

nr 1/2018 (145)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

TRZY W JEDNYM

ZARZĄD WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO WPADŁ NA KONTROWERSYJNY POMYŚL, ŻEBY NA BAZIE TRZECH DZIAŁAJĄCYCH WORD-ÓW STWORZYĆ TYLKO JEDEN, Z SIEDZIBĄ W TORUNIU. TO NIE SPODOBAŁO SIĘ W BYDGOSZCZY I WŁOCŁAWKU. DLATEGO POWOLI ZACZĘTO SIĘ Z TEGO POMYŚLU WYCOFYWAĆ. ALE REORGANIZACJA WORD-ÓW NADAL JEST ROZWAŻANA.

str. 6

TAŃSZE BADANIA KIEROWCÓW? MOŻE KIEDYS

ORZECZENIE LEKARSKIE, KTÓRE ZEZWALA NA ZAJĘCIE MIEJSCA ZA KIEROWNICĄ, KOSZTUJE 200 ZŁ. TO STAWKA URZĘDOWA. MINISTERSTWO ZDROWIA CHCIAŁO UWOLNIENIA OPŁAT. W RESORCIE INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA POMYŚL SIĘ NIE SPODOBAŁ. NIEDAWNO O TAŃSZE BADANIA UPOMNIAŁ SIĘ POSEŁ PO RAJMUND MILLER. CZY I KIEDY KIEROWCY USŁYSZĄ DOBRE – DLA PORTFELA – NOWINY?



ISSN 1895-4472



9 771895 447805

WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

Nowe Plansze CKO: TOYOTA YARIS I KIA RIO

Format: 500 x 700 mm

CZYNNOŚCI KONTROLNO-OBSŁUGOWE

TOYOTA YARIS 2017 / 1.0

POZIOMY PŁYŃKÓW

- 1. Płyn chłodniczy
- 2. Woda destylowana
- 3. Płyn hamulcowy
- 4. Płyn silnikowy
- 5. Płyn spryskiwacza

ŚWIATŁA ZEWNĘTRZNE

- 1. Światła awaryjne
- 2. Światła przednie
- 3. Światła tylne
- 4. Światła kierunkowskazów
- 5. Światła przeciwbliźniacze

KONTROLKI

- 1. Światła awaryjne
- 2. Światła przeciwbliźniacze
- 3. Światła kierunkowskazów
- 4. Światła przednie
- 5. Światła tylne
- 6. Światła hamulcowe
- 7. Światła przeciwbliźniacze
- 8. Światła awaryjne
- 9. Światła przeciwbliźniacze
- 10. Światła kierunkowskazów
- 11. Światła przednie
- 12. Światła tylne
- 13. Światła hamulcowe
- 14. Światła przeciwbliźniacze
- 15. Światła awaryjne

CZYNNOŚCI KONTROLNO-OBSŁUGOWE

KIA

POZIOMY PŁYŃKÓW

- 1. Płyn chłodniczy
- 2. Woda destylowana
- 3. Płyn hamulcowy
- 4. Płyn silnikowy
- 5. Płyn spryskiwacza

ŚWIATŁA ZEWNĘTRZNE

- 1. Światła awaryjne
- 2. Światła przednie
- 3. Światła tylne
- 4. Światła kierunkowskazów
- 5. Światła przeciwbliźniacze

KONTROLKI

- 1. Światła awaryjne
- 2. Światła przeciwbliźniacze
- 3. Światła kierunkowskazów
- 4. Światła przednie
- 5. Światła tylne
- 6. Światła hamulcowe
- 7. Światła przeciwbliźniacze
- 8. Światła awaryjne
- 9. Światła przeciwbliźniacze
- 10. Światła kierunkowskazów
- 11. Światła przednie
- 12. Światła tylne
- 13. Światła hamulcowe
- 14. Światła przeciwbliźniacze
- 15. Światła awaryjne

Rok pełen wrażeń



Krzysztof Giżycki

Wszystkie znaki na niebie i ziemi wskazują, że w roku 2018, który dopiero co się rozpoczął, czekają nas co najmniej dwa wydarzenia bezpośrednio dotyczące branżę związaną ze szkoleniem i egzaminowaniem. Jakże? Jedno to uruchomienie 4 czerwca modułu Centralnej Ewidencji Kierowców w CEPIK-u 2.0. Co to oznacza dla ośrodków szkolenia kierowców? Aktualizacja profilu kandydata na kierowcę będzie się odbywała właśnie w ramach tego systemu. Systemu, który może (odpukać!), tak jak przypadku Centralnej Ewidencji Pojazdów, nie zadziałać idealnie. Oby było inaczej. Oby Ministerstwo Cyfryzacji oddało do użytku system pozbawiony błędów, bo w innym wypadku właściciele OSK znajdują się w sytuacji nie do pozazdroszczenia.

Wiele wskazuje też na to, że w 2018 roku Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa przedstawi w końcu projekt zmiany ustawy o kierujących pojazdami. Nie dalej jak w końcu ubiegłego roku organizacje branżowe otrzymały bowiem od resortu pismo z prośbą o podanie danych dotyczących infrastruktury OSK, ceny za kurs i liczby przeprowadzonych szkoleń. Znaczący to, że prace nad nowelizacją, w których uczestniczy zespół doradczy, posuwają się, powoli, bo powoli, ale do przodu. Z tego miejsca zaapelowałbym jednak, żeby przedstawione pomysły były bardzo głęboko przemyślane. Branża potrzebuje reform, ale mądrych!

Nie tylko te dwa tematy poruszamy w najnowszym, pierwszym w tym roku, numerze „Szkoły Jazdy”. W magazynie są bowiem także teksty o badaniach lekarskich, mających w założeniu zweryfikować stan zdrowia kandydatów na kierowców, napiętej sytuacji w łódzkim WORD-zie i zaskakującym (na razie chyba zamrożonym) pomysłem Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego o likwidacji dwóch tamtejszych ośrodków egzaminacyjnych – bydgoskiego i wrocławskiego. Gorąco zachęcam do lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Trzy w jednym	4	Niechronieni poważnie zagrożeni	24
Tańsze badania kierowców? Może kiedyś	6	Detale robią różnicę	26
Resort zbiera dane	8	Jazda automatem	28
Spółeczna działalność szkół	9	Gwiazda z Polski	30
Związkowcy szykują się do strajku	10	Ulubiony inżynier Hitlera	31
Dakar na co dzień	11	Rywalizacja na ekranie	32
Szpilki i papierosy, czyli czego nie wolno robić w elce	14	Silniki i paliwa	34
Z nowym rokiem nowym krokiem?	15	Co musisz wiedzieć o przetwarzaniu danych osobowych	36
Niedobra zmiana	16	Unikajmy błędów!	38
Przyszło nowe	17	Przejazd przez przejazd	39
Pod rządami elektroniki	18	Fortele na kierowców	40
Czym skorupka za młodu nasiąknie...	20	Surwiwal w wersji marokańskiej	41
Wielcy nieobecni	22	Przegląd legislacyjny	44



Fantazja

nie ma granic

W grudniu w Gorzowie Wielkopolskim z tamtejszego WORD-u na pół godziny zniknął... pojazd egzaminacyjny. „Wy-pożyczyła” go sobie 30-letnia Niemka...

Wszystko zaczęło się od tego, że egzaminator obwieścił 30-letniej obywatelce Niemiec, iż nie zdała praktycznego egzaminu na prawo jazdy. Stało się to jeszcze na terenie ośrodka, po zaliczeniu przez nią zadań na placu manewrowym. Kandydatka na kierowcę nie zatrzymała się przed znakiem STOP. Kobieta nie mogła się pogodzić z decyzją egzaminatora.

– Urządziła mu karczemną awanturę – mówi Maciej Kimet z zespołu prasowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gorzowie Wielkopolskim. – Potem przeniosła się do budynku ośrodka egzaminacyjnego. Tam także pokrzykiwała. Tym razem na innych pracownikach ośrodka.

Ale chyba nikt nie mógł przewidzieć, do czego dojdzie za chwilę. Otóż Niemka udała się w miejsce, gdzie stały pojazdy egzaminacyjne, po czym wsiadła do fiata punto, odpaliła go (klucze były w stacyjce) i wyjechała poza teren WORD-u.

– Pracownicy WORD-u szybko zorientowali się, że samochód zniknął i zawiadomili policję – relacjonuje przebieg wydarzeń Kimet. W akcji poszukiwawczej wzięło udział kilka radiowozów. Ostatecznie kobietę i fiata punto odnaleziono... na terenie gorzowskiego WORD-u. Po 30 minutach nieobecności Niemka postanowiła samochód zwrócić. Zaparkowała auto i wysiadła z niego, jakby nic się nie stało.

– Kobieta została natychmiast przesłuchana – mówi Kimet. – Swoje zachowanie tłumaczyła stanem psychicznym po niezdanym egzaminie na prawo jazdy. Mówiła o zdemotywaniu i dużych emocjach, których nie potrafiła opanować.

A gdzie podziewała się przez pół godziny? Robiła szybkie zakupy w jednym z gorzowskich marketów.

Niemka została ukarana przez policjantów mandatem w wysokości 500 zł za jazdę bez uprawnień. Dodatkowo został jej przedstawiony zarzut krótkotrwałego użycia pojazdu mechanicznego. Grozi za to kara od trzech do pięciu lat pozbawienia wolności. jaz

Trzy w jednym

Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego wpadł na kontrowersyjny pomysł, żeby na bazie trzech działających WORD-ów stworzyć tylko jeden, z siedzibą w Toruniu. To nie spodobało się w Bydgoszczy i Włocławku. Dlatego powoli zaczęto się z tego pomysłu wycofywać. Ale reorganizacja WORD-ów nadal jest rozważana.

Najpierw był projekt uchwały. Dostali go pod koniec listopada radni wojewódzkiego sejmiku, którzy zasiadają w komisji polityki regionalnej, rozwoju województwa i infrastruktury. Mowa jest tam o zamiarze utworzenia 1 marca 2018 roku Kujawsko-Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Toruniu. Miałby on powstać w wyniku połączenia trzech WORD-ów: w Toruniu, Bydgoszczy i Włocławku. Jednak taka uchwała nie mogłaby zostać przegłosowana bez uzgodnienia z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju. Zarząd województwa był oczywiście tego świadomy, co można przeczytać w uzasadnieniu do projektu, który udało się zdobyć redakcji „Szkoly Jazdy”.

■ Szokujący pomysł zarządu

Pomysł faktycznej likwidacji dwóch WORD-ów i zdegradowania ich do filii toruńskiego można nazwać szokującym. Dlaczego? Bo od momentu, kiedy wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego zaczęły funkcjonować (1998 rok), ich liczba się nie zmieniła. Cały czas w Polsce funkcjonuje 49 ośrodków egzaminacyjnych. Wzrosła tylko liczba ich filii. Umożliwiła to nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami z 2013 roku.

W województwie kujawsko-pomorskim istnieją trzy ośrodki egzaminacyjne. W Toruniu (z filią w Grudziądzu), Bydgoszczy (z filią w Inowrocławiu) i Włocławku. Dlaczego zarząd województwa stwierdził, że wystarczy tylko jeden z kilkom filiami? W uzasadnieniu do projektu uchwały można przeczytać np. o ograniczeniu kosztów funkcjonowania trzech oddzielnych jednostek, przede wszystkim związanych z administracją. Bo zarząd województwa chyba nie jest zadowolony z wyników finansowych podległych mu jednostek. W uzasadnieniu do projektu uchwały mowa jest o ujemnych wynikach finansowych WORD-ów w Bydgoszczy (w pierwszej połowie 2017 roku było to ponad 126 tys. zł) i Włocławku (prawie 160 tys. w tym samym okresie). Jest to związane z mniejszymi przychodami z egzaminów, na co wpływ ma niż demograficzny.

Ale nie jest to jedyny powód wymieniony w uzasadnieniu. Chodzi także o „zwiększenie koordynacji zadań realizowanych przez WORD na terenie województwa, zniesienie rywalizacji pomiędzy jednostkami, których terenem działania i tak jest kujawsko-pomorskie”. To nie wszystko. W opinii sekretarza województwa, Marka



Fot. WORD Bydgoszcz

Smoczyka, podpisanego pod projektem uchwały, poszczególne ośrodki, w szczególności we Włocławku, nie są w stanie realizować większych inwestycji dotyczących poprawy infrastruktury czy zaopatrzenia w niezbędne oprogramowanie, a przede wszystkim budowy ośrodków doskonalenia techniki jazdy.

■ Projekt zamrożony, bydgoscy radni apelują

Projekt uchwały mocno zdziwił członków sejmikowej komisji polityki regionalnej, rozwoju województwa i infrastruktury. Szczególnie oburzeni degradacją WORD-u w Bydgoszczy do roli filii ośrodka toruńskiego byli bydgoscy radni.

– Projekt uchwały nie był w końcu procedowany i nie uzyskał opinii komisji, poza krytyką – wyjaśnia Roman Jasiakiewicz, w latach 1998–2002 prezydent Bydgoszczy, a teraz niezależny radny sejmiku. – Po stanowczej reakcji członków komisji na sesji sejmiku (odbyła się 27 listopada – przyp. red.) w ramach odpowiedzi na interpelację zarząd województwa oświadczył, że propozycja padła z uwagi na zadłużenie WORD-u we Włocławku.

Mimo że pomysł konsolidacji WORD-ów w województwie kujawsko-pomorskim nie był poddawany pod głosowanie radnych sejmiku, szybko zaczęła o nim pisać lokalna prasa. Spowodowało to reakcję bydgoskich rajców miejskich. Otóż 29 listopada solidarnie przegłosowali apel

przeciwiający się propozycji zarządu województwa. „Rada Miasta Bydgoszczy przeciwstawia się wszelkim próbom obniżenia rangi największego miasta województwa kujawsko-pomorskiego. Z niepokojem spoglądamy na pojawiające się w przestrzeni publicznej plany Zarządu Województwa dotyczące likwidacji bydgoskiego Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego (...). Bydgoski WORD egzaminuje największą liczbę kierowców w województwie, dlatego jest uzasadnione zarówno statystycznie, jak i ekonomicznie, by funkcjonował jako niezależna jednostka, a nie filia mniejszego ośrodka ruchu drogowego w Toruniu” – czytamy w apelu.

■ Bicie na alarm bez pożaru?

Dane, które podają radni, się zgadzają. Bydgoszcz jest większa od Torunia. Powierzchnia tego miasta to ponad 175 km kw., mieszka w nim ok. 355 tys. osób. Jak na tym tle wygląda Toruń? Jego powierzchnia to 115 km kw., mieszka w nim ponad 202 tys. osób. Bydgoski WORD przeprowadza też więcej egzaminów niż ośrodek toruński. Choć tutaj przewaga jest niewielka. Świadczą o tym choćby dane dotyczące liczby egzaminów praktycznych na najpopularniejszą kategorię B. W 2015 roku było to 33.549 prób, w 2016 roku – 39.557. Z kolei w Toruniu w 2015 roku przeprowadzono 33.531 egzaminów, w 2016 roku – 38.296. Smaczkowi sprawie dodaje fakt, że marszałek wojewódz-

Zamieszanie wokół kujawsko-pomorskich WORD-ów

twą Piotr Całbecki jest torunianinem, nie bydgoszczaninem...

A jak zamieszanie związane z projektem uchwały mającej skonsolidować trzy WORD-y komentuje sekretarz województwa, Marek Smoczyk?

– To tylko projekt. Nie została ona poddana pod obrady sejmiku, ponieważ nadal rozważany jest sposób reorganizacji funkcjonowania WORD-ów na terenie województwa kujawsko-pomorskiego – tłumaczy „Szkole Jazdy” Smoczyk. Co ciekawe, trochę inaczej wypowiada się w mediach Piotr Całbecki.

– To jest bicie na alarm bez pożaru. Nie mamy zamiaru likwidować WORD-ów ani ich łączyć. Chcemy rozwinąć funkcje WORD-ów o ośrodki doskonalenia techniki jazdy – mówił w grudniu „Gazecie Pomorskiej”.

Ten pomysł wydaje się dosyć zaskakujący. Powód jest prozaiczny. Na terenie województwa kujawsko-pomorskiego funkcjonują już dwa ODTJ-oty. Jeden w Bydgoszczy, drugi w Toruniu. Powstanie kolejnych, których właścicielami miałyby być WORD-y, sprawiłoby, że konkurencja na lokalnym rynku byłaby bardzo ostra.

■ WORD w Bydgoszczy nie zmienia planów inwestycyjnych

Zważywszy na to, że wypowiedzi marszałka Całbeckiego nijak mają się do dokumentu sporządzonego przez zarząd województwa (co ciekawe, stoi na jego czele), można założyć dwa scenariusze. Jeden polega na tym, że pomysł upadł, bo zaczęło być o nim głośno, szczególnie w Bydgoszczy. A drugi? Zarząd województwa będzie próbował realizować swoją wizję, postanowił tylko trochę poczekać, aż temat ucichnie.

Jeśli założymy, że decyzja o konsolidacji wszystkich kujawsko-pomorskich WORD-ów jest realna, co o niej myślą sami zainteresowani, czyli dyrektorzy ośrodków egzaminacyjnych?

– Nie znam argumentacji będącej podstawą sygnalizowanego przedsięwzięcia – mówi „Szkole Jazdy” dyrektor WORD-u w Bydgoszczy Andrzej Gross. – Według mojej wiedzy na chwilę obecną nie ma planu likwidacji WORD-u w Bydgoszczy. Plan inwestycyjny jest realizowany i nie ma żadnych przesłanek, aby sądzić, że jest zagrożony.

O jaki plan inwestycyjny chodzi? WORD w Bydgoszczy zamierza stworzyć Centrum Komunikacji Edukacyjnej. To miejsce, gdzie przed-szkolaki oraz uczniowie szkół byłiby zapraszani na multimedialne lekcje oraz specjalne pokazy dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego. W Centrum Edukacji Komunikacyjnej mają się znaleźć nowoczesne urządzenia i maszyny, m.in. symulatory jazdy jednośladem. Co ciekawe, WORD konsultował się w sprawie CEK z warszawskim Centrum Nauki Kopernik.

– Restrukturyzacja, łączenie czy likwidowanie WORD-ów jest wyłączną kompetencją samorządu województwa. W związku z powyższym nie czuję się upoważniony do wyrażania opinii w tej konkretnej sprawie – mówi z kolei „Szkole Jazdy” Marek Staszczuk, dyrektor WORD-u w Toruniu. – Mogę natomiast ogólnie się odnieść do pytania, czy plany konsolidacji WORD-ów w niektórych województwach znajdują obecnie uzasadnienie merytoryczne i są krokiem w dobrym kierunku. Należy zwrócić uwagę, że główną przesłanką takich planów może być stale pogarszająca się sytuacja finansowa tych jednostek, szczególnie małych. Plany takich działań mogą być próbą racjonalizowania

i poprawy efektywności funkcjonowania tychże jednostek. Na taki stan rzeczy w ostatnich latach wpływ miały przede wszystkim podwojenie liczby punktów egzaminacyjnych w Polsce, zmniejszenie o około połowę liczby przeprowadzanych egzaminów (niż demograficzny oraz systematyczny wzrost zdawalności egzaminów), utrzymywanie od pięciu lat niezminionej ceny za egzamin przy stałym systematycznym wzroście kosztów obsługi egzaminu.

■ Włocławski wątek

Niektórzy mówią, że w zamieszaniu z WORD-ami w województwie kujawsko-pomorskim nie chodzi wcale o reorganizację struktur, tylko konkretną osobę, mianowicie Jarosława Chmielewskiego, dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego i jednocześnie radnego miasta Włocławek z ramienia Prawa i Sprawiedliwości (w sejmiku województwa rządzi koalicja PO-PSL). Lokalne radio PiK poinformowało, że marszałek województwa wykonał pierwszy krok na drodze do odwołania szefa WORD-u. Otóż wystąpił do Rady Miejskiej Włocławka o zgodę na rozwiązanie z Chmielewskim stosunku pracy. Wymaga tego ustawa o samorządach. Ale jeśli miałby powstać jeden WORD w województwie, radny PiS z pewnością nie byłby jego dyrektorem. Sprawa mogłaby się więc rozwiązać.

– Uważam, że łączenie WORD-ów nie jest dobrym pomysłem – mówi „Szkole Jazdy” Jarosław Chmielewski. – Wiązałoby się to z degradacją byłego miasta wojewódzkiego, czyli Włocławka. Sytuacja jest dla mnie o tyle niezręczna, że nikt takiego pomysłu ze mną nie konsultował. Trudno mi powiedzieć cokolwiek więcej...

Jakub Ziębka



Fot. WORD Toruń

Tańsze badania kierowców? Może kiedyś

Orzeczenie lekarskie, które zezwala na zajęcie miejsca za kierownicą, kosztuje 200 zł. To stawka urzędowa. Ministerstwo Zdrowia chciało uwolnienia opłat. W resorcie infrastruktury i budownictwa pomysł się nie spodobał. Niedawno o tańsze badania opomniał się poseł PO Rajmund Miller. Czy i kiedy kierowcy usłyszą dobre – dla portfela – nowiny?

Standardowe spotkanie z lekarzem orzecznikiem zwykle jest krótkie i bezstresowe. „Dzień dobry. Jak się pan/pani czuje? Przewlekłe choroby są? Cukrzyca? Padaczka? Problemy z sercem? A teraz proszę przeczytać trzeci od dołu rząd cyfr, od prawej do lewej. I jeszcze drugie oko...”. Medycy zapewne skomentują, że to wersja złośliwie uproszczona. Niech będzie, ale tylko trochę. Robi się jeszcze badanie poziomu cukru we krwi, wypełnia ankietę z kilkudziesięcioma pytaniami, czasami sprawdzane jest rozróżnianie barw (czerwona, zielona) za pomocą tablic Ishihary. To takie koła uformowane z okrągłych plamek różnej wielkości w kolorach: żółtym, pomarańczowym, czerwonym, jasno- i ciemnozielonym, szarym, różowym. Chodzi o to, by w gąszczu plam dostrzec cyfrę lub znak.

– Nie miałem czegoś takiego. Tylko cyferki na białej planszy. Badanie trwało krócej niż przerwa między lekcjami – śmieje się Hubert, licealista ze Szczecina, który właśnie robi kurs na kategorię B. – Lekarz pytał o okulary, o zaburzenia snu, o alkohol i czy używam substancji psychoaktywnych. Wiadomo, że każdy, kto chce mieć prawko, w takiej sytuacji odpowie „nie”. Takie badanie to parodia.

O tym, że sprawdzanie stanu zdrowia kandydatów na kierowców jest powierzchowne, otwarcie mówią instruktorzy i właściciele ośrodków szkolenia.

– W połowie grudnia byłam w „medycynie pracy” na badaniach okresowych instruktora. Obok akurat siedziało dwóch młodych chłopczków, którzy zaczynają kurs. Wchodzili do gabinetu może na cztery minuty. Co w takim czasie można zbadać? – pyta retorycznie Artur Bryłka, szef OSK „Leader” w Siedlcach. – A dwie stówki każdy zapłacił.

– Dużo. Biorąc pod uwagę czas i nakład pracy – ocenia Roman Adamiak, właściciel Ośrodka Kursowego Szkolenia Kierowców ADRM w Częstochowie. – Godzina jazdy ciężarówką kosztuje kursanta 80 zł. I w tym jest samochód, paliwo, ubezpieczenie, wynagrodzenie instruktora.

■ Dlaczego aż 200 zł? Dlaczego nie ma ulg?

Adamiak zwraca uwagę, że cena badań jest wysoka w relacji do kosztów kursu, egzaminu.

– Absurdem jest również to, że tyle samo płacą ubiegający się o kategorię C lub D, którzy będą jeździć zawodowo, zarabiać, i dzieciaki, które robią AM. Stawki powinny być zróżnicowane.

Z taką propozycją i podobnymi uwagami wystąpił Rajmund Miller, poseł Platformy Obywatelskiej, z zawodu laryngolog. W interpelacji do ministra zdrowia przypomniał, że w rozporządzeniu (z 17 lipca 2014 roku) w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców opłaty „zostały sztywno narzucone”. Pisząc o 200 zł, poseł używa partykuły „aż”.

– Dla wielu obywateli jest to znaczna kwota – ocenia Miller. – Przykładowo osoby z niepełnosprawnością, które poruszają się na wóz-

Zakres badania lekarskiego kierowców i kandydatów na kierowców uwzględnia kryteria zdrowotne wynikające z postanowień dyrektywy Komisji Europejskiej (z 2009 roku).

ku inwalidzkim, nie mając przy tym problemów z poziomem cukru we krwi oraz nie mając wady wzroku, otrzymują badanie ważne na okres jedynie pięciu lat. Problem jest w tym, że nie istnieje żaden zapis, który pozwalałby na obniżenie opłaty za badanie lub w skrajnych przypadkach na zwolnienie z tej opłaty.

Trafna konkluzja. Powinny istnieć jakieś ulgi, elastyczny cennik (tzw. widełki). Na przykład od 50 do 300 zł. Logiczna wydaje się również zniżka za powtórne badanie.

Parlamentarzysta dopytuje, czy ministerstwo rozważa obniżenie opłaty. Ewentualnie – jakie inne zmiany proponuje.

– Badanie lekarskie często trwa kilka minut i polega jedynie na kontroli stanu wzroku oraz badaniu poziomu cukru – podkreśla Miller.

Czy szefostwo resortu zdrowia podziela jego argumenty? Nie stwierdza tego jednoznacznie. Ale podkreśla, że już kilkakrotnie występowało

z inicjatywą zmiany przepisów dotyczącą badań kierowców. Chciało wykreślić stawki 200 zł. Decydujący głos w tej kwestii należy jednak do ministra infrastruktury i budownictwa, który jest gospodarzem ustawy o kierujących pojazdami. A bez zmian zapisów ustawowych nie można skorygować wspomnianego rozporządzenia ministra zdrowia. Trochę to skomplikowane. Sytuację jeszcze bardziej komplikuje fakt, że koledzy z rządu się nie dogadali. Ani w 2014, ani 2015 roku.

– Minister zdrowia zwrócił się do ówczesnego ministra infrastruktury i rozwoju z prośbą o podjęcie stosownych prac legislacyjnych celem wykreślenia z upoważnienia ustawowego określenia wysokości opłaty za badanie lekarskie osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców, uzyskując odpowiedź, że zaproponowana zmiana jest bezzasadna – przypomina w odpowiedzi na interpelację Zbigniew Józef Król, podsekretarz stanu w MZ.

Ani w kwietniu i maju 2017 roku, kiedy korespondowali nowi szefowie resortów nowego rządu.

– Uzyskaliśmy odpowiedź zwrotną, iż przedmiotowa kwestia wymaga pogłębionej analizy zasadności wprowadzenia tego rodzaju zmian w ustawie – informuje „Szkołę Jazdy” Milena Kruszewska, rzecznik prasowy ministra zdrowia.

■ Powinno być taniej czy drożej?

Gdy jednak wczytać się w obszernie wyjaśnienia przedstawiciele MZ, można wysnuć wniosek, że resort chciał nie tyle obniżenia opłat za badania, co ich uwolnienia, urynkowienia.

– Po wejściu w życie przepisów rozporządzenia do Ministerstwa Zdrowia wpłynęło wiele pism, zarówno zawierających prośbę o obniżenie kwoty za badanie lekarskie, jak i podwyższenie w przedmiotowym akcie wykonawczym wysokości opłaty – zauważa Król.

Jak uzasadniano wnioski o podwyżkę?

