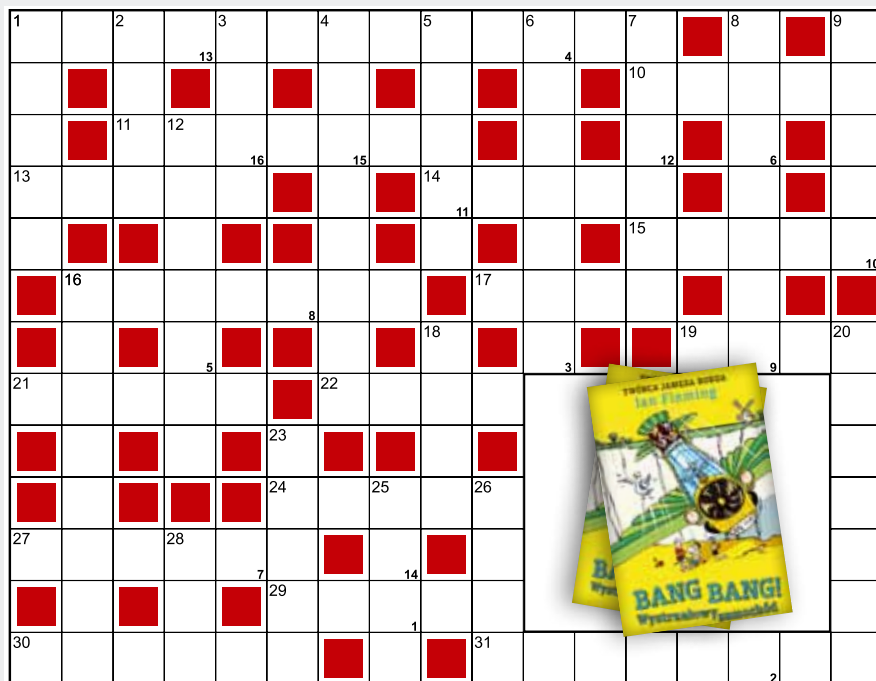
Uśmiechnij się



Znalezione w Internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 16 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Instruktor roku”. Nagrodę wysłamy pocztą.

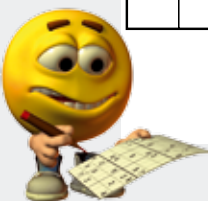
Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę Iana Fleminga „Bang Bang! Wystrzałowy samochód”.

POZIOMO:

- 1) AC, OC lub NNW. 10) asfaltowa wstęga 11) zewnętrzna część opony. 13) skok w górę tabeli. 14) kamień szlachetny w pierścionku. 15) pewność siebie, śmiałość. 16) przegroda, szlaban. 17) przełożony klasztoru. 19) przyświeca działaczowi. 21) obręcz koła samochodu. 22) w parze z Flipem. 24) podział punktów w grze. 27) wielki, gęsty las. 29) przełykna przez Płock. 30) obrabiane na gorąco. 31) miejsce pracy mechanika samochodowego.

PIONOWO:

- 1) ... hamulcowy. 2) wyspa kojarząca się z Napoleonem. 3) wierny czworonóg. 4) Oskar Kolberg. 5) zakręt ścieżki. 6) bezsilnikowy pojazd drogowy. 7) model Forda. 8) zespół elementów regulujących wlot mieszanki i wylot spalin w silnikach. 9) najeźdźca na lokomotywę. 12) podstępne działanie. 16) szybkie poruszanie się. 18) czerwone na Monte Cassino. 20) policyjny probierz trzeźwości. 23) ... jazdy. 25) budowla z przęsłami. 26) ruchome połączenie kości. 28) stworzona z żebra Adama.



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI
ISSN 1895-4472

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

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

Redaguje zespół: Jakub Ziębka, Anna Łukaszuk, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Marek 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, Albin Sieczkowski, Henryk Borawski/Wikimedia Commons, George Hodan, blog „Ja & On”, archiwum WORD-u w Toruniu, archiwum Pauli Tumali, Ł.Tymek/materiały ABB, archiwum Volvo Trucks.

Korekta: Dorota Piechna

Skład: e-kierowca – studio DTP
Druk: KaDruk, www.kadruk.com.pl, 71-246 Szczecin, ul. Romera 10E
Wszelkie prawa zastrzeżone. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo skrótów i adiacji tekstów. Przedruk jedynie za pisemną zgodą redakcji. Nakład: 5000 egz.

SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

- www.szkola-jazdy.pl
- www.sklep.e-kierowca.pl
- tel.: 91 441 89 62

SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

Aktualne zmiany w przepisach. Ekspertskie porady prawne. Praktyka administracyjna. Wszystko, co najważniejsze w tematyce szkoleń na prawo jazdy, szkoleń kierowców zawodowych i funkcjonowania OSK.

Zamów prenumeratę!



Szczegóły na www.szkola-jazdy.pl
i pod numerem telefonu 91 441 89 62

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