

nr 2/2018 (146)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

BEZKONKURENCYJNA OSTROŁĘKA

NAJWYŻSZĄ ZDAWALNOŚCIĄ W POLSCE, ZARÓWNO JEŚLI CHODZI O EGZAMINY TEORETYCZNE, JAK I PRAKTYCZNE NA KATEGORIĘ B, MOŻE POCHWALIĆ SIĘ WORD W OSTROŁĘCE. WYNOŚI ONA ODPOWIEDNIO 59,68 PROC. I 54,19 PROC. SZCZEGÓLNIJE W TYM DRUGIM PRZYPADKU PRZEWAGA NAD INNYMI OŚRODKAMI JEST BARDZO DUŻA I SKRAJNIE SIĘGA PONAD 31 PROC. – WYNIKA ZE SPORZĄDZONEGO PRZEZ NAS RAPORTU ZDAWALNOŚCI EGZAMINÓW PAŃSTWOWYCH ZA ROK 2017.

str. 8

NIEPEŁNOSPRAWNY ODTJ

OBYWĄZEK DOSZKALANIA NIE BUDZI WŚRÓD KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW ENTUZJAZMU. BO OZNACZA STRATĘ CZASU I PIENIĘDZY. NIEPEŁNOSPRAWNI, KTÓRZY W TYM ROKU BĘDĄ STARAĆ SIĘ O PRAWKO, MAJĄ WIĘKSZY BÓL GŁOWY, PONIEWAŻ TWÓRCY NOWYCH PRZEPISÓW JAKBY O NICH ZAPOMNIELI.



2017
OGÓLNOPOLSKA
STATYSTYKA
ZDAWALNOŚCI
EGZAMINÓW

ISSN 1995-4472



9 771895 447805

WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

Nowe plansze CKO: TOYOTA YARIS I KIA RIO

Format: 500 x 700 mm



Fenomen Ostrołęki



Krzysztof Giżycki

Od wielu lat mówiło się, że jeśli chce się mieć statystycznie największe szanse na zdanie egzaminu praktycznego, należy udać się do Ostrołęki lub Łomży. Teraz to powiedzenie się zdezaktualizowało. Z dwóch powodów. Po pierwsze, lepsze wyniki od Łomży osiągał WORD-y w Jeleniej Górze i Płocku. Po drugie, po wycięciu z tego stwierdzenia słów „lub” i „Łomża” należałoby uzupełnić je o „i” oraz „teoretycznego”. Okazuje się bowiem, że nie tylko praktyka, ale także teoria wypada w Ostrołęce najlepiej. Poziom zdawalności, wynoszący w obu przypadkach ponad 50 proc., robi w Polsce niemałe wrażenie.

Naszych czytelników, którzy lubią analizować dane statystyczne, niekoniecznie tylko dotyczące Ostrołęki, z pewnością zaciekawi kolejna edycja naszego raportu na temat zdawalności egzaminów teoretycznych i praktycznych na kategorię B. Zachęcam do zaznajomienia się z nim, tym bardziej że nie przeczytacie tego nigdzie. Bo tylko „Szkoła Jazdy” decyduje się takie statystyki publikować.

W lutowym numerze pisma nie brakuje także innych ciekawych tematów. Można więc przeczytać teksty o „ruchu w interesie” w kontekście zmian wchodzących w życie już w czerwcu, niepełnosprawnych, którzy mogą mieć problemy z odbyciem szkolenia praktycznego w ODTJ-ocie, oraz pasach bezpieczeństwa. Kontynuujemy także nasz cykl „Systemy szkolenia i egzaminowania”. Tym razem zajrzeliśmy do Japonii, czyli kraju, którego reprezentacja piłkarska spotka się z Polakami już w czerwcu podczas mistrzostw świata. Życzę miłej lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Bezkonkurencyjna Ostrołęka	4	Nysa i Barlinek już egzaminują	28
Paniki nie widać	7	Sukces i porażka	30
Niepełnosprawny ODTJ	8	Rywalizacja totalna	31
Przezorny zawsze zapięty	10	Wodne pułapki na drogach	32
Kraj białych samochodów	11	Instalacja LPG. Jak to działa?	34
Jak się dobrze wypromować?	14	Minister został, nazwa resortu – nie	36
Gehenna	16	Wpis, który poruszył cały świat	37
Trwały i na lata	18	Harley, bmw i... terminale	38
Oświetlenie OLED	19	Jazda bez OC się nie opłaca	39
Pojazdy z naczepami widmami	20	Refleksje nad minionym rokiem	40
Elektrewolucja czy elektromrzonka?	22	Europejscy kierowcy	
Solidarność negocjuje z dyrektorem	24	chcą być samodzielni	42
Powtórka z praktyki? Czemu nie?	25	Przedsiębiorca zarejestrowany	43
Ambasadorka zadurzona w Renault	26	Przegląd legislacyjny	44



Resort

dalej analizuje

Dopóki nie powstanie projekt ustawy o kierujących pojazdami gotowy do przekazania do szerokich uzgodnień społecznych i międzyresortowych, Ministerstwo Infrastruktury nie zamierza dzielić się postępowaniami prac tzw. zespołu doradczego i resortowych urzędników.

Tego dowiedzieliśmy się, kiedy zapytaliśmy resort o przyczyny zbierania danych związanych z infrastrukturą OSK, ceną za kurs i liczbą przeprowadzonych szkoleń. Pisaliśmy o tym na łamach „Szkoły Jazdy” w poprzednim miesiącu. O jakie dane chodzi? Ministerstwo chciałoby m.in. wiedzieć, jaki jest przeciętny koszt OSK związany z wynajęciem placów manewrowych oraz pomieszczeń do przeprowadzania wykładów. Ale nie tylko. Resort interesuje także liczba przeprowadzanych szkoleń z podziałem na poszczególne kategorie prawa jazdy w 2016 i 2017 roku. Urzędnicy chętnie poznaliby także liczbę przedsiębiorców posiadających pomieszczenia do prowadzenia wykładów i place manewrowe na wyłączność.

– Obecnie Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad dokładną analizą propozycji zespołu doradczego oraz nad przygotowaniem odpowiednich zapisów prawnych pozwalających na właściwe wprowadzenie ich w życie – mówi „Szkoła Jazdy” Szymon Huptys, rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury. – Do momentu powstania jednolitego i ostatecznego projektu gotowego do przekazania do szerokich uzgodnień społecznych i międzyresortowych MI nie informuje o szczegółach analizy proponowanych rozwiązań. Wszelkie informacje w tym zakresie będą upublicznione wraz z rozpoczęciem procesu uzgodnień społecznych.

A kiedy to się stanie?

– Gotowy projekt zostanie przedstawiony po zakończeniu prac legislacyjnych i konsultacyjnych wewnątrz resortu oraz po uzyskaniu akceptacji szefostwa MI w zakresie zaproponowanych kierunków zmian – mówi Huptys.

Czyli dalej nie wiadomo, kiedy. Zapytaliśmy także o częstotliwość spotkań tzw. zespołu doradczego, który stoi za częścią propozycji dotyczących zmian w szkoleniu i egzaminowaniu.

– Zespół doradczy spotyka się w miarę postępu prac i konieczności dyskusji merytorycznej – ucina Huptys.

jaz



Bezkonkurencyjna Ostrołęka

Najwyższą zdawalnością w Polsce, zarówno jeśli chodzi o egzaminy teoretyczne, jak i praktyczne na kategorię B, może pochwalić się WORD w Ostrołęce. Wynosi ona odpowiednio 59,68 proc. i 54,19 proc. Szczególnie w tym drugim przypadku przewaga nad innymi ośrodkami jest bardzo duża i skrajnie sięga ponad 31 proc. – wynika ze sporządzonego przez nas raportu zdawalności egzaminów państwowych za rok 2017.

Jeśli spojrzelibyśmy tylko na Ostrołękę, moglibyśmy powiedzieć, że zdawalność w naszym kraju stoi na bardzo przyzwoitym poziomie. W rzeczywistości jest dużo gorzej. Szczególnie w kontekście egzaminów praktycznych. W tym przypadku średnia zdawalność w 2017 roku wyniosła niewiele ponad 35 proc. To i tak lepiej niż rok wcześniej. Wtedy było to 34 proc. A teoria? Tu jest naprawdę niezłe. Średnia zdawalność egzaminu teoretycznego wyniosła ponad 52 proc. W porównaniu z 2016 rokiem także mamy do czynienia ze wzrostem. Niewielkim, wynoszącym ok. 0,5 proc., ale jednak.

■ Dane z 49 źródeł

Nasz raport został stworzony na podstawie danych udostępnionych przez 49 wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Nie braliśmy pod uwagę wyników oddziałów terenowych WORD-ów. Jeśli więc dany ośrodek posiada filie, interesowała nas średnia zdawalność we wszystkich miejscach egzaminowania. Zestawienia dotyczą najpopularniejszej kategorii B. Braliśmy pod uwagę wszystkie podejścia do egzaminów.

W tym roku zdecydowaliśmy się także nieco uatrakcyjnić publikowane przez nas tabele. W tym celu posłużyliśmy się dwoma oznacznikami – zieloną i czerwoną strzałką. Pokazują one wzrost lub spadek zdawalności na przestrzeni dwóch lat. Jeśli więc np. przy wyniku Warszawy z 2017 roku znalazła się zielona strzałka, znaczy to tyle, że w porównaniu z 2016 rokiem zdawalność była wyższa. Gdy mamy do czynienia z czerwoną – odnotowano spadek.

Pokusiliśmy się także o sporządzenie trzech innych zestawień. Dwa pierwsze przedstawiają procentową zdawalność egzaminów teoretycznych i praktycznych z podziałem na województwa. Trzecie – liczbę przeprowadzonych egzaminów praktycznych na kategorię B. Tu również użyliśmy zielonych i czerwonych oznaczników.

■ Tylko 12 WORD-ów poniżej 50 proc.

Wspomnieliśmy już, że w 2017 roku największą zdawalnością egzaminu teoretycznego na kat. B mógł poszczycić się WORD w Ostrołęce (59,68 proc.), który w zeszłym roku zajmował w naszym rankingu trzecią pozycję. Tuż za Ostrołęką uplasowała się Łódź. Tu zdawalność w 2017

roku wyniosła 57,27 proc. Niewiele gorzej wypadły: Bydgoszcz (57,21 proc.), Lublin (56,89 proc.), Krosno (56,7 proc.), Bielsko-Biała (56,48 proc.), Suwałki (56,1 proc.), Rzeszów (56,08 proc.) i Szczecin (56,06 proc.).

Okazało się, że w 2017 roku tylko w dwunastu WORD-ach odnotowano gorszą niż 50-procentową zdawalność egzaminu teoretycznego. Najgorzej pod tym względem wypadły: Leszno (43,18 proc.), Radom (46,7 proc.), Nowy Sącz (47,68 proc.), Zielona Góra (48,13 proc.) oraz Skierniewice (48,19 proc.).

Jak wygląda statystyka zdawalności egzaminu teoretycznego w podziale na województwa? W tym przypadku najlepszy wynik osiągnęły województwa śląskie i podkarpackie (54,91 proc.). Na ostatnich miejscach sklasyfikowane zostały województwa: lubuskie (48,47 proc.) i wielkopolskie (49,76 proc.).

■ Wrocławski progres

Jeśli chodzi o największą zdawalność egzaminów praktycznych, ponownie bezkonkurencyjna okazała się Ostrołęka. Jako jedyna może się poszczycić wynikiem na poziomie ponad

TEMAT NUMERU

Statystyka zdawalności

50 proc. (dokładnie 54,19 proc.). Tuż za nią ponownie uplasowała się Jelenia Góra (46,91 proc.). Na dalszych pozycjach znalazły się wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego w Płocku (46,85 proc.), Łomży (46,18 proc.), Rzeszowie (42,43 proc.), Suwałkach (42,03 proc.), Włocławku (41,21 proc.) i Siedlcach (41,06 proc.). Tylko w tych ośmiu miastach zdawalność w 2016 roku była wyższa niż 40 proc.

Warto zwrócić uwagę na niezwykle dużą zmianę we Wrocławiu. Jeszcze w 2015 roku zdawalność wynosiła tam 29,46 proc., dwa lata później już 39,88 proc.!

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW TEORETYCZNYCH NA KAT. B

WORD	2017	2016	2015
Ostrołęka	↑59,68	↑56,91	45,77
Łódź	↓57,27	↑57,29	49,7
Bydgoszcz	↑57,21	↑55,14	45,34
Lublin	↑56,89	↑56,4	47,6
Krosno	↑56,7	↑56,3	46,4
Bielsko-Biała	↓56,48	↑58,6	49,2
Suwałki	↑56,1	↑54,38	46,57
Rzeszów	↑56,08	↑55,25	44,1
Szczecin	↑56,06	↑54,44	42,8
Katowice	↑55,95	↑55,25	42,94
Białystok	↓55,42	↑56,67	47,27
Tarnobrzeg	↑54,99	↑53,53	45,22
Wrocław	↑54,98	↑54,31	46,82
Zamość	↑54,64	↑54,49	45,7
Kraków	↑54,37	↑53,43	43,27
Gdańsk	↓53,77	↑55,59	45,97
Warszawa	↑53,67	↑52,47	44,46
Elbląg	↑53,3	↑53	43,8
Poznań	↑52,89	↑52,71	43,93
Piotrków Trybunalski	↓52,89	↑52,9	45,37
Toruń	↑52,7	↑52,1	43,2
Kielce	↑52,7	↑50,59	40,38
Biała Podlaska	↓52,48	↑53,14	43,85
Włocławek	↓52,47	↑52,87	45,08
Płock	↑52,43	↑49,04	40,4
Częstochowa	↑52,32	↑51,06	41,08
Kalisz	↑52,11	↑51,74	41,1

WORD	2017	2016	2015
Chelm	↑52,07	↑51,98	42,02
Przemysł	↑51,88	↑51,45	41,15
Olsztyn	↓51,75	↑52,01	43,41
Opole	↑51,72	↑50,7	41,93
Jelenia Góra	↓51,69	↑52,06	42,26
Piła	↑51,44	↑50,76	40,9
Słupsk	↑50,86	↑47,43	39,73
Tarnów	↓50,52	↑50,98	40,91
Łomża	↓50,13	↑50,38	42
Siedlce	↑50,06	↑48,78	41,84
Koszalin	↑49,94	↑49,64	39,06
Ciechanów	↑49,93	↑47,04	37,24
Sieradz	↓49,38	↑49,69	43,28
Legnica	↑49,19	↑47,99	38,73
Konin	↑49,16	↑49,04	38,91
Gorzów Wielkopolski	↑48,82	↑48,67	40,61
Wałbrzych	↑48,54	↑47,1	40,79
Skierniewice	↑48,19	↑47,01	40,47
Zielona Góra	↓48,13	↑49,63	38,54
Nowy Sącz	↑47,68	↑47,44	37,91
Radom	↓46,7	↑46,9	37,25
Leszno	↓43,18	↑43,34	37,1

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH NA KAT. B

WORD	2017	2016	2015
Ostrołęka	↑54,19	↑51,52	51,36
Jelenia Góra	↑46,91	↑45,33	41,75
Płock	↑46,85	↑43,6	41,59
Łomża	46,18	↓46,18	46,6
Rzeszów	↑42,43	↓41,5	41,9
Suwałki	↑42,03	↓39,9	43,2
Włocławek	↑41,21	↓40,87	40,91
Siedlce	↑41,06	↓38,98	40,37
Wrocław	↑39,88	↑35,78	29,46
Tanobrzeg	↑39,79	↓39,25	39,9
Ciechanów	↑39,28	↓33,09	36,4
Białystok	↓38,71	↑39,79	38

WORD	2017	2016	2015
Lublin	↑37,82	↑34,66	32,7
Kalisz	↑37,42	↑33,8	32,47
Leszno	↑37,34	↑33,94	33,9
Biała Podlaska	↓37,04	↓38,02	39,64
Kraków	↓36,29	↑38,3	37,22
Skierniewice	↑35,84	↓31,86	33,87
Olsztyn	↑35,69	↑34,84	34,63
Sieradz	↑35,4	↑33,1	32,97
Przemysł	↑35,39	↓33,34	38,29
Nowy Sącz	↓35,11	↑36,23	34,91
Krosno	↓34,9	↓37,1	38,8
Konin	↑34,71	↑34,19	32,85
Radom	↓34,32	↓35,34	36,8
Warszawa	↑34,03	↓33,82	34,77
Zamość	↑33,69	↓29,92	31,6
Chelm	↓33,65	↑32,72	31,91
Toruń	↓33,6	34,4	33,4
Wałbrzych	↑33,47	↓30	31,05
Kielce	↑33,33	↑31,57	31,46
Zielona Góra	↑32,71	↓32,31	35,68
Bielsko-Biała	↑32,41	↓32	34,4
Legnica	↑32,02	↓30,88	33,75
Tarnów	↓31,66	↓31,98	33,75
Słupsk	↑31,37	↑29,92	29,42
Piotrków Trybunalski	↑31,1	↓29,3	31,44
Katowice	↑30,75	↑30,71	30,36
Częstochowa	↑30,72	↑30,17	27,52
Poznań	↑30,43	↓29,22	30,5
Gorzów Wielkopolski	↓30,14	↓31,88	33,31
Bydgoszcz	↑29,83	↓28,85	30,16
Gdańsk	↑29,71	↓28,04	29,72
Elbląg	↓29,5	↓30,6	32
Opole	↓29,19	↑30,54	27,58
Łódź	↑28,04	↑26,33	26,2
Szczecin	↑27,9	↓27,46	27,77
Piła	↑27,5	↑25,27	25,1
Koszalin	↑23,16	↑21,58	21,25

TEMAT NUMERU

Statystyka zdawalności

Tradycyjnie najgorzej egzamin praktyczny na kategorię B poszedł kandydatom na kierowców zdającym w Koszalinie. Pozytywną ocenę egzaminatora otrzymała niecała jedna czwarta kandydatów na kierowców (dokładnie 23,16 proc.). Niewiele lepiej radzili sobie egzaminowani zdający w WORD-ach w Pile (27,5 proc.), Szczecinie (27,9 proc.), Łodzi (28,04 proc.), Opolu (29,19 proc.) i Elblągu (29,5 proc.), Gdańsku (29,71 proc.) i Bydgoszczy (29,83 proc.). W tych ośrodkach nie została przekroczona nawet bariera 30 proc.!

Jak wygląda zdawalność w poszczególnych województwach? Najgorzej wypadły: zachodniopomorskie (25,53 proc.), opolskie (29,19 proc.), pomorskie (30,54 proc.) oraz śląskie (31,29 proc.). A najlepiej? Po raz kolejny podlaskie (42,31 proc.). Tuż za tym wo-

jewództwem znalazły się mazowieckie (41,62 proc.) i podkarpackie (38,13 proc.).

■ Wyraźny spadek

Po raz kolejny w naszym raporcie znalazło się jeszcze zestawienie dotyczące liczby przeprowadzonych egzaminów praktycznych na kategorię B. Co się okazało? W ubiegłym roku egzaminatorzy mieli dużo mniej pracy niż w 2016. Przeprowadzili niewiele ponad prawie 1,3 mln egzaminów. Rok wcześniej liczba ta wynosiła 1,46 mln.

W 2017 roku najbardziej zapracowany był WORD w Katowicach, gdzie przeprowadzono ponad 100 tys. egzaminów. Bariere 60 tys. przekroczyły jeszcze ośrodki w Warszawie i Krakowie. A gdzie liczby były najmniejsze? W Chełmie i Przemyślu. Chełmski ośrodek nie przekroczył nawet liczby 10 tys. egzaminów.

Wszystko wskazuje jednak na to, że w tym roku liczby będą znacznie lepsze. Powodem są oczywiście obostrzenia, które już w czerwcu zaczną obowiązywać tzw. świeżych kierowców. Może to zmobilizować część osób do tego, żeby nie czekać z uzyskaniem prawa jazdy do 2019 roku.