– Opłaty określone w ustawie nie stanowią ekwiwalentności realnych kosztów wykonania badań. Szczególnie wtedy, gdy uprawniony le-

karz stosownie do § 6 rozporządzenia w celu oceny schorzenia lub stopnia zaawansowania objawów chorobowych kieruje osobę badaną na dodatkową konsultację lekarską, do psychologa albo zleca przeprowadzenie pomocniczych badań diagnostycznych – tłumaczy podsekretarz stanu w resorcie zdrowia.

Ministerstwo wyjaśnia, że diagnozowanie stanu zdrowia kierowców to rozbudowana procedura. Co się sprawdza? Narząd wzroku, narząd słuchu i równowagi, układ ruchu, układ sercowo-naczyniowy, układ oddechowy, układ nerwowy, w tym padaczkę; obturacyjny bezdech podczas snu, czynność nerek, cukrzycę, stan psychiczny, objawy wskazujące na uzależnienie od alkoholu lub jego nadużywanie, inne środki działające podobnie do alkoholu; stosowanie produktów leczniczych, które mogą mieć wpływ na zdolność kierowania pojazdami; inne zaburzenia. Wszystko jest doprecyzowane w rozporządzeniu. Lekarz, na podstawie tzw. wywiadu, wypełnia ankietę liczącą ponad 60 pytań.

– Koszt badania musi pozwalać na wydanie orzeczenia lekarskiego na podstawie rzetelnie przeprowadzonych badań, tak aby nie dochodziło w przyszłości do wypadków wynikających z prowadzenia pojazdów przez osoby, których stan zdrowia stanowi zagrożenie w ruchu drogowym – podkreśla Kruszewska.

■ Amortyzacja sprzętu medycznego

Rzeczniczka wyjaśnia, że wysokość opłaty ustalono w oparciu o listę kryteriów: zakres badania, częstotliwość kierowania osób badanych przez uprawnionego lekarza na dodatkowe konsultacje do lekarza posiadającego specjalizację, do psychologa lub na pomocnicze badania diagnostyczne. Uwzględniono przy tym ceny specjalistycznych konsultacji lekarskich realizowanych w ramach kontraktów z Narodowym Funduszem Zdrowia (średnia z trzech województw) oraz ceny badań w pracowniach medycyny pracy. Ministerstwo zapewnia, że przeprowadziło „szerokie uzgodnienia i konsultacje publiczne”. Zwraca uwagę, że cena usług lekarskich uwzględnia „czas badania i amortyzację sprzętu medycznego”.

– Chyba chodzi o tablicę z optotypami (fachowa nazwa literek i cyferek wykorzystywanych w badaniu okulistycznym – przyp. red.). A może o glukometr – ironizuje właściciel znanego OSK w Krakowie.

– Chodzi o amortyzację fotela, w którym siedzi lekarz – żartuje szef jednego z ośrodków Kolinie, kiedy słyszy argumentację ministerstwa. – Przecież wszyscy w branży wiedzą, że badania robi się „na sztukę”. Pieczętka i następny.

Właściciel ADROM komentuje, że lekarze orzecznicy mogą liczyć na łatwy i szybki zarobek. Zauważa także, że gabinety specjalistów medycyny pracy zwykle działają tylko godzinę, dwie. W wybrane dni tygodnia.

– To jest specyficzna usługa. Specyficzny klient, któremu chodzi o papier, szybkie załatwienie formalności – opisuje Adamiak. – Znam lekarzy, którzy badają kierowców bardzo dokładnie. Kierują do laryngologa, kardiologa, ortopedy. Ale większość badania robi powierzchownie. Ekspresowo – stwierdza instruktor z 40-letnim stażem.

Przyznaje, że w Częstochowie i okolicy można zrobić badania taniej. Za stówkę.

W Internecie łatwo znaleźć oferty OSK z różnych regionów Polski, w których mowa o niższych opłatach. I zaprzyjaźnionym lekarzu. Kiedyś normą były wizyty takiego zaprzyjaźnionego lekarza w siedzibie ośrodka szkolenia. I hurtowe stemplowanie dokumentów kursantów.

– To się zmieniło – zapewnia Bryłka. – Obowiązują inne procedury. Kandydat na kierowcę przynosi orzeczenie lekarskie do wydziału komunikacji urzędu miasta lub starostwa. My, jako OSK, nie mam wpływu na jakość, rzetelność badań.

■ Wszyscy zdrowi?

Szef siedleckiej szkoły Lider ma pomysły, jak udoskonalić system weryfikacji stanu zdrowia Polaków ubiegających się o prawo jazdy.

– Patrząc na to, co się dzieje na drogach, na pewno trzeba wprowadzić elementy badań psychologicznych. Dla wszystkich – apeluje Artur Bryłka. – Chodzi o to, żeby sito było coraz gęstsze. By wykluczyć najtrudniejsze przypadki.

Mówi o uszczegółowieniu badań. Proponuje, żeby robić to etapami. Przygotowując do zmian i lekarzy, i branżę szkoleniową, i kandydatów na kierowców. Sugeruje również wprowadzenie systemu wymiany informacji (m.in. na temat stanu zdrowia kierowców), który służyłby wojewodom, starostwom, policji, WORD-om, szpitalom.

– Kiedy dochodzi do wypadku i okazuje się, że przyczyną mogło być jakieś schorzenie – choroba serca czy wada wzroku – pojawiają się pytania: kto zawinił? Lekarz był niezbyt dociekliwy? Instruktor? Egzaminator? Czy dana osoba była chora, kiedy starała się o uprawnienia do kierowania? Czy problemy pojawiły się później? – zastanawia się Artur Bryłka.

Przypomina, że badania, które mają wykluczyć lub stwierdzić przeciwwskazania do prowadzenia pojazdów mechanicznych, opierają się na oświadczeniu przyszłego kierowcy.

– Nie zakładajmy, że on kłamie, chce coś zataić. Może po prostu nie wie, że jest na coś chory – stwierdza instruktor.

Pytanie, ile kosztowałoby uszczelnienie systemu. Kto miałby za to zapłacić? Jak upchnąć tysiące kursantów w kolejkach do specjalistów?

– Żeby wykluczyć wszystkie schorzenia z ministerialnej listy, trzeba by każdego kursanta nie tylko posłać do jednej, drugiej poradni, a położyć na kilka dni do szpitala – komentuje internista, który przez lata pracował w Wojewódzkim Ośrodku Medycyny Pracy w Szczecinie. – Obo-

wiązkowe konsultacje u neurologa, kardiologa, psychiatry to nierealny postulat. Ale kilka podstawowych badań i narkotesty można by robić.

O badania kierowców pytaliśmy w kilku WOMP-ach i innych dużych przychodniach. W Warszawie, Gdańsku, Wrocławiu, Katowicach, Sosnowcu. Niestety, nie chciał z nami rozmawiać żaden lekarz, kierownik ds. medycznych, dyrektor. Kierowano nas do koordynatorów, prezesów, działu marketingu. Pytaliśmy, ilu kandydatów na kierowców obsługują rocznie, miesięcznie. Jakie procedury medyczne realizują? Ile osób jest kierowanych na dodatkową diagnostykę? Jak często stwierdzane są przeciwwskazania?

– Wszystko odbywa się zgodnie z rozporządzeniem – ucinali rozmowę pracownicy rejestracji.

– Proszę przesłać maila. Jeśli będziemy zainteresowani tematem, odpiszemy – usłyszeliśmy w dużym warszawskim centrum medycznym.

– Nie dysponujemy żadnymi statystykami. Lekarz medycyny pracy przyjmuje u nas, ale w ramach indywidualnej praktyki – wyjaśniła pracownica administracji znanego NZOZ w Gdańsku.

– Taka statystyka byłaby ciekawa – komentuje Roman Adamiak. – Okazałoby się pewnie, że 99 procent przechodzi badania pomyślnie. Tak zdrowe mamy społeczeństwo.

Czy jest szansa na zmiany systemowe w kwestii weryfikowania i monitorowania stanu zdrowia kierowców?

– Propozycja wprowadzenia nowej formuły badań lekarskich kierowców, przy ewentualnej nowelizacji rozporządzenia, wymaga od ministra zdrowia wnikliwej analizy, rzetelnego rozważenia zasadności ewentualnej zmiany oraz zasięgnięcia opinii ekspertów, m.in. konsultantów krajowych w określonych dziedzinach medycyny oraz lekarzy uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców – podsumowuje rzeczniczka resortu zdrowia.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa jest – jak zwykle – bardzo opieszale w udzielaniu odpowiedzi. Pytania wysłane przez „Szkołę Jazdy” 1 grudnia 2017 roku pozostały bez odzewu.

Tomasz Maciejewski

Kto może badać kierowców?

Lekarz z co najmniej pięcioletnim stażem pracy, posiadający specjalizację w zakresie medycyny transportu lub medycyny pracy albo inną specjalizację i dodatkowe szkolenie. Musi być również wpisany do ewidencji uprawnionych lekarzy. I nie może być osobą skazaną prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

Resort zbiera dane

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa wysłało pod koniec listopada do branżowych organizacji pismo z prośbą o zebranie konkretnych danych, związanych z infrastrukturą OSK, ceną za kurs i liczbą przeprowadzonych szkoleń. Czyżby już niedługo pojawił się oficjalny projekt zmiany ustawy o kierujących pojazdami? Wszystko na to wskazuje.

Minister infrastruktury i budownictwa pracuje obecnie nad przygotowaniem projektu zmiany ustawy o kierujących pojazdami. Projekt ten, realizowany wspólnie z przedstawicielami strony społecznej, będzie zawierał szereg zmian dotyczących funkcjonowania zarówno ośrodków szkolenia kierowców, jak i wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Do właściwego przygotowania projektu i jednoznacznego wskazania jego wpływu na branżę szkoleniowo-egzaminacyjną oraz podmioty zaangażowane w obsługę procesu szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami niezbędne jest zebranie odpowiednich i wiarygodnych danych statystycznych – informuje w piśmie wysłanym pod koniec listopada branżowym organizacjom Bogdan Oleksiak, dyrektor departamentu transportu drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

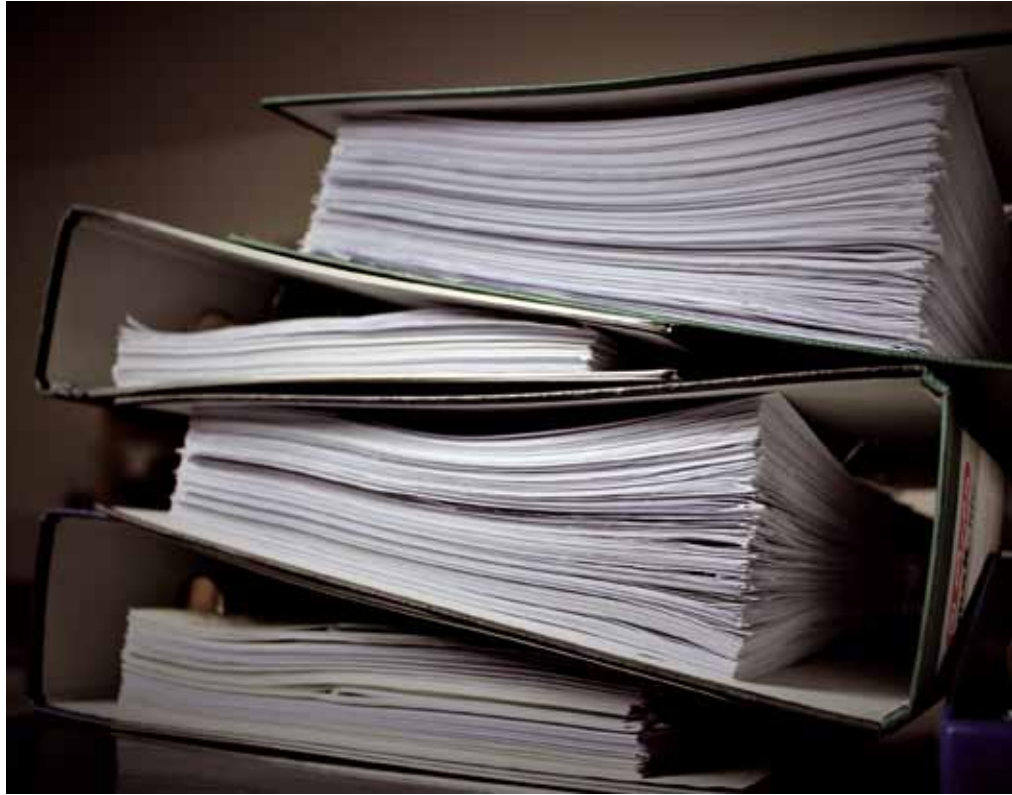
■ Sprawa jest pilna

Jakich danych? Otóż ministerstwo chciałoby wiedzieć, jaki jest przeciętny koszt OSK, związany z wynajęciem placów manewrowych oraz pomieszczeń do przeprowadzania wykładów. Ale nie tylko. Resort interesuje także liczba przeprowadzanych w 2016 i 2017 roku szkoleń z podziałem na poszczególne kategorie prawa jazdy. Urzędnicy chętnie poznaliby także liczbę przedsiębiorców posiadających pomieszczenia do prowadzenia wykładów i place manewrowe na wyłączność. To nie wszystko. Organizacje branżowe, a raczej ich członkowie, mają podać koszty odbycia obowiązkowych warsztatów doskonalenia dla instruktorów oraz przeciętną cenę za kurs na poszczególne kategorie prawa jazdy.

Bogdan Oleksiak podkreślał także, że sprawa jest pilna i wszystkie dane chciałby mieć do 15 grudnia.

■ Pomysły grupy doradczej i ministerstwa

Co z tego wszystkiego wynika? Kontrowersyjny projekt tzw. zespołu doradczego, który został przez „Szkołę Jazdy” upubliczniony w czerwcu, ma się najwyraźniej dobrze i jest traktowany bardzo poważnie. Świadczą o tym choćby dane, które chce uzyskać resort. Przecież mają



one bezpośredni związek z pomysłami zaproponowanymi w projekcie. Jakimi? Chodzi o zakaz współdzielenia przez OSK infrastruktury, upoważnienie ministra do ustalania w drodze rozporządzenia stawek minimalnych za godzinę szkolenia. W przypadku szkoleń instruktorskich i warsztatów doskonalenia zawodowego znajdziemy górne granice, jakich mają sięgać stawki określone w rozporządzeniu (jako procent minimalnego wynagrodzenia).

Jakie jeszcze pomysły znalazły się w projekcie? Uchylono wszystkie przepisy dotyczące e-learningu, co oznaczałoby zakaz posługiwania się taką metodą szkoleniową. Likwidacji uległy także status tzw. Super OSK. Czyli wszystkie ośrodki musiałyby spełniać takie same wymagania. Szkolenie kandydatów na kierowców miało zostać uzupełnione o taktykę jazdy.

Z projektu wynika, że część swoich kompetencji straciłyby urzędy marszałkowskie. Otóż dokument przewiduje powołanie przy wojewodach biur do spraw szkolenia i egzaminowania, które zajmowałyby się zadaniami związanymi

z egzaminowaniem (wszystkich) oraz szkoleniem (wszystkich poza kandydatami na kierowców). Dodatkowo biura BSE miałyby być uprawnione do wskazywania ośrodków uprawnionych do prowadzenia kursów instruktorskich i warsztatów doskonalenia zawodowego.

■ Pytania bez odpowiedzi

Zaciekawieni ankietą, którą otrzymały od ministerstwa branżowe organizacje, postanowiliśmy zadać resortowi kilka pytań. Interesowało nas m.in., czy zespół doradczy nadal regularnie się spotyka (MliB konsekwentnie na ten temat milczy), w jakim celu zbierane są od OSK dane i czy mają związek z propozycjami w ujawnionym przez nas projekcie ustawy o kierujących pojazdami. Zapytaliśmy także o datę przedstawienia gotowego projektu najważniejszego dla branży aktu prawnego. Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoły Jazdy” żadnej odpowiedzi niestety nie otrzymaliśmy.

Jakub Ziębka

Spółeczna działalność szkół

Zajęcia z przedszkolakami na matach imitujących ulice, pogadanki z licealistami o bezpieczeństwie – szkoły nauki jazdy zajmują się nie tylko szkoleniem kursantów.

Ośrodki szkolenia kierowców coraz częściej angażują się w działalność społeczną i edukacyjną. Nieodpłatnie prowadzą zajęcia w szkołach i przedszkolach, organizują eksperymenty, mające pokazać młodzieży, jak może się zakończyć nieodpowiedzialna jazda. Niektóre starają się wpływać na władze miasta w kwestiach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.

■ Autochodzik dla przedszkolaków

Na pomysł uczenia przedszkolaków w województwie lubuskim Izabela Niekąło z OSK „Partner” w Żarach wpadła półtora roku temu.

– Szkolenie jest moją pasją, więc zastanawiałam się, co jeszcze mogę zrobić oprócz uczenia przyszłych kierowców – mówi. – Uznałam, że najlepszym sposobem na poprawę bezpieczeństwa na drogach będzie edukacja „od Jasia”, czyli od najmłodszych dzieci. Zaczęłam szukać pomocy dydaktycznych, znalazłam projekt Autochodzik. Świetne gadżety pomagające w uczeniu maluchów przez zabawę. Postarałam się o finansowanie z gminy i udało mi się kupić potrzebny sprzęt – maty imitujące ulice i chodniki, bezpieczne znaki drogowe, składane samochodziki.

Izabela Niekąło odwiedziła kilkadziesiąt przedszkoli. Twierdzi, że zaangażowanie dzieci i przedszkolaków było ogromne.

– Miałam tak naprawdę dwa cele – mówi. – Po pierwsze, zależało mi, żeby nauczyć maluchy, jak się zachowywać na drodze, na co uważać, jak być widocznym. A drugi cel był taki, żeby przemyścić przez dzieci wiadomości dla rodziców. Dzieciaki potrafią pięknie obserwować, zapamiętywać, a potem mówić głośno o tym, co widziały. I przedszkolaki mówiły: „a moja mama to zawsze jedzie na czerwonym, ja jej teraz będę mówił, żeby tego nie robiła”, „a mój tatuś to nie zapisana pasów”. I właśnie za pomocą dzieci, które kiedyś będą kierowcami, można dotrzeć do już obecnych kierowców. A takie upomnienie przez dziecko naprawdę działa.



■ Z autorskim programem w liceum

Odwiedzać można także szkoły średnie. Właśnie na taki pomysł wpadła gdyńska Elka School. Na przykład całkiem niedawno, bo pod koniec listopada, z autorskim programem szkoleniowym skierowanym do młodzieży zawitał do X Liceum Ogólnokształcącego w Gdyni im. Gdyńskich Nauczycieli Bohaterów II Wojny Światowej pracujący tam instruktor. Wojciech Plichta, bo o nim mowa, opowiadał o zagrożeniach, które mogą spotkać ludzi na drodze – zarówno pieszych, kierowców, jak i pasażerów. Ponadto pokazał, czym skutkuje jazda po alkoholu i narkotykach.

Zarówno działania Elki School, jak i Wojciecha Plichty nie przeszły w Trójmieście bez echa. Otóż gdyńska szkoła jazdy zajęła drugie miejsce w niedawno rozstrzygniętym plebiscycie, mającym wyłonić instytucję roku w działaniach na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na-

omiast Wojciech Plichta za opracowanie autorskiego programu skierowanego do młodzieży został uhonorowany wyróżnieniem w kategorii osobowość 2017 roku.

■ Zasady ruchu w mieście – OSK wyjaśnia

Kiedy w Mielcu powstało nowe rondo, mieszkańcy nie mogli zrozumieć, jak się po nim poruszać. Rondo ma oznakowanie poziome, nietypowe dla tego typu skrzyżowań. W efekcie ma być bezpieczniejsze i bezkolizyjne. Kiedy portal informacyjny hej.mielec.pl postanowił wyjaśnić zasady, o pomoc zwrócił się do policji, Powiatowego Zarządu Dróg i mieleckich szkół jazdy. W akcję zaangażował się szybko OSK „Motos”. I to dzięki współpracy szkoły jazdy i policji udało się stworzyć kompletną grafikę, która wyjaśnia zasady poruszania się po nietypowym rondzie.

Anna Łukaszuk, jaz

Związkowcy szykują się do strajku

Pracownicy łódzkiego WORD-u zrzeszeni w NSZZ „Solidarność” planują 8 stycznia rozpocząć strajk. – Zdaję sobie sprawę, że jest to najostrzejsza forma protestu, ale jesteśmy pod ścianą. Nikt nas nie słucha. Ani dyrektor, ani marszałek, do którego wysłaliśmy niejedno pismo informujące o tym, co dzieje się w zakładzie – tłumaczy Radosław Banaszekiewicz, szef Solidarności w łódzkim WORD-zie.



Filia WORD-u w Łodzi przy ul. Maratońskiej

Fot. NSZZ „Solidarność”

O napiętej sytuacji w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Łodzi pisaliśmy już na łamach „Szkoły Jazdy” w październiku. Co jest tego źródłem?

■ Co związkowcy zarzucają dyrektorowi?

Związkowcy z Solidarności mówią o kilku rzeczach. Przede wszystkim chodzi o siedziby (WORD w Łodzi ma je dwie, przy ul. Smutnej i Maratońskiej), które trudno nazwać wizytówkami zakładu. Budynek są po prostu zaniedbane i brudne, ponadto nie są własnością ośrodka.

O zmianie siedziby WORD-u mówi się w Łodzi od wielu lat. W końcu zapadła decyzja. Nowy budynek wraz z całym zapleczem i placem manewrowym ma powstać na Nowym Józefowie. Problem w tym, że dwa pierwsze przetargi mające wyłonić wykonawcę przedsięwzięcia, który miałby również sporządzić projekt, zostały unieważnione. W pierwszym przypadku nikt się do postępowania nie zgłosił, w drugim – żadna firma nie zmieściła się w założonym przez łódz-

ki WORD budżecie. Ośrodek rozpiął już trzeci. Jednak otwarcie ofert miało odbyć się już po zamknięciu tego numeru „Szkoły Jazdy”.

Związkowcy mówią, że przestali wierzyć w zapewnienia o rychłej budowie nowej siedziby. Ale nie tylko nieudolność w przeprowadzanym procesie inwestycyjnym jest zarzucana dyrektorowi WORD-u Łukaszowi Kucharskiemu. Lista jest długa. Choćby niesłowność, doprowadzenie do złej sytuacji finansowej zakładu pracy, skutkującej zwolnieniami. W jednym z pism adresowanych do marszałka województwa domagali się nawet zwolnienia Łukasza Kucharskiego.

■ Decyzja zapadła, chyba że...

Pism, w których związkowcy wyrażali swoje niezadowolenie z sytuacji w WORD-zie, zostało wysłanych dużo więcej. Ich zdaniem ani rząd województwa, ani dyrektor nie traktują ich poważnie.

– 29 listopada odbyło się w WORD-zie referendum strajkowe. Wzięło w nim udział 48 osób, to prawie wszyscy pracownicy. Więk-

szość, czyli 27 osób, była za strajkiem – mówi Radosław Banaszekiewicz, przewodniczący Solidarności w łódzkim WORD-zie.

Kiedy ma się on odbyć?

– Planujemy, że strajk rozpocznie się 8 stycznia – informuje Banaszekiewicz. – Zdaję sobie sprawę, że jest to najostrzejsza forma protestu, ale jesteśmy pod ścianą. Nikt nas nie słucha. Ani dyrektor, ani marszałek, do którego wysłaliśmy niejedno pismo informujące o tym, co dzieje się w zakładzie. Strajk będzie wyglądał w ten sposób, że stawimy się w pracy, ale nie będziemy wykonywać swoich obowiązków służbowych. Oznacza to tyle, że np. egzaminator nie będzie egzaminował. Jeśli nasze postulaty nie zostaną uwzględnione, będziemy strajkowali do skutku. A do naszego związku należy aż piętnastu z 23 egzaminatorów zatrudnionych w WORD-zie.

Co może powstrzymać związkowców przed rozpoczęciem strajku? Spełnienie postulatów, o których wspominał Banaszekiewicz. Chodzi m.in. o podwyżkę płac, wprowadzenie regulaminu premiowania oraz poprawę warunków i organizacji pracy.

■ Dyrektor jest gotów negocjować

Jak do zamiarów związkowców z Solidarności ustosunkowuje się Łukasz Kucharski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Łodzi?

– Chcę podkreślić, że niezmiennie jestem gotów do rozmów i negocjacji ze związkowcami, wspólnego określenia celów i metod służących do ich realizacji – zapewnia szef łódzkiego ośrodka egzaminacyjnego. – Apeluję także o to, żeby w trakcie dyskusji na ważne tematy dobierać odpowiednie słowa, nikogo nie obrażać. Przecież wszyscy, zarówno dyrektorzy WORD-ów, egzaminatorzy, właściciele autoszkół, jak i instruktorzy, działamy w ramach pewnego systemu, staramy się robić to, co do nas należy. I wszystkim nam zależy na tym, żeby działał on dobrze i sprawnie.

Najnowsze informacje na temat planowanego strajku w łódzkim WORD-zie można znaleźć na naszej stronie internetowej – www.szkola-jazdy.pl.

Jakub Ziębka



Fot. Joanna Wiczorek-Dieng

Dakar na co dzień

Mało kto patrzy tam na znaki. Rzadko używa się kierunkowskazów. Zderzaki wiąże się na sznurek. A egzamin praktyczny na prawo to... parkowanie między oponami. Gdzie? W Senegalu. Pół roku przed meczem biało-czerwonych z Lwami Terangi zjrzeliśmy do tego afrykańskiego kraju.

Zanim odczujemy gorączkę inauguracyjnego meczu mistrzostw świata w Rosji (19 czerwca 2018 roku), a polscy kibice nauczą się kilku nazwisk futbolowych gwiazd Senegalu, postanowiliśmy zajrzeć na drogi i bezdroża tego kraju. Przystudiować – w miarę możliwości – tamtejsze przepisy, wczytać się w komentarze podróżników blogerów, poszukać samochodowych zdjęć i filmów z Afryki Zachodniej, odnaleźć śmiałków, którzy jeżdżą po Dakarze, czyli stolicy kraju. A może nawet zdawali tam egzamin na prawo jazdy.

Stolica Senegalu wszystkim kojarzy się z kultowym rajdem. I choć, jak zapewniają Polacy mieszkający w Afryce, drogi są tam coraz lepsze, to lokalni kierowcy kochają rajdowy, off-roadowy styl jazdy. Ignorują znaki, rozbijają auta, lekceważą przepisy.

■ Bez fotoradarów, ale z blokadami

– Prędkości nie kontrolują, bo nie mają radarów – stwierdza z humorem Joanna Wiczorek-Dieng, Polka od ponad dwóch lat mieszkająca w Senegalu, autorka książki „Wszystkie Barwy Słońca – historia prawdziwa własnoręcznie uszyta”, podróżniczka, coach, która organizuje pobyty tematyczne, prywatne i firmowe w tym kraju (joannawiczorek.com) – Ale za to sprawdzają nieodpowiednie parkowanie, są zakładane blokady na koła. Wtedy trzeba zadzwonić na specjalny telefon, by przyjechali i odblokowali.

Praktyka znana z europejskich miast – zakładanie blokad i zarabianie na tym – jak widać jest stosowana także w Afryce Zachodniej. Senegalczyki twórczo rozwinęli ten mechanizm – policyjny mandat również jest swego rodzaju blo-



Fot. Joanna Wiczorek-Dieng

kadą... prawa jazdy. Dokument trafia na komisarzariat. Kierowca musi się tam udać osobiście. Zapłacić. I wtedy prawo odzyskuje.

Funkcjonariusze zwykle są jednak wyrozumiali.

– Zebra praktycznie nic nie oznacza. Samochód prawie rozjeżdża pieszego na pasach, a policjant stojący obok nie reaguje – opowiada Anna Haris, mieszkająca od kilkunastu lat w Senegalu. – Nieraz się zastanawiałam, czy on w ogóle zna przepisy. Jadąc taksówką próbuję liczyć, ile punktów karnych zarobiłby kierowca. Albo nawet ile razy straciłby prawo jazdy. Podczas jednego kursu!

Anna śmieje się, że pierwszeństwo na skrzyżowaniach mają... większe auta.

– Kto większy, kto ma silniejsze nerwy – ten jedzie. Klótnie na ulicach to norma. Znaki są, ale z respektowaniem różnie bywa. To, jak wszystko w Afryce, nie jest jednoznaczne.

Anna wie, co mówi, bo od wielu lat jeździ po afrykańskich drogach i bezdrożach. Jeździła także po Polsce, Europie. Podkreśla, że choć infrastruktura w Senegalu jest coraz lepsza, to kierowcy nawyków nie zmieniają.

– Przepisy dotyczące pasów bezpieczeństwa czy rozmów przez telefon są. Tylko nikt ich nie egzekwuje – śmieje się Marta, dziennikarka i podróżniczka, która objechała Afrykę.

Ważniejszy od kodeksu drogowego jest spryt kierowcy, jego doświadczenie, znajomość lokalnych zwyczajów.

– Wystawiają rękę zamiast kierunkowskazu, który w starych samochodach często nie działa – zauważa Joanna. – Tak samo wymuszają pierwszeństwo. Machaniem ręką i uśmiechem. Swoją drogą – rozbrajającym uśmiechem.

Anglojęzyczni blogerzy, opisując podróże po Afryce, podkreślają, że czerwone światło tam nie znaczy. Na ruchliwych skrzyżowaniach panuje chaos. Centra miast są zakorkowane. Prawie tak jak Londyn czy Rzym.

– W Dakarze jest dużo korków. Za małe drogi, za dużo aut – ocenia Katalina Szewczyk. Mówi o sobie Polko-Kanadyjka z Dakaru.

Jej też senegalscy kierowcy kojarzą się z machaniem rękoma i miganiem światłami. W myśl zasady „raz ja kogoś przepuszczam, innym razem on mnie przepuści”. Katalina podkreśla, że trudno przejeżdża się przez skrzyżowania o ruchu okrężnym.

– Moim zdaniem ronda w Dakarze są źle zaprojektowane – ocenia. – Ten, kto by czekał, aż ci, którzy są na rondzie, zjadą... nigdy by się nie doczekał. Więc wszyscy się pchają i jadą, jak mogą.

Katalina potwierdza, że znaków i ograniczeń prędkości Senegalczyki nie przestrzegają. Mało kto sygnalizuje manewry na jezdni. A już taksówkarze są mistrzami freestyle'u.

■ Egzamin dla niepiśmiennych

W miejskiej dżungli liczy się refleks i przebojowość. Prawo jazdy jest dla kierowcy dodatkiem, który można bez trudu... kupić. Za równowartość kilkuset złotych. Jeśli ktoś już decyduje się na kurs i egzamin, nie powinien się stresować. Uprawnienia do kierowania na pewno zdobędzie.

– Egzamin są tu zbyt łatwe. Nauka byle jaka – recenzuje Anna Haris. – Robiłam prawko w Senegal, ale byłam po szkole jazdy w Polsce. Inaczej niczego bym się nie nauczyła. Oni tu nawet nie wspominają kursantom, że pieszy ma pierwszeństwo na przejściu.

O senegalskie prawko mogą starać się osoby, które ukończyły 18 lat. Motorowerem legalnie jeżdżą 16-latki. Egzamin teoretyczny, zwany code de la route, to test składający się głównie ze znaków drogowych. Egzamin praktyczny?

– Trzeba wjechać między dwie opony lub kołpaki ułożone na poboczu. Zmieścić się w taką jakby zatoczkę – opisuje Katalina.

To wszystko?

– Tak. Pytałam znajomych Senegalczyków. Nie było i nie ma jazdy egzaminacyjnej po mieście – zapewnia Katalina.

Na ulicach Dakaru i innych dużych miast można jednak spotkać elki (oznaczone inaczej niż w Europie, np. żółtym taksówkarskim kogutem z napisem „auto ecole”). Ci, którzy nie mają własnych samochodów, korzystają z floty firm zajmujących się szkoleniem. Pełny kurs to 60 godzin teorii i – zwykle – kilkanaście godzin za kółkiem.



Fot. Katalina Szewczyk

Senegalskie OSK oferują naukę w kilku wariantach, np. Base (podstawowy: 10 godzin), Premium (15 godzin), Prestige (20 godzin i lepsze auto), Excellence (30 godzin). Ile to kosztuje? Od 100 do 150 tys. franków zachodnioafrykańskich (XOF), czyli 650–960 zł.

Można również uczyć się samemu, zrobić badanie wzroku (5–6 tys. XOF, czyli 35 zł), zapłacić za egzamin, a później za wydanie dokumentów. I wtedy prawko nie będzie kosztowało więcej niż 50 tys. XOF (ok. 325 zł).

Amerykanka, która siedem lat temu zdała egzamin w Dakarze, wspomina na jednym z turystycznych portali, że najbardziej zapamiętała egzaminacyjne pytanie o... śnieg.

– Tak. Śnieg. Bo korzystają z francuskich testów – tłumaczy dziewczyna.

Klimat w Afryce ma nie wiele wspólnego z porami roku we Francji. Ale kandydaci na kierowców muszą przecież radzić sobie w każdych warunkach.

Szczęśliwa posiadaczka prawa jazdy, a właściwie permis de conduire (francuski jest w Senegal językiem urzędowym), radzi, by zawsze negocjować cenę kursu. I żeby zabezpieczyć się jakimś upominkiem dla egzaminatora.

– Ja tak zrobiłam. W razie czego. Gdybym słabo wypadła – usprawiedliwia się. – Nie znam francuskiego. Nie czytam i nie piszę w tym języku. Nie oszczędzajcie mnie. Niektórzy nazwą to, co zrobiłam, korupcją. Ja mówię o zaradności, skuteczności – tłumaczy Amerykanka.

Anna Haris też nie ukrywa, że kwitnie proceder opłacania egzaminów.

– Parkowanie niby jest łatwe, ale ustawiają opony tak blisko, że wjedzie tylko kierowca ze sporym doświadczeniem. Z grupy zdaje jedna lub dwie osoby – opowiada Anna. – A reszta? Płaci równowartość około 200 zł i prawo jazdy otrzymuje.

Co ciekawe: prawko jest ważne dziesięć lat. Później trzeba je odnowić. Odpłatnie. To minus. Plusem jest to, że poprawne zaparkowanie osobówką między oponami uprawnia do prowadzenia także większych pojazdów. Katalina ze zdziwieniem sfotografowała prawo jazdy kolegi.

– Jest ważne na mały skuter, samochód osobowy, ciężarówkę, autobus. A kolega nie zdał kilku egzaminów na poszczególne kategorie.

■ Przegląd techniczny. Co to takiego?

Obcokrajowcy, którzy po Senegal jeżdżą na tzw. międzynarodowe prawo jazdy, powątpiewają w aż taką wszechstronność afrykańskich kierowców. Dziwią się również, jak można gruchoć bez świateł i zderzaków dopuścić do ruchu.

– Samochody bez działających kierunkowskazów lub bez elementów karoserii to zwyczajny obrazek. Podróżując tzw. taksówkami kolektywnymi miewałam problemy z określeniem marki pojazdu – komentuje z humorem Marta. – Jeżdżą tam dziwnymi składakami. Ważne, że to „coś” się porusza. Że można zabrać pasażerów i zarobić. Pamiętam busik, w którym nie działała żadna kontrolka, żaden zegar.

Przepisy regulujące przewóz osób i towarów zapewne istnieją, lecz interpretowane są bardzo

liberalnie. Liczbę pasażerów autobusu ogranicza nie adnotacja w dowodzie rejestracyjnym, tylko gabaryty i wytrzymałość podróźnych. Często do mikrobusa pakuje się... kozy, kury lub inne zwierzęta

– Jechałam kiedyś między wiklinowymi koszykami z drobiem – wspomina Marta.

Joanna zwraca uwagę, że inwentarz i dobytek przewozi się nie tylko w, a także na samochodzie.

– Na dachu transportuje się czasem barany, na przykład na święto Tabaski – wyjaśnia Polka z Senegalu. – Raz widziałam trumnę na dachu samochodu i zastanawiałam się, czy była pusta... – zawieszę głos.

Trumna to niecodzienny widok. Standardem są natomiast figurki i obrazki lokalnych świętych we wnętrzach pojazdów, szczególnie taksówek.

– Mają chronić na drodze – tłumaczy Joanna. – Pewnie jak u nas św. Krzysztof.

Natomiast Katalina dzieli się też inną ciekawą obserwacją: auta w Senegalu często mają tablice rejestracyjne (a dokładniej – podkładki, ramki) z Francji, Belgii, a nawet Polski! To zwykłe stare, mocno wyeksploatowane pojazdy, na które w Europie trudno byłoby znaleźć kupców.

– Są w kiepskim stanie, ale w większości przypadków markę można rozpoznać. Jeśli na przykład pozostały litery YOT, to chyba była kiedyś toyota.

– Samochody trzymają się na sznurek. Ale jeżdżą się tu po ułańsku – dodaje Joanna.

Opowiada też o zdezelowanych furgonetkach, busach. Głośnych. Kolorowych. W godzinach szczytu obwieszonych ludźmi.

– Pasażerowie trzymają się drabinki, chybliwych drzwi lub dachu.

Annę zadziwia wygląd rozpadających się taksówek. I metodyka pracy taksówkarzy.

– Taksówki jadą bardzo wolno, gdy są puste. Kierowca rozgląda się, dosłownie łowi klienta. I zatrzymuje się, gdy go zobaczy. W miejscach najbardziej nieprzewidywalnych. A „sto-



Fot. Joanna Wieczorek-Dieng

py” nie zawsze działają. Gdy już ma klienta, jedzie na łeb, na szyję. Byle najszybciej dowieźć i jak najszybciej znaleźć kolejnego. Co ważne: nie ma liczników taxi. Cenę ustala się zanim się wsiądzie.

Mandaty też próbuje się negocjować. Stawka wyjściowa to 6 tysięcy XOF. Znajoma Joanna raz zapłaciła 3 tys. (mniej niż 20 zł) za niezapięte pasy. Drogówka zatrzymała ją też, kiedy rozmawiała przez telefon bez zestawu słuchawkowego. Grzywna? 5 tys. XOF.

■ Drogi coraz bardziej asfaltowe

O karach za przekroczenie prędkości rzadko się słyszy. Pierwszy powód, wspomniany wyżej, to brak urządzeń pomiarowych. Drugi – warunki atmosferyczne, geologiczne, hydrologiczne.

– Drogi w interiorze są w takim stanie, że nie da się po nich jechać szybko. Po intensywnych opadach deszczu czasami w ogóle nie da się przejechać – opisuje Marta. – Kiedy jest sucho i bardzo gorąco, dokucza kurz, pył, piasek. Można by zamknąć okna, ale wtedy nie wytrzyma

się temperatury. Trzeba więc zostawić otwarte i dostosować prędkość. Zwolnić.

W Senegalu jest tylko jedna płatna autostrada. Prowadzi przez Dakar na turystyczne południe kraju i do otwartego 7 grudnia nowoczesnego lotniska im. Blaise Diagne. Ale dróg szybkiego ruchu (130 km/h) przybywa.

– Gdy tu przyjechałam w 2000 roku, pokonanie 80 kilometrów poza Dakarem było katorgą – wspomina Anna Haris. – A niedawno śmignęłam 600 kilometrów do Velingary w sobotę, w niedzielę powrót i nawet się nie zmęczyłam. Z przerwą na obiad i postojami na papierosa. 500 km przejechaliśmy ze średnią ponad 70 km na godzinę. Nowe drogi powstają głównie z projektów pomocowych – komentuje Anna.

O kilometrach świeżego, równego asfaltu mówi też Joanna. W mniejszych miejscowościach nawierzchnia bywa dziurawa, lecz...

– Generalnie jakość dróg bardzo się poprawia – ocenia Polka.

Po regionalnych trasach można śmigać 90 km/h. W terenie zabudowanym obowiązuje – tak jak w większości krajów europejskich – ograniczenie do 50 km/h.

Katalina Szewczyk zauważa, że większość wypadków drogowych, o których się słyszy w Dakarze, to zdarzenia z udziałem skuterów i motocykli. Oczywiście, jak w każdym mieście, zdarzają się stłuczki, drobne kolizje.

– Dużo aut, w tym moje, jest podrapanych, obitych.

Opowiada też o przewróconych ciężarówkach. – Towar wszędzie rozrzucony, droga zablokowana, korki większe niż zwykle – barwnie maluje drogowe obrazki.

Podkreśla, że w Senegalu jako kraju mużułańskim nie słyszy się o „drunk driving”, bo większość społeczeństwa nie spożywa alkoholu. Dzięki temu na ulicach jest bezpieczniej.

– Ale kierowcy są fatalni – podsumowuje krytycznie Anna Haris.

Tomasz Maciejewski



Fot. Joanna Wieczorek-Dieng

Szpilki i papierosy, czyli czego nie wolno robić w elce

Przed pierwszą jazdą instruktor zawsze informuje kursanta, czego nie wolno robić w samochodzie. Na liście rzeczy surowo zakazanych są przede wszystkim palenie i rozmowa przez telefon. Co jeszcze?



W samochodach nauki jazdy zakaz palenia przestrzegany jest bezwzględnie. Niezależnie od tego, czy instruktor pali, czy nie, nigdy nie robi tego w elce i nie pozwala na to kursantom.

– W samochodzie prywatnym człowiek może robić, co chce, ale elka to narzędzie pracy, w którym jeździ kilkadziesiąt osób – tłumaczy Jerzy Golus z wrocławskiego Ośrodka Szkolenia Kierowców „Euforia”. – Oczywiście rozumiemy, że dla kogoś wytrzymanie dwóch godzin bez papierosa może być trudne, zwłaszcza przy takim stresie, jaki wielu kursantów przeżywa za kierownicą, szczególnie na początku. Dlatego jeżeli kursant wyrazi takie życzenie, zjeżdżamy na parking, wysiadamy z samochodu. Wtedy jest przerwa na papierosa i na rozprostowanie nóg. Ale w samochodzie palenie jest niedopuszczalne niezależnie od okoliczności.

■ Telefon – największy wróg kierowcy

Wszyscy wiedzą, że podczas jazdy nie wolno rozmawiać przez telefon, jednak w Polsce nie zawsze jest to przestrzegane. Mimo że zakazują tego przepisy, a twórcy reklam społecznych

prześcigają się w próbach dotarcia z przekazem. Przez telefon rozmawiają doświadczeni kierowcy, zdarza się, że próbują robić to też kursanci. Instruktorzy zgodnie przyznają, że jest to jeden z największych problemów, z którymi muszą się mierzyć. Większość przed rozpoczęciem jazdy prosi o wyciszenie telefonu, żeby nie rozpraszał podczas szkolenia. Jednak kursant nie zawsze się dostosowuje.

– Zapadła mi w pamięć pani, która w trakcie szkolenia próbowała odebrać telefon – mówi Piotr Olszewski z Akademii Dobrego Kierowcy. – Telefon leżał w schowku przy skrzyni biegów i kiedy zadzwonił, pani, ku mojemu zdumieniu, bo uczulam na to swoich kursantów, po prostu sięgnęła po komórkę, żeby odebrać. Złapałem telefon i powiedziałem, co o tym myślę.

■ Uroda – niewygodna i niebezpieczeństwo

Podstawowym grzechem pań jest przychodzenie na jazdy w szpilkach oraz próby poprawiania makijażu podczas jazdy. I właśnie na to muszą uczulać instruktorzy.

– Zawsze przed pierwszą jazdą mówimy, żeby przyjąć w wygodnych butach, bo prowadzenie

samochodu w butach na wysokich obcasach jest zarówno niebezpieczne, jak i po prostu niewygodne – mówi Golus. – Mimo to panie często o tym zapominają. Ale ja do elki w szpilkach wpuszczam niechętnie.

– Zdarza się, że muszę tłumaczyć, że lusterka w samochodzie nie służą oglądaniu siebie, tylko kontroli sytuacji na drodze – śmieje się Józef Adamowicz z OSK z Tarnobrzegu. – Panie mają skłonność do przeglądania się w lusterkach, poprawiania makijażu. A tego nie można robić w elce. Tu trzeba się skupić na szkoleniu.

■ Alkohol? Oczywiście

Adamowicz mówi, są też kwestie na tyle oczywiste, że nie mówi się o nich przed zajęciem miejsca w samochodzie, jak np. przychodzenie na jazdę pod wpływem alkoholu.

– Rzeczywiście nie instruuję moich kursantów, że nie można spożywać alkoholu w elce, bo uznają, że jest to rzecz oczywista i mówi się o tym podczas omawiania przepisów na zajęciach teoretycznych – wyjaśnia. – Z tego samego powodu nie informuję, że nie można przyjąć na jazdę pijanym. Ale gdybym miał podać zachowania najbardziej niepożądane w samochodzie szkoleniowym, to zdecydowanie alkohol. Tyle że nie spotkałem się z przypadkiem, żeby ktoś próbował spożywać.

■ Elka to nie stołówka

Ośrodki szkolenia kierowców zgodnie przyznają, że zachowaniem niedopuszczalnym jest jedzenie w elce.

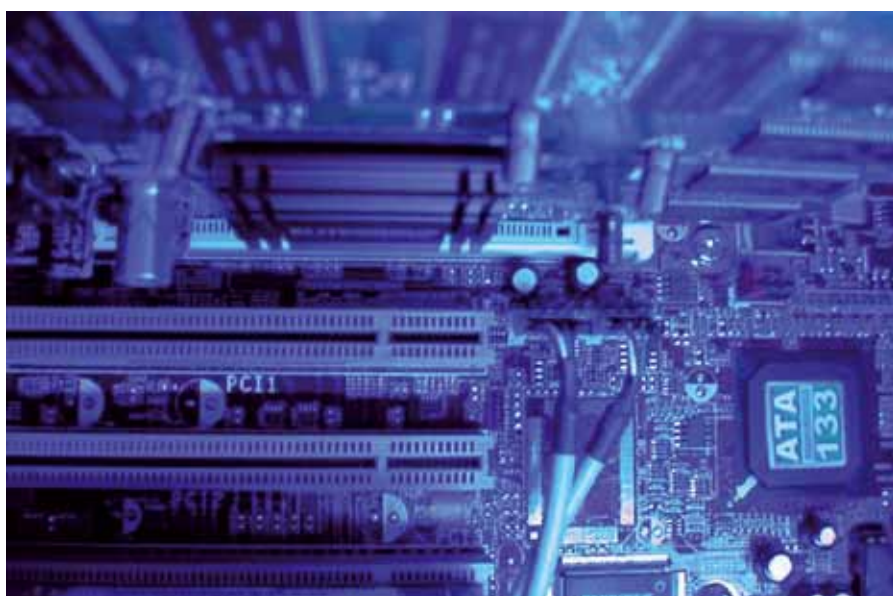
– Jedzenie jest tak samo niebezpieczne, jak rozmowa przez telefon – tłumaczy Józef Adamowicz. – Nie ma na to miejsca podczas szkolenia.

– Samochód służbowy to nie stołówka – dodaje Golus. – Ja nie jem w samochodzie i tego samego oczekuję od kursantów. Na wyraźne życzenie kursanta można stanąć, zrobić przerwę na posiłek. Ale nie wyobrażam sobie, że w aucie ktoś je. Po pierwsze, to nie jest odpowiednie do tego miejsce, po drugie – chodzi o zachowanie czystości.

Anna Łukaszuk

Z nowym rokiem nowym krokiem?

Ministerstwo Cyfryzacji twierdzi, że w pierwszym miesiącu 2018 roku miesiąc CEPiK 2.0 powinien działać bez zarzutu. Pytanie tylko, co będzie się działo w czerwcu, gdy uruchomiony zostanie moduł Centralnej Ewidencji Kierowców...



do żadnej poważniejszej awarii, o czym świadczą mogą raporty publikowane na stronie internetowej Ministerstwa Cyfryzacji. Nie znaczy to, że wszystkie problemy zniknęły. Na przykład 12 grudnia przyjęto 91 zgłoszeń różnego rodzaju błędów. Jakich? Wystąpił m.in. „problem z brakiem możliwości rejestracji pojazdu na stałe oznaczenia po wcześniejszej rejestracji czasowej”, „problem z kolejną legalizacją tablicy rejestracyjnej”, czy „problem z rejestracją pojazdu na firmę zagraniczną posiadającą REGON”.

– Pierwszy dzień to była jakaś masakra. System nie działał jak należy. Teraz jest już lepiej, choć nadal zdarzają się błędy – mówiła 10 grudnia Renata Garsztko, naczelnik wydziału komunikacji w Starostwie Powiatowym w Pleszewie, w rozmowie lokalnym oddziałem portalu NaszeMiasto.pl.

■ Powiaty proponują pilotaż

Pod koniec listopada działanie CEPiK-u było nawet jednym z tematów spotkania zespołu ds. społeczeństwa informacyjnego Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Uczestniczyli w nim zarówno przedstawiciele resortu cyfryzacji, jak i Związku Powiatów Polskich. Na stronie internetowej tej organizacji możemy przeczytać m.in.: „przy kolejnych wdrożeniach, dotyczących zwłaszcza CEK, należy wziąć pod uwagę polegający na równoległej pracy przez dłuższy czas na starym i nowo zaprojektowanym systemie pilotaż w kilku starostwach (które powinny wówczas otrzymać finansowe wsparcie), co pozwoliłoby na wyeliminowanie większości błędów przed wdrożeniem”.

Czy tak się stanie? Zobaczmy. Jednak wcześniejszy pilotaż modułu Centralnej Ewidencji Pojazdów wydaje się ze wszech miar sensowny. Pamiętajmy bowiem, że właśnie w czerwcu z CEPiK-u korzystać będą także szkoły jazdy. I ich właściciele oraz pracownicy nie chcieliby zapewne, żeby występowały wówczas jakiegokolwiek problemy, np. z aktualizacją PKK.

Na razie ministerstwo zapewniło, że w styczniu 2018 roku CEPiK 2.0 z modułem Centralnej Ewidencji Pojazdów ma działać bez zarzutu.

Jakub Ziębka

Na razie CEPiK 2.0 działa bowiem w okrojonej wersji. Nie dalej jak 13 listopada uruchomiony został moduł Centralnej Ewidencji Pojazdów. Udoskonalona CEP to m.in. doprecyzowanie i zwiększenie zakresu wprowadzanych do ewidencji danych. Trafiają tam informacje dotyczące zabezpieczeń na pojeździe, w tym o jego zajęciu przez organ egzekucyjny. To rozwiązanie ważne dla nabywców pojazdów, którzy uzyskają teraz wiedzę m.in. w zakresie ograniczonego prawa właściciela do dysponowania pojazdem.

Zgodnie z nowymi przepisami okresowe badanie techniczne na stacjach kontroli pojazdów przeprowadza się po uprzednim uiszczeniu opłaty przez właściciela lub posiadacza pojazdu. Po wykonaniu badania diagnosta jest zobowiązany do wprowadzenia danych do systemu i przesłania do bazy CEP. Gdy otrzyma stamtąd potwierdzenie, dokonana wpisu w dokumencie i zwróci go właścicielowi pojazdu. Nowością jest także rejestracja negatywnego wyniku badania technicznego. Badanie okresowe przerwane na prośbę właściciela samochodu również zostanie odnotowane w bazie CEP.

■ Urzędnicy pomstują

Jednak system nie zadziałał, tak jakby oczekiwali jego użytkownicy. Mowa o stacjach kontroli pojazdów czy wydziałach komunikacji urzędów miast i starostw powiatowych, do których zgłaszają się ludzie, by załatwić codzienne sprawy związane z samochodami. Chodzi m.in. o ich rejestrację, zamianę tablic rejestracyjnych z tymczasowych na stałe, zgłoszenie zbycia lub nabycia auta, dokonywanie okresowego przeglądu pojazdu.

Szczególnie w pierwszym okresie działania CEPiK-u 2.0 bardzo narzekali na niego urzędnicy. Z systemu nie można było normalnie korzystać. Efekt? Wydłużenie czasu obsługi klienta, a w niektórych przypadkach – odsyłanie ludzi do domu. Niektóre urzędy miast i starostwa powiatowe informowały nawet swoich klientów o możliwych niedogodnościach.

■ Błędy się zdarzają

W grudniu sytuacja zaczęła się poprawiać. Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoly Jazdy” do systemu wpięty się prawie wszystkie stacje kontroli pojazdów. Nie doszło już



Niedobra zmiana

Nadchodzą zmiany dla nowych kierowców. Już chyba nikt nie ma wątpliwości, że wejdą w życie w 2018 roku. Obostrzenia, jakie czekają na młodych kierowców, mają na celu poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach. Czy tak się właśnie stanie? Czas pokaże...



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Obowiązkowy kurs teoretyczny będzie w formie, jak mierniam, dwugodzinnego wykładu prowadzonego w ośrodku egzaminacyjnym. Ciekawe, kto poprowadzi takie zajęcia, co przekaże świeżym kierowcom, czy nie skończy się na suchej pogadance, prowadzącej tylko do tego, żeby czas jakoś zleciał... Bo zainteresować tematyką bezpieczeństwa młodego człowieka, siedzącego w szkolnej ławce i słuchającego o wypadkach drogowych, statystykach i drastycznych zdjęciach z miejsc zdarzenia, nie jest łatwo. Czy na kimś zrobi to wrażenie? Chyba nie. Moim zdaniem te zajęcia nic nie wniosą do poprawy bezpieczeństwa. Za to w świadomości społecznej pozostanie informacja, że ośrodki egzaminacyjne pobierają pieniądze za nic. Jak to mówi młodzież: „płacisz za papier”.

■ Dobre intencje, zły pomysł

Co ze szkoleniem praktycznym w ośrodku doskonalenia techniki jazdy? Ustawodawca przewidział, że za sprawą tych godzinnych zajęć podniesione zostaną umiejętności kierowców oraz wiedza prowadząca się do tego, jak uniknąć niebezpiecznych zdarzeń. Myślę, że intencje były dobre,

ale ustawodawca nie przewidział jednej ważnej rzeczy. Nawet genialny szkoleniowiec w godzinie nie nauczy kierowcy niczego ważnego. Jeżdżenie po płycie poślizgowej? Zapomnijcie. Nawet tej płyty nie zobaczą. Godzina minie, gdy instruktor wytłumaczy im, jak prawidłowo przygotować się do jazdy, objaśni pojęcia, takie jak defensywna jazda, pod- i nadsterowność. Nie oszukujmy się, tak właśnie będzie. Bo na zajęciach prowadzonych w OSK rzadko poświęca się czas na wyjaśnianie kursantom podstawowych pojęć związanych z bezpieczeństwem. Ilu instruktorów zachęca swoich podopiecznych do defensywnej jazdy, ilu wprowadza zasady eco-drivingu?

■ Bezsensowne limity i obostrzenia

Limity prędkości? To dopiero niezrozumiała rzecz. Na kursie prawa jazdy kursant jadący zgodnie z przepisami jest wyprzedzany z każdej strony. A co stanie się, gdy młody kierowca będzie przestrzegał wyznaczonych limitów? Kierowcy go chyba zlincolną, na autostradzie taka wolna jazda będzie po prostu niebezpieczna.