Jakub Ziębka

LICZBA PRZEPROWADZONYCH EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH NA KAT. B

WORD	2017	2016	2015	WORD	2017	2016	2015
Katowice	↓100555	↑112747	10094	Tarnobrzeg	↓22033	↑26441	23569
Warszawa	↓66185	↑77116	63018	Częstochowa	↓21785	↑29157	25371
Kraków	↓61854	↑65709	61327	Krosno	↑21023	↑20992	19358
Gdańsk	↓57487	↑62978	61011	Tarnów	↓20678	↑23009	20080
Poznań	↓47753	↑53153	51427	Wałbrzych	↓20556	↑25612	22693
Toruń	↓37752	↑38296	33531	Kalisz	↓20199	↑24594	24043
Kielce	↓35616	↑42784	38686	Siedlce	↓20054	↑24578	20979
Nowy Sącz	↓34701	↑39766	35739	Jelenia Góra	↓19992	↓20113	20325
Bydgoszcz	↓34575	↑39557	33549	Ciechanów	↓17936	↑18011	14739
Szczecin	↓32772	↑36299	33151	Konin	↓17685	↓21166	25252
Rzeszów	↓32435	↑37234	34189	Płock	↓17120	↑18137	13700
Opole	↓32295	↑37048	35371	Białystok	↑16854	↓16762	17469
Lublin	↓31714	↑35805	35380	Elbląg	↓16748	↑17852	16324
Piła	↓30458	↑34355	32078	Legnica	↓16587	↑17897	16624
Łódź	↓29544	↑34462	32451	Leszno	↓16448	↑19594	18729
Radom	↑27938	↓26772	27781	Słupsk	↓15958	↑16247	15149
Wrocław	↓27562	↑34355	34440	Zamość	↓14246	↑14631	13389
Zielona Góra	↓24566	↑25264	22046	Biała Podlaska	↓14114	↓14775	15138
Koszalin	↑24267	↑23703	19640	Ostrołęka	↓13345	↓16123	16580
Gorzów Wielkopolski	↑24063	↑21943	19137	Skierniewice	↓12020	↓17334	18756
Olsztyn	↓23971	↑26434	23809	Włocławek	↓11788	↓12026	12791
Sieradz	↓23900	↑29586	27515	Suwałki	↓11781	↓13165	13267
Piotrków Trybunalski	↓23486	↑25802	23627	Przemyśl	↓10640	↑12104	10170
Bielsko-Biała	↓23302	↑26067	22534	Chełm	↓9741	↑11522	10689
Łomża	↓22719	↑25886	25235				

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH NA KAT. B W 2017 R. Z PODZIAŁEM NA WOJEWÓDZTWA

podlaskie	42,31
mazowieckie	41,62
podkarpackie	38,13
dolnośląskie	38,07
lubelskie	35,55
kujawsko-pomorskie	34,88
małopolskie	34,35
wielkopolskie	33,48
świętokrzyskie	33,33
warmińsko-mazurskie	32,59
łódzkie	32,59
lubuskie	31,42
śląskie	31,29
pomorskie	30,54
opolskie	29,19
zachodniopomorskie	25,53

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW TEORETYCZNYCH NA KAT. B W 2017 R. Z PODZIAŁEM NA WOJEWÓDZTWA

śląskie	54,91
podkarpackie	54,91
kujawsko-pomorskie	54,13
lubelskie	54,02
podlaskie	53,88
zachodniopomorskie	53
świętokrzyskie	52,7
warmińsko-mazurskie	52,52
pomorskie	52,31
mazowieckie	52,08
łódzkie	51,93
opolskie	51,72
dolnośląskie	51,1
małopolskie	50,86
wielkopolskie	49,76
lubuskie	48,47

Paniki nie widać

Wszystko wskazuje na to, że w tym roku uda się w końcu wprowadzić zmiany przepisów dla tzw. świeżych kierowców. A to oznacza, że będą poddani trudnej próbie. Muszą się bowiem spodziewać, że nowe przepisy nie będą ani łatwe, ani tym bardziej przyjemne. Ale na razie tłumów w szkołach jazdy i WORD-ach nie widać.



Udział w kursie i w szkoleniu praktycznym będzie odpłatny. Młodzi kierowcy muszą się liczyć z kwotą 100 zł za teorię i 200 zł za praktykę. A do tego trzeba je będzie zaliczyć między czwartym a ósmym miesiącem od odebrania prawa jazdy.

– Pomiedzy czwartym a ósmym miesiącem posiadania prawa jazdy młody kierowca nie będzie miał takich umiejętności, żeby mógł przejść to szkolenie – uważa Waldemar Czaplinski.

– Szczerze? Nie wydaje mi się, żeby dzięki temu obowiązkowemu kursowi doszkalającemu było bezpieczniej na naszych drogach – zauważa Barbara Kapton z suwalskiego OSK Karol Kapton. – Nie sądzę, żeby w ciągu godziny jazdy praktycznej na płycie poślizgowej ktoś mógł się czegoś nauczyć. Myślę, że większy nacisk powinien być położony na edukację.

■ Zapis trudny do wygezekwowania

Młodzi kierowcy nie będą także mogli szaleć na drogach. Przed upływem ósmego miesiąca okresu próbnego obowiązywać ich będą rygorystyczne ograniczenia prędkości. Nie będą mogli przekraczać 50 km/h na obszarze zabudowanym, 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej.

– Myślę, że ten zapis będzie trudny do wygezekwowania – zauważa Janusz Drob. – Kierowców obowiązują różne ograniczenia i sami wiemy, jak to w rzeczywistości wygląda na naszych drogach. W ogóle uważam, że w Polsce jest przyzwolenie na przekraczanie prędkości, co widać po wysokości mandatów. Sądzę, że w dzisiejszych czasach do rozsądku człowieka najlepiej trafia się przez kieszeń.

– Moim zdaniem z usług ośrodków doskonalenia techniki jazdy powinien skorzystać każdy kierowca, nawet najbardziej doświadczony – dodaje Stanisław Piotrowski, dyrektor WORD-u w Kaliszu. – Dzięki temu nabędzie pokory. Prędkość nie zabija, tylko jazda z niewłaściwą prędkością powoduje tragedie na drogach.

Najbardziej widoczna zmiana to powrót słynnych zielonych listków. Auto, którym zacznie jeździć młody kierowca, będzie musiało mieć okrągłą białą nalepkę z zielonym liściem. Ma być tak oznakowane przez osiem miesięcy.

Małgorzata Tobiasz

Wszyscy, którzy odbiorą dokument prawa jazdy po 4 czerwca, zostaną objęci zmianą przepisów. Początkujący kierowcy będą musieli liczyć się z dwuletnim okresem próbnym, a także z obowiązkowym teoretycznym kursem doszkalającym i praktycznym sprawdzeniem umiejętności.

Okres próbny dotyczyć będzie osób, które po raz pierwszy uzyskały prawo jazdy kategorii B. Będzie on także podlegał przedłużeniu, jeśli w trakcie jego trwania kierowca popełni dwa wykroczenia stwierdzone mandatem bądź prawomocnym wyrokiem sądu. Na razie jednak kandydaci na kierowców nie szturmują drzwi szkół jazdy.

■ Spokój

– Nie mamy więcej kursantów. Można powiedzieć, że ich liczba jest podobna jak w ubiegłym roku – mówi Waldemar Czaplinski z warszawskiego OSK „Skorpion”. – Ruch będzie pewnie dopiero w kwietniu. Gdy poprzednio te przepisy miały być wprowadzone, ruch się zwiększył. I zdarzali się tacy, którzy chcieli zrobić prawo jazdy w ciągu miesiąca. A ja uważam, że aby wejść w posiadanie tego dokumentu, zakładając, że się zda za pierwszym razem, potrzeba dwóch miesięcy.

– Nie ma jeszcze wzmożonego ruchu – potwierdza Janusz Drob ze słupskiego OSK „Plus”.

– Ale pewnie, jak to często bywa, w ostatnich tygodniach przed wejściem w życie nowych przepisów pojawiają się chętni, aby zdążyć na ostatnią chwilę.

Podobnie sytuacja wygląda w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego.

– Na razie nie ma zwiększonego ruchu – przyznaje Łucjan Górski, egzaminator nadzorujący z WORD-u Wrocław. – Mamy bardzo mało chętnych, mimo że dużo się mówi o zmianie przepisów. Umieściliśmy nawet na naszej stronie internetowej informację, że jesteśmy przygotowani na większą liczbę kandydatów na kierowców, ale i tak każdego dnia do puli zaplanowanych egzaminów brakuje nam dziesięciu.

■ Godzina to za mało

Młodzi kierowcy będą musieli także odbyć obowiązkowy kurs doszkalający, który ma pomóc w zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

– Kurs obejmujący dwugodzinne szkolenie teoretyczne i godzinną praktykę ma na celu uświadomienie młodym kierowcom, jakie zagrożenia występują w ruchu drogowym – mówi Henryk Waluda, dyrektor WORD-u w Sieradzu. – Moim zdaniem to wystarczająca liczba godzin szkolenia, by go osiągnąć. Natomiast jeżeli myślimy o nauce wyprowadzania pojazdu z poślizgu, to oczywiście jest to zdecydowanie za mało na tego typu szkolenie.

Niepełnosprawny ODTJ

Obowiązek doszkalania nie budzi wśród kandydatów na kierowców entuzjazmu. Bo oznacza stratę czasu i pieniędzy. Niepełnosprawni, którzy w tym roku będą starać się o prawko, mają większy ból głowy, ponieważ twórcy nowych przepisów jakby o nich zapomnieli.

Szkolenie z bezpieczeństwa i techniki jazdy musi zaliczyć każdy, komu po 4 czerwca 2018 roku zostanie wydane prawo jazdy kategorii B. Koszty? 100 zł za dwie godziny wykładów na temat BRD, psychologicznych aspektów kierowania pojazdem. 200 zł za godzinę ćwiczeń na torze i płycie poślizgowej.

Obowiązkowe zajęcia dla „zielonych” kierowców to nie jest polski wynalazek. Raczej europejski standard. Mimo że nowe przepisy były wielokrotnie odraczane, nadal jest dużo wątpliwości, jak zadziałają w praktyce. Jednym z problemów jest doszkalanie kierowców niepełnosprawnych.

– Nie ma kadry, nie ma sprzętu – ocenia Piotr Makiola z OSK „Elmak” w Chorzowie, który szkoli m.in. osoby niesłyszące. – Ilu jest instruktorów doskonalenia techniki jazdy z umiejętnością migania? Znam jednego. Siebie. Ale nie jestem tłumaczem przysięgłym. Po prostu znam język migowy, bo mam niesłyszącego brata.

I zastanawia się, kto, jak i za ile zorganizuje miganie w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy.

– Tłumacz ma pracować charytatywnie? – ironizuje.

■ Ustawa nie przewiduje

Brak instruktorów z dodatkowymi kwalifikacjami otwiera listę niewygodnych pytań. Większość z nich dotyczy wyposażenia pojazdów, które muszą być dostosowane do różnych niepełnosprawności. Makiola podkreśla, że są to zarzuty nie tyle do ODTJ-otów, co do ustawodawcy. Tworzący prawo jakby zapomnieli, że samochodami jeżdżą również osoby z różnymi schorzeniami, dysfunkcjami.

– Ustawa w żaden sposób nie przewiduje w tym zakresie ani finansowej, ani organizacyjno-technicznej pomocy państwa dla osób niepełnosprawnych, chociaż konieczność takiej pomocy została zapisana w ratyfikowanej przez Polskę Konwencji ONZ o Prawach Osób Niepełnosprawnych, a Trybunał Konstytucyjny w wyroku z 8 czerwca 2016 roku. stwierdził niezgodność tej ustawy z Konstytucją RP i wymienioną konwencją – przypomina Artur Paczkowski z Państwowego Instytutu Motoryzacji i Stowarzyszenia Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom SPiNKa.

Buble prawym zainteresowała się grupa parlamentarzystów. 13 grudnia 2017 roku złożyła interpelację do ówczesnego ministra infrastruktury i budownictwa (teraz ministra infrastruktury



Fot. zeeveez/Flickr

ry – przyp. red.). Posłowie pytają, czy będzie istniał problem zapewnienia przed ODTJ-oty odpowiedniego samochodu dla osób, które mają bardzo różne dysfunkcje ruchowe. Czy powinien zostać wprowadzony przepis analogiczny, jaki istnieje w zakresie egzaminowania osób niepełnosprawnych, tj. „zapewnienie przez osobę egzaminowaną pojazdu” lub „obecności tłumacza języka migowego, tłumacza systemu językowo-migowego lub środków wspierających komunikowanie się”. Autorzy interpelacji sugerują zmniejszenie opłaty za szkolenie. Postulują także zmianę przepisu, który mówi, że w pojazdach wykorzystywanych do szkolenia systemy ABS, ASR i ESP muszą być odłączalne.

– Jeszcze nie otrzymaliśmy odpowiedzi – informuje „Szkolę Jazdy” Arkadiusz Myrcha, poseł PO. – Jeśli stanowisko ministerstwa będzie niezmiennie, podejmiemy stosowną inicjatywę w komisji sejmowej.

W resorcie jednak poszli po rozum do głowy. – MI planuje rozpoczęcie prac zmierzających do zmiany rozporządzenia ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z 17 czerwca 2013 roku w sprawie kursu dokształcającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, tak aby osoby, które przyjadą na kursy pojazdami przystosowanymi do ich rodzaju niepełnosprawności, były zwolnione z wykonywania ćwiczeń bez ABS i bez ESP – informuje Szymon Huptyś, rzecznik prasowy ministerstwa.

To istotne ułatwienie. Oznacza, że na ODTJ-ocie będzie można „ślizgać się” każdym autem, także wyposażonym w najnowsze systemy bezpieczeństwa.

Pozostaje pytanie, skąd ośrodki wezmą takie samochody.

– Nie ma możliwości, by jakkolwiek ODTJ posiadał pojazd przystosowany do rodzajów schorzeń wszystkich osób niepełnosprawnych – zauważa Roman Nowak, dyrektor Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego.

PORD ma swój ODTJ. Jest to Autodrom Pomorza, zlokalizowany w Pszczółkach. Są tam osobówki, ciężarówka, motocykle.

– Do doskonalenia techniki jazdy w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy – tłumaczy Nowak. – Nie posiadamy jakiegokolwiek pojazdu specjalnie dostosowanego. Przypomnę, iż obecnie ani WORD, ani ODTJ nie ma ustawowego obowiązku posiadania pojazdu z automatyczną skrzynią biegów.

■ Lepszy wymiar edukacyjny

Na to jesteśmy w lesie. Bo ośrodki – czy zajmujące się szkoleniem, czy egzaminowaniem – nie są przygotowane na obsługę niepełnosprawnych nawet na poziomie podstawowym.

– Przepraszam, ale oficjalnie sprawy komentować nie będziemy – stwierdza instruktor techniki jazdy z ODTJ-otu na południu Polski. – Dlaczego? Po pierwsze – przepisy jeszcze mogą się

zmienić. Po drugie – my raczej nie będziemy szkolić niepełnosprawnych.

Na usta ciśnie się kolejne „dlaczego?”.

– Mało takich klientów, a koszty zakupu albo przeróbki pojazdów duże – wyjaśnia instruktor.

– Możemy domyślać się, iż szkolenie będzie przeprowadzane pojazdem podstawionym przez osobę szkoloną, ale ostateczne rozwiązanie na pewno wskaże ustawodawca – komentuje dyrektor Nowak.

Czyta w myślach kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury.

– Przepisy regulujące zagadnienie doskonalenia techniki jazdy, czyli ustawa o kierujących pojazdami, rozporządzenie w sprawie doskonalenia techniki jazdy oraz rozporządzenie w sprawie kursu doształcającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym nie wymuszają prowadzenia wyżej wymienionego szkolenia wyłącznie pojazdami ODTJ-otu. Przepisy wskazują jedynie, że szkolenie to ma odbywać się pojazdem właściwym dla danej kategorii prawa jazdy – tłumaczy Szymon Huptyś. – Oznacza to, że osoba zobowiązana do odbycia szkolenia będzie mogła je odbyć przy użyciu własnego pojazdu. Zatem będzie mogło ono być zrealizowane także z wykorzystaniem pojazdu osoby niepełnosprawnej. W takim przypadku szkolenie będzie miało jeszcze lepszy wymiar edukacyjny, ponieważ osoba szkolona pozna właściwości swojego pojazdu i zagrożenia wynikające z niewłaściwego opanowania techniki jazdy.

Optymistycznie. Tylko że nie każdy z uprawnień do prowadzenia pojazdu takowy pojazd posiada. A nawet gdyby miał w garażu pięć samochodów, dlaczego ma uzupełniać braki sprzętowe w ODTJ-ocie?

– Katować swój samochód? I jeszcze za to płacić? – irytuje się Jurek, niepełnosprawny ze Szczecina. – Wiecie, że nie ma już dofinansowania z PFRON-u na zakup auta dla inwalidy? Wiecie, ile kosztuje przerobienie samochodu, żeby można było dawać gazu specjalną dźwignią? Cztery tysiące!

Już spokojniejszym głosem przypomina, że w Szczecinie i Zachodniopomorskiem nie ma ośrodka doskonalenia techniki jazdy. Więc Jurek – gdyby robił prawo w tym roku – musiałby jechać na doszkalanie do Poznania, Bydgoszczy albo 50 km za Zieloną Górę. I nikt nie zrefundowałby mu takiej delegacji.

■ Masz samochód, masz ulgę

Autorzy interpelacji do ministra infrastruktury proponują niższe opłaty dla osób, które będą szkolić się prywatnym autem.

– Tak powinno być – komentuje Piotr Makiola. – Koszty amortyzacji. Wiadomo, że podczas intensywnej eksploatacji elementy cierne, elementy zawieszenia, ogumienie zużywają się szybciej.

Ulgowa stawka najbardziej przyda się tym, którzy będą musieli wynająć odpowiednio wyposażony

samochód. OSK za taką przysługę kasują zwykle 200 zł. Paczkowski przypomina, że SPiNKa dofinansowuje, ze środków pozabudżetowych, 80 proc. kosztów szkolenia niepełnosprawnych. Od 2012 roku udzielono pomocy finansowej 523 osobom. W średniej wysokości 1600 zł. Kurs miały więc z ogromnym rabatem, za podstawienie auta na egzamin (pierwszy) płaciły tylko około 40 zł. Stowarzyszenie i PIMOT chcą wspierać niepełnosprawnych także w doszkalaniu. Żeby wizyta w ODTJ-ocie nie kosztowała ich dwa razy więcej niż pełnosprawnych.

Ekspert z tych organizacji uczestniczą w pracach legislacyjnych, konsultują m.in. senacką nowelizację ustawy o kierujących pojazdami w zakresie zwolnienia z opłaty egzaminacyjnej niepełnosprawnych oraz w zakresie dopuszczenia do zawodu kierowcy osób niesłyszących. Zmieniona ustawa ma również wskazać „podmiot prowadzący internetową bazę ośrodków szkolenia kierowców wyposażonych w samochody dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych, z przeznaczeniem do praktycznych egzaminów państwowych”.

– Nie jest możliwe wyposażenie wszystkich wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w pojazdy dostosowane, ze względu na mnogość rodzajów niepełnosprawności, a co za tym idzie, rodzajów oprzyrządowań pojazdów – wyjaśnia Paczkowski. – Wobec powyższego w projekcie zmiany ustawy pojawiły się zapisy o zwolnieniu z opłat egzaminacyjnych oraz o bazie dostępnych pojazdów dostosowanych, których wyposażenie będzie podlegało rygorom wynikającym z ustawy i certyfikacji. Z oczywistych względów nie ma potrzeby zapisywać w ustawie, że te same pojazdy mogą być udostępniane ośrodkom doskonalenia techniki jazdy na obowiązkowe szkolenie początkujących kierowców. Pozostaje jedynie kwestia kosztów i zapisanej w wyroku TK pomocy państwa

Przypomina też, że w Polsce działa ponad 40 ośrodków szkolenia kierowców wyposażonych w pojazdy przystosowane do szkolenia niepełnosprawnych ruchowo i głuchych. SPiNKa koordynuje całą sieć, szkoli instruktorów, dofinansowuje zakup i montaż specjalnego oprzyrządowania samochodów.

OSKN działałyby lepiej, gdyby nie różne przeszkody systemowe. Choćby w elektronicznym profilu kandydata na kierowcę.

– Mogę udostępnić samochód na egzamin mojemu kursantowi, ale osobie z innego OSK już nie – tłumaczy Makiola. – System „widzi” tylko szkolenie podstawowe albo tylko uzupełniające.

■ Jak przemigać poślizg nadsterowny?

Doświadczony instruktor zwraca również uwagę na inne utrudnienia. Brak możliwości uzyskania przez osoby niepełnosprawne kategorii AM. Albo niedostosowanie czasu egzaminu na prawo do potrzeb osób z dysfunkcjami.

– Na maturze i innych egzaminach osoby niesłyszące lub niedosłyszące mają 50 proc. czasu więcej. Uczniowie z dysleksją, dysgrafią również. W ustawie o kierujących nie przewidziano tego – zauważa Makiola. – Warto przypomnieć, że dwa lata trwała walka o bazę testów w języku migowym!

Tłumaczy, że z punktu widzenia ustawy o języku migowym regulacje dotyczące szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców są... niezgodne z prawem. Niepełnosprawni są dyskryminowani. Co potwierdza wspomniane wcześniej orzeczenie TK.

– Dla osób migających język polski jest de facto językiem obcym. Z jego składnią, leksyką. Nie ma w języku migowym takich pojęć jak „poślizg podsterowny”, „poślizg nadsterowny” czy „aquaplaning”. Oczywiście, można postarać się to wytłumaczyć, tylko że zajmuje to sporo czasu – mówi Makiola. – Jeśli zajęcia na ODTJ-ocie trzeba będzie przemigać, to z dwóch godzin zrobią się cztery. Szkolenie praktyczne też potrwa dłużej. Zatem wracamy do pytania: kto to dobrze zorganizuje i kto za to zapłaci? Obawiam się, że dziurawe przepisy zmuszą do kombinowania. Będzie się kupować zaświadczenia.

To prawdopodobne. Zdecydowaną większość ODTJ-otów prowadzą podmioty prywatne. Zarabiają na imprezach, szkoleniach flotowych. Obsługa niepełnosprawnych będzie marginesem działalności.

– Wydaje mi się, że jeden lub dwa ośrodki w kraju zajmą się takimi szkoleniami i to wystarczy – prognozuje instruktor techniki jazdy z południowej Polski.

Tylko że specjalizacja oznaczać będzie jeszcze większe uciążliwości i koszty związane z dalekim dojazdem. W branży pojawiają się więc głosy, by dać początkującym kierowcom więcej czasu na doszkalanie. Mogliby połączyć wizytę w ODTJ-ocie z wyjazdami służbowymi, planami urlopowymi.

– Okres próbny trwa 24 miesiące, więc na zaliczenie dodatkowego szkolenia też powinny być dwa lata – komentuje egzaminator nadzorujący jednego z WORD-ów. – Byłoby to korzystne również dla ośrodków doskonalenia techniki jazdy. Obsługę niepełnosprawnych zaczęliby dopiero na przełomie 2019 i 2020 roku. Może do tego czasu uda się stworzyć system wymiany pojazdów ze specjalnym wyposażeniem?

O ten pomysł i inne ewentualne zmiany przepisów pytamy dyrektora PORD-u.

– Wszystko zależy od nowelizacji. Przyjęte rozwiązania powinny być dostosowane do potrzeb najbardziej zainteresowanych, czyli niepełnosprawnych – stwierdza dyplomatycznie Nowak.

Bardziej konkretny jest Makiola.

– Jestem przeciwnikiem narzucania terminu czterech – ośmiu miesięcy. Po takim czasie niewiele się umie, niewiele kilometrów się przejedzie. Człowiek mało wie o sobie jako kierowcy – mówi szef OSK z Chorzowa. – Dwa lata byłyby OK.

Tomasz Maciejewski

Przezorny zawsze zapięty

Policjant, strażak, instruktor nauki jazdy są pod pewnym względem uprzywilejowani. Podczas jazdy autem ich przedstawiciele nie muszą zapinać pasów bezpieczeństwa. Czy instruktorzy nauki jazdy korzystają z tego przywileju? A jeśli tak, to dlaczego?



Ustawa Prawo o ruchu drogowym w art. 39 wyszczególnia osoby zwolnione z obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa. Oprócz funkcjonariuszy różnych służb nie podlegają mu także instruktorzy nauki jazdy podczas szkolenia oraz egzaminatorzy podczas egzaminu państwowego. Tłumaczy się, że po to, aby mogli sprawniej reagować na błędy kursantów.

■ Instruktorzy: Pas nie ogranicza ruchów

– Mam w swojej szkole pięciu instruktorów i wiem, że dwóch zapina pasy, a trzech nie zapina – zdradza Jacek Maniecki z warszawskiej szkoły nauki jazdy Gocław. – Jako instruktor dbam o swoje życie i zdrowie, dlatego pas zapinam. Nie zgadzam się z tym, że ogranicza ruchy. No, chyba że jechałbym ciężarówką albo autobusem, ale w samochodzie osobowym jestem tak blisko, że dają sobie radę – śmieje się.

Obowiązkowe zapinanie pasów bezpieczeństwa w Polsce wprowadzono w 1983 roku, a obecne przepisy obowiązują od 1991 roku. Mimo niezaprzeczalnych korzyści wynikają-

cych z zapinania pasów wielu kierowców uważa, że ograniczają one ruchy, jakie wykonujemy za kierownicą. Innego zdania są instruktorzy nauki jazdy.

– Zapinam pasy dla własnego bezpieczeństwa. Tak byłam szkolona i prowadzący kurs zawsze nas uczuła na to, byśmy przede wszystkim dbali o własne bezpieczeństwo. Pas nie przeszkadza w tym, aby w razie potrzeby interweniować łapiąc za kierownicę – mówi Urszula Moćko z gliwickiego OSK „Ula”. – Nie zdążę złapać za kierownicę, jeśli nie jestem czujna i nie patrzę, co się dzieje na drodze. Ale pas w niczym mi nie przeszkadza. Niedawno miałam sytuację, kiedy inne auto wyjeżdżające z drogi podporządkowanej uderzyło w mój pojazd. Myślę, że gdyby nie zapięty pas, mogłoby się to źle skończyć.

■ Stara i nowa szkoła

Wygląda na to, że zapinanie lub niezapinanie pasów bezpieczeństwa przez instruktora podczas kursu na prawo jazdy związane jest z jego wiekiem. I wcale nie jest tak, że im szkoleniowiec starszy, tym bardziej bojaźliwy i pas zapina.

– Nie zapinają pasów starsi instruktorzy, tacy, którzy zaczęli uczyć za komuny. Wtedy nie było tego obowiązku i oni mają takie nawyki. Młodszy instruktorzy raczej zapinają pasy – mówi Jacek Maniecki.

– „Stara szkoła” i starsi instruktorzy nie zapinają pasów z wygodnictwa – potwierdza Urszula Moćko. – W 90 proc. zapięcie pasa ratuje nam życie. Nie ma się co oszukiwać.

Badania wskazują bowiem, że podczas wielu zdarzeń, do jakich codziennie dochodzi na naszych drogach, pas ratuje nam życie. Możemy śmiało powiedzieć, że pasy bezpieczeństwa to wynalazek, który na przestrzeni dziesiątków lat uratował tysiące istnień ludzkich. Wypadnięcie z samochodu przez przednią szybę w czasie wypadku jest znacznie bardziej niebezpieczne niż zakleszczenie w pojeździe. Statystyki pokazują, że ryzyko odniesienia poważnych ran jest wtedy 25 razy większe, a ryzyko śmierci sześć razy większe.

Czasami instruktorzy nauki jazdy nie korzystają z zagwarantowanego prawnie przywileju, bo dzięki temu czują się bezpieczniej.

– Zapinam i nie zapinam – tajemniczo zaczyna Roman Wolecki z gdańskiego OSK „Efekt”. – Kiedy przeprowadzałem kursy toyotą, zapinałem pasy i czułem się bezpieczniej, bo to był mały samochodzik. Teraz jeżdżę kią rio i nie zapinam pasów. Ale i tak reakcja jest ograniczona, lewą ręką na kierownicy można zrobić z pół obrotu.

■ Polacy coraz częściej zapinają pasy

Jako pierwsi trzypunktowe pasy biodrowo-ramiennie wprowadzili w 1958 roku konstruktorzy z Volvo. Władze koncernu nie opatentowały tego pomysłu, lecz umożliwiły innym firmom korzystanie z niego za darmo.

Obecnie nowoczesne samochody mają różne systemy, dzięki którym możemy się czuć bezpiecznie w razie zdarzenia drogowego. Są to poduszki bezpieczeństwa czy automatyczne systemy hamowania. Pas jest tylko jednym, chociaż najbardziej dostępnym, rozwiązaniem.

Z raportu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika, że rośnie liczba osób, które zapinają pasy. W 2015 roku było ich o 1 proc. więcej niż w 2014 roku. Ale w porównaniu do roku 2008 już o 17 proc. więcej.

Małgorzata Tobiasz



Tokio

Fot. Alicja Racka

Kraj białych samochodów

Ruch lewostronny, wielkie miasta i jeszcze większe korki, kilka popularnych samochodowych marek – z czym jeszcze kierowcom kojarzy się Japonia? Ci, którzy byli w Tokio, Jokohamie, Osace, mówią, że to miasta białych samochodów.

Prawie 30 proc. użytkowanych tam pojazdów ma kolor biały lub perłowy. Kolejnych kilkanaście procent – jasnoszary. Dane z raportów producentów aut i lakierów samochodowych potwierdzają zdjęcia ulic japońskich metropolii. Skąd wśród zmotoryzowanych to upodobanie do bieli? Blogerzy opisujący Kraj Kwitnącej Wiśni tłumaczą, że w kulturze Japonii kolor biały ma odstraszać złe duchy, chronić. Są też inne, bardziej praktyczne, teorie: jasny lakier odbija promienie słoneczne, dzięki czemu system klimatyzacji zużywa mniej energii. To oznacza oszczędność paliwa, mniejszą emisję zanieczyszczeń.

– Podobno białe są najtańsze. Za inne kolory trzeba dodatkowo dopłacać – kolejne wyjaśnienie podsuwa Milena Skibska, współautorka bloga Foki z Fukuoki. – Kolor może być problematyczny, gdybyśmy chcieli auto odsprzedać, bo potencjalnym kupującym może nie odpowiadać – dodaje, podkreślając, że to argumentacja przedstawiona przez kolegę z Nagoi.

Natomiast znawcy designu przypominają, że biały od prawie dekady jest po prostu najmodniejszym kolorem zmotoryzowanego świata, a że Japończycy kupują każdego roku 4,5 mln nowych osobówek, nic dziwnego, że ulice im się „zabieliły”.

Fakt. Japonia jest wielkim i nowoczesnym samochodowym rynkiem. Produkuje się tam prawie 10 mln pojazdów rocznie, w tym około 1 mln hybrydowych i dziesiątki tysięcy elektrycznych! Stacji ładowania jest więcej (ponad 40 tys.) niż tradycyjnych – benzynowych. Inno-

wacyjność i ekologia to priorytety. Im nowsze auto, mniejsza emisja CO₂ – tym niższy podatek drogowy. Na każdym kroku wielopiętrowe automatyczne inteligentne parkingi. Nie zarejestrujesz samochodu, jeśli nie masz wykupionego miejsca postojowego!

■ Elki nie korkują miasta

Proekologiczny wydaje się też zakaz ruchu samochodów nauki jazdy po drogach publicznych. Chodzi o pierwsze etapy szkolenia. Nie będzie kandydat na kierowcę utrudniał życia innym kierującym. Nie będzie hamował, gazował, szarpał, blokował ulic. Nie będzie co chwilę uruchamiał silnika. Niech się uczy – i stresuje instruktora – w zamkniętym miasteczku drogowym. Szkoły jazdy korzystają z dużych ogrodzonych placów, na których wymalowane są nie tylko miejsca parkingowe i zakręty (łuki), ale też skrzyżowania – z sygnalizacją świetlną i bez, bardzo wąskie osiedlowe uliczki, górki (podjazdy), torowiska, a nawet odcinki dróg szybkiego ruchu! Jest tam wszystko, co kierowca spotka w realu. Także piesi oraz inne pojazdy, np. uczący się motocykliści.

Obowiązkowe szkolenie to dwanaście godzin jazdy i 26 godzin teorii. Po kursie przewidziano coś w rodzaju egzaminu wewnętrznego: test składający się z 50 pytań (trzeba poprawnie odpowiedzieć na co najmniej 45) i zaliczenie manewrów.

– Jazda jest straszna. Musisz przejechać przez wąską uliczkę w kształcie S i w kształcie Z – oce-

nia Agata Ueno, Polka z japońskim prawem jazdy. – Trzeba zaparkować tyłem, zawrócić, wjechać pod górkę i przejechać przez tory kolejowe.

To, co zestresowało Agatę, innym naszym rodakom mieszkającym w Japonii wydaje się łatwe. O kursach na prawko i egzaminach dyskutują m.in. na forum Tanoshii Polska.

– Zadania na placu manewrowym są proste. Polecenia egzaminatora też. Nawet jeśli słabo zna się język – przekonuje Romana, polska prawniczka z tokijskiej dzielnicy Chuo.

– Prawo jazdy w Japonii łatwiej jest zdobyć niż dostać katar w Polsce zimą – żartuje Łukasz, który do Kraju Kwitnącej Wiśni przeniósł się ze Szczecina. – Jedyne, co dla mnie było problemem, to znaleźć czas na wyjeżdżenie wszystkich godzin.

Kiedy wyjeździ się obowiązkowy program z instruktorem i zaliczy test, otrzymuje się warunkowe uprawnienia. Można jeździć po zakupie, do szkoły, pracy, jednak pod nadzorem doświadczanego kierowcy. Takiego, który ma prawo od przynajmniej trzech lat i czystą kartotekę wykroczeń drogowych. Kilka miesięcy praktykowania za kółkiem otwiera drogę do głównego egzaminu. Zgłaszamy się wtedy do Unten Menkyo Center, czyli czyli... japońskiego WORD-u.

■ Szkoła jazdy z opieką nad dzieckiem

Każda z 47 prefektur (jednostek administracyjnych) ma swoje centra egzaminowania. Początkujący kierowca zalicza tam kolejny test, składa-



Oita

Fot. Alicja Racka

■ Kurs w cenie przeglądu technicznego

Ile kosztuje uzyskanie uprawnień do prowadzenia pojazdów? Zwykle od 250 do 300 tys. jenów. W przeliczeniu: 7,8–9,3 tys. zł (100 jenów to 3 złote i 9 groszy). Dużo. Tylko że Japończycy zarabiają – statystycznie – cztery razy więcej niż Polacy. A więc jedna przyzwoita pensja powinna spokojnie wystarczyć na kurs, opłaty za egzamin, wydanie dokumentów. Można też liczyć na różne ulgi, promocje.

– Rozpiętość cenowa jest ogromna. Szkoły oferują zniżki. Różnice sięgają nawet, przeliczając, 4 tys. zł – wyjaśnia Anna Haga.

Polka mieszkająca w Nagoi w tym roku planuje kurs na prawko.

– Wiem, że studenci mają możliwość zrobienia kursu wyjazdowego w dwa tygodnie. Mieszka się w akademiku i od rana do nocy uczestniczy w zajęciach. Potem jest egzamin. To fajna oferta dla młodych, lecz ja już się nie załapię.

Oplata za kurs będzie odczuwalna dla portfela, ale domowy budżet bardziej obciążają koszty eksploatacji pojazdu. I nie chodzi o paliwo (popularna bezołowiówka kosztuje 140 jenów za litr, czyli mniej niż w Polsce), tylko o ubezpieczenia, podatek drogowy, opłaty parkingowe, przeglądy techniczne. Roczny „automobile tax” wynosi od 10 do 50 tys. jenów. Zależy od pojemności silnika, roku produkcji, rodzaju napędu, masy pojazdu.

Największym wydatkiem jest Shaken, czyli badania techniczne określane na branżowych portalach jako detailed inspection. Bardzo wszechstronne, drobiazgowo. Eksperti tłumaczą, że tzw. checklista, którą posługuje się diagnosta, liczy aż 61 pozycji. Miejsce badania jest nowoczesnie wyposażony hangar, a nie – dobrze znany polskim kierowcom – trochę większy garaż z kanałem, rolkami i szrapakami.

– Shaken może kosztować 300 tys. jenów – ostrzegają internauci. – Jeśli auto jest w idealnym stanie, zmieścisz się w 80–100 tys.

Pocieszeniem niech będzie to, że nówka kupiona w salonie pierwszy kompleksowy przegląd zalicza dopiero po trzech latach. Tak jak w Polsce. Później Shaken robi się co dwa lata lub co rok.

Żeby zmniejszyć wydatki, Japończycy chętnie kupują i użytkują tzw. kei-car (kei jidosha znaczy „lekki samochód”), czyli nieduże pojazdy (maks. 340 cm długości i 148 szerokości), z silnikami do 660 cm³ i mocy nie większej niż 64 KM. „Maluchy” mają żółte tablice rejestracyjne (normalne – białe), mało pałą, łatwo je zaparkować, są objęte niższymi podatkami, taniymi ubezpieczeniami.

■ Prawo jazdy w trzech kolorach

Lżejsze życie i grubszy portfel ma grzeciwy, odpowiedzialny kierowca – posiadacz tzw. złotego prawka. Dokument w takim kolorze należy

jęcy się ze 100 pytań. Wymaganych jest co najmniej 90 poprawnych odpowiedzi.

– Egzamin teoretyczny na papierze w centrum to właściwie to samo co komputerowy test w szkole jazdy. Nie warto więc odwlekać go w czasie – komentuje Ania, forumowiczka z Tanoshii Polska.

Znającym japoński choćby w stopniu podstawowym radzi, by zdawać w tym języku, a nie po angielsku, ponieważ... tłumaczenia są trudne do zrozumienia. Potwierdzają to inni Polacy mieszkający w Tokio, Jokohamie, Osace. Wyjaśniając przy tym, iż poszczególne centra egzaminacyjne mogą oferować egzaminy nawet w pięciu czy siedmiu obcych językach.

– To jednak ryzykowne, bo pytania testowe brzmią dziwnie, jakby były tłumaczone przez internetowy translator – żartują „polscy Japończycy”.

– Oprócz wykładów najlepsza jest nauka własna. Przy komputerze. Ja byłam obkuta. Znałam prawie na pamięć wszystkie pytania, haczyki – stwierdza Ania.

Zdobywanie japońskiego prawka dobrze się jej kojarzy z nietypowego powodu. Robiła kurs, kiedy miała małe dziecko.

– Wybrałam więc szkołę, gdzie był pokój z paniami do opieki. Godziny szkolenia były dla mnie jednocześnie momentami wytchnienia.

Inni zadowoleni polscy kursanci podkreślają, że egzamin teoretyczny jest dużo łatwiejszy niż w Polsce, ponieważ zaznacza się tylko zielony lub czerwony klawisz (prawda – fałsz). Nie ma odpowiedzi wielokrotnego wyboru. A po odejściu od komputera natychmiast otrzymujemy informację o pozytywnym albo negatywnym wyniku.

Egzamin praktyczny jest podobny do polskiego: najpierw plac, wyjazd w miasto, na koniec – droga szybkiego ruchu. Różnica polega na tym, że nie możemy zaliczać teorii oraz jazdy jednego dnia. I w niektórych miastach długo się czeka na egzamin, ponieważ japońscy urzędnicy nie pracują, jak nasze WORD-y, od świtu do późnego popołudnia. Egzaminują tylko o określonej godzinie.

– Świetne jest to, że jedzie się po dobrze znanej trasie. U mnie losowało się jedną z sześciu tras – tłumaczy Karolina z Kioto.

Oplata za skorzystanie z pojazdu egzaminacyjnego jest symboliczna: 1500 jenów (tyle kosztują np. trzy bilety na miejski autobus), lecz egzaminatorzy potrafią być bardzo drobiazgowi. Oceniają zachowanie kierowcy, refleksy, płynność ruchów, dokładność manewrów.

– Jeśli masz się zatrzymać w wyznaczonym miejscu, to co do centymetra. Przed linią – opowiada jeden polonusów. – Bardzo ważne, czy kontrolujesz sytuację wokół pojazdu, czy umiesz bezpiecznie hamować, czy umiesz jechać na suwak. Czy podczas skrętu zostawiasz odpowiednio dużo miejsca potencjalnym rowerzystom, motocyklistom. A kiedy dojeżdżasz do skrzyżowania, powinienes kilka razy spojrzeć w lewo, w prawo, w lusterka, na sygnalizator.

Za co oblewają? Na przykład za wjechanie na krawężnik albo niezatrzymanie się przed znakiem STOP na trzy sekundy. Drobnych błędów dopuszczają kilka. Każdy kandydat na kierowcę rozpoczyna egzamin praktyczny z pułą 100 punktów. Za każdą wpadkę punkty są odejmowane. Zejście poniżej 70 oznacza powtórkę.



Kioto

Fot. Alicja Racka

się tym, którzy nie popełniają wykroczeń i przestępstw drogowych. Kierowcy „szybcy i wściekli”, łamiący przepisy, karani mandatami – otrzymują niebieskie prawko. Nowicjusze – zielone. I są na cenzurowanym. Więcej płacą np. za ubezpieczenie. Ale najważniejsze jest to, że tylko „złoty kierowca” podlega uproszczonej procedurze odnawiania uprawnień. Bo w Japonii prawa jazdy nie otrzymuje się bezterminowo. Tylko na maksymalnie 10 lat. Osoby po 70. roku życia muszą co trzy lata przechodzić weryfikację. W 2016 roku światowe media pisały o egzaminie cesarza Akihito. Władca Japonii, kilka tygodni po 82. urodzinach, zaliczył obowiązkową przejażdżkę z policjantem. Po przypałacowych ogrodach. Funkcjonariusz ocenił, czy Jego Wysokość nadal ma odpowiedni refleks i potrafi zaparkować.