Czemu ma służyć zielony listek? Chyba tylko stygmatyzowaniu młodego kierowcy. W polskich realiach większość kierujących nawet nie zwróci na niego uwagi. Część może pomyśleć, że właściciel auta jest fanem substancji w Polsce zakazanej. Poza tym młody kierowca będzie czuł się nieswojo uświadamiając sobie, że pozostała część społeczeństwa wie o jego statusie.

Zakaz podejmowania pracy w zawodzie kierowcy jest kuriozalny. Nie wiem, czemu ma on

w ogóle służyć. Otrzymałem dokument prawa jazdy, przez pierwsze miesiące pracować nie mogę, po ośmiu miesiącach już tak, chociaż od momentu jazdy egzaminacyjnej mogłem nie przejechać ani jednego kilometra. Wielu młodych ludzi dorabia lub wręcz zarabia na siebie dostarczając pizzę lub przesyłki kurierskie. Skoro egzaminator zakończył egzamin wynikiem pozytywnym, znaczy to, że młody człowiek potrafi jeździć, robi to w sposób niezagrażający bezpieczeństwu innych użytkowników drogi. Po prostu – jest kierowcą.

Szkolę wielu kursantów, dla których posiadanie prawa jazdy jest szansą na podjęcie pracy i usamodzielnienie się. Kurierzy źle nie zarabiają. Wraz ze wzrostem sprzedaży internetowej rynek się rozwija.

■ ODTJ-oty milczą

Moim zdaniem nowe obostrzenia dla młodych kierowców nie poprawią bezpieczeństwa na drogach. W skrajnych przypadkach sprowadzą się np. do drukowania dokumentu o ukończeniu szkolenia. Nie widzę zainteresowania ze strony ODTJ-otów do nawiązania współpracy ze szkołami jazdy, zaproponowania im jakiegoś partnerstwa. A ja chciałbym, żeby moi kursanci byli kierowani do ODTJ-otu, w którym zostaną profesjonalnie przeszkoleni. Mało tego, w takich zajęciach chętnie bym uczestniczył. Podobnie jak moi instruktorzy. Podnieśliśmy poziom swoich umiejętności i mielibyśmy pewność, że dany ośrodek wykonuje dobrą robotę. ■

Przyszło nowe

W trzech WORD-ach – szczecińskim, piotrkowskim i krośnieńskim – pojawiły się w ostatnim czasie nowe pojazdy egzaminacyjne. Są to odpowiednio toyoty yaris, citroeny C3 i kie rio. Jednak na miarodajne oceny tych pojazdów trzeba jeszcze poczekać...

W szczecińskim ośrodku wymiana pojazdów dokonała się błyskawicznie, bez żadnych okresów przejściowych. Od 1 grudnia kandydaci na kierowców zdają egzaminy praktyczne tylko z wykorzystaniem nowych toyot yaris. Pojazdy, które były użytkowane jeszcze w listopadzie, czyli hyundaie i20, zostały zwrócone dilerowi – zwycięzcy poprzedniego przetargu na dostawę aut. Dlaczego? Bo szczecińskim WORD ich nie kupił, tylko wypożyczył.

■ Reklama stworzona specjalnie dla szkół jazdy

Ośrodek w Szczecinie zakupił dwadzieścia nowych toyot yaris za 778 tys. zł. Jak się sprawują?

– Na razie, odpukać, nie ma z nimi żadnego problemu – mówił w grudniu w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Cezary Tkaczyk, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Szczecinie. – Jedyne, na co trochę narzekają egzaminatorzy, to mała przestrzeń we wnętrzu pojazdu. Ale to raczej drobnostka. Yarisy mają opinię mało awaryjnych, mam nadzieję, że tak samo będzie z tym najnowszym modelem.

Nowe pojazdy są też już w szczecińskich szkołach jazdy. Diler, który wygrał przetarg na dostawę aut, czyli firma Kozłowski, oferował ośrodkom ponad dziesięcioprocentowy rabat na zakup nowego samochodu. Mało tego, co rzecz niesłychanie rzadko w Polsce spotykana, postawił nawet na reklamę yarisów, skierowaną do ośrodków szkolenia kierowców. W centrum Szczecina widać było billboardy, reklamy pojawiły się także na miejskich autobusach.

– Jak oceniam nowe pojazdy? Wszystkie wyjdzie w praniu, ale jakiegoś wielkiego szału nie ma – ocenia Agnieszka Szczepańska, kierownik szczecińskiego ośrodka Kobra. – Najważniejsze, żeby się nie psuły.

Umiarkowanie zadowolony z wprowadzenia nowego auta w WORD-zie jest z kolei Dariusz Tyrakowski, szef szkoły jazdy Tyrakowscy.

– Instruktorzy nowe pojazdy chwalą, ale zdają sobie sprawę z tego, że wszystko, co jest nowe, pachnie świeżością, ludziom się podoba. Jednak wydaje mi się, że toyota jest lepszą marką od hyundaia. Z dilerem, który oferuje nowe pojazdy, współpracuje nam się bardzo dobrze. Są życzliwi, kompetentni, oby tak dalej.



Nowe toyoty yaris są eksploatowane w szczecińskim WORD-zie od 1 grudnia

■ Akcja wycofywania yarisów

Jeszcze w styczniu szczeciński WORD znacznie eksploatować kolejne pojazdy. Nie będą to jednak toyoty yaris, tylko fiaty punto. Co się za tym kryje? Rozpoczęcie egzaminowania praktycznego w barlineckim oddziale terenowym szczecińskiego ośrodka. Na razie na miejscu kandydaci na kierowców mogą zdawać jedynie teorię.

W Szczecinie toyoty yaris pachną jeszcze nowością, z kolei w Piotrkowie Trybunalskim powoli się od tego pojazdu odchodzi. Otóż tamtejszy WORD kupił siedemnaście citroenów C3 za 395 tys. zł brutto. Co ciekawe, diler, który wygrał przetarg, zobowiązał się do odkupienia starych toyot yaris za 459 tys. zł.

Egzaminy z wykorzystaniem citroenów C3 odbywają się już od 20 listopada. Jednak na razie kandydaci na kierowców mogą jeszcze skorzystać z toyot yaris. Granicznym terminem będzie 9 lutego. Wtedy te pojazdy zostaną całkowicie wycofane z egzaminowania.

– Jeżeli chodzi o funkcjonalność nowego pojazdu egzaminacyjnego, to oceniam ją dobrze. Pojazd nie odbiega zaledwie od tego, do czego przyzwyczyliśmy nas toyota yaris. W środku zastosowano klasyczne rozwiązania. Mam nadzieję, że citroen C3 okaże się tak samo dobry w eksploatacji, jak pojazd japoński – mówi Bogusław Kulawiak, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Piotrkowie Trybunalskim.

■ Rio zastępują swifty

Również w listopadzie nowy pojazd pojawił się w krośnieńskim WORD-zie. Jest to kia rio. Zaproponowana przez dilerów cena za dwanaście samochodów to 780 tys. zł. Jednak należy od tego odliczyć prawie 289 tys. zł, bo tyle będzie kosztował zwycięzca przetargu wykup dwunastu sztuk suzuki swift.

Na razie krośnieński WORD egzaminuje jeszcze na dwoma rodzajami pojazdów. Jednak suzuki swift zostaną wycofane z eksploatacji 8 stycznia.

Jakub Ziębka



Pod rządami elektroniki

Współczesne samochody w coraz mniejszym stopniu pozwalają kierowcy na niepożądane zachowania. To, co jeszcze kilka lat temu było łatwe do zrealizowania, powoli staje się niewykonalne – chociażby wyłączenie systemu ESP czy zawrócenie z użyciem hamulca ręcznego.

Niektórzy twierdzą, że w motoryzacji zaplanowała stagnacja. Przy obecnym poziomie wiedzy i rozwoju techniki nie sposób radykalnie podnieść chociażby sprawności silnika tłokowego. Ogromne pole manewru daje jednak elektronika. Zaledwie dekadę temu szczytem wyrafinowania były nawigacje, czujniki cofania i powoli wchodzący na listy opcji asystent parkowania, który samodzielnie operując kierownicą był w stanie wpasować auto w lukę między samochodami, w którą statystyczny Kowalski nawet nie próbowałby wjeżdżać.

Obecnie wiele samochodów jest w stanie chronić się przed błędami kierowców czy ich niszczycielskimi zapędami. Gdy przy parkowaniu elektronika wykryje ryzyko uderzenia w przeszkodę lub poprzecznie jadącym autem, może automatycznie aktywować hamulce. Sportowe modele z wysiłonymi silnikami (np. BMW M czy Audi RS) nie pozwalają na korzystanie z wysokich obrotów przed rozgrzaniem motoru do temperatury roboczej – przypomina o tym czerwone pole obrotomierza o zmiennej długości i dopasowany do niego limiter obrotów. W popularnych autach coraz częściej niemożliwe staje się także wkręcenie silnika na postoju na więcej niż 3000–4000 obr./min. Selektory automatycznych skrzyń biegów przestają być mechanicznie łączone z przekładniami. Niezbędne sygnały przekazuje elektronika. Wszystko po to, by podczas jazdy nie dało się wybrać trybu parkingowego lub biegu wstecznego – bez względu na to, czy dzia-



łania były przypadkowe, czy zamierzone. I chociaż może wydawać się to dziwne, zainteresowanie tego typu eksperymentami jest ogromne. Dość powiedzieć, że film z próbą wrzucania biegu wstecznego podczas jazdy autostradą od stycznia 2017 roku obejrzało przeszło siedem milionów internautów. Na szczęście jego autor wyraźnie zaznaczył, że takie działanie nie zaszkodziło nowoczesnemu samochodowi, jednak może dokonać spustoszenia w aucie o innej konstrukcji.

Elektronicznego udogodnienia doczekały się też wszystkie nowe modele BMW z ręcznymi skrzyniami. Dopóki system ESP nie zostanie wyłączony, komputer dba o precyzyjne dopa-

sowanie obrotów silnika do wybranego biegu, co sprawia, że redukcje są płynne i ograniczają prawdopodobieństwo zerwania przyczepności, gdy kierowca zapomni lub nie zdaje sobie sprawy z konieczności podbicia obrotów gazem. Pionierem w tym zakresie był Nissan 370Z, który już w 2009 roku miał system dopasowywania obrotów SynchroRev Match. W tym samym czasie w CR-V z aktywnym tempomatem podobnie działające rozwiązanie wprowadziła Honda. Jeżeli tempomat został włączony, a kierowca postanowił zmienić bieg, mógł zrobić to płynnie bez dotykania gazu – elektronika dopasowywała obroty do wybranego przełożenia, co było doskonale widoczne, gdy po wci-

śnięciu sprzęgła przesuwało się dźwignię lewarka w różne położenia.

Wiele nowinek pojawiło się w obrębie układów hamulcowych. Coraz powszechniejszym rozszerzeniem systemu ESP jest Hill Holder, który zapobiega staczaniu się samochodu ze wzniesienia, utrzymując zwiększone ciśnienie w układzie przez pięć sekund po zwolnieniu pedału hamulca bądź do chwili ruszenia. Szerszy zakres działania ma funkcja Auto Hold. Nie tylko przeciwdziała pełzaniu na biegu samochodu z automatyczną skrzynią, ale również utrzymuje pojazd na wzniesieniu przez dowolnie długi czas – hamulce są zwalniane w chwili ruszenia. Jedynym mankamentem jest konieczność aktywacji Auto Hold w momencie rozpoczynania jazdy przyciskiem na konsoli środkowej, a w mercedesach mocniejszym dociśnięciem pedału hamulca po zatrzymaniu auta.

Walcząc o cenną przestrzeń w kabinie oraz estetykę wnętrza coraz częściej zastępuje się klasyczną dźwignię hamulca ręcznego przyciskiem. W większości modeli elementem wykonawczym są systemy opracowane przez firmy ATE i TRW. W pierwszym z nich elektryczny silnik ciągnie za tradycyjne linki. Drugi bazuje na silniczkach montowanych w zaciskach, które przesuwają tłoczki. Elektronika nie pozwala na wykonanie efektywnego zawracania na ręcznym, uniemożliwiając zablokowanie kół. Mało tego, po wciśnięciu przycisku podczas jazdy aktywowane mogą być hamulce przy wszystkich kołach. Test przeprowadzony przez tygodnik „Motor” wykazał, że takie rozwiązanie w przypadku problemów z zasadniczym hamulcem pozwala na bezpieczne hamowanie na łuku, natomiast na prostym zatrzymuje auto ze 100 km/h nawet kilkanaście metrów wcześniej niż klasyczny hamulec awaryjny. Mechaniczne rozwiązanie było górą jedynie w (mało prawdopodobnym) przypadku całkowitej utraty płynu z obu obwodów. Elektrycznie sterowane hamulce postojowe nie są nadmiernie awaryjne. Komplikuja jednak obsługę serwisową aut. Przy wymianie klocków tłoczki nie wystarczy tylko wcisnąć – konieczne może być także ich obracanie oraz podpięcie samochodu pod komputer diagnostyczny. Mechanicy oczywiście znaleźli drogi na skróty, chociażby poprzez wymianę klocków przy pracującym silniku, a więc również zwolnionym hamulcu.

Na terenie Unii Europejskiej system elektronicznej kontroli stabilności (ESP) stał się obowiązkowy we wszystkich nowo homologowanych modelach w 2011 roku, natomiast we wszystkich sprzedawanych samochodach od 2014 roku. Zmiana oczywiście nie dokonana się skokowo. ESP był wprowadzany stopniowo. Jednym z pionierów było Renault, które już od 2001 roku wyposażało Laguna II w ten system. Tym tropem poszły kolejne marki.

W 2006 roku grupa Volkswagena zaczęła uzupełniać ESP systemem DSR (od Dynamic Steering Response). W razie potrzeby może on próbo-



wać lekko skrócić kierownicę, by zasugerować prowadzącemu, w którą stronę powinien samodzielnie ją obracać, by skontrolować niepożądaną zmianę kierunku jazdy, z jaką nie poradziłoby sobie ESP. Siła działania DSR jest przy tym na tyle mała, by w razie potrzeby kierujący mógł ją przezwyciężyć. W trakcie testów na torze odkryliśmy, że elektronika stojąca za DSR potrafi samodzielnie skontrolować spowodowany poślizg, wykonując niemal pełny obrót kierownicą, a następnie ustawić ją w położeniu do jazdy na wprost.

Z biegiem czasu zmianie uległo spojrzenie na możliwość wyłączenia ESP. Obecnie powszechne staje się rozwiązanie promowane przez francuskie koncerny, czyli możliwość uspienia systemu tylko poniżej 50 km/h. Przy wyższych prędkościach ESP zaczyna w pełni kontrolować poczynania samochodu. Coraz częściej wkracza także do akcji, gdy po wyłączeniu wykryje potencjalnie niebezpieczne zachowania – np. próby kręcenia bączków. W autach wielu marek pełna dezaktywacja ESP staje się możliwa tylko w sportowych modelach. W pozostałych można jedynie wyłączyć kontrolę trakcji.

Jeszcze sporo czasu upłynie, nim samochody przestaną pozwalać kierowcy na odrobinę szaleństwa. We wszystkich modelach BMW, jak również m.in. w oplach i toyotach można odłączyć ESP dłuższym przytrzymaniem wyłącznika (krótkie wciśnięcie odłącza kontrolę trakcji). W spor-

towych modelach – np. bmw M5, mercedesie-AMG klasy E czy fordzie focusie RS układ przeniesienia napędu na cztery koła można przełączyć w tryb ułatwiający jazdę kontrolowanymi poślizgami. W bmw i mercedesie możliwe jest wręcz całkowite odłączenie napędu na przednie koła.

Z kolei w wielu modelach grupy Volkswagena ze skrzyniami DSG, sportowych mercedesach, wszystkich bmw z „automatami”, a w focusie RS czy nowym mustangu z ręczną przekładnią dostępne są procedury startowe (Launch Control), które po wykonaniu przez kierowcę określonych czynności utrzymują zwiększone obroty i podbijają ciśnienie doładowania, by umożliwić start w wyścigowym stylu. Alternatywą są znane z mustanga z silnikiem V8 oraz bmw M tryby do... palenia opon. W fordzie jest to możliwe na postoju, gdy przednie koła są trzymane przez hamulce, a tylne mogą się swobodnie obracać, natomiast bmw M po ruszeniu z miejsca szybko wrzucają wyższe biegi, by umożliwić ruszenie z jednoczesnym zostawieniem za sobą obłoku białego dymu i kilkudziesięciometrowych śladów spalonej gumi. Oczywiście żadna z tych procedur nie jest możliwa do wywołania przypadkowo. Kierowca musi wykonać kilka czynności, a w fordzie dodatkowo przez pięć sekund przytrzymać przycisk na kierownicy, widząc obok komunikat, że funkcja jest przeznaczona do stosowania na torze.

Lukasz Szewczyk



Czym skorupka za młodu nasiąknie...

Wszyscy mówią, że pieszy ma na przejściu pierwszeństwo. Ale rzadko wspomina się o czymś innym. Chodzi o art. 14 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Jest jeszcze logiczne myślenie. Mnie uczono, że nawet jeśli mam zielone światło i pierwszeństwo, muszę sprawdzić, czy wszystko jest OK, czy mogę ruszyć. Szkoda życia, czasem warto wariatom odpuścić.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

oto, co mi się przytrafiło. Wracałem z pracy do domu. Jechałem osiedlową drogą. Ale nie taką, którą pieszy może iść całą szerokością jezdni i ma pierwszeństwo przed autem, mimo że nie ma na niej wymalowanych pasów. W pewnym momencie, choć robiło się już ciemno, dostrzegłem dziecko. Zbliżało się do przejścia dla pieszych. Chłopiec wyglądał jak typowy uczeń szkoły podstawowej. Plecak, większy i cięższy od niego, sprawiał, że dzieciak z trudem spoglądał w dół, skupiając wzrok na smartfonie. Na głowie miał ogromną czapkę, na którą nasunął kaptur. Mimo to widać było dwa białe kable, biegnące do uszu chłopaka.

■ Czujny młodzieniec ze smartfonem

Co w takim momencie myśli kierowca? Trzeba się zatrzymać, przepuścić to dziecko, bo inaczej wtargnie na jezdnię i znajdzie się pod maską auta. Jak samobójca. Jak pomyślałem, tak zrobiłem. Zatrzymałem się przed przejściem dla pieszych i obserwowałem, co robi dziecko. Chłopiec podszedł do pasów i... zatrzymał się. Wsunął telefon do kieszeni, popatrzył w lewo, w prawo, jeszcze raz w lewo i spokojnie przeszedł na drugą stronę ulicy. Kiedy znalazł się już na przejściu,

zrobił może dwa kroki, spojrzął w moją stronę, podniósł rękę do góry, dziękując mi za miły gest.

Kto go tego nauczył? Naoglądał się YouTube'a albo telewizji? Pewnie nie. Ale gdzieś musiał takie zachowanie zobaczyć. Znalazł w kimś dobry i godny naśladowania wzór. Może to zasługa rodziców? Jeśli tak, chwała im za to! Przyzwyczajenia i wiedza nabyta w młodym wieku przeważnie decydują o późniejszych zachowaniach człowieka. Czym skorupka za młodu nasiąknie, tym na starość trąci... Jak ten chłopak za kilkanaście lat zostanie kierowcą, nie będę bał się przejść przez jezdnię. I o to chodzi.

■ Zero pojęcia, logiki, reakcji

Początek mojej opowieści wskazywał na to, że po raz kolejny chcę napisać o tzw. smartzombi. Nic z tych rzeczy. Ucieszyłem się, że pozory mnie zmyliły. Młodzi potrafią jednak logicznie myśleć, zachowywać się, tak jak powinni. I to nie był tylko jeden odosobniony przypadek. Takich młodych ludzi jest więcej. Niejednokrotnie podnosili w moim kierunku ręce albo kiwali głowami, dziękując mi za zachowanie wobec nich na drodze.

Ale to nie koniec mojej opowieści. Chłopak przeszedł przez jezdnię, ja pojechałem dalej. Co się stało, gdy przejechałem ok. 500 metrów? Doszło do podobnej sytuacji: przy przejściu dla pieszych pojawił się młody człowiek (ok. 25 lat). Też miał słuchawki, telefon, czapkę i kaptur. Brakowało mu tylko plecaka. No, ale on już z czasów szkolnej nauki miał już chyba za sobą...

Znowu się zatrzymałem. Czekałem przed pasami. Mężczyzna zbliżył się do przejścia, nie

zwolnił, nie zatrzymał się, wszedł na zebra, nie zważając na nic poza komunikatami z telefonu. Zero pojęcia, logiki, reakcji. W ogóle mnie nie zauważył. Gdybym nie zwrócił na niego uwagi, doszłoby do tragedii.

Co sobie taki młodzieniec myśli? Pewnie to, że noga postawiona na przejściu dla pieszych w mgnieniu oka zatrzymuje ruch na jezdni. Ktoś mu kiedyś tak pewnie powiedział, a on w to uwierzył. Lat przybywa, a on dalej tkwi w błędzie. Po prostu nie zna przepisów. Chciałoby się rzec: stary a głupi...

■ Prawo i logika

Wszyscy mówią, że pieszy ma na przejściu pierwszeństwo. Ale rzadko wspomina się o czymś innym. Chodzi o art. 14 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Zapisano w nim: „Zabrania się wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych, spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi, przechodzenia przez jezdnię w miejscu o ograniczonej widoczności drogi, zwalniania kroku lub zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko”.

Zacytowałem przepis, ale nie zapominajmy o logicznym myśleniu. Mnie uczono, że nawet jeśli mam zielone światło i pierwszeństwo, muszę sprawdzić, czy wszystko jest OK, czy mogę ruszyć. Szkoda życia, czasem warto wariatom odpuścić. Cmentarze pełne są grobów tych, którzy mieli pierwszeństwo... ■

SPSADMi
System Zarządzania OSK



Kontroluj postępy kursantów!

Dzięki rozbudowanej funkcji raportów w SPS Admi masz pełną informację o:

- ✓ postępach w nauce użytkowników „Teorii w domu”,
- ✓ statusie ćwiczeń realizowanych po lekcjach,
- ✓ statystykach odpowiedzi na pytania kontrolne,
- ✓ wynikach testów egzaminacyjnych,
- ✓ ilości testów egzaminacyjnych rozwiązanych przez kursanta.

Odpowiadasz za ich wyniki – miej pewność, że zdadzą!



e-kierowca

Zadzwoń i dowiedz się więcej!

91 431 43 95



Wielcy nieobecni

Na placach egzaminacyjnych wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego próżno szukać aut wyprodukowanych przez niektórych tuzów światowej motoryzacji. Czy dobrze sprawdziłyby się jako samochody szkoleniowe? Czy warto wziąć je pod uwagę, planując zakupy dla OSK? Postaramy się znaleźć odpowiedzi na te pytania.

Pisząc o pojazdach egzaminacyjnych z oczywistych względów koncentrowaliśmy się do tej pory na najczęściej wybieranych przez OSK. Dzieje się tak mimo przepisów, które szeroko otworzyły furtkę do swobodnego użytkowania pojazdów szkoleniowych, umożliwiając szkołom jazdy podstawianie własnych samochodów na egzamin. Dysponując taką możliwością warto rozważyć, czy nie warto iść pod prąd. Bo przecież do szkolenia kursantów można wykorzystać pojazd mniej popularny. Rodzi to oczywiście dodatkowe koszty. Wynikają one choćby z konieczności wyposażenia samochodu w urządzenie do rejestracji przebiegu egzaminu. Z drugiej zaś strony, komfort użytkowania pojazdu, który samodzielnie wybraliśmy, i korzyści marketingowe dla OSK mogą skompensować dodatkowe wydatki. W ubiegłym roku na polskim rynku motoryzacyjnym pojawiło się kilka nowych interesujących miejskich samochodów segmentu B. Każdy stanowić może doskonałe narzędzie szkoleniowe. Żadnego nie znajdziemy w WORD-ach.

■ Fiesta z nową deską rozdzielczą

Zacznijmy od najnowszego forda fiesty. Auto, będące podstawą wielu firmowych flot, na rynku szkolenia kierowców do tej pory nie zaistniało. Szkoła, gdyż ford zawsze cechował się agresywną stylistyką, doskonałym układem jezdny, dosyć prostą, a przez to niezbyt podatną na uszkodzenia konstrukcją i niezbyt wygórowanymi cenami części zamiennych. Najnowsza, czyli siódma generacja fiesty pod względem sty-



listyki to bardziej ewolucja poprzedniego modelu niż rewolucyjna nowość. Zachowano to, co dla fordów najbardziej charakterystyczne, w tym duży wlot powietrza. Ale pojawiły się też nowe, mniejsze reflektory oraz poziome, zachodzące na klapę, tylne lampy. Duże zmiany zaszyły wewnątrz kabiny. Deska rozdzielcza ma całkowicie nową formę, dużo bardziej akceptowalną dla przeciętnego użytkownika w porównaniu do awangardowego projektu z poprzedniczki. W palecie silnikowej znajdują się m.in. dwie wolnossące jednostki benzynowe o pojemności 1,1 litra, które doskonale odpowiadają potrzebom OSK. Generują odpowiednio 70 i 85 KM. Wyposażony w nie pięcioprz biegowy ford w wersji Trend (reflektory automatyczne z czujnikiem

zmiernych, światłami do jazdy dziennej, lusterka boczne sterowane i podgrzewane elektrycznie, centralny zamek ze zdalnym sterowaniem, system Lane Keeping Alert, szyby przednie otwierane elektrycznie, elektryczne wspomaganie kierownicy, komputer pokładowy) kosztuje odpowiednio 44.900 zł i 46.550 zł. Wersja Sync Edition, wyposażona dodatkowo m.in. w radio, manualną klimatyzację, czujniki parkowania z tyłu, wymaga dopłaty 2.100 zł.

■ Micra po metamorfozie

Dla zwolenników nieco bardziej awangardowej stylistyki doskonałą propozycją będzie najnowszy nissan micra. Auto, które do tej pory

było uznawane za pojazd typowo kobiecy, przeszło metamorfozę. Przede wszystkim urosło, co doskonale da się odczuć wewnątrz kabiny. Warto podkreślić, że wykonano ją z dobrych i starannie spasowanych materiałów. Bryła nadwozia straciła swój cukierkowy charakter. Jest ostra, agresywna, rzuca się w oczy i z pewnością spodoba się również mężczyznom. Pod maską miejskiego nissana pracować mogą m.in. wolnossący silnik benzynowy o pojemności 1 l i mocy 73 KM oraz doskonale znany z renault clio turbodoładowany motor o pojemności 0,9 l, generujący 90 KM. Obydwa mają trzy cylindry. Wersją wyposażenia, która sprawdzi się w OSK, jest Visia+. W porównaniu do podstawowej – Visia – obejmuje ona klimatyzację i radio. Napędzana jednolitrowym silnikiem kosztuje 48.490 zł, w konfiguracji z mocniejszą 90-konną jednostką już 50.490 zł.