Młodszy posiadacz złotego prawa jazdy mają łatwiej. Zgłaszają się na posterunek policji, gdzie prześwietlają ich kartotekę, każą obejrzeć trzy krótkie filmy na temat bezpieczeństwa drogowego, pobierają opłatę (ok. 2,5 tys. jenów) i potwierdzają uprawnienia. Zajmuje to godzinę lub dwie. Natomiast kierowcy „niebiescy” i „zieloni” muszą poświęcić pół dnia na zajęcia reedukacyjne. I wnoszą kilka razy wyższe opłaty niż „złoci”.

Wszystkie osoby odnawiające prawo jazdy otrzymują też od urzędników rozmaite poradniki, edukacyjne komiksy manga (!), aktualizacje przepisów, statystyki wypadków drogowych, instrukcje udzielania pierwszej pomocy.

Co ważne: kierowcy seniorzy muszą oznaczyć swoje auta specjalną naklejką. A początk-

ujący przez co najmniej rok powinni mieć na samochodzie informację, że są świeżakami na drodze.

■ Przewidywalni za kółkiem

Japończycy uchodzą za bardzo zdyscyplinowanych, kulturalnych, honorowych. I takim też są kierowcami.

– Nigdy nie trąbią – przekonuje Agata Ueno. – Są mili, życzliwi. Zatrzymują się przed przejściami dla pieszych. Przepuszczają też inne auta. Nie parkują na zakazach.

Podobnymi obserwacjami dzieli się Romana, miłośniczka motoryzacji.

– Tu się jeździ dużo łatwiej niż w Polsce. Japończycy są przewidywalni. Nie zmieniają nagle pasów i nie wykonują innych dziwnych manewrów – ocenia mieszkanka Tokio. – W Polsce musisz mieć oczy dookoła głowy. Tutaj trzeba uważać tylko na taksówki, które się zatrzymują nie na poboczu, a na pasie jezdni, i to nagle. Bo akurat ktoś machnął.

Milenę Skibską zadziwia porządek na parkingach. Niemal wszystkie auta stoją przodem do wyjazdu.

– Mam wrażenie, że w Polsce mamy odwrotną tendencję. Parkujemy jak popadnie i wyjeżdżając musimy manewrować – zauważa „Foka z Fukuoki”. – Przeczytałam kiedyś na jakimś blogu, że w Japonii parkuje się tyłem z powodu... trzęsień. Nigdy nie wiadomo, kiedy nastąpi konieczność ewakuacji. Żaden znajomy Japończyk nie potwierdził mi jednak tej wersji. Mój kolega mówi natomiast, że dla niego to oczywiste, by stawiać auto w ten sposób. Jest po prostu wygodniej. To wyjaśnienie bardzo pasuje

mi do ogólnego, może trochę stereotypowego, obrazu Japończyków.

Na anglojęzycznych forach opisujących życie w Kraju Kwitnącej Wiśni pojawiają się bardziej krytyczne oceny umiejętności i kultury tamtejszych zmotoryzowanych. Internauci przekonują, że w dużych miastach klaksony jednak słychać, dochodzi również do stłuczek. Parkowanie w miejscach niedozwolonych też się zdarza.

– Tokio jest jak gigantyczne mrowisko. Japończycy mają dobre maniry, ale tam się nie da bezkolizyjnie jeździć – komentuje amerykański bloger.

Japońska stolica jest największą metropolią świata (według ubiegłorocznego raportu ONZ – ponad 38 mln mieszkańców), więc nawet przybycie z Nowego Jorku czy Los Angeles mogą się tam czuć nieswojo. Wrażenie zagubienia potęguje ruch lewostronny. I drogowaski z „krzaczakami”. Choć w dużych miastach większość tablic informacyjnych uspokaja turystów alfabetem łacińskim i angielskimi nazwami. Znaki drogowe też są wykonane według międzynarodowych standardów, lecz trochę się różnią od znanych z naszych dróg. Na przykład cyfry wyznaczające dopuszczalną prędkość są niebieskie, nie czarne. Znaki ostrzegawcze mają barwę jaskrawożółtą, prawie seledynową. Drogowskazy są jasnozielone.

Zwracają uwagę także niższe niż w Europie limity prędkości. Po terenie zabudowanym jeździ się 40 km/h albo nawet 30 km/h. Poza miastem obowiązują ograniczenia do sześćdziesiątki, na autostradach maksymalnie 100 km/h.

– Ale ponoć do 120 nie łapią – podsumowuje Agata Ueno.

Tomasz Maciejewski



Tokio

Fot. Alicja Racka



Jak się dobrze wypromować?

Trudno wyobrazić sobie w dzisiejszych czasach prowadzenie firmy bez jej promowania. Pytanie tylko, jak robić to dobrze. Bo chodzi przecież o to, żeby nasze działania przynosiły ośrodkowi wymierne korzyści.



Marek Kasprzyk,
właściciel szkoły jazdy
Quattro
z Krakowa i Nowego Sącza

Pamiętacie czasy wyżu demograficznego? Chętnych na kursy nauki jazdy było tak wielu, że kursanci sami pukali do drzwi ośrodków szkolenia kierowców. O wyborze takiej, a nie innej szkoły decydowało polecenie znajomych z klasy albo po prostu dogodna lokalizacja OSK. Mediów społecznościowych nie było. Promocja w Internecie była bardzo skromna, a działania marketingowe znikome.

Teraz czasy zmieniły się diametralnie. Informacje rozprzestrzeniają się w błyskawicznym tempie. Popularność mediów społecznościowych rosła. Nic dziwnego, że cała nasza główna grupa docelowa (osoby w wieku 17–19 lat) spędza czas przed swoimi smartfonami z licznymi aplikacjami – nie tylko Facebookiem. Już nie wystarczy mieć firmowego YouTube'a czy Instagrama, żeby być widocznym w sieci i pokazać się młodemu ludziom. Trzeba umieć się w tych kanałach zaprezentować, robić to regularnie, z dużym zaangażowaniem, według określonej stra-

tegi. Celem tych działań nie jest szybkie pozyskanie klienta, tylko przede wszystkim promocja wizerunku marki. Dlatego trzeba się uzbroić w cierpliwość. Ale warto, bo jeśli to zadanie wykonamy dobrze, będziemy mieli z tego wymierne korzyści.

Plakaty wieszane na przystankach, słupach czy drzewach były kiedyś popularną metodą promowania szkoły jazdy. Na szczęście to się już zmieniło, na czym z pewnością zyskał wizerunek naszej branży. Niestety, pojazdy szkoleniowe wciąż są zaniedbane, na oklejeniu widać tylko nazwę firmy i adres.

Nowoczesną wizytówką każdego przedsiębiorstwa jest po prostu strona internetowa, a w naszej branży – także dobrze oznakowany pojazd, najlepiej w ciekawej szacie graficznej. Stronę internetową może mieć już każdy, nawet za niewielkie pieniądze. Dodatkowo będzie ona dostosowana do wyświetlania na urządzeniach mobilnych. Ale jak się okazuje, nie każda szkoła jazdy ją ma.

■ Marketing. Robić to własnym sumptem czy wynająć agencję?

Marketing w polskich szkołach jazdy z pewnością może stać na wyższym poziomie. Właściciele OSK często korzystają w tym zakresie z pomocy

znajomych, którzy nie są zawodowcami. Czasami wybierają tanią i co najwyżej średniej klasy agencję reklamową. To ma swoje konsekwencje. Takie usługi pozostawiają wiele do życzenia. Właściciele szkół jazdy zazwyczaj nie są ekspertami od marketingu i nikt wcale tego od nich nie wymaga. Co w takiej sytuacji należy zrobić? Proponuję model hybrydowy, czyli wynajęcie agencji marketingowej (lub freelancera). Deleguje się jej tylko te elementy marketingu, które dla przedsiębiorcy są trudne i zabierają dużo czasu. Sami pracujemy nad tym, w czym czujemy się najlepiej i co nie odwraca naszej uwagi od szkolenia. Jeśli tak podzielimy role, możemy spodziewać się marketingu na dobrym poziomie, zaoszczędzimy tym samym czas i pieniądze. Zapewniam, że przy konsekwentnie realizowanej, przemyślanej strategii ta inwestycja będzie zwracać się z nawiązką.

■ Zaufajmy profesjonalistom!

Za prowadzenie strony internetowej od strony technicznej odpowiada oczywiście informatyk. Teksty natomiast starajmy się pisać sami. Nie trzeba świetnie władać słowem, przecież i tak oddamy je do korekty copywriterowi, który nada im profesjonalny charakter. To nie jest drogie. Sposób przedstawienia treści, dobór zdjęć, grafik

i innych elementów oraz układ tekstów zostawiamy agencji. To wystarczy, żeby nasza szkoła jazdy miała wizytówkę, na jaką zasługuje. Im więcej profesjonalnych, nowoczesnych stron internetowych, tym lepszy wizerunek całej branży.

■ Dlaczego media społecznościowe są takie ważne?

A co, jeśli nie chcemy prowadzić stron na Facebooku czy Instagramie? Gdy nie mamy ochoty pokazywać wizerunku swojego ani pracowników? A co, jeśli instruktorzy nie zgadzają się na publikację swoich wizerunków? Gdy w natłoku obowiązków nie mamy głowy do prowadzenia profilu na Facebooku ani czasu na szukanie kadrów do zdjęcia na Instagrama czy „malowania snapów” na Snapchacie?

Przedsiębiorcy i instruktorzy muszą się liczyć z tym, że są lokalnie rozpoznawani. Zarówno na ulicy, w samochodzie, jak i w mediach społecznościowych. Nie ma od tego ucieczki. To, jak są postrzegani, ma duże znaczenie przy wyborze przez kursantów szkoły jazdy. Im bardziej jesteśmy znani i lubiani, tym chętniej przychodzą do nas ludzie. Warto o tym pamiętać!

Część czytelników może powiedzieć, że to niepotrzebne zawracanie głowy. Jestem jednak przekonany, że gdyby zmienili w tej kwestii zdanie, już teraz radziliby sobie lepiej, a w przyszłości mniej martwiliby się o liczbę klientów. Dlaczego? Bo dzięki mediom społecznościowym, przy niskich kosztach, dajemy poznać się potencjalnym kursantom. Marketing szepcany stale zyskuje na wartości. Nie tylko tradycyjny, ale również nowoczesny. Bo już nie szepta się tyl-

ko z ust do ust, raczej „ze smartfona do smartfona”. Potencjalni kursanci chcą nas znać jeszcze zanim się w szkole pojawią. Najlepiej, jeśli poznają nas takimi, jakimi jesteśmy. Chyba że mamy coś do ukrycia. Wtedy kategorycznie nie pokazujemy się nigdzie, a tym bardziej w mediach społecznościowych.

■ Jakość szkolenia i rozsądna polityka marketingowa

Rozwój szkoły jazdy polega nie tylko na dbaniu o jakość szkolenia. Prowadzenie OSK to przecież nie tylko nauka jazdy, ale również biznes. Każdy chce, żeby wiodło mu się jak najlepiej. Nie zachęcam jednak nikogo do patrzenia na szkołę jazdy przez pryzmat zbijania fortuny. W tej branży o duże pieniądze trudno. Można jednak godnie zarabiać, a z pracy czerpać satysfakcję!

Dobrze prowadzony marketing szkoły zwiększa jej zyski, które można przeznaczyć właśnie na rozwój jakości szkolenia, zakup solidnych pojazdów, polepszenie wizerunku marki swojej szkoły i wzrost wynagrodzeń dla pracowników. To oczywiście nie dzieje się z dnia na dzień. W ten sposób wzmacniamy nie tylko nasz biznes, ale również naszą branżę. To jeden z kroków do tego, aby w końcu bardziej nas w tym kraju szanowano. Im silniejsze są szkoły jazdy, tym wyżej ceni się ich usługi.

Spójrzcie proszę, jak o własną promocję dbają najlepsze uniwersytety w Polsce. Piętnaście lat temu tak nie było. Spójrzcie, jak aktywnie promują się szkoły językowe. One z kolei robią to już od ponad piętnastu lat.

Z roku na rok nasza grupa docelowa będzie się kurczyła (niż demograficzny). Boje o klienta staną się coraz bardziej zacięte. Walka cenowa to prymitywna metoda, która nikomu nie przynosi korzyści. Ani przedsiębiorcom, ani instruktorom, ani kursantom. Bo klienci nie docenią kursu, za który zapłacili psie pieniądze. Trzeba walczyć na jakość szkolenia! Jeśli dodatkowo będziemy do tego prowadzić rozsądną politykę marketingową, realizowaną z zaangażowaniem i polotem, to mogę zapewnić, że wszyscy na tym zyskamy.

■ Metoda prób i błędów

Ile pieniędzy trzeba wydać, żeby się dobrze wypromować? Niestety, tego każdy musi dowiedzieć się sam. Nie poznamy konkretnej kwoty, przeglądając Internet czy czytając książki. Trzeba testować, wdrażać, dalej testować, wyciągać wnioski, korygować, monitorować wyniki, a w końcu optymalizować koszty. Po około roku nauczymy się wystarczająco dobrze wyciągać wnioski, by wiedzieć, na ile w marketing inwestować, nie przepłacać i zyskiwać jak najlepiej. Ważne, aby być tam, gdzie są potencjalni klienci. Bądźmy autentyczni i pozostawiajmy po sobie dobre wrażenie. To właśnie się opłaca i wiele nie kosztuje.

Życzę wszystkim instruktorom otwartości na media społecznościowe, a przedsiębiorcom powodzenia w rozwijaniu swoich szkół jazdy. Żeby umiejętnie zarządzany marketing dawał szanse prowadzenia wysokiej jakości szkoleń dużej liczbie kursantów, pozwalając realizować się zawodowo i godnie przy tym żyć. ■





Gehenna

Co można zrobić, gdy cały świat wali nam się na głowę? Podnieść się i walczyć o swoje dobre imię. Właśnie tak postąpił egzaminator, którego kilka lat temu bezpodstawnie wyrzucono z pracy w gdańskim PORD-zie.

Jeszcze stosunkowo niedawno egzaminator K. mógł uważać się za szczęśliwego człowieka. Miał rodzinę, dobrą pracę, był doceniany przez przełożonych. Nie ograniczał się tylko do egzaminowania kandydatów na kierowców. Prowadził również wykłady na różnych kursach organizowanych przez Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego w Gdańsku. Ale to co dobre, szybko się kończy. W tym wypadku wszystko zaczęło się psuć w 2014 roku.

■ Kilkuminutowe spóźnienia

Właśnie wtedy w aktach egzaminatora K. zaczynają się pojawiać notatki służbowe, które mają dokumentować popełniane przez niego uchybienia. Wszystkie były pisane przez byłego już wicedyrektora Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku – B. lub na jego wyraźne polecenie. I miały być dowodami, na podstawie których w marcu 2016 roku wręczono egzaminatorowi K. rozwiązanie umowy o pracę.

Jednym z przewinień miała być tendencja K. do wielokrotnego spóźniania się do pracy. Owszem, zdarzyło mu się to kilka razy. Ale było to zazwyczaj spóźnienia kilkuminutowe. Nikt z egzaminatorów nadzorujących nie miał do niego pretensji. Tym bardziej że nie wpływały one

na funkcjonowanie ośrodka i przebieg egzaminów. Poza tym K. pracował czasami więcej niż osiem godzin dziennie, np. gdy ostatni prowadzony przez niego egzamin się przeciągał. Tego się nie odnotowywało i nie rozliczało.

Warto dodać, że takie kilkuminutowe spóźnienia zdarzały się także innym egzaminatorom. W stosunku do nich nie wyciągano oczywiście żadnych konsekwencji.

■ Dwie rozmowy przez komórkę

Także w 2014 roku egzaminy prowadzone przez K. zostały poddane kilku kontrolom. Żadnych poważnych zarzutów wobec niego nie wysunięto. Jego decyzje zostały ocenione jako słuszne, a sposób przeprowadzania egzaminów – zgodny z przepisami. Zwrócono mu tylko uwagę na dwie rzeczy. Chodziło o zbyt częste korzystanie z telefonu komórkowego podczas egzaminu (w dwóch przypadkach) oraz mówienie po imieniu do osoby egzaminowanej (w jednym przypadku).

To właśnie m.in. o te pojedyncze incydenty chodziło, jeśli wczytamy się w uzasadnienie rozwiązania umowy z K. Zostały one zakwalifikowane jako „naruszenie kodeksu etycznego postępowania pracowników WORD-u”.

■ Rozpad małżeństwa. K. idzie na zwolnienie

W 2014 roku K. miał poważne kłopoty osobiste. Związek egzaminatora i jego żony (także pracowała w PORD-zie) zaczął się rozpadać. Egzaminator podejrzewał ją o zdradę. Nie przypuszczał jednak, że mężczyzną, z którym spotykała się jego żona, jest... B., pełniący w tamtym czasie funkcję wicedyrektora ośrodka. To właśnie on stał za notatkami, które coraz częściej pojawiały się w aktach K.

W listopadzie tego samego roku K. nie wykonywał już swoich obowiązków służbowych, gdyż był na zwolnieniu lekarskim. Początkowo miało ono potrwać do lipca 2015 roku. Jednak lekarz zdecydował się je przedłużyć. 13 lipca, czyli w dniu wystawienia mu kolejnego zwolnienia, K. poinformował o tym swojego bezpośredniego przełożonego. Dodał przy tym, że dokument zamierza dostarczyć pracownikom działu kadr. Tak się stało, ale wyniknął pewien problem. Otóż dział kadr otrzymał je 17 lipca, zaraz po sporządzeniu notatki wskazującej na brak zwolnienia w formie papierowej i brak informacji o tym, ile ma potrwać. Co ciekawe, nie powinna ona w ogóle powstać. Dlaczego? Bo nie minęło wtedy jeszcze siedem dni,

czyli tyle, ile czasu ma pracownik na dostarczenie zwolnienia.

Pod koniec sierpnia 2015 roku lekarz prowadzący K. przedłużył mu zwolnienie lekarskie. Egzaminator poinformował o tym zakład pracy, a dokument wysłał pocztą. Jednak 18 września powstała notatka, z której można wyciągnąć, że pracownik PORD-u jest na zwolnieniu, a ono wciąż nie wpłynęło. B. nakazał wyjaśnienie sprawy. Skontaktowano się z K., z którym ustalono, że powinien wysłać kopię zwolnienia. Tak też się stało.

■ B. odmawia udzielenia urlopu

Egzaminator K. wrócił do pracy w styczniu 2016 roku. Co ważne, nikt nie prowadził z nim żadnych rozmów dyscyplinujących. Tyle że w ciągu dwóch miesięcy K. był poddany aż trzem kontrolom. Żadnych nieprawidłowości jednak nie stwierdzono.

29 lutego K. nie mógł przyjść do pracy. Powód? Konieczność stawienia się na rozprawie rozwodowej. Jeszcze 26 lutego SMS-em poinformował o tym swojego bezpośredniego przełożonego. Ten wyraził na to zgodę.

Dzień po dniu wolnym K. stawiał się w pracy, tyle że miał ją wykonywać nie w Gdańsku, ale gdyńskim oddziale ośrodka egzaminacyjnego. Wtedy też wypełnił wniosek o bezpłatny urlop za 29 lutego i złożył go w miejscu, gdzie przekazywana jest korespondencja, która ma dotrzeć do głównej siedziby PORD-u.

Mimo że K. postąpił w takim przypadku tak jak inni pracownicy PORD-u, nastąpiła odmowa udzielenia urlopu. Decyzję podjął B., argumentując, że wniosek został złożony za późno. Nie skonsultował się przy tym z bezpośrednim przełożonym K.

Właśnie ta sytuacja została przywołana w momencie, gdy egzaminatorowi K. wręczano wypowiedzenie. Jako jedną z przyczyn podjęcia takiej decyzji wskazano „nieusprawiedliwienie nieobecności w pracy 29 lutego oraz nieprzed-

łożenie pracodawcy dokumentów potwierdzających usprawiedliwiony charakter nieobecności do chwili powrotu do pracy po okresie nieobecności”.