■ Polo w nowym wcieleniu

W naszym przeglądzie nie mogło zabraknąć niemieckiego klasyka. Uchodzący za synonim jakości, bezawaryjności i wzorcowej ergonomii volkswagen polo również doczekał się nowego wcielenia. Niemcy są konserwatystami stylistycznymi, dlatego też przyglądając się nadwoziu nowego mieszczucha z Wolfsburga nie przeżyjemy szoku. Zauważymy natomiast, że urosł. Długość nadwozia wynosi 4,05 m, a rozstaw osi 2,56 m. To więcej niż w golfie IV! Auto może być bardzo bogato wyposażone, zarówno w systemy multimedialne, jak i asystujące kierowcy. Wystarczy wspomnieć, że możemy je doposażyć m.in. w 8-calowy ekran dotykowy systemu multimedialnego, dający dostęp do szeregu aplikacji, elektroniczny zestaw wskaźników Active Info Display o przekątnej 11,7 cala i rozdzielczości 1280x480 pikseli, asystentów zmiany pasa ruchu, parkowania oraz wyjazdu z miejsca parkingowego. W standardzie jest również system City Emergency Braking. Zmniejsza on ryzyko najechania na poprzedzający nas pojazd oraz potrącenia pieszego. Spośród szerokiej oferty silników optymalne do wykorzystania w OSK wydają się trzycylindrowe wolnossące jednostki 1.0 MPI, generujące w zależności od wersji 65 oraz 75 KM. Amatorzy mocniejszych wrażeń powinni zbyć zadowoleni z silników 1.0 TSI, wspomaganych bezpośrednim wtryskiem paliwa i turbodoładowaniem. Oferują one 95 i 115 KM. Nowym polo Volkswagen potwierdza najwyższą jakość produkowanych przez siebie samochodów. Niestety, jakość kosztuje. Najtańsze, pozbawione klimatyzacji polo w wersji Start z 65-konnym silnikiem kosztuje 44.490 zł. 75-konny Trendline, który zapewni nam przyjemny chłód w ciepłe dni, to już wydatek 51.590 zł. Ci, którym kwoty te wydają się zbyt wygórowane, ale nie chcieliby rezygnować z dobrodziejstw niemieckiej technologii, mają do wyboru hiszpańskie-



go bliźniaka. Nowy seat ibiza bazuje na tej samej płycie podłogowej, ma bardziej sportową i dynamiczną stylistykę, jest wyraźnie tańszy. Już podstawowa wersja Reference jest wyposażona w manualną klimatyzację, radio, elektryczne szyby i lusterka oraz centralny zamek. W zestawieniu z jednolitrowym 75-konnym silnikiem benzynowym, uwzględniając aktualne promocje, kosztuje 43.900 zł.

■ Gdzie szukać profitów?

Czy warto iść pod prąd? Trudno jednoznacznie odpowiedzieć na to pytanie. Na pewno każde z wyżej wymienionych aut doskonale sprawdzi się jako nowoczesny pojazd szkoleniowy. Z ekonomicznego punktu widzenia

trudno upatrywać dużych korzyści, zwłaszcza uwzględniając konieczność doposażenia w system rejestracji egzaminu. Wszystkie auta segmentu B są mają obecnie zbliżone ceny. Profitów można natomiast szukać na innych płaszczyznach. Warto wziąć pod uwagę dostępność pojazdu u dilerów, koszty obsługi serwisowej i części zamiennych, dostępność zaplecza serwisowego, awaryjność i komfort użytkowania danego pojazdu. Niebagatelne znaczenie marketingowe może mieć również to, że decydując się na pojazd inny niż znany z WORD-u zaczynamy się po prostu wyróżniać i przenosimy ciężar walki konkurencyjnej z płaszczyzny tylko cenowej na płaszczyznę infrastrukturalną.

Dariusz Piorunkiewicz

Niechronieni poważnie zagrożeni

Liczba tragicznych zdarzeń na polskich drogach systematycznie spada. Niestety, okazuje się, że sytuacja w ogólnym ujęciu wygląda lepiej niż w rozbiciu na czynniki pierwsze.

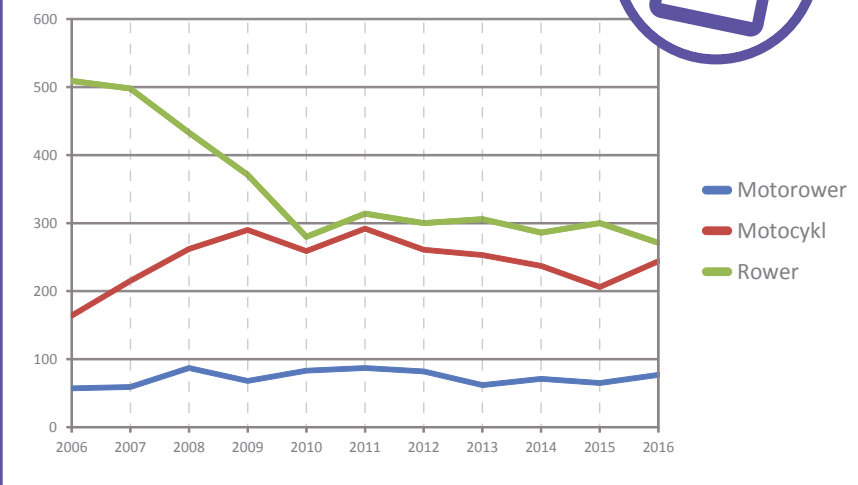
Od dłuższego czasu znacząco nie zmniejsza się liczba zdarzeń z udziałem motocyklistów, motorowerzystów i rowerzystów, czyli niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego. Przyczyniają się do nich sami poszkodowani – m.in. w niewłaściwy sposób korzystając z drogi czy lekceważąc kwestie związane z oświetleniem i odblaskami. Bez winy nie są również kierowcy samochodów, którzy nie zachowują szczególnej uwagi w momencie wyprzedzania pieszych czy użytkowników jednośladów albo nie ustępują im pierwszeństwa. Atmosferę od lat podgrzewają media, w pogoni za sensacją pisząc, jak nieodpowiedzialni są rowerzyści, motocykliści, piesi czy taksówkarze.

■ Z dala od krawędzi

Prowadzi to do paradoksalnych sytuacji. Niektórzy kierowcy mają za złe rowerzystom, że korzystając z ulic zmuszają ich do zwalniania do 20–30 km/h. Tymczasem w mieście, gdy wzdłuż ulicy nie ma drogi dla rowerów, to właśnie na niej jest miejsce jednośladu napędzanego siłą mięśni. Istnieje kilka wyjątków dokładnie opisanych w Prawie o ruchu drogowym. Inna sprawa, że nawet konieczność kilkukrotnego odroczenia na okazję do wyprzedzenia jednośladu nie wpływa istotnie na czas dotarcia do celu. W mieście i tak wszyscy spotykają się na światłach. Niestety, wielu kierowców wciąż nie rozumie, że jazda zrywami czy nawet chwilowe przekraczanie dozwolonej prędkości nie mają żadnego wpływu na średnią prędkość, a jedynie podnoszą zużycie paliwa i sprzyjają powstawaniu niebezpiecznych sytuacji.

Dużo kontrowersji wzbudza jazda rowerzystów w znacznej odległości od krawężników – półmetrowej bądź większej. Skąd takie praktyki? Chcą ominąć dziury, koleiny, studzienki czy kupki piachu, których nie brakuje przy krawężniach jezdni. Rowerzyści zwiększają odległość od krawędzi drogi także dlatego, żeby zminimalizować prawdopodobieństwo zderzenia się z pojazdem opuszczającym miejsce parkingowe, nagle otwierającymi się drzwiami

Zabici



mi auta lub zapobiec wyprzedzaniu ich z minimalną odległością. Niestety, większość zmotoryzowanych zapomina, że przepisy obligują ich do zachowania przynajmniej metra od wyprzedzanego jednośladu. Oznacza to, że w mieście – gdy z przeciwka jadą samochody lub auta są zaparkowane wzdłuż chodnika – poprawne wykonanie manewru bywa niemożliwe. Policzmy. Pasy ruchu na terenie zabudowanym mają 2,5–3,5 m szerokości. Odejmując od tego metr odstępu, odległość rowerzysty od krawężnika (ok. 0,5 m) czy szerokość roweru (ok. 0,7 m) otrzymujemy 2,2 m.

■ Ulatniająca się wiedza

Wyprzedzanie „na gazetę” może być kosztowne. W najlepszym przypadku skończy się na mandacie w wysokości 300 zł za niezachowanie bezpiecznego odstępu od wyprzedzanego pojazdu lub uczestnika ruchu (art. 24 ust. 2). W najgorszym – nawet na ośmiu latach więzienia za spowodowanie wypadku, którego następstwem jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej

zdrowiu. Podkreślmy, że to wszystko dla zaoszczędzenia jedynie kilkunastu sekund. Aż ciśnie się na usta przerysowane stwierdzenie, że znacznie lepszym pomysłem na wpłatanie się w poważne tarapaty są inne przestępstwa. Mogą przynieść bardziej wymierne zyski, a grożą za nie mniejsze kary.

Na drodze każdy może popełnić błąd. Przy rozwijanych w mieście prędkościach dalszy rozwój wydarzeń bywa uzależniony od refleksu czy życzliwości innego kierującego. Do uspokojenia sytuacji zazwyczaj wystarcza mrugnięcie światłami awaryjnymi bądź pojedyncze uniesienie ręki. Rowerzyści rzadko mogą liczyć na takie gesty – nawet gdy zapobiegli stłucze w porę naciskając na klamkę hamulca. Przeprosiny najłatwiej przychodzą zawodowcom, w tym kierowcom samochodów ciężarowych czy autobusów. Niewykluczone, że to zasługa powtarzanych co pięć lat szkoleń okresowych, które sprawiają, że profesjonaliści z przepisami czy wiedzą na temat zagrożeń w bezpieczeństwie ruchu drogowego są na bieżąco. Statystyczny Kowalski zdaje egzamin na prawo jazdy i nie

sięga ponownie po kodeks drogowy. Niestety, wiedza jest ulotna, a przepisy co kilka lat ulegają nowelizacji.

■ Nie widzisz? Nie jedź!

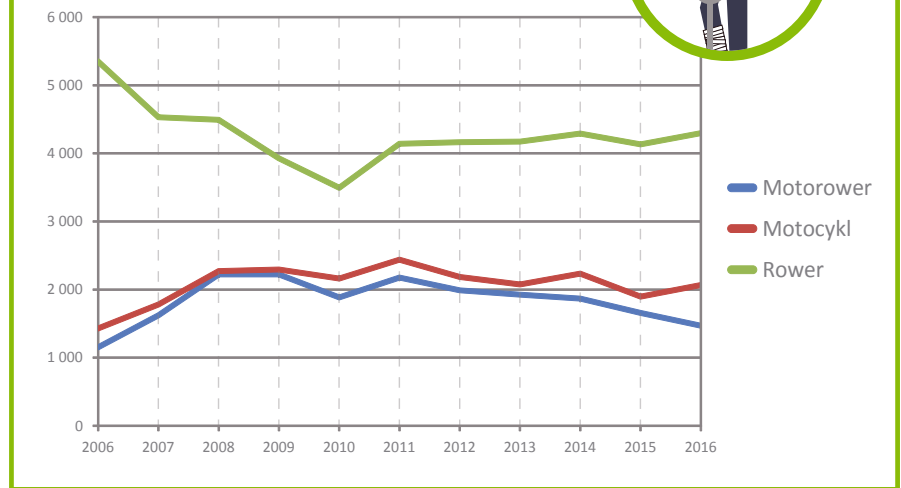
Wsiadająca na rower czy motocykl osoba z odrobiną wyobraźni szybko zauważy, że ścisłe przestrzeganie przepisów i unikanie własnych błędów nie wystarczy. W trosce o własne zdrowie czy życie trzeba myśleć także za innych i starać się przewidywać ich reakcje. W naszych realiach wymagane jest zachowanie podwójnej wręcz ostrożności. Infrastruktura rowerowa najczęściej nie jest budowana od podstaw, tylko pojawia się w ramach modernizacji dróg. Stworzenie idealnych z punktu bezpieczeństwa ruchu czy widoczności rozwiązań, a nierzadko nawet połączenie kolejnych odcinków ścieżek w integralną całość, bywa niemożliwe. Wystarczyłoby jednak, żeby kierowcy zaczęli kierować się prostą, ale niezwykle skuteczną zasadą – „nie widzę, nie jadę”, a liczba niebezpiecznych sytuacji znacząco by spadła.

Oczywiście bez winy nie są także użytkownicy jednośladów. Rowerzystom zdarza się niesygnalizowanie manewrów, przejeżdżanie na czerwonych światłach, jazda pod prąd po ulicach bez kontrapasów czy pokonywanie przejść dla pieszych z wysoką prędkością. Przez kierowców samochodów szczególnie piętnowane jest to ostatnie zachowanie. Niestety, zmotoryzowani zapominają, że skręcając w drogę poprzeczną coraz częściej przecinają ścieżkę dla rowerów i są zobowiązani ustąpić pierwszeństwa rowerzystom jadącym wzdłuż niej.

■ Źle ubrani motocykliści

Rzesze motocyklistów wciąż znacznie przesadzają z rozwijającymi prędkościami czy kaskaderskimi wręcz manewrami. Spokojniej jeżdżący posiadacze motorowerów czy motocykli klasy 125 rzadko są właściwie ubrani. Buty za kostkę, kurtki i spodnie z protektorami oraz rękawice nie są powszechne. Zdarza się, że jakichkolwiek standardów bezpieczeństwa nie spełniają nawet nakrycia głowy, bo trudno nazywać kaskiem plastikową wytlóczkę za 35 zł w uniwersalnym rozmiarze, którą dorosły mężczyzna jest w stanie połamać gołymi rękoma. Zatrważa, że takie produkty sprzedają się niemal hurtowo, a przypadki sprawdzania homologacji kasków przez policjantów są tak częste, jak opady śniegu na pustyni. Nabywcom brakuje świadomości, że na szali jest ich zdrowie lub życie, a dużo lepszym wyborem byłby używany markowy kask – nawet porysowany czy w niemodnym kolorze. Pocięszające jest, że zainteresowani jazdą „dorosłymi” jednośladami w mniej lub bardziej kompletnych strojach pojawiają się już na kursach czy egzaminach. Przystają także dziwić wyprawę po pierwszy motocykl w pełnym

Ranni



ryszunku. Posiadanie certyfikowanej odzieży staje się wręcz modne.

■ Empatia, czyli słowo-klucz

Wylimitowanie zagrożeń cychających na użytkownikach jednośladów nie będzie łatwe i raczej wątpliwe, żeby udało się to drodze mandatorowej. Bezcenna jest umiejętność postawienia się po drugiej stronie – kierowcy w roli rowerzysty wyprzedzanego na centymetry czy zmuszanego do awaryjnego hamowania czy rowerzysty jako kierowcy zaskakiwanego zmianą kierunku bez sygnalizowania takiego zamiaru lub przez innego cyklistę przemieszczającego się po zmroku bez oświetlenia. Wszyscy użytkownicy drogi powinni zrozumieć, że są sobie równi. Widzimy pojazdy, nie widzimy człowieka. Części osób brakuje odpowiedzialności za samych siebie i umiejętności przewidywania konsekwencji podejmowanych działań. W szczególności niekorzystnej sytuacji są rowerzyści. Tylko nieliczni wykupili dobrowolne ubezpieczenie OC. Pozostali za likwidację spowodowanej przez siebie szkody będą musieli zapłacić z własnej kieszeni. Wystarczy, że każdy miałby w pamięci pełny obraz swoich praw, obowiązków czy konsekwencji błędów, a sytuacja zaczęłaby wyglądać inaczej. Do zwiększenia świadomości konieczna jest praca u podstaw, poparta kampaniami edukacyjnymi, które przemówią do osób mających okres motoryzacyjnej edukacji za sobą.

■ Uprzejmość nic nie kosztuje

Akcja „Patrz w lusterka – motocykle są wszędzie” dowodzi, że dobrze zaplanowane, zmasowane i powtarzane działania mają sens. Motocykliści zauważyli, że od kilku lat jazda w korkach czy wyprzedzanie są łatwiejsze – gdy jest

to bezpieczne i możliwe, kierowcy samochodu potrafią oddać motocykliście nieco przestrzeni. Zrozumieli, że uprzejmość nic nie kosztuje, a umożliwiając jednośladowi przejazd nie wydłużają znacząco czasu podróży. Na nieźle przygotowany grunt trafili nowi użytkownicy maszyn o pojemności 125 ccm, którzy nie posiadali motocyklowego prawa jazdy, a przesiedli się na jednoślady na mocy znowelizowanych przepisów. Przeciwnicy zmian wieścili wzrost liczby wypadków, do którego jednak nie doszło. Pozostaje planować więc kolejne akcje, gdyż na tle innych krajów Europy mamy jeszcze wiele do zrobienia w kwestii kultury jazdy czy zachowań podnoszących poziom bezpieczeństwa.

Ciekawym spostrzeżeniem z czytelnikami Onet.pl podzielił się Maciej Kurek ze stowarzyszenia Kraków Miastem Rowerów.

– Moim zdaniem największy grzech, jaki popełniają rowerzyści to... niejeżdżenie na rowerze. Znam wiele osób, które posiadają rowery i wyciągają je z garażu lub z piwnicy raz na jakiś czas. Zbyt wielu rowerzystów nie traktuje swojego pojazdu jako środka codziennego transportu. Upowszechnienie używania roweru przyniosłoby poprawę bezpieczeństwa na drogach. Moda na rower jest zjawiskiem stosunkowo nowym w naszym kraju i wielu osobom brakuje wiedzy i umiejętności, potrzebnych do poruszania się w ruchu miejskim. Zapewne stąd biorą się grzechy rowerzystów. Jednak wiele z nich jest grzechami tylko z punktu widzenia kierowców i wynika z postrzegania ruchu miejskiego jako nieustannej wojny. Im prędzej uświadomimy sobie, że samochody nie są pojazdami uprzywilejowanymi i takie samo prawo do korzystania z ulic mają piesi i rowerzyści, tym szybciej nauczymy się wzajemnego szacunku. To z pewnością pozytywnie wpłynie na statystyki wypadków w polskich miastach.

Lukasz Szewczyk

Detale robią różnicę

– Pamiętam, że gdy byłam w Szkole Jazdy Subaru, instruktor potrafił wytknąć błędy, które popełniamy jeszcze przed zapaleniem silnika. Chodzi np. o źle zapięte pasy, złe ustawienia fotela, nieodpowiednie pozycje. Ktoś powie, że są to detale. Ale właśnie dzięki tym detalom jeździmy bezpieczniej. Szkoda, że nie wszyscy kierowcy o tym pamiętają... – mówi w rozmowie ze „Szkolą Jazdy” Dorota Gardias, prezenterka pogody, dziennikarka i konferansjerka.

Jakub Ziębka: Nie da się ukryć, że Dorota Gardias jest w Polsce osobą bardzo popularną. Ale chyba nie każdy wie, że niedawno zaczęła pani przygodę z wideoblogowaniem. Jeszcze ciekawsza, szczególnie dla naszych czytelników, jest poruszana w filmikach tematyka, czyli bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Dorota Gardias: Projekt związany z wideoblogiem realizowałam podczas wakacji. Fajne jest to, że znowu obudziłam w sobie pasję do motoryzacji. Nagrywałam filmiki, w których np. opowiadałam ludziom o trudnych sytuacjach na drodze i mówiłam, jak sobie z nimi radzić. Ale nie tylko.... Zawsze można sobie wejść na YouTube'a, poświęcić chwilę i je obejrzeć.

Chciałabym od razu podkreślić, że nie uważam się za motoryzacyjnego eksperta. Ale z racji wykonywanego przez siebie zawodu mam okazję być w różnych ciekawych miejscach. Odwiedzałam m.in. profesjonalny tor, gdzie można doskonalic umiejętności prowadzenia auta, doświadczałam zjawiska dachowania na symulatorze, uczyłam się w Szkole Jazdy Subaru. Potem zdobytą wiedzę staram się dzielić z innymi.

Widać, że moje filmiki trafiają do ludzi i są odbierane pozytywnie. Proszę sobie wyobrazić, że po wielu latach odezwał się do mnie znajomy, który jest strażakiem. I zasugerował, żebyśmy zrobiła filmik o tym, w jaki sposób kierowcy powinni się zachowywać, gdy za nami mknie wóz strażacki lub karetka. Wspominał, że często z niewiedzy kierowców takie pojazdy są blokowane i nie mają jak przejechać. Bo z tego, co mi mówił, czasami te pojazdy nie mają jak przejechać, są blokowane. Jak widać, tematów dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym, które można poruszyć, nie brakuje.

Á propos bezpieczeństwa, znalazłem informację, że jest pani ambasadorką akcji „Bezpieczny warsztat”.

To prawda. W tej akcji chodzi o to, żeby promować warsztaty, do których bez obaw możemy oddać nasze auta. Nie autoryzowane serwisy, ale także godne zaufania firmy. Z racji tego, że jestem ambasadorką akcji, miałam okazję być w niektórych warsztatach promowanych w akcji i zobaczyć je na własne oczy. Profesjonalne wyposażenie, wykwalifikowani i zyczliwi pracownicy, którzy potrafią doradzić kierowcy. To nie były miejsca podobne do tego, w którym pierwszy raz zostawiłam swoje auto. Absolutnie nie byłam zadowolona z wykona-

nej przez „fachowców” pracy ani poziomu obsługi klienta. Bo przecież warsztat samochodowy nie musi kojarzyć się z jakąś obskurną budą i gburywatym mechanikiem. Ba, nie powinien!

A jak wspomina pani swoje uczestnictwo w programie „Wydaje ci się, że umiesz jeździć?”, emitowanym w stacji TVN Turbo?

Bardzo ciekawe doświadczenie. W programie pojawiło się wielu tzw. mistrzów kierownicy, którzy musieli na profesjonalnym torze wykonać określone manewry wymagające znakomitego opanowania techniki jazdy samochodem. Zadania ocenialiśmy razem z kierowcami rajdowymi, m.in. Michałem Kościuszką i Kajetanem Kajetanowiczem.

Co ciekawe, szybko to ich przekonanie o własnej wielkości topniało. Choćby w momencie, gdy musieli wykonać „test losia”. Okazywało się bowiem, że nie potrafili za bardzo zapanować nad swoim autem.

Warto być pokornym kierowcą i ciągle się doskonalić, prawda?

Oczywiście. Teraz nie mam za bardzo czasu na odwiedzanie profesjonalnych torów i naukę techniki jazdy, ale jeszcze kilka lat temu robiłam to regularnie. Dzięki temu miałam okazję wykształcić w sobie prawidłowe odruchy pomocne w jeździe. Pamiętam, że gdy byłam w Szkole Jazdy Subaru, instruktor potrafił wytknąć błędy, które popełniamy jeszcze przed zapaleniem silnika. Chodzi np. o źle zapięte pasy, złe ustawienia fotela, nieodpowiednią pozycję. Ktoś powie, że są to detale. Ale właśnie dzięki tym detalom jeździmy bezpieczniej. Szkoda, że nie wszyscy kierowcy o tym pamiętają...

Właśnie, czy na polskich drogach czuje się pani bezpiecznie?

Szczerze? Nie! Już wyjaśniam, dlaczego, może chociaż na jednym przykładzie. Ostatnio miałam okazję jechać z Tomaszowa Lubelskiego do Rzeszowa. Był późny wieczór. Są to takie tereny, gdzie bardzo często spotyka się zwierzynę. Jestem doświadczoną kierowcą, więc w takich miejscach zważyłam, żeby móc odpowiednio zareagować. Nagle widzę spacerującą na poboczu drogi sarny. W tym momencie mój pojazd wyprzedza inny kierowca, nie zważając kompletnie uwagi na zagrożenia i trudne warunki na drodze. O takich przykładach mogłabym mówić w nieskończoność, gdyby to tylko zmieniło coś na lepsze.

Wiadomo, że żeby jeździć po drogach, nawet nie zachowując podstawowych wymogów bez-

pieczeństwa, trzeba najpierw posiadać prawo jazdy. Pamięta pani swój egzamin?

Tak, może dlatego, że do teorii musiałam podchodzić dwa razy. Ale z praktyką nie miałam już żadnych problemów. Zdałam za pierwszym razem. Z perspektywy czasu bardzo dobrze oceniam to, że egzamin odbywał się w Lublinie. Bo pochodzę z mniejszego miasta, a jazda w większym jest wyzwaniem. Wiadomo, dużo samochodów, trudne sytuacje na drodze. Takie doświadczenie się potem przydaje.

Dotknęła pani bardzo ciekawego wątku. Otóż od jakiegoś czasu egzaminy na prawo jazdy przeprowadza się także w mniejszych ośrodkach. I natychmiast wywiązała się dyskusja na temat tego, czy kandydaci na kierowców, którzy tam uczą się jeździć i zdają egzamin, będą umieli odnaleźć się w dużym mieście.

Uważam, że będą mieli problem. Jak tak sobie myślę o moim rodzinnym mieście – brak skomplikowanych skrzyżowań, jedno rondo, ogólnie spokoj. Jeśli ktoś miałby tam uczyć się jeździć, miałbym problem, żeby potem poruszać się np. po Warszawie. A przecież każdy czasami gdzieś musi wyjechać...

Egzamin ma już pani za sobą, a prawo jazdy w kieszeni. Porozmawiajmy teraz o pierwszym aucie.

Był to mercedes klasy A. To genialne auto dla kierowcy, który zaczyna swoją przygodę z jeżdżeniem. Krótkie, więc łatwo nim zaparkować. Nie rozwijało zawrotnej prędkości, ale to akurat też plus. Natomiast moje drugie auto... To był dopiero przeskok. Bo w „Tańcu z gwiazdami” wygrałam porsche boxer! Pamiętam, że jak go odebrałam, bałam się nim wracać do domu. Byłam przeżona mocą tego auta. Szybko się przyzwyczaiłam, zaczęłam go doceniać, nazwałam pieścizną „prosiaczkim”. Posłużył mi dobrych kilka lat. A teraz jeżdżę audi Q5. Bardzo sobie je chwalebę. To auto większe niż porsche, idealne dla osoby, która jest mamą.

Dobrze się w nim śpiewa? Bo widziałem filmy, na których można podziwiać pani umiejętności wokalne.

Wręcz doskonale. Samochód to przecież doskonałe miejsce, żeby się odstresować. Jak? Można głośno śpiewać albo krzyczeć. Ja akurat ograniczam się do tej pierwszej czynności. Dodatkowo pozwala mi to przezwyciężać zmęczenie. A podczas jazdy koncentracja jest szalenie istotna. ■

DOROTA GARDIAS

– jedna z najpopularniejszych prezenterek pogody, dziennikarka i konferansjerka. Razem z kamerą „Dzień Dobry TVN” przemierza setki tysięcy kilometrów. Pracę w mediach rozpoczęła w lubelskim oddziale TVP3, a od 2006 roku związana jest z telewizją TVN Meteo, TVN24, TVN i TVN Turbo.





Jazda automatem

Zastanawiam się, kiedy automat stanie się tak powszechny, jak w innych państwach, choćby w Stanach Zjednoczonych. Nauka jazdy takim pojazdem jest prostsza niż samochodem z manualną skrzynią biegów. 30 godzin zajęć? Przez ten czas kursanta można naprawdę rzetelnie nauczyć jeździć.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Samochody z automatyczną skrzynią biegów cieszą się w Polsce coraz większą popularnością. Mało tego, są coraz tańsze. Dlatego gdy zobaczyłem, że na poznańskim rynku kilka ośrodków szkolenia kierowców oferuje kursy na „automatach”, postanowiłem zrobić krok naprzód. Jaki? Także zainwestowałem w samochód z automatyczną skrzynią biegów. Wybrałem fiata tipo. Przystosowałem go na potrzeby prowadzenia szkolenia i zacząłem wykorzystywać go w pracy!