■ Schludnie, ale nie w odzieży służbowej

W tym samym dokumencie mowa jest o „zaniechaniu noszenia odzieży służbowej w toku wykonywania czynności”. Czy w PORD-zie był taki obowiązek? Tak, ale stroje pozostawały sporo do życzenia, darty się w szwach, pojawiały się na nich odbarwienia. Dlatego niektórzy pracownicy PORD-u przestali je nosić. Nie znaczy to jednak, że nie przychodzili do pracy w stroju formalnym. Nikt nie wyciągał wobec nich z tego powodu żadnych konsekwencji.

Również K. nie nosił odzieży służbowej. Choćby z tego powodu, że gdy wrócił ze zwolnienia lekarskiego, zaginęła jego kurtka. Nosił więc prywatną. Nie można jednak powiedzieć, że K. nie starał się dobierać stroju formalnego. Nosił bowiem koszulę, marynarkę i wizytowe spodnie.

Wypowiedzenie zostało wręczone K. 23 marca 2016 roku ze skutkiem na koniec czerwca. Nie było przy tym B., choć to właśnie on przygotował jego treść. W trakcie wręczania K. wypowiedzenia, egzaminator zasłabł, wezwano pogotowie. Nie doszło więc do żadnej dyskusji na temat przyczyn podjęcia przez pracodawcę takiej decyzji. Ponadto K. wypowiedzenia nie podpisał.

■ Bezzasadne zarzuty

Nie znaczy to wcale, że dalej w PORD-zie pracował. Ale nie mógł pogodzić się z tym, że ośrodek pozbył się go, podając przyczyny, które były po prostu wyssane z palca, dodatkowo pisane przez B. Postanowił nie odpuszczać i złożyć do sądu wniosek o przywrócenie go do pracy na dotychczasowych warunkach.

Sąd przede wszystkim odniósł się do przyczyn, które zostały wskazane w wypowiedze-

niu wręczonemu K. w marcu 2016 roku. Jedną z nich to „naruszenie kodeksu etycznego postępowania pracowników WORD”. Problem w tym, że przyczyna ta jest nieskonkretyzowana. Bo kodeks to akt ogólny, zawierający szereg punktów i paragrafów, odnoszący się do wielu sytuacji i stanowisk. A na wypowiedzeniu nie znalazła się żadna informacja, o jaką jego część mogło chodzić.

Podał ją, dopiero w toku rozprawy sądowej, B. Jego zdaniem naruszeniem kodeksu etycznego były rozmowy telefoniczne K., odbywane w trakcie egzaminu, oraz niewłaściwy sposób zwracania się do kandydatki na kierowcę. Tyle że działo się to w 2014 roku, a wypowiedzenie wręczono K. dwa lata później! Ponadto żadne dokumenty nie wskazują na to, żeby takie zachowania miały się później powtórzyć.

Strona pozwana, czyli PORD, próbowała się bronić, powołując się na wspomniane wcześniej notatki w aktach osobowych K. Jednak sąd zwrócił uwagę na dwie rzeczy. Po pierwsze, powstały one na wyraźne polecenie B. Po drugie, zaczęły się pojawiać, gdy małżeństwo K. przechodziło kryzys, w który wmieszany był przecież B. W ocenie sądu uzasadnione jest przyjęcie, że notatki i zarzuty to wynik osobistego stosunku byłego wicedyrektora PORD-u do K.

Sąd ocenił także, że inne przyczyny podane w wypowiedzeniu wręczonemu w marcu 2016 roku K. nie miały żadnego uzasadnienia. Nie ma bowiem mowy o wielokrotności spóźnień w momencie, gdy ostatni udokumentowany przypadek miał miejsce w 2014 roku. Tak samo bezzasadny jest zarzut zaniechania noszenia odzieży roboczej. Kwestia ta nie może być powodem rozwiązania stosunku pracy, tym bardziej że nie dotyczyła ona tylko K. Także zarzuty dotyczące rzekomego niedopełnienia obowiązków przez egzaminatora przy informowaniu o zwolnieniach zostały przed sądem uznane za niewiarygodne.

■ Egzaminatorze, możesz wrócić do pracy

Jaki jest finał sprawy? Pod koniec ubiegłego roku sąd nakazał przywrócić egzaminatora K. do pracy. B. nie jest już wicedyrektorem PORD-u, ba, w ogóle już w ośrodku nie pracuje. Został zwolniony po ogłoszeniu wyroku skazującego go za popełnienie przestępstwa w związku z wykonywanymi czynnościami. Natomiast była żona K. rozwiązała z PORD-em umowę o pracę za porozumieniem stron.

Egzaminator K. odetchnął. Ale nigdy nie zapomni tego, co w jego życiu działo się przez ostatnie kilka lat...

Jakub Ziębka

Tekst powstał w oparciu o materiały sądowe. Inicjały bohaterów opowieści zostały zmienione.





Trwały i na lata

Czym powinien charakteryzować się przyjazny środowisku samochód? Przede wszystkim trwałością i przydatnością do eksploatacji przez długie lata. Tak, to nie pomyłka. Kluczowy jest bowiem całkowity bilans energetyczny.

W ostatnich latach trwa batalia o obniżenie emisji dwutlenku węgla do atmosfery. Do włączenia się w nią zostali zmuszeni zarówno producenci aut (w Europie grożą im surowe kary finansowe za przekroczenie stale obniżanego progu średniej emisji dla całej gamy modelowej), jak również nabywcy indywidualni, którzy w krajach Europy Zachodniej płacą podatki uzależnione od homologowanej emisji dwutlenku węgla przez samochód – w momencie jego zakupu lub podczas eksploatacji. Inżynierowie koncernów motoryzacyjnych w nieoficjalnych rozmowach przyznają, że przy braku odgórnego presji robiliby niewiele w kwestii emisji spalin przez silniki – w myśl zasady: skoro istniejące już rozwiązanie jest dobre, po co je poprawiać.

Analogiczną sytuację obserwowaliśmy w przypadku... odkurzaczy. Starsze modele hałasowały na potęgę i pożerały ogromne ilości prądu. Okazało się jednak, że wprowadzony we wrześniu 2017 roku limit 900 W nikomu nie zaszkodził. Dzięki zoptymalizowanej konstrukcji nowe odkurzacze zachowały skuteczność, pracując ciszej i pochłaniając mniej energii. Na zainteresowa-

niu „zakazanym” sprzętem o dużej mocy skorzystali też producenci, którzy przed datą graniczną bez problemu wyprzedali zawartość magazynów. Pod znakiem zapytania stoi jedynie trwałość nowych urządzeń. By mówić o przyjazności nowoczesnych urządzeń AGD dla środowiska, nie można skupiać się jedynie na zapotrzebowaniu na prąd. Równie ważny jest środowiskowy bilans procesu produkcji, eksploatacji i napraw oraz utylizacji. To samo dotyczy także samochodów.

Mercedes na przykładzie SUV-a GLE 500 oraz jego hybrydowej odmiany GLE 500e oszacował, że 11–14 proc. emisji dwutlenku węgla w całym cyklu żywotności pojazdu przypada na jego produkcję oraz utylizację. Z pozoru niewiele. Nie można jednak zapominać, że chodzi o procent liczony od nawet 87 ton CO₂. We wspomnianym GLE 37 kg tworzyw sztucznych pochodzi z recyklingu. Niewiele, biorąc pod uwagę, że łącznie na pokładzie znajduje się ok. 400 kg części z polimerów. Z drugiej jednak strony – jeżeli Mercedes chwali się wynikiem, z pewnością inni wypadają na tym polu gorzej.

Z ogromnym zużyciem energii i połączoną z nim emisją dwutlenku węgla są związane na-

wet przygotowania do wprowadzenia nowego modelu na rynek. Konieczne stają się modyfikacje linii produkcyjnych (np. stworzenie nowych form tłocznych), znalezienie poddostawców części, testy prototypów na łącznym dystansie liczącym niezłomnie w milionach kilometrów, promocja modelu na targach, opracowanie gadżetów reklamowych, wyekspediowanie przedstawicieli mediów na jazdy próbne – zdarza się, że za ocean. Wszystko to w mniejszym lub większym stopniu jest uzależnione od paliw kopalnych i surowców.

A gdyby wydłużyć okres eksploatacji pojazdu, zamiast zastępować go kolejnym? Eksperci Porsche wyliczyli, że inwestując 30 proc. więcej materiału można zwiększyć żywotność pojazdu o 50 proc. Nie każdy wie, że Porsche jest nie tylko producentem świetnych sportowych samochodów. To również renomowany sztab inżynierów do wynajęcia za stosowną opłatą. Eksperci ze Stuttgartu wzięli udział w tworzeniu silników Harley-Davidsona V-Rod, kabin dla Scanii, kokpitów do airbusa, składanych foteli opla zafiry A, łańcuchów dla wózków widłowych Linde, jak również montowali

audi RS2 i mercedesa 500E, a nawet pomogli w przygotowaniu przedniego zawieszenia i mocowań silnika do skody favorit. Niektóre projekty Porsche wspierało też marketingowo, czerpiąc spore korzyści – lbizy pierwszej generacji na deskach zaworowych większości silników miały napisy „System Porsche”. Za każdy firma inkasowała siedem marek, co przy produkcji znacznie przekraczającej milion egzemplarzy było sporym zastrzykiem gotówki.

Przy współpracy z niemieckim ministerstwem transportu w 1973 roku Porsche stworzyło prototyp FLA (od Forschungsprojekt Langzeit Auto – projekt badawczy nad samochodem długowiecznym). Kompaktowy hatchback (debiutujący rok przed pierwszą generacją golfa) był odpowiedzią na trwający wówczas kryzys paliwowy czy prognozy mówiące, że w XXI wieku świat nie będzie mógł już korzystać z aut. Za zatrważające uznano też statystyki mówiące, że rocznie złomowanych jest 12 mln aut, które są eksploatowane średnio przez dziesięć lat.

Porsche FLA miało być łatwe w recyklingu, ale także solidne i ponadczasowe, by nie zmuszać kierowców do częstych zmian samochodów. Zakładano nawet 20–30 lat eksploatacji oraz minimalny przebieg na poziomie 300 tys. km. Dwuipółlitrowy silnik rozwijał jedynie 75 KM przy 3500 obr./min, co w połączeniu z układem chłodzenia o konstrukcji skracającej czas potrzebny do osiągnięcia temperatury roboczej, skuteczniejszym systemem filtrowania powietrza i oleju miało zapewnić długowieczność motoru. Dochodziły do tego rozwiązania ograniczające częstotliwość wizyt w serwisach czy wymian części eksploatacyjnych – w tym bezstykowy zapłon, hydrauliczne popychacze zaworów oraz bardziej pojemny układ smarowania skrzyni biegów. Przekładnia miała trzy przełożenia oraz – znany z automatów – konwerter momentu obrotowego, który ograniczył prawdopodobieństwo uszkodzenia jej przez kierowcę. Możliwe przestało być także spalanie sprzęgła. Jednak to nie defekty mechaniczne, a korozja najczęściej uniemożliwiała dalszą eksploatację pojazdu, czyniąc jego naprawy nieopłacalnymi. Szkielet prototypu FLA wykonano więc z aluminium i stali nierdzewnej, uznając je za łatwiejsze do przetworzenia od tworzyw. Przed niekorzystnymi czynnikami zabezpieczono nawet zespół napędowy i póżosie.

Inspiracji porsche FLA można doszukać się w produkcyjnym porsche 924 (w pełni ocynkowane nadwozie; 1978), koncepcyjnym mercedesie „Auto 2000” (1981) oraz wyprodukowanym w krótkiej serii bmw Z1 (karoseria z tworzywa; 1988). Szkoda, że w dobie ogromnej dbałości o ekologię zapomniano o prototypie FLA. Trend został wyznaczony przez rynek, który w ślepej pogoni za modą czy zdeprecjonowanym już prestiżem domaga się kolejnych generacji samochodów w coraz mniejszych odstępach czasu.

Lukasz Szewczyk

Oświetlenie OLED

Halogenowe i ksenonowe reflektory powoli stają się przeżytkiem. Nawet w popularnych modelach samochodów powoli zaczynają ustępować oświetleniu diodowemu. Drogi przed autami z najwyższej półki mogą rozświetlać lasery. Kolejna nowinka pojawiła się w tylnych lampach. To technologia OLED.



Zalety organicznych diod elektroluminescencyjnych są niepodważalne. Technologia OLED zapewnia intensywne światło o wyrazistych kolorach, które jest widzialne nawet przy kątach zbliżonych do prostego. Emituje je cała powierzchnia OLED-ów. Nie musi być płaska – istnieje możliwość jej zakrzywiania. Szacowana żywotność punktów świetlnych wynosi 10–30 tys. godzin. To 10-krotnie więcej od żarówek ksenonowych i nawet 100-krotnie więcej od halogenowych. Stwierdzenie, że żywotność OLED-ów odpowiada okresowi eksploatacji auta nie jest więc przesadzona.

W przeciwieństwie do LED-ów diody organiczne nie wymagają filtrów polaryzacyjnych, co sprawia, że mają zaledwie 1,4 mm grubości. Kompaktowa budowa i możliwości świetlne dały konstruktorom lamp ogromne pole manewru – wewnątrz jednego klosza można zamontować wiele drobnych elementów, układając je w finezyjne wzory. OLED-y pozwalają na tworzenie niemożliwych do uzyskania wcześniej efektów świetlnych czy wręcz animacji powitalnych, które towarzyszą otwarciu auta. Wisienką na torcie jest czas reakcji na poziomie mikrosekundy (!), który korzystnie wpływa na bezpieczeństwo.

Wyścig technologiczny w zakresie OLED-ów otworzyło BMW, które innowacją w dziedzinie oświetlenia zasłynęło też w 1991 roku, wprowadzając pierwszy samochód z „ksenonami”,



a w 2014 roku minimalnie dało się wyprzedzić Audi w kwestii laserowych reflektorów przednich. OLED-y zadebiutowały jesienią 2015 roku w limitowanym do 700 sztuk M4 GTS z silnikiem o mocy 450 KM. W kwietniu 2016 roku analogiczne oświetlenie zaprezentowano w 400-konnym audi TT RS, a od 2017 roku zdobiją tył nowego A8. Mając w pamięci szybką popularyzację LED-ów można założyć, że najdalej za kilka lat lampy OLED będzie można zamówić do kompaktów segmentu premium.

Lukasz Szewczyk

Pojazdy z naczepami widmami

Okazuje się, że nawet najbardziej niepozorny pojazd, taki jak np. seicento, może jeździć po polskich ulicach z naczepą. Zdziwieni? Słusznie, bo to nie jest zwykła naczepa, to widmo...



Fot. Lukas 3z/Wikimedia Commons



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Wciąż nie mogę się nadziwić pewnemu zjawisku, które nie tak rzadko występuje na polskich drogach. Wyobraźmy sobie małe, niepozorne autko. Ot, takie choćby seicento. Wygląda na to, że układ kierowniczy działa w nim sprawnie. Dlaczego więc jego kierowca, chcąc skręcić z prawego pasa do znajdującej się po prawej stronie bramy, wjeżdża na przeciwny pas ruchu? Czyżby ciągnął naczepę widmo?

■ Dziwny obrazek

Taki obrazek po raz pierwszy widziałem jakiś czas temu. Dostrzegłem, jak kierowca, jadący z zawrotną prędkością 20 km/h, chciał skręcić w prawo. Nie, on wcale nie zbliżał się delikatnie do środka jezdni! Po prostu w początkowej fazie manewru postanowił przekroczyć środek lewego pasa! Co sobie wtedy pomyślałem? Ano że pojazdem kieruje kierowca ciężarówki, który właśnie wrócił z trasy do domu, ale przyzwyczajenie z jazdy ogromnym pojazdem zostało...

Cóż, zdarza się, powiecie. Tak, zdarza się. I to wcale nie tak rzadko, jak mogłoby się wydawać. Codziennie pokonuję bowiem zaledwie kilkukilometrowy odcinek dzielący miejsce mojej pracy od domu. I co? Po drodze widuję co najmniej jednego takiego kierującego osobówką, który ciągnie za sobą naczepę widmo.

■ Nie ma co tracić czasu na głupoty!

Nie od dziś wiadomo, że jedną z przyczyn wszystkich złych rzeczy, które dzieją się na polskich drogach – jak korki czy niebezpieczne sytuacje – jest brak znajomości własnego auta oraz umiejętności sprawnego kierowania. Brawo, królowie szos, szeryfowie drogowi, blokujący lewy pas ruchu! Dalej róbcie swoje! Po co spędzać czas na supermarketowym parkingu? Żeby poćwiczyć parkowanie, zaznajomić się z rozmiarami własnego auta oraz wyjść i sprawdzić, czy naczepa faktycznie jest podpięta? Można przecież założyć, że jest! A wtedy sposób postępowania może być tylko jeden. Zajeżdżanie drogi autom jadącym z przeciwną, po to, żeby wjechać w bramę. Brawo, panowie i panie, brawo!

■ Można się pośmiać, ale...

Pewnie, można się z takich kierowców trochę pośmiać. Ale może warto dać im do zrozumie-

nia, że tak postępować nie wolno? Na niejednej osiedlowej uliczce takie „przybieranie lewego pasa” w momencie skrętu w prawo, żeby wjechać w bramę, jest czymś normalnym. Czasami robi to kilka osób naraz. Efekt? Blokada prawie całej niewielkiej uliczki. Tacy ludzie powinni się doszkalać, a nie utrudniać innym kierowcom życie!

■ Pamiętna lekcja

Nigdy nie zapomnę jednej lekcji z instruktorem nauki jazdy, gdy uczyłem się, żeby uzyskać prawo jazdy kategorii B. On właśnie poruszył opisany przeze mnie problem. Tłumaczył mi, że takie zachowanie nie ma żadnego uzasadnienia, jest po prostu śmieszne. To tak, jakby kierowca sposobiał się do nauki jazdy na kategorii zdecydowanie wyższe niż B. Jednak najpierw wypadałoby opanować podstawy...

■ Inaczej nie można? Można!

Najgorzej sytuacja może się rozwinąć, gdy jedziemy drogą i widzimy, jak auto sunące z przeciwną nagle odbija, zjeżdża na nasz pas i aż prosi się o czołówkę. Taki kierowca to nie tyle niemota, co leniwiec i cham, któremu nie chce się trochę poćwiczyć i w nosie ma pozostałych uczestników ruchu drogowego. Robi to, bo wydaje mu się, że inaczej nie można... ■

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,
- ✓ liczby testów egzaminacyjnych rozwiązanych przez kursanta.

Odpowiadasz za ich wyniki – miej pewność, że zdadzą!



e-kierowca

Zadzwoń i dowiedz się więcej!

91 431 43 95



Elektrorewolucja czy elektromrzonka?

Według niektórych fachowców wizja lansowana przez spółkę ElektroMobility Poland jest koncepcją, wprawdzie wizjonerską, ale zupełnie oderwaną od realiów ekonomicznych. Przy tworzeniu założeń projektu zabrakło wiedzy dotyczącej jego uwarunkowań rynkowych i finansowych. Zbyt późno i niezbyt dokładnie przeprowadzono też badania rynku.

Elektromobilność to chyba jedno z najpopularniejszych pojęć, które obecnie w świecie motoryzacji odmienia się przez wszystkie przypadki. W Polsce szczególnego znaczenia nabiera ono w kontekście ambitnych rządowych deklaracji związanych z opracowaniem i wdrożeniem do produkcji polskiego samochodu elektrycznego. Czy zatem już niedługo czeka nas elektrorewolucja na drogach? Na to pytanie starali się odpowiedzieć uczestnicy II Kongresu producentów pojazdów elektrycznych i infrastruktury energetycznej do ich ładowania, który odbył się w styczniu na Politechnice Warszawskiej.

■ Spółka szuka koncepcji

Zaangażowanie władz państwowych w propagowanie idei elektromobilności jest odczuwalne. Nie dziwi zatem, że kongres został objęty patronatem przez Ministerstwo Energii i otwarty uroczystie przez Michała Kurtykę – podsekretarza stanu w tymże ministerstwie. Podkreślił on, że elektromobilność jest szansą dla polskich firm z branży motoryzacyjnej na ukazanie pełni swojego potencjału i osiągnięcie sukcesu. W opinii ministra ci, którzy dzisiaj stawiają na nowe technologie, już są zwycięzcami. Kluczowy jest program prowadzony przez spółkę ElektroMobility Poland (EMP). Przypomnijmy, że została ona powołana w październiku 2016 roku przez cztery polskie koncerny energetycz-



Michał Kurtyka

ne – PGE Polską Grupę Energetyczną, Enerę, Eneę oraz Tauron Polską Energię. Jej celem jest stworzenie warunków dla rozwoju systemu elektromobilności w Polsce. Projekt zakłada optymistycznie, że do 2025 roku po polskich drogach będzie się poruszać 1 mln samochodów elektrycznych. Aby to osiągnąć, spółka rozpięła konkurs mający na celu wyłonienie pięciu koncepcji elektrycznego pojazdu przyszłości.

■ Bariery utrudniające popularyzację elektromobilności

Zwycięskie koncepcje będą podstawą do produkcji prototypów. We wrześniu 2017 roku wyłoniono laureatów konkursu na wizualizację nadwozia. W 2018 roku zespoły i konsorcja oraz ponad setka przedsiębiorców, którzy zgłosili się do kolejnego konkursu EMP, będą przygotow-

wać prototyp polskiego pojazdu elektrycznego. Mają do pokonania wiele barier utrudniających popularyzację idei elektromobilności. Mówił o nich przedstawiciel EMP – Piotr Zaremba. Zaliczają się do nich:

- bariery technologiczne, wpływające na komfort użytkownika pojazdu. Chodzi o niski zasięg rzeczywisty, wynoszący obecnie od 100 do 180 km, oraz długi, wynoszący od 8 do 12 godzin, czas ładowania baterii z wykorzystaniem standardowej infrastruktury;

- bariery ekonomiczne. Koszt zakupu samochodu spalinowego wynosi na razie 60 proc. wartości pojazdu elektrycznego porównywalnej klasy. Na cenę tę wpływ mają przede wszystkim specyficzne komponenty – baterie, silnik elektryczny i osprzęt elektroniczny. Stanowią one 50 proc. ceny pojazdu;

- bariery infrastrukturalne. Brak dużej liczby ogólnie dostępnych punktów szybkiego ładowania, brak infrastruktury do ładowania pojazdów w otoczeniu budynków wielorodzinnych i biurowych.

■ Smog i hałas, czyli problemy, które należy rozwiązać

Duży problem stanowi również mocne rozdrobienie polskich producentów branży motoryzacyjnej oraz stosunkowo niski poziom innowacyjności produkowanych przez nich podzespołów. Nasze firmy nie są obecnie w stanie samodzielnie wypracowywać rozwiązań i następnie komercjalizować ich we współpracy z koncernami motoryzacyjnymi. Sytuacji nie ułatwia również brak polskiego producenta samochodów, w którego pojazdach nowe rozwiązania mogłyby być testowane. W opinii Piotra Zarem-

by szeroko pojęta elektromobilność jest szansą na rozwój nowych podmiotów specjalizujących się w rozwiązaniach charakterystycznych dla samochodów elektrycznych. Czy gra jest warta świeczki? Przedstawiciel EMP uważa, że tak. Samochody elektryczne mogą rozwiązać wiele problemów trapiących polskie miasta, takich jak zanieczyszczenie powietrza, nadmierny hałas czy zatłoczenie ulic. Ta ostatnia kwestia wiąże się z popularyzacją nowych sposobów korzystania z pojazdów, a zwłaszcza car-sharingiem.

■ Nie udogodnień nikogo się nie przekona

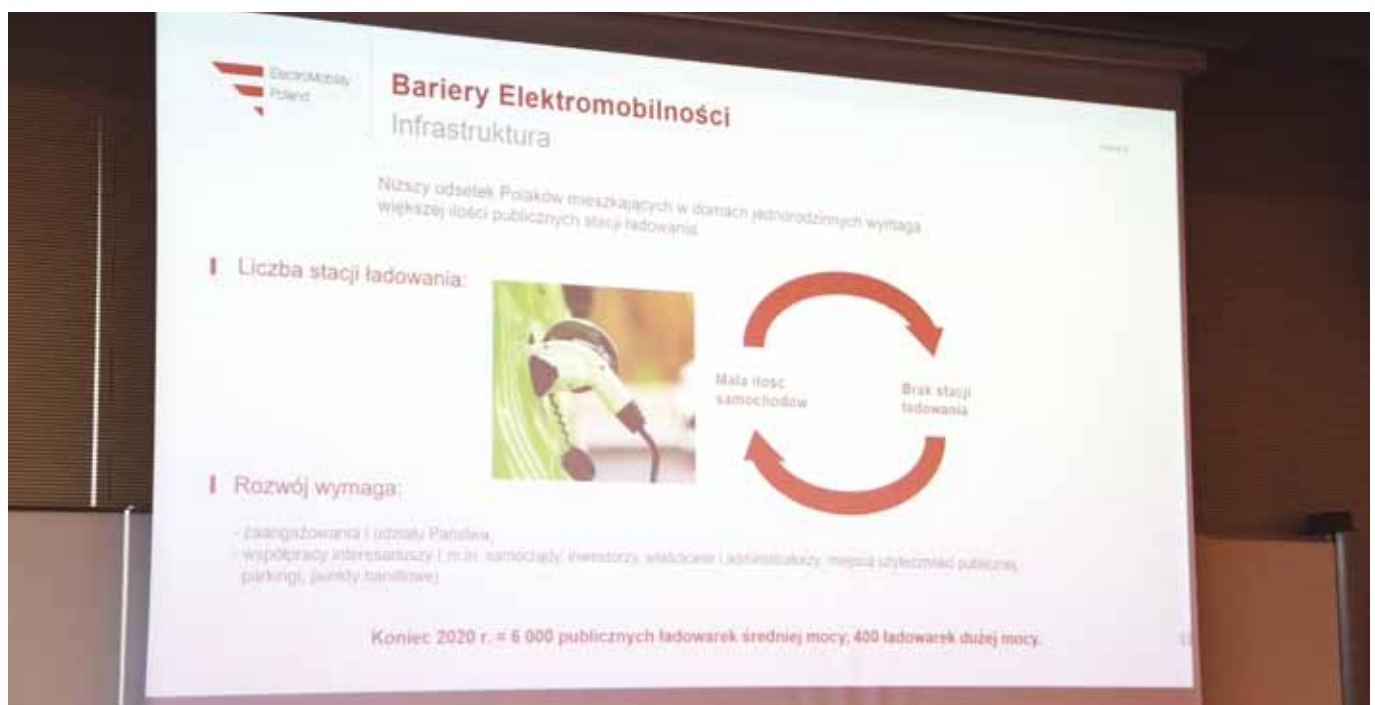
Znaczącym czynnikiem wpływającym na decyzje zakupowe podejmowane przez kierowców mają być też nowe przepisy, umożliwiające tworzenie w polskich miastach stref niskoemisyjnych z ograniczoną możliwością wjazdu do nich pojazdów spalinowych. Nieodłączną jest również rozbudowa ogólnie dostępnej infrastruktury do ładowania. W założeniach do końca 2020 roku ma powstać 6 tys. ulicznych ładowarek średniej mocy i 400 ładowarek dużej mocy. EMP przeprowadziła badania preferencji dotyczących zakupu auta elektrycznego. Zgodnie z nimi dla 63 proc. kierowców duże znaczenie przy podejmowaniu decyzji o zakupie pojazdu elektrycznego miałoby to, że został on wyprodukowany w Polsce, 60 proc. ankietowanych oczekuje przede wszystkim korzyści ekonomicznych związanych z niskimi kosztami eksploatacji, ulgami podatkowymi i ewentualnymi dopłatami, 47 proc. bierze pod uwagę możliwość darmowego parkowania w strefach płatnego parkowania, 21 proc. za istotną uważa możliwość jazdy po buspasach, a 14 proc. zauważa

możliwość uniknięcia ewentualnych podatków ekologicznych nakładanych na auta spalinowe.

■ Koncepcja oderwana od ekonomicznych realiów?

Czy zatem rewolucja elektromobilna staje się właśnie faktem, a polską rzeczywistość motoryzacyjną czekają drastyczne zmiany? Raczej sceptycznie w tej kwestii wypowiedział się Mirosław Bojańczyk z warszawskiej Akademii Finansów i Biznesu Vistula. Według niego wizja lansowana przez EMP jest koncepcją, wprawdzie wizjonerską, ale zupełnie oderwaną od realiów ekonomicznych. Przy tworzeniu założeń projektu zabrakło wiedzy dotyczącej jego uwarunkowań rynkowych i finansowych. Ponadto zbyt późno i niezbyt dokładnie przeprowadzono badania rynku. W efekcie dysponujemy niezbyt przydatnymi na tym etapie koncepcjami bryły nadwozia, ale nadal nie znamy szczegółów dotyczących technologii stosowanej w przyszłym pojeździe, jej dostawców, założeń odnośnie dalszych etapów procesu inwestycyjnego, przekładających się na popyt efektywnych rzeczywistych potrzeb przyszłych klientów, analizy marketingowej przedsięwzięcia czy też struktury finansowania kolejnych etapów projektu. Wszystko to sprawia, że istnieje duże ryzyko jego niepowodzenia. Z perspektywy ekonomicznej tego typu przedsięwzięcie ma sens tylko wtedy kiedy, mówiąc wprost, ma szansę samodzielnie się sfinansować i docelowo na siebie zarobić. W obecnej sytuacji trudno to zagwarantować. Zasilanie projektu wyłącznie ze środków budżetowych pozwala go rozpatrywać tylko w kategoriach sukcesu polityczno-wizerunkowego.

Dariusz Piorunkiewicz





Solidarność

negocjuje z dyrektorem

W łódzkim WORD-zie nie doszło do strajku, zapowiadanego wcześniej przez pracowników zrzeszonych w NSZZ „Solidarność”. Związkowcy rozpoczęli z dyrektorem tamtejszego ośrodka Łukaszem Kucharskim negocjacje. Pierwsze efekty już są. Wszyscy pracownicy WORD-u dostali podwyżki.

Jeszcze pod koniec poprzedniego roku wydawało się, że nic nie powstrzyma związkowców przed przystąpieniem do strajku. Była nawet wyznaczona data – 8 stycznia 2018 roku. Strajkujący planowali stawić się w pracy, tyle że mieli nie wykonywać swoich obowiązków służbowych. Co to by oznaczało? Na przykład to, że egzaminatorzy mieli nie egzaminować.

– Zdaję sobie sprawę, że jest to najostrzejsza forma protestu, ale jesteśmy pod ścianą. Nikt nas nie słucha – mówił jeszcze w grudniu na łamach „Szkoły Jazdy” Radosław Banaszkiwicz, przewodniczący Solidarności w łódzkim WORD-zie.

■ Pracownicy z podwyżką wynagrodzenia

Do strajku ostatecznie nie doszło. Związkowcy z Solidarności mówią, że go zawiesili. Skąd ta zmiana nastawienia? Spełniony został jeden z ich postulatów. Chodzi o podwyżki. Jeszcze w styczniu wszyscy pracownicy WORD-u dostali wynagrodzenie wyższe o 200 zł od tego, które otrzymywali w 2017 roku.

Na tym nie koniec. W momencie oddawania tego numeru „Szkoły Jazdy” do druku związkowcy i dyrektor łódzkiego WORD-u Łukasz Kucharski byli w trakcie negocjowania układu zbiorowego oraz porozumienia. Mają zostać w nich

zapisane gwarancje przyszłych podwyżek, waloryzacja uposażeń oraz obietnica stworzenia regulaminu premiowania, gwarantującego pracownikom premię roczną w wysokości przynajmniej jednej pensji.

– Tak, potwierdzam, prowadzimy negocjacje ze związkowcami – mówił pod koniec stycznia Łukasz Kucharski. – Wszyscy pracownicy ośrodka dostali w styczniu podwyżki w wysokości 200 zł, w 2019 roku będzie to 150 zł, tak samo jak w 2020 roku.

■ Wykonawcy wciąż nie ma

Ale podwyżki wynagrodzeń i premie to jedno. Związkowcy straszili strajkiem, bo uważają, że WORD powinien zbudować nową siedzibę. Na razie ośrodek działa przy ul. Smutnej i Maratońskiej. Trudno nazwać te miejsca wizytówkami zakładu. Budynek są zaniedbane i brudne, ponadto nie są własnością WORD-u.

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 łódzki WORD budżecie. Ośrodek rozpiął już trzeci, także w formule „zaprojektuj i wybuduj”. Przetarg nie został co prawda unieważniony, ale...

– W trzecim postępowaniu przetargowym na budowę ośrodka, które rozpisaliśmy, żadna firma nie zaoferowała ceny będącej w naszym zasięgu – mówi Łukasz Kucharski. – Teraz analizujemy, co w tej sytuacji możemy zrobić.

Na sfinansowanie całego przedsięwzięcia związanego z budową nowej siedziby WORD w Łodzi zamierzał przeznaczyć 14,5 mln zł brutto. A najniższa cena zaoferowana przez firmę uczestniczącą w ostatnim przetargu to trochę ponad 19,6 mln zł.

Związkowcy zapowiadają, że nie odpuszczą. Na jakiegokolwiek wiążące decyzje dotyczące budowy nowej siedziby ośrodka trzeba będzie trochę poczekać. A związkowcy zapowiadają, że nie odpuszczą.

– Nasze negocjacje nie oznaczają wcale, że rezygnujemy z postulatu budowy nowej siedziby WORD-u. Pan dyrektor na każdym kroku zapewnia nas o swojej olbrzymiej woli rozpoczęcia inwestycji. Zrobimy wszystko, by tak się stało, będziemy naciskali, na kogo trzeba – zapowiada Banaszkiwicz.

Jakub Ziębka

Powtórka z praktyki? Czemu nie?

Motoryzacja pędzi naprzód w obłędnym tempie. Współczesny samochód istotnie różni się wyposażeniem nawet od auta z 2000 roku. Zmianom ulegają też przepisy. Czy zmotoryzowani za tym wszystkim nadążają?



Można mieć poważne wątpliwości, spoglądając na to, co dzieje się na drogach. Wyprowadzanie rowerzystów i motocyklistów bez zachowania wymaganego metra odstępu, nadużywanie świateł przeciwmgielnych, próby zastępowania zestawu głośnomówiącego trzymanym w ręku telefonem z włączonym głośnikiem, zwalnianie przed każdym fotoradarem do 50 km/h, lekceważenie konieczności zatrzymania się przed sygnalizatorem z zieloną strzałką czy bezwzględnego ustąpienia pierwszeństwa pieszym podczas skręcania to tylko część z długiej listy grzechów zmotoryzowanych. Wiele jest popełniania nieświadomie lub z powodu złego interpretowania obowiązujących przepisów.

■ Mądra preambuła

Trudno jednak wymagać, by było inaczej, skoro wiele osób starających się o prawo jazdy kieruje się znaną wśród studentów regułą „zakuć, zdać, zapomnieć”. W połowie ubiegłego roku lotem błyskawicy polskie media obiegły sensacyjne – wynikające ze złego zrozumienia słów jednego z egzaminatorów – doniesienia o konieczności powtarzania egzaminu teoretycznego co roku. „Szokujący pomysł”, „To jakiś żart?”, „Kontrowersyjny pomysł” – wydzwięk wielu tytułów był jednoznaczny.

Bardzo mądre stwierdzenie można znaleźć w kodeksie drogowym opisywanej w grudniowej

„Szkoła Jazdy” wyspy Man. „Wyliminuj ze swojej jazdy zgadywanie. Czy zdałbyś test na prawo jazdy, gdybyś podszedł do niego jutro? Pomóż nam uczynić drogi na wyspie bezpieczniejszymi dla wszystkich” – czytamy już na drugiej stronie zbioru tamtejszych praw. Takie zdanie powinno znaleźć się w każdym podręczniku dla kierowcy i przyświecać mu za każdym razem, gdy przekręca kluczyk w stacyjce.

Okazuje się, że wyspiarze są znani nie tylko z tworzenia górnołotnych hasel. Wielu tamtejszych zmotoryzowanych, de facto kierując się troską o własne bezpieczeństwo, nie byłoby przeciwko okresowemu powtarzaniu egzaminów na prawo jazdy – wynika z badania przeprowadzonego na zlecenie Continental Tyres. Przyczynkiem do niego były zmiany w brytyjskim egzaminie na prawo jazdy, wprowadzone 4 grudnia 2017 roku.

■ Kto, jak nie Brytyjczycy?

Blisko połowa ankietowanych wyraziła się pozytywnie na temat hipotetycznego wprowadzenia obowiązku powtarzania egzaminu praktycznego (!) co pięć lat w celu odświeżania wiedzy na temat nowinek technologicznych czy wymagań dotyczących jazdy czy sposobu prowadzenia auta. Przeszło połowa ankietowanych z chęcią przyjąłaby też zmiany powodujące lepsze zrozumienie praw i obowiązków związanych z uży-

waniem telefonów komórkowych podczas jazdy czy kontrolowania głębokości bieżnika i ciśnienia powietrza w ogumieniu.

– To zaskakujące, że kierowcy zaakceptowali by powtarzanie egzaminu praktycznego co pięć lat. Ale to dobrze, że ludzie rozumieją, iż bezpieczeństwo jest ważne, a także że istnieje wiele technologii motoryzacyjnych, za którymi trzeba nadążyć – mówi Mark Griffiths, ekspert do spraw bezpieczeństwa w firmie Continental Tyres.

Czy zmiany wejdą w życie i zostaną powielone w innych krajach? Przekonamy się. Z pewnością nie można tego wykluczyć. Wielka Brytania wiezie bowiem prym we wprowadzaniu regulacji prawnych dotyczących prawa drogowego, które później w mniej lub bardziej zbliżonej formie pojawiają się w innych państwach. Dość powiedzieć, że już w 1965 roku rozpoczęła tam działalność odpowiednik naszego systemu CEPiK, w 1976 roku wprowadzono ważność praw jazdy do osiągnięcia przez ich posiadacza 70. roku życia, od 1990 roku egzaminatorzy muszą omówić z egzaminowanym popełnione błędy i zasugerować sposoby ich unikania w przyszłości, od 1999 roku weryfikowana jest umiejętność przeprowadzenia hamowania awaryjnego, w 2001 roku możliwe stało się rezerwowanie terminów egzaminów przez Internet, w 2002 roku w teoretycznej części egzaminu pojawiły się filmiki sytuacyjne, od 2003 roku egzamin praktyczny rozpoczyna się kilkoma pytaniami o czynności eksploatacyjne, zaś od 2010 roku możliwe jest zdawanie egzaminu w obecności instruktora, a kandydat na kierowcę musi przynajmniej przez 10 minut prowadzić auto bez wskazówek egzaminatora.

■ Egzaminowanie po nowemu

Ostatnia zmiana weszła w życie w grudniu 2017 roku. Czas samodzielnej jazdy wydłużono do 20 minut, co stanowi połowę egzaminu. W tym czasie większość egzaminowanych (cztery na pięć egzaminów) będzie musiała podążać za wskazówkami nawigacji, przy czym pomylenie drogi, o ile nie dojdzie przy tym do złamania prawa czy zagrożenia bezpieczeństwa, nie uchodzi za błąd. Z programu egzaminu wypadły manewry zawracania „na trzy” oraz tyłem na skrzyżowaniu, przy czym wymagane jest, by przyszły kierowca poznał obie techniki podczas kursu.

Lukasz Szewczyk

Ambasadorka zadurzona w Renault

– W zasadzie wszystkie samochody, jakie mieliśmy w rodzinie, to auta Renault. Nietrudno więc pewnie zgadnąć, jaki był mój pierwszy samochód. Tata kupił mi przepiękne żółte sportowe megane! Bardzo je lubiłam. Wynika z tego, że moja miłość do Renault jest już wieloletnia. I trwa w najlepsze! – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” aktorka Katarzyna Glinka.

Jakub Ziębka: Czy Francja jest krajem, który dąży pani jakimś szczególnym uczuciem?

Katarzyna Glinka: Od razu domyśliłam się, o co chodzi. Z racji posiadanego samochodu – nawet bardzo dużym uczuciem.

Czyli Francję należy kochać głównie za Renault?

Też, ale nie tylko! Jest przecież jeszcze Lazurowe Wybrzeże i Międzynarodowy Festiwal Filmowy w Cannes, którym bardzo się interesuję. Tak bardzo, że w każdym roku sprawdzam, co się tam dzieje, jakie filmy zostały nagrodzone.

Pozwoli pani, że pozostaniemy jednak przy samochodach. Co takiego mają w sobie auta Renault, że już od kilku lat jest pani ambasadorką tej marki?

Zacznę może od tego, że moja przygoda z Renault miała swój początek dużo wcześniej, niż zaproponowano mi bycie ambasadorką tej marki. Mój tata był jej wielkim fanem. W zasadzie wszystkie samochody, jakie mieliśmy w rodzinie, to auta Renault. Nietrudno więc pewnie zgadnąć, jaki był mój pierwszy samochód. Tata kupił mi przepiękne żółte sportowe megane! Bardzo je lubiłam. Wynika z tego, że moja miłość do Renault jest już wieloletnia. I trwa w najlepsze!