■ Spokojny kursant więcej widzi

Jakie są moje pierwsze spostrzeżenia? Kandydaci na kierowców czują się w takim pojeździe bezpiecznie. Więcej widzą na drodze, są spokojni, czują, że nad autem panu-

ją. Z czego to wynika? Odpowiedź jest prosta. Nie muszą myśleć o tym, że auto może zgasnąć. Samochód rusza sam, nie ma problemu z pochyłością terenu. Automat dobiera odpowiednie przełożenie, kursanci mają więcej czasu na obmyślenie strategii przejazdu przez skrzyżowanie. Nie skupiają się na redukcji czy wyborze odpowiedniego biegu, koncentrują uwagę na drodze.

■ Plac manewrowy? Łatwizna

Kursanci nie mają problemów z zadaniami na placu manewrowym. Skupiają się na torze jazdy, nie na panowaniu nad sprzęgłem. Większości kursantów prostsze wydaje się także parkowanie. Jazda – o wiele przyjemniejsza. Wygoda związana z takim autem – bezcenna. Bezpieczeństwo też jest na większym poziomie. Dlaczego? Bo kierowca skupia uwagę na drodze, nie na czynnościach związanych ze zmianą biegów.

Zdziwiło mnie to, że kursanci nie szukają lewą stopą sprzęgła. Od początku prawa noga działa, lewa spokojnie spoczywa. Przy hamowaniu awaryjnym kursanci obserwowali, co znajduje się za przeszkodą, byli skupieni

na jej ominięciu, a nie na myśleniu, czy i kiedy należy wcisnąć sprzęgło. Może to wydawać się dziwne, ale ćwiczyli to zadanie autem z manualną skrzynią biegów. I co? Dla większości było to trudne i stresujące.

■ Automaty wyprą manuale?

Podstawienie auta na egzamin do wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Poznaniu również odbywa się bezproblemowo. Mimo braku kamer osoby egzaminowane bardzo wysoko oceniały podejście i profesjonalizm egzaminatora.

Zastanawiam się, kiedy „automat” stanie się tak powszechny, jak w innych państwach, choćby w Stanach Zjednoczonych. Nauka jazdy takim pojazdem jest prostsza niż samochodem z manualną skrzynią biegów. 30 godzin zajęć? Przez ten czas kursanta można naprawdę rzetelnie nauczyć jeździć.

Zainteresowanie takimi kursami jest coraz większe, świadomość ludzi i możliwość zakupu samochodu z „automatem” też. Może już za parę lat manualna skrzynia biegów odejdzie po prostu w niepamięć... ■



Elektroniczna karta zajęć

SPSADMi
System Zarządzania OSK

ADMi
SPS

- archiwizowana na bezpiecznych serwerach,
- dostępna w każdym momencie na dowolnym urządzeniu mobilnym i komputerze,
- możliwa do natychmiastowego wydruku w siedzibie OSK,
- zawsze pod ręką w razie kontroli,
- działanie przetestowane w OSK.



Skończ z papierkową robotą!

e-kierowca

Zadzwoń i dowiedz się więcej!

91 431 43 95



Gwiazda z Polski

Co prawda nie mamy już własnych marek motoryzacyjnych – pomijając Junaka i Rometa, które wskrzeszono w oparciu o jednoślady z chińskim rodowodem, jednak możemy być dumni z produkowanych w Polsce samochodów. Świetnym przykładem jest astra, eksportowana z Gliwic do wielu zakątków globu.

Oferowana od 2015 roku astra piątej generacji (znana też jako astra K) stanowi udane rozwinięcie znanego i cenionego modelu. W trakcie jej projektowania Opel położył nacisk na optymalizację konstrukcji oraz wzbogacenie wyposażenia samochodu z zakresu multimedialnych i bezpieczeństwa. To globalny trend. Od kilku lat większość nowo wprowadzanych modeli charakteryzuje się niższą masą niż jego poprzednicy. Daje to wymierne korzyści. Lżejsze samochody są przyjemniejsze w prowadzeniu, bardziej dynamiczne i oszczędne. Użyta do ich budowy stal o zwiększonej wytrzymałości nie ogranicza poziomu bezpieczeństwa. Wręcz przeciwnie. Pozwala na projektowanie jeszcze solidniejszych struktur nadwozia, które zapewniają świetną ochronę, podnoszą komfort – sztywne karoserie nie wpadają w nieprzyjemne drgania; jak również zwiększają precyzję prowadzenia – punkty mocowania elementów zawieszenia nie zaczynają pracować nawet przy największych przeciążeniach.

Inżynierowie Opla zmniejszyli nawet wagę wydechu (ok. 4,5 kg), bloku często wybieranego silnika 1.4 Ecotec (10 kg), a nawet układu hamulcowego (10 kg). Cięcia nie wpłynęły negatywnie na parametry samochodu – dość powiedzieć, że w optymalnych warunkach dro-

ga hamowania ze 100 km/h nie przekracza 35 m. Sprawily jednak, że astra jest o co najmniej 120 kg lżejsza od poprzedniczki, a niektórych wersjach „schudła” nawet o 200 kg! To ogromna różnica. Wystarczy, że przypomnimy sobie, jak jeździ auto obciążone tylko kierowcą, a jak w zakresie dynamiki, precyzji prowadzenia czy hamowania radzi sobie ten sam samochód z trzema pasażerami i ich bagażem.

W zakresie standardu wykończenia, precyzji spasowania czy solidności montażu astra nie wytrzymuje konfrontacji z golfem. Ogólne wrażenie jest jednak dobre, gdyż różnice sprowadzają się do detali, np. flokowanych kieszeni w drzwiach i schowków w Volkswagenu. Przy dużej różnicy w cenach obu modeli można przyznać na to oko. Do klasowego prymusa, którym w zakresie charakterystyki zawieszenia jest focus, również nieco zabrakło. Ponownie jednak nie są to różnice, które umniejszałyby zalety astry. Jedyną bolączką jest niezbyt skuteczne tłumienie krótkich poprzecznych nierówności.

Mieliśmy możliwość sprawdzenia astry ze 125-konnym silnikiem 1.4 turbo z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Samochód zadowala się ok. 6,5 l/100 km w cyklu mieszanym. To dobry wynik, biorąc pod uwagę, że rozpędzenie do 100 km/h zajmuje 9,2 s, a 230 Nm

w zakresie od 2000 do 3500 obr./min przekłada się na niemal dieslowską elastyczność. Szkoda, że Opel nie dopracował w większym stopniu mechanizmu wybierania przełożeń – na tle klasowych rywali rozczarowuje on znacznym skokiem i przeciętną precyzją prowadzenia lewarka.

W wersji 1.4 turbo (125 KM) Enjoy – wyposażonej m.in. w klimatyzację i radio – astra kosztuje od 70.300 zł. To bardzo rozsądna propozycja. Ceny hyundaia i30 z trzycylindrowym 1.0 T-GDI (120 KM) zaczynają się od 72.200 zł, natomiast



golf 1.4 TSI (125 KM) to wydatek przekraczający 82 tys. zł. Jeżeli klient zapragnie większej mocy, przewaga astry stanie się jeszcze bardziej wyraźna. 150-konne 1.4 turbo zostało wycenione na 72.800 zł, podczas gdy i30 1.4 T-GDI (140 KM) kosztuje 81.200 zł, a golf 1.4 TSI (150 KM) aż 87 tys. zł. Próbując zrównać wyposażenie wymienionych modeli oraz uwzględniając politykę rabatową poszczególnych marek otrzymamy nieco inne kwoty, jednak dają one pojęcie, jakich cen należy się spodziewać. Kilkanaście tysięcy złotych różnicy pozwala na wybranie wyższej wersji wyposażenia czy zamówienie kilku opcji – chociażby systemu multimedialnego, wygodniejszych foteli czy większych kół. Rynkowy debiut astry wspierała kampania reklamowa z hasłem „Drażni klasę wyższą”. Testowany egzemplarz dowodził, że nie zostało ono wyolbrzymione. Zaledwie kilka lat temu kompakt z diodowymi reflektorami, podgrzewaniem kierownicy, wentylowanymi fotelami z przodu czy możliwością nawiązania połączenia z asystentem, który znajdzie i zdalnie wprowadzi do nawigacji wskazany przez kierowcę cel, było nie do pomyślenia. Czasy się jednak zmieniają.

Kierowcy poproszeni o wymienienie kompaktowego samochodu często wspominają o golfie, prestiżowym audi A3, hyundai i30 czy kii cee'd (długa gwarancja robi swoje), octavii (przestronność), megane (oryginalne wzornictwo) czy aurisie (procentuje renoma Toyoty jako producenta niezawodnych aut). Czy astra wzbudza jakiegokolwiek skojarzenia? Swoista przeciętność okazuje się jej... największym atutem. Produkowany w Gliwicach samochód nie bryluje w żadnej motoryzacyjnej dyscyplinie, jednak w żadnej nie pozwala sobie też na potknięcia. Kompaktowy opel chyba nigdy wcześniej nie był w tak dobrej formie, co znajduje odzwierciedlenie w statystykach sprzedaży. W okresie od stycznia do października 2017 roku był najczęściej rejestrowanym nowym modelem samochodu (przed fabią, yarisem, typem i dusterem) w Polsce. Również w 2016 roku astra była ulubieńcem statystycznego Kowalskiego. A to już mocna rekomendacja.

Łukasz Szewczyk



Ulubiony inżynier Hitlera

Mało kto dzisiaj wie, że Ferdinand Porsche, jeden z największych konstruktorów samochodów XX wieku, był odpowiedzialny za tworzenie uzbrojenia i pojazdów mających przechylić szalę zwycięstwa w drugiej wojnie światowej na korzyść III Rzeszy. O jego związkach z państwem zarządzanym przez Adolfa Hitlera zajmują pisał Karl Ludvigsen, amerykański dziennikarz i historyk.

Ferdinand Porsche, uznawany za jednego z największych konstruktorów XX wieku działających w przemyśle motoryzacyjnym, jest dziś doskonale pamiętany jako twórca znakomitych i popularnych pojazdów. Chodzi m.in. o volkswagena garbusa czy samochody wyścigowe auto union grand prix. Ale Porsche projektował także pojazdy wojskowe oraz inną militarną maszynę. I także na tym polu wyróżnił się osiągnięciami.

Książka „Ferdinand Porsche. Ulubiony inżynier Hitlera” autorstwa Karla Ludvigsen jest bardzo ciekawym przewodnikiem po militarnych konstrukcjach firmowanych przez niemieckiego konstruktora. Pracował on na rzecz wojska przez całe pierwsze półwiecze XX stulecia, od pierwszej dekady tego wieku poprzez lata pierwszej wojny światowej, kiedy był dyrektorem naczelnym firmy Austro-Daimler, następnie w latach 20. i 30. Wtedy zaangażował się poważnie w projekty o charakterze konstrukcyjno-militarnym jako reprezentant wytwórni Mercedes-Benz i innych przedsiębiorstw. Przez wszystkie lata drugiej wojny światowej należał do grona czołowych niemieckich konstruktorów, a Adolf Hitler zwracał się wprost do niego, gdy zależało mu na broni, która mogła wpłynąć na korzystny dla Wehrmachtu wynik zmagania na polach bitewnych. Karl Ludvigsen opisuje to wszystko wnikliwie i szczegółowo, nie pomijając delikatnej kwestii relacji Porschego z kierownictwem Trzeciej Rzeszy, wplatając w swo-

ją opowieść opis wielu nowoczesnych konstrukcji, których powstaniu Porsche patronował. Wśród nich znalazły się pojazdy kübelwagen i schwimmwagen, czołg typu 100 leopard, wzbudzające kontrowersje samobieżne działo pancerne ferdinand oraz gigantyczny czołg typu 205 maus. Ludvigsen zajął się również frapującym tematem twórczego wkładu Porschego w prace nad silnikami lotniczymi i czołgowymi, a nawet w produkcję latających bomb V-1, do których zaprojektował silnik turboodrzutowy.

red





Rywalizacja na ekranie

Czy gracz może być lepszym kierowcą? Wyniki badań oraz zestawienia statystyczne, o czym pisaliśmy już w „Szkoła Jazdy”, nie pozostawiają wątpliwości. Warto wiedzieć, że od kilku lat rośnie pokolenie kierowców, którzy zdobywali szlify w wirtualnej rzeczywistości, jednak prawdopodobnie świetnie poradziłoby sobie w wyczynowym aucie.



cja Samochodowa – przyp. red.). Na mocy umowy podpisanej z Polyphony Digital, wydawcą gry Gran Turismo Sport na PlayStation 4, organizacja certyfikuje cyfrowe mistrzostwa, a w założeniach skuteczna i czysta jazda ma otwierać graczom drogę do prawdziwej licencji wyścigowej.

Także w innych grach wyścigowych rywalizacja wchodzi na wyższy poziom. Każdej rundzie FIA WTCC (Mistrzostwa Świata Samochodów Turystycznych) towarzyszy eSports WTCC. Do spróbowania swoich sił zapraszani są także zawodowcy.

– Z przyjemnością dołączam do e-sportowych wyścigów, w których nie brakuje mocnych zawodników. Kiedy porównujesz swoje czasy okrążeń z ich wynikami, dochodzisz do wniosku, że nie jesteś tak dobry jak oni – bez owijania w bawełnę komentuje rywalizację Yann Ehrlicher z zespołu RC Motorsport.

■ Cenne nagrody

Z kolei Formule 1 towarzyszą oficjalne mistrzostwa F1 eSports Series World Champion. Platformą do zmagania trwających od września do końca listopada była w pełni licencjonowana gra F1 2017. Zmagania zostały podzielone na trzy etapy. W kwalifikacjach wzięło udział 63.827 graczy, którzy pokonali łącznie 976.870 okrążeń. Pozwoliły one na wyłonienie grupy 40 najlepszych e-kierowców z całego świata. Spotkali się oni na półfinałach w Londynie, gdzie grono zawężono do 20 graczy. Wśród nich znalazł się jeden Polak. Finały towarzyszyły ostatniej run-

Zacznijmy od punktu wyjścia, czyli sportu elektronicznego. Zyskujący coraz większą popularność e-sport ma niewiele wspólnego z graniem dla przyjemności. Platformą do rywalizacji są bardzo często symulatory, a zmagania są traktowane z całkowitą powagą. Gracze miesiącami przygotowują się do turniejów, nad czystością rywalizacji czuwają sędziowie, a na najlepszych czekają cenne nagrody. Jedną z silniejszych grup w e-sporcie są pasjonaci wyścigów. Dla wielu z nich konsola z kierownicą, kubekowym fotelem i dużym telewizorem jest jedyną

szansą na posmakowanie emocji towarzyszących zmaganiom na prawdziwych torach czy odcinkach specjalnych. Na sprzęt z górnej półki trzeba przeznaczyć najwyżej kilkanaście tysięcy złotych, co i tak jest ułamkiem kwot pochłanianych nawet przez amatorski motosport.

■ Wyższy poziom rywalizacji

Złośliwi powiedzą, że to wciąż zabawa. Nie można jednak zapominać, że wirtualną rywalizację autoryzowało już FIA (Międzynarodowa Federa-

dzie sezonu F1 – Abu Dhabi Grand Prix. Istotnie podniosło to prestiż rywalizacji, gdyż koronacja e-mistrza odbyła się praktycznie w tym samym miejscu i czasie, gdy gratulacje zbierał najszybszy z kierowców.

– To wydarzenie daje niezwykłą szansę naszemu biznesowi – zarówno ze strategicznego punktu widzenia, jak również sposobu, w jaki angażujemy fanów. Jest to rosnąca dyscyplina z oddanymi uczestnikami. Zamierzamy rozwijać projekt, by zapewnić naszym fanom najbardziej ekscytującą i ciekawą rozrywkę – wyjaśnia Sean Bratches, dyrektor w Formule 1.

Analogicznej rywalizacji doczekała się elektryczna Formula-E. Zwycięzca inauguracyjnego sezonu wyścigu Visa Vegas eRace zgarnął 200 tysięcy dolarów i... kolejne 25 tysięcy za uzyskanie najlepszego czasu w kwalifikacjach. To blisko 800 tysięcy złotych! O takich nagrodach zwycięzcy wielu rajdów czy wyścigów mogą jedynie pomarzyć.

■ Kuchar przekonuje się do gier

Czy pierwszoligowym nagrodom towarzyszy realistyczny model jazdy? W wywiadzie udzielonym serwisowi autostuff.pl Tomasz Kuchar bardzo pozytywnie wypowiadał się na temat nowej gry Dirt 4.

– Powiem szczerze – wcześniej nie byłem zbyt dużym fanem gier samochodowych. Sądziłem, że to wręcz może uczyć niewłaściwych nawyków, jeżeli chodzi o kąć skrętu kierownicy, reakcję samochodu na naciśnięcie pedałów gazu i hamulca. Niewielu moich kolegów kierowców potrafiło dobrze jeździć na symulatorach i grach. Natomiast w Dirt 4 realizm jest niesamowity – samochód reaguje w grze dokładnie tak jak mój rallycrossowy. Do tego twórcom udało się oddać emocje, jakie daje ten typ pojazdów. I mimo że nie mamy żadnej fizyki bezpośrednio oddziałującej na kierowcę gracza, to całość wprowadza nas w taki trans, że przestaje nam to przeszkadzać. Nie mogłem się oderwać od kierownicy. Jeszcze do niedawna uważałem, że gra nie

może zastąpić rajdowego treningu. Myślałem, że to co najwyżej dobre ćwiczenie na koordynację. Natomiast po zagranii w Dirt 4 zupełnie zmieniłem zdanie i uważam, że to absolutnie może zastąpić trening – mówi Tomasz Kuchar.

■ Od komputera do... toru wyścigowego

Kto nie miał kontaktu z grami, może nie dowierzać Kucharowi. Podważenie jego słów staje się trudniejsze, gdy prześledzi się karierę Jakuba Brzezińskiego. W 2002 roku zwyciężył on w turnieju gry Colin McRae Rally. W kolejnych latach wygrał jeszcze 46 innych e-zawodów, a za pieniądze ze sprzedanych nagród kupił samochód do występów w amatorskich rajdach. Po zaledwie stu metrach odcinka specjalnego Brzeziński zakończył jazdę na dachu – zwykła corolla nie zareagowała na polecenie, tak jak profesjonalna rajdówka z gry. Nie zniechęciło to jednak kierowcy. Przy okazji któregoś turnieju Brzeziński spotkał Kuchara, który zaproponował mu współpracę w roli tzw. załogi szpiegowskiej, odpowiedzialnej za sprawdzenie stanu drogi tuż przed zamknięciem dla ruchu odcinka specjalnego. Później Brzeziński zaczął szkolić kierowców w Akademii Bezpiecznej Jazdy Tomasza Kuchara, a w 2013 roku rozpoczął pierwsze poważne starty. Niedługo później, bo już w 2015 roku, wystąpił już w rundach rajdowych mistrzostw Polski fiestą w topowej specyfikacji R5, a w kolejnym sezonie pojawił się za sterami fiesty R2T w rajdach zaliczanych do mistrzostw świata. W 2005 roku, jeszcze za czasów wirtualnej kariery, Jakub Brzeziński brał udział w mistrzostwach Polski w grze Colin McRae Rally 2005. Do rywalizacji przystąpił też Robert Kubica. Czy musimy dodawać, kto okazał się szybszy? Jeżeli nawet zaprawiony w bojach gracz może mieć problem ze sprostaniem utalentowanemu kierowcy, dowodzi to, że prawa fizyki rządząca wirtualnym pojazdem są takie same, jak w rzeczywistym świecie.

Łukasz Szewczyk



Silniki i paliwa

Drodzy czytelnicy „Szkoły Jazdy”, niepostrzeżenie weszliśmy w nowy rok. Rozpoczynam więc nowy cykl artykułów, tym razem o tematyce technicznej. Poświęcę je poszczególnym podzespołom pojazdów, zwracając uwagę na zasady ich działania, udzielię też wskazówek eksploatacyjnych. Robię to, żebyście tę wiedzę mogli przekazywać waszym kursantom.



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

Instruktor nauki jazdy nie musi być mechanikiem. Jednak nie ma żadnych wątpliwości, że powinien mieć wiedzę na temat podstawowych podzespołów pojazdu, ich działania i prawidłowej eksploatacji. W nowym cyklu tekstów „Mechanika dla każdego” postaram się obalić pewne mity motoryzacyjne. Mam nadzieję, że będzie ciekawie!

■ Rodzaje silników

Silnik spalinowy to urządzenie, które na skutek spalania dostarczanego paliwa oraz powietrza potrzebnego do jego spalania pozwala na napędzanie samochodów, motocykli i różnych innych maszyn. Oczywiście nowoczesne silniki naszpikowane są elektronicznymi urządzeniami sterującymi lub wspomagającymi ich pracę. Wiele tych urządzeń jest stosowanych tylko ze względu na coraz bardziej wyśrubowane normy ekologiczne. Mimo wszystko warto wiedzieć, jak silnik działa, co dzieje się z dostarczanym do niego paliwem i jak go prawidłowo eksploatować.

Interesują nas silniki tłokowe, gdzie posuwisto-zwrotny ruch tłoków jest zamieniany na ruch obrotowy wału korbowego. Dalej moment obrotowy i moc transmitowane są przez skrzynię biegów na koła napędzające pojazd. W zasadzie mając tę wiedzę wystarczy jeszcze wyjaśnić, co napędza tłoki i pracę silnika mamy w małym paluszku.

Silniki dzielimy na zasilane benzyną lub gazem (LPG, CNG) oraz olejem napędowym. Rodzaj paliwa używanego w danym silniku ma ścisły związek z konstrukcją silnika w zakresie dotyczącym wywoływania zapłonu mieszanki paliwowo-powietrznej.

■ Paliwo i powietrze

W silnikach benzynowych do cylindra dostarczana jest mieszanka paliwa (benzyny) i powietrza (w proporcji 14,7 kg powietrza na każdy 1 kg spalanej benzyny). We wnętrzu cylindra znajduje



się końcówka świecy zapłonowej, wyposażonej w elektrody, między którymi dochodzi do przeskoku iskry. W odpowiednim momencie (koniec procesu sprężania – tłok porusza się w kierunku górnego punktu zwrotnego) następuje przeskok iskry – mieszanka paliwa i powietrza zapala się. Energia powstała na skutek spalania paliwa wymieszanego z powietrzem odpycha tłok w kierunku przeciwnym (w stronę dolnego punktu zwrotnego). Wał korbowy zostaje wprawiony w ruch, a wytworzona energia mechaniczna zostaje przekazana na koła pojazdu.

Silniki, do których zasilania używa się oleju napędowego, działają bardzo podobnie. Kluczowym momentem cyklu pracy również jest zapłon

mieszanki paliwowo-powietrznej. Do zapłonu dochodzi jednak bez iskry. Stąd silniki te są nazywane silnikami o zapłonie samoczynnym. Jesteście ciekawi, jak zapala się paliwo (olej napędowy ON) i powietrze w silniku Diesla? Otóż w chwili, kiedy dochodzi do sprężenia dostarczonego do cylindra powietrza, następuje wtrysknięcie mgiełki paliwa i cząsteczki paliwa, trąc o cząsteczki powietrza, zapalają się. To, podobnie jak w silniku zasilanym benzyną, początek suwu pracy, czyli wytworzenia energii potrzebnej do napędzania pojazdu.

Czy zastanawialiście się kiedyś, jaka jest różnica między paliwami? Co oznacza „liczba oktano-
wa”, podawana jako parametr benzyny na sta-



cji benzynowej? Czy olej napędowy ma jakieś specjalne oznaczenia?

■ Benzyna. Co warto o niej wiedzieć

Niestety, wiele osób uważa, że benzyna o liczbie oktanowej 98 daje więcej mocy niż benzyna 95. Nic bardziej mylnego. W zasadzie można śmiało przyjąć, że liczba oktanowa nie służy określeniu mocy możliwej do wygenerowania z danego paliwa. Co w takim razie oznacza liczba oktanowa?

W fachowej nomenklaturze to odporność paliwa na spalanie stukowe. Wyznacza się ją doświadczalnie, porównując dane paliwo do mieszaniny wzorcowej, złożonej z izooktanu i n-heptanu. Tyle mądrości. W praktyce, jeżeli do silnika dostarczymy paliwo o zbyt niskiej liczbie oktanowej, mało odporne na spalanie stukowe (tzw. samozapłon), silnik nie będzie pracował prawidłowo. Często lokalne zapłony w silniku następują, zanim wywoła je iskra świecy zapłonowej, czyli zbyt wcześnie. Zjawisko samozapłonu (spa-

lania stukowego) może prowadzić do uszkodzeń silnika. Głównie układu korbowo-tłokowego.

Można śmiało przyjąć, że im bardziej wysiłony silnik (więcej mocy z mniejszej pojemności), tym lepszej jakości paliwo będzie wymagane do jego zasilania. Z tego względu często w samochodach o charakterze sportowym lub motocyklach producenci zalecają stosowanie paliwa Pb 98. Tylko dlatego, żeby ustrzec się przed zjawiskiem niekontrolowanego samozapłonu. Zatem bez dalszego wnikania w zjawiska występujące w silniku można śmiało postawić tezę, że większa liczba oktanowa nie oznacza wyższej mocy silnika. Zastosowanie paliwa złej jakości, o zbyt niskiej liczbie oktanowej, może zaś łatwo doprowadzić do zniszczenia silnika.

■ Olej napędowy

W przypadku oleju napędowego liczba oktanowa nie jest wyznaczana. Dla ON wyznacza się tzw. liczbę cetanową, która z kolei jest wskaźnikiem zdolności paliwa do samozapłonu. Pa-

rametr dla danej próbki paliwa również wyznacza się metodami porównawczymi z mieszaniną wzorcową cetanu i n-naftalenu. Normy stanowią, że olej napędowy powinien mieć liczbę cetanową większą od 50. Stosowanie takiego paliwa pozwala na normalną eksploatację silnika spalinowego zasilanego ON.

W przypadku olejów napędowych w warunkach zimowych trzeba mieć na uwadze, czy stosowane paliwo ma zwiększoną odporność na wytrącanie się parafin (przystosowanie do ujemnych temperatur). W przypadku stosowania paliwa niskiej jakości lub przeznaczonego do użytku w okresie letnim możemy spotkać się ze zjawiskiem zamarzania paliwa w przewodach paliwowych. To oczywiście doprowadza do unieruchomienia silnika pojazdu.

■ Wymieniamy filtry powietrza!

Żeby silnik prawidłowo pracował, bez względu na to, czy zasilany jest benzyną, czy olejem napędowym, potrzebuje dużych ilości powietrza. Jest ono głównym składnikiem mieszaniny spalanej w cylindrze. Im większa pojemność skokowa silnika i stopień sprężania, tym większe ilości powietrza trzeba dostarczyć do silnika. Tym samym użytkownik silnika spalinowego powinien zadbać o to, żeby układ doprowadzania powietrza był sprawny. W zasadzie utrzymanie go w dobrym stanie nie wymaga dużych nakładów. Wystarczy regularnie wymieniać filtr powietrza oraz zadbać o to, żeby wlot powietrza nie był zasłonięty lub zmodyfikowany. Zapamiętajcie, że zdecydowana większość problemów z pracą silnika spalinowego (kłopoty z procesem spalania, nierównomierna praca) wynika z problemów z układem doprowadzania powietrza. ■





Co musisz wiedzieć o przetwarzaniu danych osobowych

Sygnalizowaliśmy już na łamach „Szkoły Jazdy” nadchodzące zmiany w zakresie ochrony danych osobowych. Czas przyjrzeć im się bliżej i odpowiedzieć sobie na podstawowe pytania w tym zakresie.