Megane nie jest jednak na pewno jedynym autem marki Renault, którym pani jeździła. Zatem jaki model Katarzyna Glinka uważa za najlepszy?

Lubię samochody o zacięciu sportowym, więc pod tym względem moim faworytem jest megane RS. Ma niezłe przyspieszenie, można się nim fajnie pobawić. Ale znacznie bardziej wygodnym autem jest to, którym jeżdżę w tej chwili. Chodzi o talismana. Ma bardzo sprawną automatyczną skrzynię biegów, jest w nim bardzo cicho. To szczególnie mi odpowiada. Szczególnie kiedy jeżdżę po Warszawie. Wtedy nie muszę odgłosów tego miasta w ogóle słyszeć. Poza tym jest bardzo skrętny. Pomaga to w parkowaniu, we wjeżdżaniu w trudne miejsca. Po prostu doskonale się nim manewruje. Samochód jest też pełen elektroniki, co pewnie doceniają osoby, które potrafią ją w pełni wykorzystać. Ja akurat nie jestem w tym taka dobra.

Czyli gadzeciarą pani nie jest?

Nie, zdecydowanie nie! Wszystkie możliwości mojego talismana wykorzystuję może w 10 proc. Nie znaczy to jednak, że nie używam np. funkcji masażu fotela kierowcy. To jest niezwykle przyjemne, można się podczas jazdy niezłe zrelaksować.

A czy relaksuje panią jazda samochodem?

Nie, tego bym nie powiedziała. Ale na pewno jazda samochodem mnie nie męczy. To ważne, bo bardzo często muszę się przemieszczać. Mogę jechać za dnia, w nocy, podróż może być długa, a ja nie mam z tym żadnych problemów. Zresztą samochód traktuję trochę jak mój drugi dom. Nie chciałby pan chyba wiedzieć, co wożę w bagażniku swojego auta.

No właśnie chciałbym...

No to bagażnik porównałabym do damskiej torbki, można tam znaleźć dużo naprawdę nietypowych rzeczy. Skoro pan nalega, mogę je wymienić.

Nalegam!

Dobrze, proszę bardzo: zeszyty przedszkolne, książki, kurtki na zmianę, buciki – to rzeczy mojego syna. Ale mam też kilka swoich drobiazgów. Na przykład buty, gazety, całą torbę ze sportowymi ciuchami, mam też torbę „basenową”. Mamy teraz sezon zimowy, więc postanowiłam nie wyjmować z samochodu moich butów narciarskich... Właśnie uzmysłowiłam sobie, że mojego talismana najbardziej lubię za obszerny bagażnik!

Wróćmy jeszcze do rzeczy bardzo przyjemnych. Są kierowcy, w tym także pani, dla których jazda autem nie jest jakoś szczególnie ekscytująca, ale takie potrafią być już widoki obserwowane zza szyby auta.

Prawda, są takie malownicze trasy. Kiedy miałam okazję brać udział w samochodowej podróży przez USA, szczególnie utkwiły mi w pamięci stany Arizona i Nevada – typowa amerykańska autostrada, w tle przepiękne góry i pustkowie. Niesamowita przestrzeń! Ale francuskie Lazurowe Wybrzeże też pięknie wygląda z perspektywy kierowcy auta. Jeszcze lepiej, gdy mamy do dyspozycji kabriolet. Problem tylko w tym, że gdy mamy do czynienia z mocnym słońcem, oparzenia skóry są gwarantowane.

Cofnijmy się teraz do początków pani przygody z autami, czyli kursu na prawo jazdy i egzaminu.

Na kurs zapisałam się tak szybko, jak tylko mogłam. Chyba nie miałam wtedy jeszcze siedemnastu lat. Skończyłam go, a potem tylko czekałam na egzamin. Z nim na szczęście nie miałam żadnych problemów, zdałam za pierwszym razem!

Muszę się przyznać, że w zasadzie od momentu, gdy po raz pierwszy wsiałam do auta i musiałam nim kierować, czułam się dość pewnie. I tak też jest teraz. Jazda autem nigdy mnie nie spinała, nie denerwowała. Nie miałam problemów z ruszaniem na dużym wzniesieniu, parkowaniem tyłem. Nie budowałam sobie w głowie żadnych złych scenariuszy. Może dlatego, że bardzo chciałam prawo jazdy mieć? Wtedy kojarzyło mi się to z niezależnością, takim poczuciem, że będę decydowała o sobie i swoich losach. Człowiek był młody...

A nie myślała pani o tym, żeby kiedyś wystartować w jakimś rajdzie?

Myślę, że byłoby to coś, co sprawiłoby mi niezwykłą frajdę. Chciałabym kiedyś spróbować. Tym bardziej że mam już za sobą kurs jazdy na torze i bardzo mi się to wszystko podobało. Wychodzenie z trudnych sytuacji, np. poślizgu, nieważne, że symulowanych, uczy pokory. Uważam, że każdy kierowca powinien odbyć taki kurs na specjalnym torze, pod okiem profesjonalistów. Oczywiście nie po to, żeby potem na drogach odznaczać się brawurą, tylko wiedzieć, że w pewnych momentach należy bezwzględnie zdjąć nogę z gazu, np. gdy mamy do czynienia z trudnymi warunkami atmosferycznymi.

Właśnie takie szkolenia mają wkrótce przechodzić tzw. świeży kierowcy – między czwartym a ósmym miesiącem po otrzymaniu prawa jazdy.

To bardzo dobry pomysł! Może na naszych drogach będzie bezpieczniej. Szkoda tylko, że taki obowiązek nie będzie obejmował wszystkich kierowców, bo szkolenie przydałoby się także tym doświadczonym. A wracając do mojego kursu, szło mi bardzo dobrze. Instruktor, który mi wówczas asystował, myślał, że nie jest to moja pierwsza wizyta na takim torze. Sprawiało mi to dużą frajdę, myślę, że z rajdami byłoby podobnie. ■

Jazda z gwiazdą

KATARZYNA GLINKA

– aktorka filmowa i teatralna. Najbardziej znana z ról w filmach „Och, Karol 2”, „Wyjazd integracyjny” czy „Na układy nie ma rady” oraz serialach, takich jak „Tancerze” i „Barwy szczęścia”. Brała także udział w programach „Gwiazdy tańczą na lodzie”, „Taniec z gwiazdami” i „Twoja twarz brzmi znajomo”. Występuje w Teatrze Kwadrat.



Nysa i Barlinek już egzaminują

W styczniu otwarto drugą już filię Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Opolu. Tym razem w Nysie. Także na początku roku egzaminy praktyczne zaczął przeprowadzać barlinecki oddział terenowy WORD-u w Szczecinie.

Inicjatorem projektu utworzenia oddziału terenowego opolskiego WORD-u w Nysie był tamtejszy samorząd powiatowy. Starostwo mocno zaangażowało się w jego powstanie. Zadbalo o plac manewrowy i niezbędne pomieszczenia. Trzeba było jeszcze podjąć działania na poziomie samorządu wojewódzkiego. Dlatego pod koniec września sejmik województwa opolskiego podjął uchwałę wskazującą Nysę jako miasto, w którym mogą być przeprowadzane egzaminy państwowe na prawo jazdy.

■ Filia w PKS-ie

Zgodę na utworzenie w Nysie oddziału terenowego WORD Opole zarząd województwa wyraził na początku października. Po konsultacjach filię zlokalizowano w bazie PKS przy ul. Piłsudskiego 41. Prace adaptacyjne trwały do końca ubiegłego roku.

Jak mówi dyrektor opolskiego WORD-u, Edward Kinder, w nyskim oddziale kandydaci na kierowców będą zdawali egzaminy teoretyczne i praktyczne na kategorię B, B1 oraz AM. Początkowo oddział ma być czynny we wtorki i czwartki. Prognozuje się, że w ciągu dnia przeprowadzanych będzie około dwudziestu egzaminów teoretycznych oraz 25 egzaminów praktycznych.

– W budynku przy placu manewrowym jest sala komputerowa na pięć stanowisk, gdzie zdaje się egzamin teoretyczny – mówi Kinder.

Podczas oficjalnego otwarcia miejsca egzaminowania w Nysie członek zarządu województwa opolskiego Szymon Ogłaza podkre-



ślał, że istotą powołania tego oddziału jest ułatwienie mieszkańcom miasta oraz okolicznych miejscowości i powiatów zdawania egzaminów na prawo jazdy.

– Nie będą musieli jeździć do Opolu, będą to robić na znanym sobie terenie. Mam nadzieję, że to spowoduje, że zdawalność egzaminów w Nysie będzie wysoka – mówił Ogłaza.

Z kolei Antoni Konopka, inny członek zarządu województwa opolskiego, zwracał uwagę na to, że powstanie nyskiego oddziału WORD-u w Opolu to wyjście naprzeciw potrzebom i oczekiwaniom mieszkańców powiatu nyskiego.

– To także dobry przykład współpracy samorządów różnego szczebla – stwierdził Konopka.

Nysa jest drugim oddziałem terenowym WORD-u w Opolu. Pierwszy powstał w Kędzierzynie-Koźlu.

■ Dyrektor liczy na zysk

Z kolei 15 stycznia rozpoczęto egzaminowanie praktyczne na kategorię B w filii szczecińskiego WORD-u w Barlinku. Wcześniej, bo od listopada, przeprowadzane są tam egzaminy teoretyczne. Oddział terenowy szczecińskiego WORD-u w Barlinku mieści się przy ul. Jeziornej 8. Żeby mógł on funkcjonować, trzeba było zaadaptować część budynku po byłym liceum ekonomicznym, wykonać plac manewrowy, drogę dojazdową i wzniesienie egzaminacyjne.

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

Mówi się, że WORD w Gorzowie może stracić nawet 20 proc. kandydatów na kierowców rocznie. Konsekwencje to mniejsze wpływy oraz zwolnienia pracowników.

Filia szczecińskiego WORD-u w Barlinku jest pierwszym oddziałem terenowym tego ośrodka i drugim w województwie (w zeszłym roku ZORD w Koszalinie otworzył miejsce egzaminowania w Szczecinku). Ma się samofinansować. Zgodnie z wycenieniami, jakie przedstawił dyrektor szczecińskiego WORD-u Cezary Tkaczyk, oddział rocznie ma osiągnąć dochód w wysokości prawie 400 tys. zł.





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



Sukces i porażka

Mercedes klasy B znalazł swoje miejsce na rynku. Kompaktowy van został doceniony przez rodziny, taksówkarzy, a nawet starsze osoby, którym wyżej osadzone fotele ułatwiają wsiadanie i wysiadanie. Nie wszystkie wersje silnikowe okazały się jednak trafione.

Pierwsza generacja klasy B (2005–2011) była nieco większą odmianą klasy A. Obecna, druga generacja (W246) jest oferowana od 2011 roku. Drogi modeli rozdzieliły się. Klasa A stała się typowym autem kompaktowym, B – minivanem. W najlepszym 2012 roku Mercedes dostarczył klientom blisko 120 tys. egzemplarzy klasy B. W kolejnych latach sprzedaż zmalała, ale nawet 80–70 tys. sztuk, notowane w latach 2014–2016, nie jest złym wynikiem. Tradycyjnie Mercedes zadbał o nowinki techniczne. W chwili debiutu był to pierwszy kompakt z radarowym systemem ostrzegania przed możliwością najechania na poprzedzający pojazd i funkcją automatycznego hamowania. Pod względem stylizacji i standardu wykończenia wnętrza czy dostępnych opcji Mercedes klasy B nie odstawał od technicznie bliźniaczej, jednak cieszącej się większym zainteresowaniem klasy A trzeciej generacji.

Podobne były też palety silników – w tym przypadku różnice były jednak większe. Dla klasy A przewidziano mocniejsze jednostki (nawet 381 KM), natomiast B była wyposażana w motory bardziej przyjazne środowisku – zasilane gazem ziemnym lub prądem. O pomoc w zaprojektowaniu ostatniej z wymienionych wersji Electric Drive Mercedes poprosił Tesla Motors, które opracowało akumulatory, silnik czy



układ sterowania napędem. Duch firmy słynącej z produkcji niebywale szybkich samochodów jest odczuwalny po zdecydowanym naciśnięciu na gaz. Za sprawą maksymalnych 179 KM i 340 Nm elektryczna klasa B, szczególnie w sportowym trybie jazdy, wyrывa z miejsca w tempie, jakiego nie spodziewałby się po niej kierowca. Nawet sucha informacja o możliwości rozpędzenia się do 100 km/h w 7,9 s robi wrażenie. Podczas jazdy wrażenia potęguje bezpośred-

nie przełożenie zespołu napędowego i dostępny w bardzo szerokim zakresie obrotów maksymalny moment obrotowy, który każde wciśnięcie pedału gazu potrafi zamienić w przyspieszenie – niemal jak samochód z silnikiem benzynowym stale jadący na pierwszym biegu, tyle że bez jakiegokolwiek hałasu czy wibracji.

Podobnie jak inne samochody elektryczne, również Mercedes ma funkcję odzyskiwania energii podczas hamowania. W efekcie już

po zdjęciu nogi z pedału gazu prędkość wyraźnie spada, a intensywność procesu można zwiększyć łopatkami za kierownicą, które w zwykłych wersjach służą do zmiany biegów. Godnym nadsładowaniem rozwiązaniem jest sprzężenie czujników aktywnego tempomatu z elektroniką sterującą napędem – jeżeli kierowca zdejmie nogę z gazu, mercedes jest w stanie utrzymywać stałą odległość od poprzedzającego pojazdu, dozuając intensywność hamowania rekuperacyjnego.

Elektryczna klasa B pojawiła się na wybranych rynkach Europy – w tym na polskim, gdzie z ceną przekraczającą 170 tys. zł model służył bardziej realizacji celów koncernu niż budził realne zainteresowanie. Niewykluczone, że koncern widział w elektrycznej klasie B szansę na sięgnięcie do portfeli klientów, których nie przekonywało ekstrawaganckie bmw i3 czy niżej pozycjonowany nissan leaf. Plan spalił jednak na panewce. Do połowy 2017 roku Mercedes sprzedał zaledwie 3651 sztuk elektrycznego vana, który najdłużej pozostawał w ofercie w USA, gdzie był jedyną z dostępnych wersji silnikowych klasy B. Co poszło nie tak? Jednym z czynników z pewnością był zasięg 200 km. Konkurenci oferowali więcej lub w sprytny sposób rozwiązywali palącą kwestię – jak BMW, które i3 za dopłatą wyposaża w pokładowy benzynowy generator prądu. Kolejnym mógł być wygląd – tylko niebieskimi detalami odbiegający od spalinowej wersji, a wielu nabywców elektrycznych aut chce z daleka manifestować swoją ekologiczność.

Doświadczenia nie poszły jednak na marne. Klasyczne wersje silnikowe klasy B powstawały na Węgrzech. Za dostawy odmiany elektrycznej odpowiadała fabryka w niemieckim mieście Rastatt. Właśnie jest przygotowywana do produkcji nowej rodziny samochodów elektrycznych EQ. W jej stworzenie koncern zainwestuje ponad 10 mld euro. Do 2022 roku pojawi się na rynku ponad dziesięć pojazdów wyposażonych w napęd elektryczny. Najbliższa przyszłość zapowiada się więc elektryzująco, bo BMW zapowiada rozwój submarki BMW i, natomiast Volkswagen w 2020 roku rozpocznie ofensywę modelową w ramach rodziny Volkswagen I.D.

Porażka elektrycznej klasy B potwierdziła, że nawet największym i najbardziej poważanym firmom zdarzają się potknięcia. Oczywiście nie była to pierwsza, a z pewnością także ostatnia wpadka w historii. Wystarczy wspomnieć o dachowaniu klasy A w teście łosia czy chłodnym przyjęciu klasy R – vana opartego na flagowej klasie S. Na swoich kontaktach potknięcia zapisały także inne marki. BMW nie trafiło w oczekiwania rynku modelami Z1 (roadster z nadwoziem wykonanym z tworzywa) czy serią 5 GT (luksusowy liftback). Audi z kolei przestrzeliło A2 – miejskim autem z aluminiowym nadwoziem, małymi silnikami oraz karoserią zoptymalizowaną w celu osiągnięcia jak najniższego współczynnika oporu.

Łukasz Szewczyk

Rywalizacja totalna

„Certyfikowany geniusz – to najbliższe prawdziwe określenie Rossa Brawna” – można było przeczytać w „Wall Street Journal”. Choćby dlatego warto sięgnąć po jego książkę „Rywalizacja totalna”, napisaną wraz z Adamem Parrem. Szczególnie jeśli interesujecie się Formułą 1!

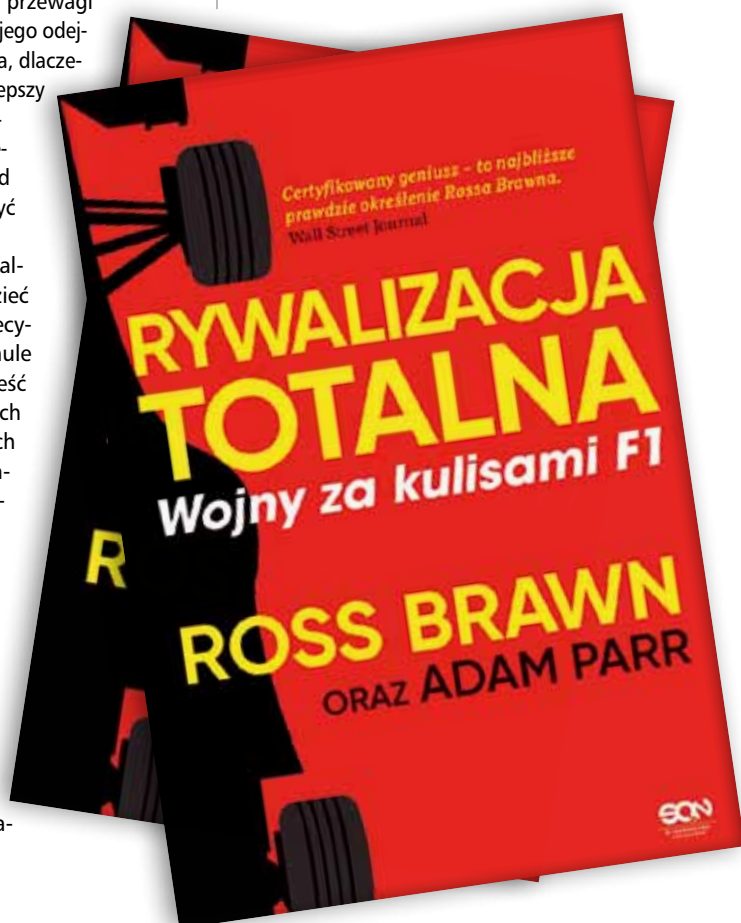
Ross Brawn to postać nietuzinkowa. Przyłożył rękę do dwudziestu mistrzowskich tytułów – zarówno kierowców, jak i konstruktorów. Szybko pięł się po szczeblach kariery w Williamsie, w Benettonie udanie współpracował z Schumacherem, razem z Niemcem budując potęgę Ferrari w latach 1996–2006, żeby wreszcie niespodziewanie triumfować z własnym zespołem Brawn GP w 2009 roku. Teraz – już jako dyrektor zarządzający F1 – Ross Brawn dzieli się z czytelnikami swoją ogromną wiedzą i doświadczeniem. Opowiada o sposobach Michaela Schumachera na uzyskiwanie przewagi nad rywalami i o kulisach jego odejścia z Benettona. Wyjaśnia, dlaczego Fernando Alonso jest lepszy od Sebastiana Vettela, który miliarder próbował przejąć Hondę i dlaczego Red Bull nie zdołał powtórzyć wyczynu Ferrari.

Z „Rywalizacji totalnej” możemy dowiedzieć się, jak wiele detali decyduje o sukcesie w Formule 1. To pouczająca opowieść o najważniejszych ludziach tego sportu, zakulisowych gierkach, sztuce wywiadowniczej i interpretowaniu regulaminu na swoją korzyść. To także praktyczny poradnik dla menedżerów i właścicieli firm, którzy chcą osiągnąć sukces w swojej branży. Historia prawdziwa, choć nie zawsze piękna.