W maju 2018 roku zmienia się zasady dotyczące przetwarzania danych osobowych. Wejdzie wtedy w życie unijne ogólne rozporządzenie o ochronie danych osobowych – RODO (2016/679) oraz wciąż jeszcze tworzona na jego podstawie nowa ustawa o ochronie danych osobowych.

Przez dane osobowe, w świetle wyżej wymienionych regulacji prawnych, należy rozumieć wszelkie informacje, które mogą choćby pośrednio umożliwić zidentyfikowanie konkretnej osoby, a więc np. imię i nazwisko, numery identyfikacyjne (np. PESEL czy PKK), dane adresowe, numer telefonu czy adres e-mail.

Przez przetwarzanie należy natomiast rozumieć wszelkie czynności wykonywane na danych osobowych lub ich zestawieniach, w tym: zbieranie, utrwalanie, organizowanie, porządkowanie, przechowywanie, adaptowanie lub modyfikowanie, pobieranie, przeglądanie, wykorzystywanie, ujawnianie poprzez przesłanie, rozpowszechnianie lub innego rodzaju udostępnia-

nie, dopasowywanie lub łączenie, ograniczanie, usuwanie lub niszczenie.

■ Czy mnie to dotyczy?

Kluczowe pytanie – czy mnie to dotyczy? Zakładając, że prowadzisz działalność, której istotnym elementem jest przetwarzanie danych osobowych, np. klientów – tak, dotyczy.

Działalność OS i OSK jest nieodzownie związana z przetwarzaniem danych osobowych osób szkolonych i przechowywaniem ich nawet przez dekadę. To zaś już obecnie rodzi obowiązki, których wielu przedsiębiorców nie zna. W związku z powyższym nowe regulacje w sprawie ochrony danych osobowych z pewnością dotyczą OS i OSK.

■ Co przewidują przepisy?

Przetwarzanie danych osobowych wiąże się z szeregiem warunków, obowiązków i zagro-

żeń. Nowe przepisy zmieniają je znacząco w porównaniu z tym, co wynika z aktualnie obowiązującej ustawy o ochronie danych osobowych. Zaznaczyć jednak należy, że podstawowe warunki przetwarzania są zbieżne z obecnymi. W pewnym skrócie i uproszczeniu można wskazać kluczowe aspekty przetwarzania danych w świetle nowych przepisów:

- Pełna odpowiedzialność administratora danych (w przypadku danych osób szkolonych będzie to przedsiębiorca prowadzący OS lub OSK – jako podmiot decydujący o przetwarzaniu danych). Administrator odpowiada również do pewnego stopnia za podmioty, którym powierzy dane.

- Konieczność spełnienia warunku legalności przetwarzania. Przetwarzanie jest dopuszczalne tylko wtedy, kiedy występuje przynajmniej jedna ze wskazanych w art. 6 RODO podstaw; może nią być np. wyrażona na określonych zasadach zgoda osoby, której dane dotyczą lub fakt, że przetwarzanie jest niezbędne do wy-

pełnienia obowiązku prawnego, a z taką sytuacją mamy w ośrodkach do czynienia choćby podczas przyjmowania klienta na szkolenie czy sporządzania obowiązkowych zgłoszeń o rozpoczęciu szkoleń.

- Konieczność zapewnienia zgodnych z przepisami warunków technicznych przetwarzania – od warunków lokalowych po zabezpieczenia informatyczne, a nawet odpowiednie formaty danych. Problemem może okazać się choćby niewłaściwe ustawienie monitora, pozwalające osobom postronnym uzyskać łatwy wgląd do przetwarzanych danych osobowych.

- Konieczność uwzględniania praw osób, których dane dotyczą. Powinny one uzyskać o tym wyczerpującą, zgodną z przepisami informację, mieć możliwość dostępu do tych danych, ich sprostowania, ograniczenia przetwarzania, sprzeciwu wobec przetwarzania, a także usunięcia swoich danych. W przypadku działalności OS i OSK prawa te ograniczone są oczywiście obowiązkami związanymi z dokumentacją szkolenia.

- Minimalizacja danych i ograniczenie celu i czasu przetwarzania. Przetwarzane mogą być tylko niezbędne dane i tylko w celu, do którego zostały zgodnie z prawem zebrane. Tak długo, jak to jest uzasadnione i konieczne.

- Konieczność prowadzenia „rejstru czynności przetwarzania danych”. Zastąpi on wymagane obecnie zgłoszenia zbiorów do GIODO. Zgłoszeniu podlegać będą tylko stwierdzone przypadki naruszeń w zakresie przetwarzania danych osobowych. Rejestr może być prowadzony w formie tradycyjnego dokumentu

albo w formie elektronicznej. Ma obejmować szczegółowe dane administratora oraz informacje o przetwarzanych danych – jakie kategorie danych są przetwarzane, gdzie dane trafiają, jak są chronione, a nawet planowane terminy ich usunięcia.

- Powołanie inspektora danych osobowych. W przypadku działalności takiej jak OS czy OSK nie będzie obowiązkowe, ale nawet w przypadkach, w których nie jest wymagane – jest zalecane. Inspektor przetwarzania danych osobowych nie przejmuje odpowiedzialności za dane od administratora, wykonuje jednak w przedsiębiorstwie zadania związane ze zgodnym z prawem przetwarzaniem danych, dysponując przede wszystkim znajomością przepisów w tym zakresie, które niestety są dość złożone i nie zawsze wystarczająco jasne, by mogły nadawać się do bezpośredniego stosowania przez laika. Inspektorem może być pracownik, ale można też powierzyć tę funkcję osobie z zewnątrz. Nie ma też przeszkód, by jeden inspektor obsługiwał więcej niż jednego przedsiębiorcę.

- Ocena skutków przetwarzania dla ochrony danych. Szczegółowa analiza zagrożeń związanych z przetwarzaniem danych osobowych, obowiązkowa tylko w przypadku niektórych podmiotów, ale nawet dla OS i OSK może okazać się pomocna.

- Kontrole. Według nowych przepisów nadzór nad przetwarzaniem danych sprawować będzie już nie GIODO, ale Urząd Ochrony Danych Osobowych, który będzie prowadził planowane kontrole z urzędu.

- Kary. Przesłanki ich nakładania i maksymalne wysokości wynikają wprost z RODO i mogą szokować. Rozporządzenie przewiduje bowiem nakładanie kar nawet w wysokości do 20.000.000 euro albo – w przypadku przedsiębiorstwa – w wysokości do 4 proc. jego całkowitego rocznego światowego obrotu z poprzedniego roku obrotowego, przy czym stosowana ma być wyższa z tych dwóch kwot. Poza karami administracyjnymi trzeba się będzie liczyć również z roszczeniami cywilnymi osób, których prawa w zakresie danych osobowych zostaną naruszone.

■ Jak się przygotować?

Pierwszym krokiem będzie uświadomienie sobie tego, co oznaczają w praktyce przytoczone w uproszczeniu na początku tego tekstu definicje danych osobowych i ich przetwarzania. Punktem wyjścia do przetwarzania danych zgodnie z prawem jest bowiem świadomość tego, że przetwarzaniem danych będzie zarówno pobranie informacji z PKK, jak i wpisanie jazdy z danym kursantem do kalendarza, nie wspominając już o publikacji w mediach społecznościowych arkusza przebiegu egzaminu praktycznego. Warto się też zastanowić, czy na pewno przetwarzamy dane w takim zakresie, jaki jest z jednej strony potrzebny, z drugiej – dopuszczalny i czy któreś z wykonywanych z danymi czynności nie powodują ryzyka. Skuteczna ochrona danych osobowych w zgodzie z przepisami nie będzie możliwa bez odpowiedniego przeszkolenia pracowników, którzy mogą mieć w przedsiębiorstwie dostęp do danych osobowych. W dalszej kolejności konieczne jest zwerifikowanie tego, jak gromadzone i przechowywane są dane oraz tego, gdzie trafiają. Kluczowe znaczenie po wejściu nowych regulacji w życie będzie miało korzystanie ze sprawdzonych usługodawców, takich jak e-kierowca. Bo to one gwarantują bezpieczeństwo danych osobowych i przestrzeganie przepisów. Rozwiązania informatyczne firmy e-kierowca, takie jak platforma SPS Admi, zapewniają pełną zgodność z już obowiązującymi przepisami, a w przyszłości pozwolą na pełne dostosowanie się i przygotowanie do RODO. Nowe przepisy przewidują certyfikację w tym zakresie, choć na obecnym etapie polskich prac legislacyjnych uzyskanie certyfikatów nie jest jeszcze oczywiście możliwe. Kolejnym krokiem będzie przygotowanie przedsiębiorstwa w zakresie dokumentacji, ale również np. wzorów informacji o przetwarzaniu danych czy zgód na przetwarzanie danych, jeśli planujemy ich wykorzystanie. Warte rozważenia będzie też z pewnością zapewnienie sobie wykwalifikowanego inspektora ochrony danych osobowych, który pomoże w zapewnieniu bezpiecznych, zgodnych z prawem warunków przetwarzania danych.

Radosław Biernat



Unikajmy błędów!

Styczeń kojarzy się ze zmianami. Jeśli więc przeglądasz, czytelniku, na Facebooku stronę swojej szkoły jazdy i stwierdzasz, że nie jesteś do końca z niej zadowolony, to może warto coś z tym zrobić?

Media społecznościowe dają niezmiernie dużo możliwości osiągnięcia sukcesu. Ale to też miejsce, gdzie nasza reputacja może zostać wystawiona na szwank. Na wstępie chcę zaznaczyć: nie istnieje żaden magiczny przepis na dobre prowadzenie skutecznej komunikacji, jednak uniknięcie kilku błędów na pewno może przybliżyć do sukcesu.

■ Bez strategii ani rusz

Działanie w mediach społecznościowych bez konkretnego planu można porównać do wchodzenia z zasłoniętymi oczami na linę zawieszoną nad przepaścią. Jeśli spadniemy, to nie będziemy wiedzieć kiedy ani dlaczego. Spontaniczność jest dobra, jednak nie przy podejmowaniu decyzji, kiedy odbiorcy znajdą naszą markę. Działanie pod wpływem impulsów: „Wszystcy są na Facebooku, my też bądźmy!” lub „Instagram jest taki ładny, założmy tam konto”, tylko w przypadku jednym na milion może skończyć się powodzeniem. Najpierw należy ustalić, co chcemy osiągnąć za pomocą danego kanału oraz jak często ma się na nim pojawiać treść. Pamiętajmy, że to, co przyjęło się świetnie na Facebooku, wcale nie musi zebrać wielu „serduszek” na Instagramie czy Twitterze. Jeśli będziemy publikowali treści, na które przez przypadek trafimy w Internecie lub wymyślimy je pod wpływem chwili, na profilu bardzo szybko może zapanować chaos. To przełoży się na mniejsze zainteresowanie odbiorców. Brak strategii rodzi także problemy w przypadku rotacji na stanowisku osoby zajmującej się komunikacją w mediach społecznościowych. Przygotowanie stosownego dokumentu, w którym zostaną zebrane wszystkie zasady dotyczące obecności marki w sieci, ułatwi i przyspieszy wprowadzenie w obowiązki nowego pracownika.

■ Prawdziwego fana nie kupisz na aukcji

Przeglądamy profile konkurencji i z zazdrością obserwujemy liczbę jej fanów? Spokojnie. To niekoniecznie muszą być żywi i oddani wielbicieli marki. Zjawisko fałszywych obserwatorów (których można po prostu kupić) jest jednym z problemów, z którymi borykają się sieci społecznościowe. Na pierwszy rzut oka duża liczba fanów wygląda imponująco. Tylko co z tego, że ktoś będziemy mieli 10.000 fanów, jeśli pod posta-



mi nie będzie ani jednego polubienia czy komentarza? Taka sytuacja przełoży się na jeszcze niższe zasięgi. Wtedy nawet prawdziwi obserwatorzy nie zobaczą publikowanych treści.

■ Co za dużo to niezdrowo

Z jednej strony odpowiadamy za komunikację szkoły jazdy, z drugiej – pozostajemy konsumentami treści publikowanych przez inne marki. Wyobraźmy sobie, że w ciągu jednego dnia nasz newsfeed (strona główna na Facebooku, na której pojawiają się wpisy znajomych i marek) zalewa fala kilku(nastu) postów jednej marki. Wszystkie dotyczą tego samego, tylko zostają wrzucone w niewielkich odstępach czasu. Irytujące, prawda? To wyobraźmy sobie, że podobnie mogą zareagować nasi odbiorcy. Jak już wspominałem, nie ma idealnej recepty na dobre prowadzenie komunikacji. Tak samo nie ustalono jednej złotej godziny czy formy. Wszystko zależy od bardzo wielu czynników, m.in. branży, liczby fanów, ich zaangażowania. Na pewno warto eksperymentować. Zarówno z formą (post tekstowy, zdjęcie, film, ankieta, karuzela ze zdjęciami i filmami czy coś jeszcze innego), jak również porą publikacji. Metodą prób i błędów oraz dzięki uważnej obserwacji dojdziemy

do tego, kiedy i w jaki sposób komunikować się z fanami naszej marki.

■ Dyktanda w szkole jednak na coś się przydają

Błędy zdarzają się każdemu. Wszystko można wybaczyć, w końcu zmęczenie czy rozkojarzenie czasami zwycięża. Internauci bardzo lubią wytykać błędy innym. Skróty klawiszowe odpowiedzialne za wykonanie screenshotów mają świetnie opanowane, przez co pomyłki nierzadko stają się viralami (popularne i często przesyłane obrazki, filmy, teksty). Jaka jest na to rada? Czytać swoje posty po kilka razy. Ale przed publikacją, nie po niej! Dobrym rozwiązaniem jest stworzenie wersji roboczych naszych treści, wrócenie do nich następnego dnia i spojrzenie na nie raz jeszcze. Co zrobić, gdy nawet to nie podziałało, błąd się wkraść, a „zyczliwi” już zdążyli to odpowiednio skomentować? Podejrzmy do tego z dystansem i uśmiechem. Przepróśmy za gafę i nie kłóćmy się z odbiorcą. Może to tylko zaowocować zaognieniem konfliktu, a na tym nam przecież nie zależy.

Hubert Grygielewicz,
content & community manager w agencji
komunikacji interaktywnej SO FINE

Przejazd przez przejazd

Według europejskich statystyk do 99 proc. wypadków na przejazdach kolejowych dochodzi z winy kierowców, którzy lekceważą znaki STOP, przejeżdżają pod zamykającymi się szlabanami bądź omijają półrogatki.



Marek Rupental

Przejazdy kolejowe to miejsca niebezpieczne. Mówią o tym przepisy. Otóż kierujący zobligowani są do zachowania w takich miejscach szczególnej ostrożności. Czy to w przypadku dojeżdżania do przejazdu, czy przekraczania go trzeba upewnić się, że nie zbliża się żaden pojazd szynowy.

A, B...

Uczestnicy ruchu drogowego często zmuszani są do pokonywania przejazdów kolejowych, jednak rozróżniają tylko przejazdy strzeżone i niestrzeżone. A kategorii jest znacznie więcej. Określone są one w zależności od stopnia zabezpieczenia literami A, B, C, D, a także E i F.

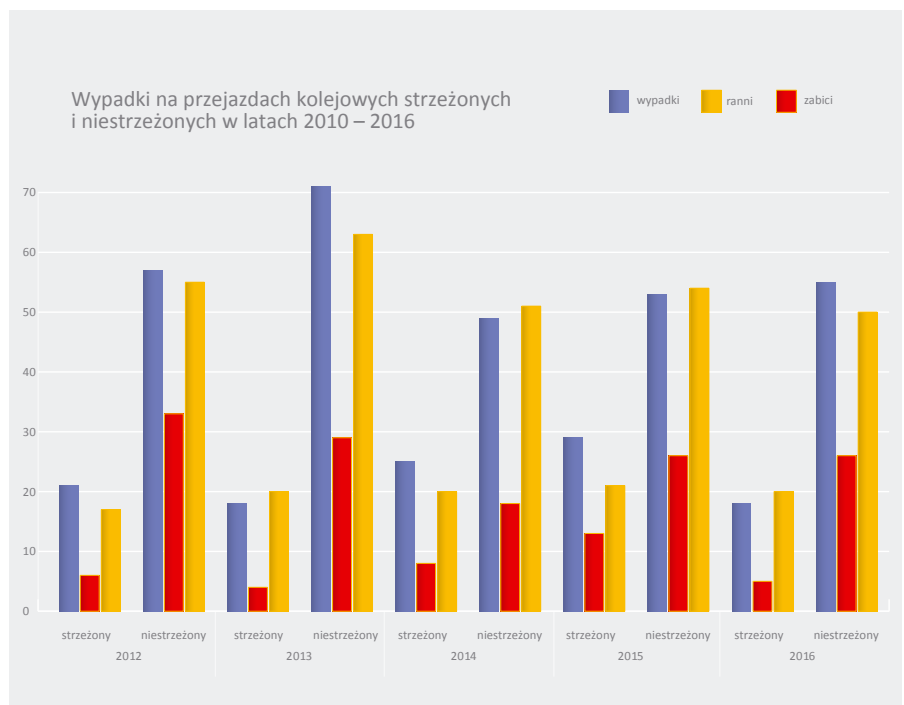
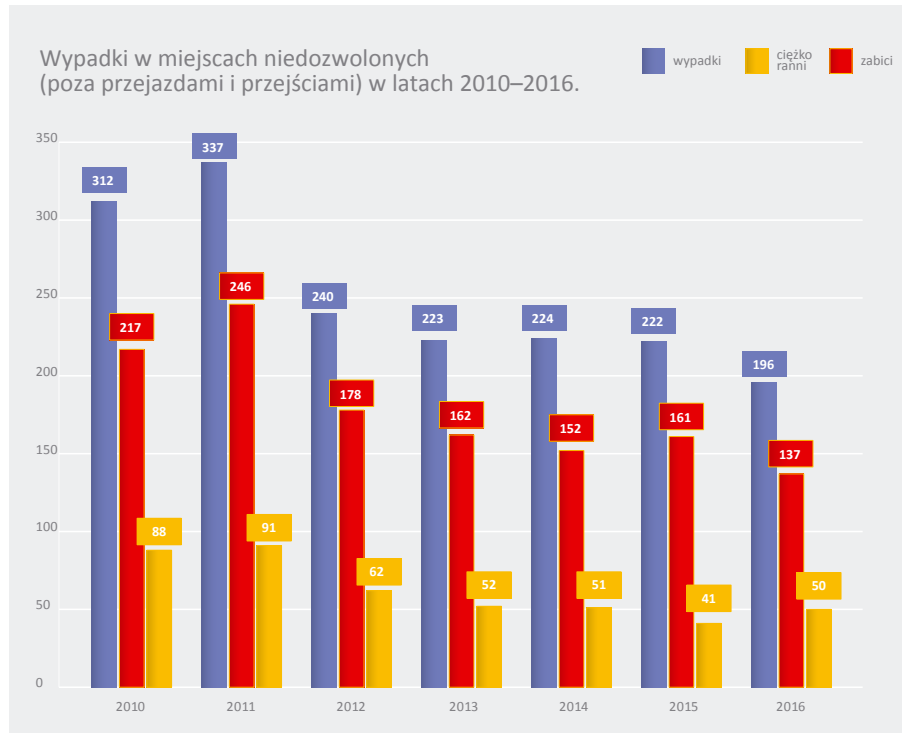
Przejazdy kategorii A są przejazdami użytku publicznego z rogatkami lub bez rogatek, na których ruch na drodze kierowany jest przez uprawnionych pracowników zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego, posiadających wymagane kwalifikacje (dróżnik przejazdowy, dyżurny ruchu lub nastawniczy) bądź za pomocą sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdni.

Przejazdy kategorii B są ogólnodostępne. Na nich ruch drogowy jest kierowany za pomocą samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizację świetlną i rogatki zamykające ruch drogowy (tylko zapory w kierunku wjazdu na przejazd lub w kierunku zarówno wjazdu, jak i zjazdu).

...C, D, E, F

Przejazdy kategorii C również są ogólnodostępne. Na nich ruch drogowy jest kierowany za pomocą samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych tylko w sygnalizację świetlną i ewentualnie dodatkowo sygnalizację dźwiękową. Na przejazdach kategorii D nie spotkamy natomiast żadnych systemów ani urządzeń zabezpieczenia ruchu. Są niestrzeżone.

Dla pieszych i pojazdów jednośladowych dostępne są przejścia kategorii E. Aby uniemożliwić



bezpośrednie wejście na torowisko, są one wyposażone w kotłowniki, bariery lub labirynty. Na

drogach wewnętrznych i niepublicznych dostępne są wyłącznie przejścia i przejazdy kategorii F.

■ Nierozważni kierowcy lekceważą niebezpieczeństwo

W pobliżu strzeżonych przejazdów kolejowych nie występują ograniczenia prędkości dla pociągów. Inaczej jest w przypadku przejazdów niestrzeżonych. Jednak często niewiele to zmienia. Bo nawet wówczas pociąg nie ma szans na uniknięcie zderzenia z nagle pojawiającym się na przejeździe samochodem.

Pomimo prowadzonych kampanii społecznych, apeli, ostrzeżeń oraz znaków i sygnałów świetlnych na przejazdach kolejowych ciągle dochodzi do wypadków drogowych. Dość częste jest lekceważenie czerwonego sygnału na sygnalizatorze przed przejazdem. Wielu kierowców nie czeka, aż sygnalizator zezwoli im wjechać na przejazd, tylko na uchylenie szlabanu na taką wysokość, by zmieścił się samochód.

Każde zdarzenie na przejeździe to tragedia dla uczestników (trauma maszynisty) i ich rodzin. Według europejskich statystyk do 99 proc. wypadków dochodzi z winy kierowców, którzy lekceważą znaki STOP, przejeżdżają pod zamykającymi się szlabanami bądź omijają półrogatki.

■ Tragiczne liczby

Każdy przejazd jest dla kierowcy sprawdzianem jego czujności i odpowiedzialności. Statystyki policyjne pokazują jednak, że nieczęsto wypadka on pomyślnie. Tylko od stycznia do października 2017 roku na przejazdach kolejowych doszło do 177 zdarzeń, w których śmierć poniosło 35 osób, a 23 zostały ciężko ranne.

Do tragicznych zdarzeń dochodzi nie tylko na przejazdach kolejowych, ale również bezpośrednio na torach, w miejscach, gdzie nie powinien znaleźć się ani pieszy, ani kierujący. Od stycznia do października 2017 roku doszło w tych miejscach do 142 wypadków, w których zginęło 95 osób, a 26 doznało ciężkich obrażeń ciała.

Rok 2017 nie różnił się zbytnio od poprzednich. Wtedy również dochodziło do wielu tragedii na torach.

Locomotywa, w zależności od marki, waży średnio około 80 ton. Składy pasażerskie liczą po kilka wagonów, a towarowe nawet kilkadziesiąt. Wagony ważą około 40 ton. Łatwo więc wyobrazić sobie, jaką masę kinetyczną uzyskuje pociąg jadący z prędkością 80 km/h. Jego droga zatrzymania jest znacznie dłuższa od potrzebnej na zatrzymanie samochodu osobowego. Często wynosi powyżej kilometra, a przy szybkości 200 km/h pociąg na zatrzymanie potrzebuje około 3 km!

Wjechanie na przejazd przed pędzącym pociągiem musi skończyć się tragedią. Kilka lat temu prowadzona była szeroko zakrojona kampania społeczna. Jej twarzą był znany kierowca rajdowy. Jej tytuł? „Zatrzymaj się przed każdym przejazdem”. Hasło to wciąż jest aktualne. ■

Fortele na kierowców

Bardzo wielu kierowców nie stosuje się do obowiązujących limitów prędkości. Jak skłonić ich do ostrożniejszej jazdy w mieście? Można... usunąć białe linie oddzielające od siebie pasy ruchu na jezdni albo optycznie zwęzić drogę. Choć tego rodzaju metody mogą wydawać się kontrowersyjne, okazuje się, że dzięki nim większość kierowców zdejmuje nogę z gazu, co może wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa.



Linie, które oddzielają od siebie dwa pasy ruchu, to dla współczesnych kierowców oczywistość. Okazuje się jednak, że w niektórych miejscach na świecie rezygnuje się z tego rodzaju oznakowania na lokalnych drogach. Po co? Ano po to, żeby kierowcy zdecydowali się na jazdę z mniejszą prędkością. Brak jasno wytyczonych granic pasa ruchu zmusza ich do zachowania ostrożności. Oczywiście takie rozwiązanie sprawdza się przede wszystkim na drogach w terenie zabudowanym, gdzie samochody poruszają się z niewielką prędkością. Na autostradzie dobrze widoczne pasy ruchu to konieczność.

■ Szykany zwiększają czujność kierowców

Istnieją również inne sposoby, żeby sprawić, że kierowca zdejmie nogę z gazu. Zwykle dzieje się to w sytuacjach, gdy osoba prowadząca pojazd ma wrażenie, że jezdnią jest kręta czy wąska, a przez to bardziej niebezpieczna. Dlatego w wielu miejscach stosuje się takie zabiegi, jak umieszczanie na drodze tzw. szylan, czyli przeszkód, które wymuszają zredukowanie prędkości w celu ich ominięcia. Na szukanach można umieścić krzewy czy niewielkie drzewa, co dodatkowo optycznie zwęzi jezdnię i zwiększa czujność kierowcy. Rozwiązaniem

wprowadzonym z sukcesem w Wielkiej Brytanii jest także wykładanie krawędzi ulic czerwoną kostką, co sprawia, że wydają się one węższe.

Uspokojeniu ruchu sprzyja także faktyczne zwężenie jezdni, np. dzięki odpowiedniemu zaplanowaniu miejsc parkingowych czy miejskiej zieleni. Kierowca, który chce bezpiecznie minąć się z samochodem jadącym z naprzeciwka, musi zredukować prędkość. Takie rozwiązanie może być też korzystne dla innych uczestników ruchu – pieszych czy rowerzystów, jeśli wiąże się z poszerzeniem chodnika czy wytyczeniem ścieżki rowerowej.

■ Nietypowe rozwiązania? Warto próbować!

– Z policyjnych statystyk wynika, że około 70 proc. wypadków drogowych w Polsce ma miejsce w obszarze zabudowanym, mimo to kierowcy w miastach bardzo często przekraczają dozwoloną prędkość. Dlatego warto rozważyć wprowadzanie nietypowych rozwiązań, które zwiększają bezpieczeństwo ruchu drogowego, nawet jeśli mogą być odbierane przez wielu kierowców jako utrudnienie – komentuje Zbigniew Weseli, dyrektor Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault.

Jakub Ziębka



Autostrada prowadząca z Agadiru do Casablanki. W tle góry Atlas

Survival w wersji marokańskiej

Jazda samochodem po dużych marokańskich miastach jest nie lada wyczynem. Kierowcę zewsząd otaczają samochody, skutery, motory, motoriki, minidostawczaki, a nawet... wozy zaprzęgnięte w osły. Każdy chce pokonać swoją trasę jak najszybciej, ignorując znaki drogowe. Nie ma miejsca na wymianę uprzejmości, toczy się ciągła walka. Ale gdy już opuścimy te miejskie dżungle i znajdziemy się na autostradzie, możemy nacieszyć oczy bajkowym wręcz widokiem na góry Atlas.

Maroko jest krajem, w którym każdy może znaleźć coś dla siebie. Fani leniuchowania z pewnością docenią niezwykle szerokie plaże nad Oceanem Atlantyckim, miłośników trekkingu zachwyci najwyższe pasmo górskie na Czarnym Lądzie, czyli Atlas. Niepowtarzalny urok ma także najludniejsze miasto Maghrebu (tym mianem określa się państwa północno-zachodniej Afryki: Maroko, Algierię, Tunezję, Libię i Mauretanię – przyp. red.) – Casablanca. Fanom egzotyki, lubiącym przyglądać się kobrom „tańczącym” do muzyki przygrywanej przez zaklinaczy węży, z pewnością do gustu przypadnie Marrakesz. To tam sporą część swojego życia spędził Yves Saint Laurent, jeden z najwybitniejszych projektantów mody. Zawiedzeni nie będą także kulinarni smakosze. Przyrządzany przez Marokańczyków tadżin (mięso i warzywa gotowane w specjalnym glinianym naczyniu nad rozżarzoną węglą lub drewnem) jest wręcz doskonały. Tak samo jak marokańska herbata ze świeżymi liśćmi mięty, zwana także berber whisky. Serwuje się ją praktycznie wszędzie, na ulicy, w bramach domów, w kawiarenkach. Mimo że podaje się ją na gorąco, doskonale gasi pragnienie.

O Maroku, państwie, w którym niepodzielnie rządzi król Muhammad VI, oraz jego mieszkań-



Ulice w Marrakeszu są niemal zawsze zatłoczone

cach można utkać wiele fascynujących opowieści, jednak my skupimy się na tym, co z pewnością czytelników „Szkół Jazdy” zainteresuje najbardziej. Spójrzmy na ten kraj pod kątem motoryzacji.

■ Socjoekonomiczny kataklizm

Statystyki pokazują, że poruszanie się po Maroku samochodem może być niebezpieczne. W 2015 roku liczba wypadków drogowych, które miały miejsce w tym prawie 34-milionowym kraju, wyniosła blisko 79 tys. Rok później wzrosła nawet do ponad 81 tys. W Polsce jest pod tym

względem o niebo lepiej. W 2016 roku w naszym kraju doszło do ponad 33 tys. wypadków. Ciekawe jest jednak to, że liczba osób zabitych w wypadkach w Maroku nie odbiega już tak bardzo od polskich danych. W 2016 roku w Maroku śmierć na skutek zdarzeń drogowych poniosło niecałe 3,6 tys. osób, w Polsce – niewiele ponad 3 tys.

Nie może dziwić, że marokańskiego resortu zajmującego się transportem i logistyką nie zadowolają przytoczone wyżej liczby. Mówi się nawet o „socioekonomicznym kataklizmie”. Chodzi przede wszystkim o to, jak wysokie są koszty wypadków oraz jaki mają one wpływ na rodziny



Casablanca. Rondo tuż przy meczecie Hassana II, stojącego nad Oceanem Atlantyckim

ofiar. Przeciwdziałać temu zjawisku ma wdrażanie specjalnej narodowej strategii. Plan? Do 2025 roku zredukować liczbę ofiar śmiertelnych aż o 50 proc.!

Jak Marokańczycy chcą to zrobić? Położyć większy nacisk na eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów, które są w fatalnym stanie technicznym oraz zadbać o wysoką jakość infrastruktury drogowej. Ale to nie wszystko. Okazuje się, że głównym źródłem wypadków jest tzw. czynnik ludzki. Oszacowano, że aż 90 proc. wszystkich zdarzeń drogowych w 2016 roku doszło z powodu błędów kierujących. Jakich? Tamtejsze ministerstwo otwarcie mówi o niestosowaniu się do przepisów drogowych. Chodzi o takie naganne zachowania, jak ignorowanie znaku STOP. Normą nie jest także zapinanie pasów bezpieczeństwa. Dlatego Marokańczycy postawili na zwiększenie kontroli pojazdów. Wykonują je patrole tamtejszej drogówki, czasami wyposażone w wideorejestratory. Jakie będą efekty takich działań, przekonamy się wkrótce.

■ Uwaga na pasterzy!

W Maroku niezłe rozwinięta jest sieć dróg szybkiego ruchu. Zarządza nimi państwowa komórka o nazwie Société Nationale des Autoroutes du Maroc. Pod jej pieczęcią jest ok. 1800 km takich dróg. Są płatne, ich jakość nie pozostawia wiele do życzenia. Jedynym problemem, szczególnie gdy droga wiedzie przez tereny górskie, np. Atlas Wysoki, jest ich szerokość. W niektórych miejscach na dwóch pasach ruchu trudno jest zmieścić się dwóm pojazdom ciężarowym. Wtedy jeden z nich częściowo po-

rusza się po pasie awaryjnym. I jeszcze jedno. Trzeba być uważnym, bo co jakiś czas na drodze pojawiają się pasterze wraz ze swoim inwentarzem.

Nic dziwnego, że większość dróg szybkiego ruchu wiedzie w pobliżu atlantyckiego wybrzeża. Łączą najważniejsze marokańskie miasta, takie jak Rabat, Casablanca czy Tanger. Ale niektóre z nich wcinają się także w głąb kraju. Przykładem jest choćby autostrada A7, wiodąca z Agadiru do Casablanki. Przechodzi ona przez północno-zachodnią część Marrakeszu i Atlas Wysoki. Autostradą można także przemieścić się choćby ze stołecznego Rabatu do Fezu.

Na autostradach obowiązuje ograniczenie prędkości do 120 km/h. Co jakiś czas prędkość pojazdów mierzą fotoradary. Napisy na tablicach informacyjnych są w dwóch językach – arabskim (urzędowy) i francuskim. Tego drugiego używa się głównie w turystyce, biznesie i dyplomacji. Dlaczego akurat francuski? Bo od 1912 do 1956 roku Maroko było protektoratem Francji.

■ Górskie serpentynty dla kierowców o mocnych nerwach

Oczywiście nie wszystkie marokańskie drogi są bliskie ideału. Im dalej na wschód lub południe, tym są gorsze. Na przykład bardzo uciążliwe jest podróżowanie samochodem z Maroka do granicy z Mauretanią. Powód? Warunki klimatyczne. Chodzi m.in. o burze piaskowe. Przebycie samochodem 1800-kilometrowej trasy między Agadirem a granicą z Mauretanią trwa zwykle ok. pięciu dni. Dlatego trzeba zabrać ze sobą zapasy żywności, wody oraz



Widok wozów zaprzęgniętych w osły nie jest w Marrakeszu niczym szczególnym

paliwa. Niełatwe do pokonania są także wąskie i kręte drogi łączące osady położone w górach. Takie serpentynty są przeznaczone tylko dla kierowców o mocnych nerwach!

Jeżdżąc samochodem po Maroku trzeba oczywiście mieć świadomość obowiązującego tam prawa. Zarówno kierowca, jak i pasażerowie muszą mieć zapięte pasy bezpieczeń-



Centrum Casablanki. Żeby przejść na drugą stronę ulicy, trzeba się natrudzić...



stwa. Kierowanie pod wpływem alkoholu jest zabronione. Nie obowiązują tam żadne limity. Alkomat musi wskazywać cyfrę 0. O maksymalnej prędkości, z którą można poruszać się po autostradach, już pisaliśmy. W terenie zabudowanym limit wynosi 60 km/h. Żeby legalnie jeździć po marokańskich drogach, trzeba mieć skończone 18 lat.

■ Skutery w wąskich uliczkach medyn

Prawdziwym wyzwaniem dla każdego kierowcy jest jazda po dużych marokańskich miastach, takich jak Casablanca (3,5 mln ludności), Fez, Tanger czy Marrakesz (w każdym żyje prawie milion ludzi). Z różnych powodów. Jednym z nich jest wprost ogromna liczba poruszających się po ulicach pojazdów. Pojazdów, bo tylko część z nich to samochody. Bardzo wielu Marokańczyków jeździ różnego rodzaju skuterami, motorami czy motoriksami. Takie pojazdy można także spotkać w wąskich uliczkach medyn (starych dzielnic), choć wydawałoby się, że mogą spacerować po nich tylko piesi. Z kolei w Marrakeszu bardzo często zobaczyć można wozy zaprzężone w osły.

Jeśli chodzi o samochody, największym powodzeniem cieszą się pojazdy francuskie. Jest bardzo dużo citroenów i peugeotów, rzadziej nowych, częściej kilkunasto- lub kilkudziesięcioletnich. Sporym powodzeniem cieszą się także japońskie marki. Jakże? Honda, Mitsubishi, Nissan czy Toyota. Często zobaczyć można także minidostawczaki marki Isuzu.

W jakim stanie technicznym jest duża część marokańskich pojazdów, świadczyć może

ogromna liczba warsztatów samochodowych, które mieszczą się w zasadzie na każdej ulicy w centrum dużych miast. I praktycznie każdy jest niesamowicie oblegany przez właścicieli skuterów czy samochodów. Nie ma jednak czemu się dziwić. Maroko nie jest krajem bogatym. A może inaczej – większości Marokańczyków nie żyje się dostatnio. To m.in. z tego powodu tak wielu wybrało życie na emigracji. Duża część mieszka choćby w Holandii i Belgii.

■ Miejska sztuka przetrwania

W centrach dużych marokańskich miast nie ma czegoś takiego jak godziny szczytu. Tam szczyt jest zawsze. Korki? Nic nowego. Ciągłe wciskanie klaksonów? Normalka. Jazda po dwóch pasach ruchu jednocześnie? Standard. Ale marokańskie korki mają to do siebie, że pojazdy posuwają się naprzód, wcale nie tak powoli, jak mogłoby się wydawać.

Marokańczycy uwielbiają ronda. Zazwyczaj są to bardzo rozległe wyspy, którym, poprzez wetknięcie w ziemię nawet kilkunastu flag państwowych, nadaje się bardzo poważny wygląd. Ale zarówno wjazd na rondo, jak i wyjazd z niego, nie jest zadaniem prostym. Chyba że (co zdarza się nie tak rzadko) ruchem kieruje policjant. Wtedy jest łatwiej, ale na pewno nie łatwo. Każdy kierowca chce bowiem dotrzeć do punktu do-

celowego jak najszybciej. Stosowanie się do znaków drogowych nie jest w Maroku popularne.

Ciekawe jest to, że ruch po rondach w Maroku odbywa się inaczej niż choćby w Polsce. Tam pojazdy wjeżdżają na skrzyżowanie, pokonują połowę ronda, po czym... się zatrzymują. Wtedy inni kierowcy mają okazję włączyć się do ruchu.

Ciężkie życie w Maroku mają piesi. Przekraczanie przejść w Casablance czy Marrakeszu to prawdziwy surwiwal, mimo że w wielu miejscach jest sygnalizacja świetlna. Jednak kierowcy nie przejmują się zanedo pieszymi przechodzącymi na zielonym świetle. Przecież gdyby mieli się zatrzymywać na każdym czerwonym, szybko nie dotarliby do celu... Dlatego omijanie przez samochody kolejnych grup piechurów nie jest niczym niezwykłym.

Marokańskich pieszych także nie można nazwać niewiniątkami. Notorycznie starają sobie skrócić drogę i szerokim łukiem omijają zebry. Często przekraczają jezdnię, np. „na cztery”, kilkakrotnie zatrzymując się nawet na środku jezdni, żeby przepuścić mknące samochody.

Co ciekawe, zarówno piesi, jak i kierowcy z godnością przyjmują zasady rządzące się tą „miejską grą” i starają się jej poszczególnie etapy wygrać. Nie narzekają, po prostu robią wszystko, co pozwoli im odnieść choćby małe zwycięstwo...

Jakub Ziębka



Reklama szkoły jazdy w Marrakeszu

Przegląd legislacyjny

Tym razem przyjrzymy się przede wszystkim temu, jak upowszechnianie się technologii, takich jak GPS, przybliży nas do kontroli absolutnej nad każdym krokiem użytkownika drogi. Poza tym będzie też coś dla entuzjastów jazdy na oleju po frytkach.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Trwają prace nad rządowym projektem ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. Czego dotyczy? Uzupełnienia systemu monitorowania drogowego przewozu towarów o lokalizatory albo zewnętrzne systemy lokalizacji.

Zgodnie z projektem przewoźnicy będą musieli na żywo przesyłać za pośrednictwem lokalizatora dane, obejmujące współrzędne geograficzne dotyczące położenia środka transportu, jego prędkość, datę i godzinę pozyskania tych współrzędnych, azymut środka transportu, błąd przekazywania danych satelitarnych oraz numer lokalizatora albo numer urządzenia.

Jako lokalizator będą mogły być wykorzystane już posiadane przez przedsiębiorców urządzenia, a nawet smartfony z zainstalowaną, specjalnie do tego celu stworzoną aplikacją, która ma być bezpłatnie udostępniana za pośrednictwem biuletynu informacji publicznej.

Dane mają służyć administracji skarbowej. Monitorowanie będzie wiązało się z obowiązkami i zagrożeniem grzywnami – zarówno dla przewoźnika, jak i kierowcy. Przewoźnik będzie odpowiedzialny za wyposażenie pojazdu w lokalizator i związane z tym zgłoszenia. Kierowca – za jego prawidłowe używanie i dopilnowanie jego funkcjonowania. Kary związane z monitoringiem GPS mają wynosić nawet 10 tys. zł. Jazda bez działającego lokalizatora ma być, co do zasady, wykluczona.

Poza monitorowaniem GPS w niedalekiej przyszłości warto zauważyć, że już teraz polskie służby wymieniają się informacjami z innymi krajami regionu w ramach Systemu Rozpoznawania Numerów Rejestracyjnych Pojazdów. 11 października 2017 roku Polska przystąpiła do Systemu Rozpoznawania Numerów Rejestracyjnych Pojazdów (ANPRS), działającego do tej pory w krajach bałtyckich. Litwa, Łotwa i Estonia stworzyły go, aby móc w prosty sposób wymieniać między sobą informacje konieczne np. do oszacowania i poboru cła oraz akcy-

zy. System ten opiera się na siatce kamer, które rejestrują numery tablic samochodów. Urządzenia rozmieszczone są na terytoriach Litwy, Łotwy i Estonii, głównie na granicach zewnętrznych oraz w innych miejscach, np. przy głównych szlakach komunikacyjnych. Z danych rejestrowanych przez kamery korzystają służby, takie jak policja czy straż graniczna. Informacje o przejeżdżających pojazdach trafiają do tzw. krajowych punktów kontaktowych, które potem w zależności od zgłoszonego zapotrzebowania wymieniają je między sobą. To zaś pomaga służbom kierowca działania kontrolne na szczególnie podejrzane pojazdy.

■ Monitoring zamiast fotoradaru

Coraz częściej pojawiają się informacje o mandatach wystawianych przez policję na podstawie nagrań z monitoringu miejskiego. Obowiązujące przepisy pozwalają przede wszystkim policji, ale w zakresie niektórych wykroczeń również strażom miejskim, na karanie kierowców mandatami na podstawie zapisów monitoringu miejskiego. Należy spodziewać się upowszechnienia takiej praktyki. Zaawansowane i rozbudowane systemy monitoringu czynią taką formę egzekwowania przestrzegania przepisów przez kierowców w miastach coraz bardziej efektywną i zachęcającą dla służb. Ruszają kolejne pilotaże w tym zakresie – np. od listopada w Białymostku. Tamtejsi policjanci zasiadają kilka razy w tygodniu w centrum monitoringu miejskiego. Temat jest niewątpliwie kontrowersyjny, ale od strony prawnej nie budzi wątpliwości.

Zgodnie z § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z 16 grudnia 2009 roku w sprawie sposobu obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń w miejscach publicznych przez straż gminną (miejską) straż gminna (miejska) ma prawo do obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń w miejscach publicznych w sposób zdalny – przy użyciu urządzeń umożliwiających przekazywanie obrazu zdarzeń na odległość.

Zgodnie z art. 129b prawa o ruchu drogowym strażnicy gminni (miejscy) są uprawnieni do wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec:

- 1) kierującego pojazdem niestosującego się do zakazu ruchu w obu kierunkach, określonego odpowiednim znakiem drogowym
- 2) uczestnika ruchu naruszającego przepisy o:
 - a) zatrzymaniu lub postoiu pojazdów
 - b) ruchu motorowerów, rowerów, wózków rowerowych, pojazdów zaprzęgowych oraz o jeździe wierzchem lub pędzeniu zwierząt
 - c) ruchu pieszych.

W przypadku pozostałych wykroczeń drogowych konieczne jest działanie policji, uprawnionej do kontroli ruchu drogowego w pełnym zakresie, na podstawie przepisów art. 129 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Karanie za wykroczenia zarejestrowane przez monitoring, w przeciwieństwie do fotoradarów, nie jest jednak w żadnym stopniu zautomatyzowane. Ujawnianie wykroczeń przy użyciu stacjonarnych urządzeń rejestrujących, które automatycznie je rejestrują, jest obecnie zarezerwowane dla Inspekcji Transportu Drogowego, a kamery monitoringu miejskiego nie wpisują się w ustawową definicję urządzenia rejestrującego.

■ Ile biopaliwa w paliwie?

Zgodnie z dyrektywą 2009/28/WE Polska, tak jak pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej, jest zobligowana do zapewnienia dziesięcioprocentowego udziału energii odnawialnej używanej w transporcie do 2020 roku. Aby zrealizować ten obowiązek, wprowadzony został Narodowy Cel Wskaźnikowy (NCW), określający minimalny udział biokomponentów i innych paliw odnawialnych zużytych we wszystkich rodzajach transportu. W grudniu w Dzienniku Ustaw ukazała się nowelizacja ustawy o biopaliwach i biokomponentach. Podnosi ona ustalenie NCW z poziomu rozporządzenia na poziom ustawy. W 2017 roku NCW wynosił 7,10 proc., w 2018 – 7,50 proc., w 2019 roku

– 8 proc., a w 2020 – 8,50 proc. Ustawa wprowadza jednak „opłatę zastępczą”. Podmioty, które w latach 2018–2019 zrealizują NCW w 85 proc., z reszty obowiązku będą mogły się wywiązać za pomocą tej opłaty. Ma to pozwolić na obniżenie kosztów przy jednoczesnym uniknięciu ryzyka wysokich kar finansowych. Przepisy określają też limity dla biokomponentów wytworzonych z surowców uprawniających do podwójnego naliczania wkładu do NCW do roku 2019. Surowcami upoważniającymi do podwójnego naliczania są m.in. zużyty olej kuchenny i tłuszcze zwierzęce – w przypadku produkcji estrów, oraz odpady z przemysłu piekarniczego lub cukierniczego – wykorzystywane przy produkcji spirytusu.

W rzeczywistości zmiany nie przełożą się znacząco na to, co popłynię z dystrybutorów najbliższej przyszłości. Za sprawą stosowania opłaty zastępczej zawartość biodomieszek może nawet nieznacznie spaść, dlatego sceptycy wobec biopaliw właściciele pojazdów mogą na razie spać spokojnie.

Ustawa ma też dostosować polskie przepisy do wymagań dyrektywy 2015/1513. Do zobowiązań wynikających z tej dyrektywy należą: ograniczenie możliwości stosowania do wytwarzania biokomponentów roślin zbożowych i innych roślin wysokoskrobiowych, roślin cukrowych i oleistych oraz roślin uprawianych przede wszystkim do celów energetycznych, zwiększenie wykorzystania tzw. biopaliw zaawansowanych, podniesienie do 60 proc. wymaganego poziomu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych dla nowych instalacji wytwarzających biokomponenty oraz wprowadzenie od 1 stycznia 2018 roku wymogu 50 proc. redukcji emisji dla działających instalacji wytwórczych.

■ Prawo jazdy a ubytek słuchu

W grudniu do pierwszego czytania w komisji infrastruktury skierowany został projekt, o którego powstaniu informowaliśmy już w czerwcu. Dotyczy on jednoznacznego przesądzenia, że niepełnosprawność w zakresie całkowitego lub częściowego ubytku słuchu nie może być uznana za przeciwskazanie zdrowotne do ubiegania się o prawo jazdy, z wyjątkiem kategorii D1 albo D. Aktualnie z ustawy o kierujących pojazdami wynika co prawda, że: „Osoba niepełnosprawna pod względem fizycznym może być kierującym, jeżeli uzyskała orzeczenie le-

karskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem”. Jednak już rozporządzenie ministra zdrowia z 17 lipca 2014 roku w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców praktycznie przesądza, że osoby niesłyszące lub osoby z poważnym ubytkiem słuchu, którego nie można skompensować za pomocą urządzeń technicznych (np. aparatów słuchowych) są pozbawione możliwości ubiegania się o prawo jazdy kategorii C1 i C.

Projekt przewiduje też, że na wniosek osoby składającej egzamin, dla której podstawowym sposobem komunikowania się jest język migowy, wojewódzki ośrodek ruchu drogowego zapewnia nieodpłatną pomoc tłumacza języka migowego podczas egzaminu państwowego na prawo jazdy. Wprowadzenie takiej regulacji przesądza o możliwości i legalności uczestnictwa takiego tłumacza podczas egzaminu oraz potwierdza, że korzystanie z usługi takiego tłumacza, zapewnianej przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, nie będzie wiązało się z koniecznością wnoszenia przez osobę egzaminowaną dodatkowej opłaty – poza opłatą egzaminacyjną wnoszoną przez wszystkich zdających. Obecnie brak jest w tym zakresie regulacji prawnych. To utrudnienie dla osób zdających egzamin na prawo jazdy posługujących się językiem migowym, które ponadto, gdy uzyskają zgodę wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego na przybycie z tłumaczem języka migowego, często muszą bezpośrednio pokryć koszty takiej usługi. W praktyce oznacza to, że ponoszą swoistą karę finansową za swoją niepełnosprawność, bo dla nich całkowity koszt egzaminu jest wyższy niż dla pozostałych zdających.

Zgodnie z datą wpisaną w samym projekcie, ustawa miałaby wejść w życie w ekspresowym tempie, bo już z początkiem 2018 roku. Termin wydaje się ekspresowy również dlatego, że ustawa będzie wymagała dostosowania dwóch rozporządzeń – rozporządzenia ministra infrastruktury i budownictwa z 24 lutego 2016 roku w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach oraz rozporządzenie ministra zdrowia z 17 lipca 2014 roku w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców. ■

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



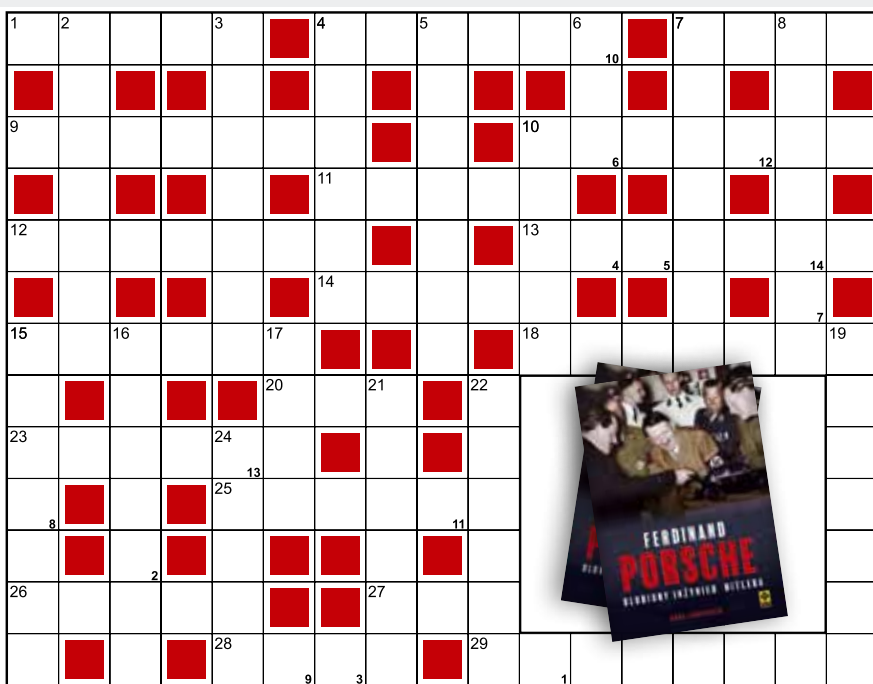
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 14 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Boże Narodzenie”. Nagrodę wysłamy pocztą.

Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Ferdinand Porsche. Ulubiony inżynier Hitlera”.

POZIOMO:

1) potrawa kuchni arabskiej. 4) urządzenie do dozowania mieszanki w silniku spalinowym. 7) kopnięcie obok piłki. 9) zesłaniec w carskiej Rosji. 10) okres stażu zawodowego prawnika. 11) Adam, poeta i dramatopisarz. 12) profesor z powieści Tadeusza Dołęgi-Mostowicza. 13) pojazd komunikacji miejskiej. 14) miasto w województwie śląskim. 15) hotel przy drodze. 18) laur. 20) instrument Wojskiego. 23) powstała we Francji późna odmiana klasycyzmu. 25) człowiek wrażliwy na piękno. 26) zawiadomienie z poczty. 27) grymas, kaprys. 28) tylna część statku. 29) zasada za kółkiem.

PIONOWO:

2) benzyna silnikowa. 3) zupa z czerwonych buraków. 4) mały jednoosobowy samochód wyścigowy. 5) otwór w tęczęwce oka. 6) spokrewniony z drozdem. 7) przerażający sen. 8) góry w środkowej Europie. 10) czołowi działacze partii. 15) łagodni skutki stłuczki. 16) ze stolicą w Tokio. 17) ubiór treningowy. 19) bezsilnikowy pojazd drogowy. 21) samochodowa lub towarowa. 22) część Trójmiasta. 24) element zawieszenia pojazdu.

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, Albin Sieczkowski, WORD Toruń, WORD Bydgoszcz, Joanna Wieczorek-Dieng, Katalina Szewczyk, NSZZ „Solidarność”, materiały: Forda, Nissana, Volkswagena, Seata, Mateusz Jagielski / East News, archiwum Orlenu.

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

SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

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

JAZDA DOBRZE
UBEZPIECZONA

Program ubezpieczenia pojazdów szkoleniowych dla Partnerów firmy e-kierowca

NOWY ROZSZERZONY PROGRAM ⁺

Realne oszczędności na ubezpieczanych pojazdach.

Pełne ubezpieczenie
OC, AC, NNW, ASS
od 2,5 % wartości pojazdu!*



Pierwsza w Polsce oferta ubezpieczeń pojazdów szkoleniowych przygotowana specjalnie dla ośrodków szkolenia kierowców.

OC

Odpowiedzialność cywilna posiadaczy pojazdów mechanicznych

AC

Autocasco

NNW

Następstwa nieszczęśliwych wypadków

ASS

Assistance

Pojazdy realnie ubezpieczone – pełna oferta dla twojej floty

- pojazdy do 10 lat
- OC i NNW – dla starszych pojazdów
- ubezpieczenie pojazdów ciężarowych, autobusów, motocykli i przyczep

*Niniejszy materiał ma charakter wyłącznie informacyjny oraz nie stanowi oferty w rozumieniu ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny. Szczegółowe warunki ubezpieczenia oraz koszty ryzyka z nimi związane, jak również informacje na temat ograniczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela oraz zasady działania produktu określone są w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

Zadzwoń i sprawdź ile możesz zaoszczędzić na ubezpieczeniu swojej floty

Tel. 91 431 43 95



KURSY DLA KIEROWCÓW ZAWODOWYCH W JĘZYKU

РОСЫЈСКИМ

Od teraz w ofercie w języku rosyjskim:

- ★ Szkolenie okresowe,
- ★ Kwalifikacja wstępna,
- ★ Testy na kwalifikację wstępną.

e-kierowca

Zadzwoń i dowiedz się więcej
91 431 43 95