Nie jesteście jeszcze pewni, że „Rywaliza-

cję totalną” warto przeczytać? Może zatem przekona was entuzjastyczna recenzja Mikołaja Sokoła, dziennikarza i komentatora F1 w Eleven Sports? „Ross Brawn, weteran i zwycięzca wielu zakulisowych rozgrywek, intryg i batalii, przybliży drapieżny świat, w którym walka kierowców i zespołów jest tylko wierzchołkiem skomplikowanej rywalizacji na różnych frontach. To nie jest książka tylko dla fanów wyścigów: lekcje strategii z Formuły 1 mogą przydać się w każdej dziedzinie życia”.

red





Wodne pułapki na drogach

Opona zimowa jest w stanie odprowadzić wodę z kałuży głębokiej na 7 mm przy prędkościach rzędu 70–85 km/h. Dla opon letnich z inaczej skonstruowanym bieżnikiem z szerokimi rowkami obwodowymi oraz poprzecznymi nacięciami widełki te wynoszą 85–95 km/h. Podkreśliśmy jednak, że mowa o wynikach uzyskiwanych w warunkach laboratoryjnych przez fabrycznie nowe markowe opony.

Grubość warstwy wody na drogach jest zróżnicowana, a opony dalekie od perfekcji – podstarzałe, zużyte czy niedopompowane. Wszystko to sprawia, że aquaplaning czy nagłe pojawiająca się pod- lub nadsterowność mogą wystąpić przy znacznie niższych prędkościach, kompletnie zaskakując kierującego. By przekonać się, jak częste są to zjawiska, wystarczy obejrzeć w serwisie YouTube jeden z filmów zamieszczonych na kanale „Polskie Drogi”. Nie ma odcinka, w którym samochód nie zostałby wytrącony z toru jazdy na pozornie łatwym i szerokim zakręcie, a nawet prostej. Nie ulega wątpliwości, że najczęściej źródłem problemów było niedostosowanie prędkości do warunków czy stanu oraz możliwości pojazdu.

■ „Dziwne” wypadki na prostych

W modzie są coraz większe i szersze koła. Świetnie wyglądają, a także skracają drogę hamowania i poprawiają precyzję prowadzenia na suchym asfalcie. Nieprzypadkowo więc niskoprofilowe opony są stosowane w droższych wersjach

wyposażeniowych czy mocniejszych wariantach silnikowych. Obecnie rozmiar 225/45 R17, którego w 2000 roku nie powstydziliby się 300-konne porsche 911 czy nieznacznie słabsze subaru impreza WRX STi, stał się jedną z popularniejszych rozmiarówek, oferowanych za niewielką już dopłatą do kompaktów – chociażby do astry czy golfa. Oczywiście dostępne są też większe koła. Ale testy porównawcze wykazują, że opony w umiarkowanym rozmiarze są złotym środkiem – wyglądają dobrze, pozwalają na bardziej dynamiczną jazdę, ale wciąż skutecznie odprowadzają wodę. Są też mniej wrażliwe na mankamenty nawierzchni. Sztuczne i opierające się działaniu sił opony ze skrajnie niskim profilem z większym trudem oraz wyraźniejszym szarpnięciem opuszczają koleinę, co w podbramkowej sytuacji może utrudnić kierowcy zaplanowanie nad pojazdem.

Wraz ze wzrostem popularności szerokich opon znacznie zwiększyła się liczba „dziwnych” wypadków na prostych i – wydawałoby się bezpiecznych – odcinkach dróg ekspresowych czy autostrad. Przy dozwolonych na nich prędko-

ściach rzędu 120–140 km/h częściowo zużyta opona może mieć problem z odprowadzeniem większych ilości wody. Trzeba bowiem pamiętać, że im szersza opona, tym bardziej konieczne staje się odpompowanie większej ilości cieczy z przestrzeni między bieżnikiem a nawierzchnią. Różnice są kolosalne. O ile kompakt na podstawowym ogumieniu (np. 195/65 R15) pokona kałużę z prędkością 90 km/h, tak ten sam egzemplarz na kołach 225/45 R17 może zacząć odklejać się od drogi przy niecałych 80 km/h!

■ Aquaplaning wzdłużny i poprzeczny

Konkretnych wartości podać nie sposób. Mogłoby to być wręcz niebezpieczne, gdyż wpływ na granicę przyczepności ma wiele czynników. Z rzeźbą bieżnika włącznie. Najgorzej z odprowadzaniem wody radzą sobie opony symetryczne – obecnie to zanikający, najtańszy segment rynku. Lepsze są bieżniki kierunkowe lub asymetryczne. Nie bez znaczenia jest nawet ciśnienie powietrza w oponach. Niższe od zalecane-

go o 30 proc. podnosi ryzyko aquaplaningu o 50 proc.! A jak niewielki odsetek zmotoryzowanych zadaje sobie trud regularnej kontroli ciśnienia powietrza w kołach wykazują co jakiś czas powtarzane badania. Można wyróżnić dwie formy aquaplaningu – wzdłużną i poprzeczną. Pierwsza występuje w momencie szybkiego najeżdżania na głębszą warstwę wody. W trakcie jej pokonywania auto zaczyna zachowywać się, jakby jechało po lodzie. Nie reaguje na próby zmiany kierunku czy hamowania, a napędzane koła zaczynają buksować. W takiej sytuacji kierowca powinien zachować spokój, nie szarpać kierownicą, nie dodawać gazu ani nie próbować ostrego hamowania, gdy nie jest to konieczne. Kontrola nad autem powinna powrócić najdalej po kilku sekundach po odjęciu gazu.

Nie zawsze rozwój wydarzeń jest tak korzystny. Zdarza się, że auto zaczyna zmieniać kierunek lub wpadać w boczny poślizg. Wówczas kierowca powinien delikatnie korygować tor jazdy i hamować. Znacznie bardziej niebezpieczny jest aquaplaning poprzeczny. Kończy się gwałtownym poślizgiem bocznym, często nadsterownym. Rozwój wydarzeń można porównać jedynie z brutalnością wprowadzania auta w poślizg przez szarpaki w ODTJ-ocie. Zerwanie przyczepności jest nagłe, a+ kąt poślizgu szybko rośnie. Nawet ESP może mieć problem ze zdławieniem go w początkowej fazie.

■ Sąd? Będzie trudno

Teoretycznie konstrukcja dróg – szorstkość i wyprofilowanie nawierzchni oraz rozwiązania odprowadzające wodę – powinna przeciwdziałać wystąpieniu poślizgów wodnych przy dozwolonych prędkościach. Dzięki znakom ostrzegającym o nierównej drodze, śliskości nawierzchni, koleinach, podłużnym uskoku czy wypadkach w czasie deszczu zarządcy dróg mogą ograniczyć do minimum swoją odpowiedzial-



ność za szkody powstałe na skutek wadliwego stanu nawierzchni – nawet jeżeli sprawa znajdzie finał w sądzie, kierowca nie będzie mógł zaprzeczyć, że o niebezpieczeństwie nie został ostrzeżony. Nie wszędzie ma to jednak miejsce. Podczas intensywnych opadów deszczu na warszawskim odcinku drogi ekspresowej S79 tworzyły się głębokie kałuże. Lokalnym kierowcom problem jest znany, ale czy przyjezdni powinni się spodziewać, że na odcinku z ograniczeniem prędkości do 120 km/h natrafiają na wodę sięgającą do połowy wysokości koła? W spornej sytuacji pozostaje dochodzenie swoich praw przed sądem, przy czym wcześniej trzeba zadbać o możliwie dobrą dokumentację z miejsca zdarzenia – zdjęcia czy notatkę policji. Druga strona z pewnością powoła się na art. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, w myśl którego użytkownicy drogi są zobowiązani do zachowania ostrożności i unikania wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpie-

czeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie. Czy w obliczu powyższego istnieją szanse na wygraną? Prawdopodobnie tylko w skrajnych i niebudzących wątpliwości przypadkach, kiedy rzeczoznawca wskaże, że zarządca drogi zaniedbał spoczywający na nim obowiązek utrzymania drogi w należytym stanie oraz wykonywanie robót konserwacyjnych i porządkowych.

■ Efekty śrutowania

Warto wspomnieć o dwujezdniowym leśnym odcinku ulicy Słowackiego w Gdańsku, który miejscami przypomina górską serpentynę, przez co jest sporym wyzwaniem dla wielu zmotoryzowanych. Szczególnie w trakcie opadów atmosferycznych niektórzy byli zaskoczeni uciekaniem tyłu nadwozia, co w połączeniu ze spóźnionym lub nieumiejętnym kontrowaniem często prowadziło do kontaktu z innym samochodem lub barierą. W połowie 2017 roku nawierzchnia ulicy w celu poprawy przyczepności została poddana śrutowaniu (proces przywracający asfaltowi pierwotną chropowatość). Bardzo szybko przyniosło to efekty. Co prawda o pełne podsumowanie będzie można pokusić się po roku, ale drogowcy szybko zauważyli zmiany na lepsze.

– Już dzisiaj widać, że na tej ulicy jest bezpieczniej. Odnotowujemy tam mniej wypadków i kolizji. Dzięki temu wydamy wielokrotnie mniej na wymianę barier zniszczonych podczas wypadków – powiedział Mieczysław Kotłowski, dyrektor Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku. Jak podaje portal trojmiasto.pl, wydatek na śrutowanie nawierzchni powinien zwrócić się w ciągu dwóch lat. Stawia to pod znakiem zapytania stwierdzenie, że za wszystko zawsze odpowiada kierowca.

Łukasz Szewczyk





Fot. Kreuzschnabel/Wikimedia Commons

Instalacja LPG. Jak to działa?

Zasilanie silników paliwem LPG jest w szkołach jazdy dosyć często stosowane. Dlatego postaram się omówić, jak działa instalacja gazowa LPG, jak wybrać właściwą i dbać o to, żeby, przynajmniej teoretycznie, wszystko działało prawidłowo.



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

LPG (Liquefied Petroleum Gas) to mieszanina propanu i butanu, dwóch ogólnie znanych i szeroko stosowanych gazów. Gaz LPG jest przechowywany w postaci sprężonej, w formie cieczy w specjalnych pojemnikach ciśnieniowych (butlach). Gaz w butli pompowany jest przy ciśnieniu ok. 6 atmosfer. Butle napełnia się maksymalnie w 85 proc., żeby uniknąć niebezpieczeństwa ich rozerwania w przypadku zmian temperatury otoczenia. Zatem w skrócie można przyjąć, że gaz LPG w postaci płynnej (sprężony) musi przejść w fazę lotną i wówczas stosuje się go w konwencjonalnych układach paliwowych LPG. Najnowsze rozwiązania przewidują również sto-

sowanie gazu w fazie płynnej i dostarczanie bezpośrednio do wtryskiwaczy, ale stosowane są dość rzadko.

■ Jak to działa?

Myślę, że cykl działania benzynowego silnika spalinowego nie wymaga szczegółowych wyjaśnień. Do silnika w trakcie suwu ssania dostarczana jest mieszanina powietrza z paliwem (benzyną lub fazą lotną LPG). Po suwie ssania następuje sprężanie i dalej cykl pracy, poprzedzony zapłonem wywołanym przez świecę zapłonową. Między procesem spalania mieszaniny benzyny i powietrza a mieszaniny LPG i powietrza widoczne są spore różnice. W procesie spalania gazu w cylindrze panuje wyższa temperatura, inny jest również rozkład płomienia. Tutaj akurat z reguły na korzyść tego procesu. Niestety, wyższa temperatura spalania może mieć m.in. negatywny wpływ na trwałość zaworów silnikowych, stąd konieczność ich częstszej regulacji

po wyposażeniu auta w instalację LPG. Trzeba się również spodziewać możliwości wypalenia gniazd zaworowych, co będzie skutkowało koniecznością ich naprawy.

■ Potrzebujemy więcej powietrza

Silnik spalinowy zasilany benzyną ma przez producenta tak skonstruowany układ doprowadzenia powietrza do kolektora dolotowego, żeby utrzymać spalanie tzw. mieszaniny stechiometrycznej. Do jej wytworzenia potrzebne jest 14,7 kg powietrza na każdy kilogram spalanej benzyny. W przypadku tworzenia mieszaniny powietrzno-gazowej niezbędne jest blisko 16 kg powietrza na każdy 1 kg LPG. Prowadzi to do sytuacji, że po zamontowaniu instalacji LPG należałoby się zastanowić, czy do prawidłowego działania nie jest konieczna modyfikacja układu doprowadzenia powietrza, chociażby poprzez zastosowanie innego filtra powietrza – przeznaczonego dla silników wyposażonych w instalację LPG.

■ Elektronika i oprogramowanie

Montaż instalacji LPG wymaga doprowadzenia do komputera sterującego LPG kilku sygnałów z instalacji elektrycznej w pojeździe. Oczywiście potrzebne jest zasilanie samej instalacji oraz m.in. sygnały dotyczące uruchomienia układu zapłonowego (np. od cewki zapłonowej). Przy obecnych instalacjach gazowych ich sterowaniem zarządza komputer, który zawsze wyposażony jest w złącze diagnostyczne, pozwalające na jego obsługę. Niezwykle ważne jest to, żeby po zamontowaniu instalacji, w trakcie jej uruchamiania, wykonać prawidłową operację dostosowania wtryskiwaczy instalacji LPG do fabrycznego układu zapłonowego i zasilającego silnika. Rzecz w tym, że z biegiem czasu i wraz z eksploatacją silnika wtryskiwacze benzynowe ulegają zużyciu, zabrudzeniu i, co z tym związane, komputer sterujący czasem ich otwarcia, na podstawie danych m.in. z sondy lambda, zmienia czas otwarcia wtryskiwaczy benzynowych. W przypadku korzystania z LPG konieczne jest również „przycuczenie” zainstalowanych wtryskiwaczy do właściwych czasów otwarcia. Celem jest zapewnienie równej pracy silnika i komfortu użytkownika. Do wykonania regulacji służą odpowiednie programy komputerowe dostarczane przez producentów instalacji. Do połączenia się z instalacją konieczny jest interfejs.

■ Elementy składowe instalacji

Każda instalacja LPG składa się z kilku standardowych elementów. Jeden z nich to zbiornik,



Fot. Nero24/Wikimedia Commons

w którym magazynuje się gaz w postaci sprężonej (ciecz). Trzeba pamiętać, że zbiorniki mają homologację ważną maksymalnie dziesięć lat od daty zamontowania. Po tym terminie trzeba poddać ją badaniu i ocenie lub wymienić na nową. Kolejny element to elektrozawory w zbiorniku oraz przy filtrze fazy płynnej. Otwierają one i zamykają wypływ gazu ze zbiornika wtedy, gdy to konieczne. Trzeba pamiętać, że filtr fazy lotnej podlega okresowej wymianie. Kosztuje z reguły około kilkunastu złotych, więc warto to robić często.

Kolejny ważny element to parownik (reduktor). Następuje w nim przemiana fazy ciekłej na lotną. Warto zwrócić uwagę na to, że ten element

jest podłączony m.in. do układu chłodzenia w samochodzie. Temperatura oddawana przez płyn chłodzący od nagrzanego silnika niezbędna jest do podgrzania gazu w parowniku i jego odparowania (przemiana na fazę gazową). Przy montażu instalacji trzeba dobrze dobrać wydajność parownika do pojemności skokowej silnika i zapotrzebowania na gaz. Konieczność podgrzania gazu jest przyczyną, dla której zimny silnik uruchamia się przy użyciu instalacji fabrycznej – benzynowej. Zasilanie LPG można włączyć dopiero po uzyskaniu właściwej temperatury płynu chłodzącego, zapewniającej właściwe podgrzanie gazu.

Są jeszcze wtryskiwacze LPG. To elementy, które w odpowiedniej kolejności wykonują wtryskiwanie gazu do kolektora dolotowego. Obserwując historię instalacji gazowych można stwierdzić, że najczęściej zmian dotyczyło właśnie sposobu i miejsca dostarczania fazy lotnej gazu do silnika. Obecnie najczęściej stosuje się wtryskiwacze o różnej wydajności. Najważniejsze jest, żeby utrzymywać je w czystości – wtedy będą służyły długo i niezawodnie. Częste mycie w myjce ultradźwiękowej sprzyja ich kondycji.

■ Najważniejsze zasady

Mam nadzieję, że udało mi się przybliżyć podstawowe elementy instalacji LPG. Z punktu widzenia użytkownika najważniejsze zasady to:

- utrzymywanie układu zapłonowego silnika (świece, przewody, cewki) w idealnej kondycji. Każda usterka w tym zakresie powoduje że wadliwe działanie instalacji LPG
- częsta wymiana filtrów fazy ciekłej i lotnej. Nawet jeżeli tankujemy doskonały gaz, zanieczyszczenia pojawiają się m.in. na skutek wewnętrznej korozji zbiornika LPG
- okresowe sprawdzanie czasów otwarcia wtryskiwaczy gazowych w odniesieniu do czasu otwarcia wtryskiwaczy benzynowych
- okresowe regulacje luzów zaworów silnikowych. ■



Fot. Tasma3197/Wikimedia Commons

Minister został, nazwa resortu – nie

Andrzej Adamczyk nie jest już ministrem infrastruktury i budownictwa, nie znaczy to jednak, że został przez premiera Morawieckiego zdymisjonowany. Od stycznia kieruje Ministerstwem Infrastruktury, które nadal będzie się zajmowało budownictwem poza programem Mieszkanie Plus.

To kolejna zmiana nazwy ministerstwa, które odpowiada także za kwestie związane ze szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców i kierowców.

■ Ciągłe zmiany nazwy

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa istniało tylko niewiele ponad dwa lata. Zostało utworzone pod koniec listopada 2015 roku i działało pod takim szyldem do stycznia. Wcześniej, od listopada 2013 roku, sprawami branżowymi zajmowało się Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Powstało w wyniku włączenia do dotychczasowego Ministerstwa Rozwoju Regionalnego komórek organizacyjnych Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. To ostatnie istniało w latach 2011–2013. I... zostało utworzone w wyniku przekształcenia ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury. Taką samą nazwę przyjął resort w momencie rekonstrukcji rządu, zaproponowanej przez premiera Mateusza Morawieckiego.

■ Infrastruktura bez Mieszkania Plus

Dlaczego po raz kolejny postanowiono zmienić nazwę resortu odpowiadającego także za kwestie związane ze szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców i kierowców? Początkowo wydawało się, że po prostu ministerstwo nie będzie zajmowało się już kwestiami związanymi z budownictwem. Ten obszar miał, zdaniem komentatorów politycznych, zostać przekazany innemu resortowi. Ale 11 stycznia ogłoszone zostało rozporządzenie prezesa Rady Ministrów w sprawie szczegółowego zakresu działania ministra infrastruktury. Co w nim możemy przeczytać? „Minister kieruje następującymi działami administracji rządowej: 1) budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo; 2) łączność; 3) transport”.

Jednak jeszcze w styczniu pojawił się projekt nowej ustawy o działach administracji rządowej. Wynika z niego, że kontrolę nad



Prezydent Andrzej Duda wręcza nominację ministrowi infrastruktury Andrzejowi Adamczykowi Fot. KPRM

projektem budowy milionów tanich mieszkań na wynajem (program Mieszkanie Plus) przejmą osobiście premier Mateusz Morawiecki oraz... minister kultury i dziedzictwa narodowego Piotr Gliński.

■ Rozgorączona Streżyńska

Po rekonstrukcji rządu ze swoim stanowiskiem pożegnała się Anna Streżyńska, dotychczasowa minister cyfryzacji. Znana z korzystania z mediów społecznościowych, w połowie stycznia na Twitterze zamieściła dość zaskakującą wiadomość: „Oceny dyletantów i tych, którzy palcem przy tej robocie nie kiwnęli, lub tych, którzy przez poprzednie 25 lat biernie patrzyli, kompletnie mnie nie interesują. Trzeba się było z nami spocić i z nami trwać, szczególnie przez cztery miesiące Wysadzania Ministerstwa Cyfryzacji w powietrze”.

Była to reakcja na artykuł, który pojawił się w serwisie internetowym Wirtualne Media,

ale najciekawsza jest ostatnia część wypowiedzi Streżyńskiej. O jakie wysadzanie może chodzić? Trudno powiedzieć, wiadomo natomiast, że była minister określano mianem bezpartyjnego fachowca, bez zaplecza politycznego. Dużo mówiono też o jej konflikcie z Mariuszem Błaszczakiem i Antonim Macierewiczem (jego też już w rządzie nie ma), którzy ponoć chcieli mieć wpływ na cyfryzację.

■ Premier czuwa nad cyfryzacją

Co dziwi, do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoly Jazdy” nie zostało podane nazwisko następcy Streżyńskiej. Może to niepokoić, szczególnie w kontekście wprowadzania w czerwcu modułu Centralnej Ewidencji Kierowców w systemie CEPIK 2.0., z którego będą musiały korzystać ośrodki szkolenia kierowców. Na razie Ministerstwem Cyfryzacji kieruje sam premier Mateusz Morawiecki.

Jakub Ziębka



Wpis, który poruszył cały świat

W połowie stycznia lotem błyskawicy po branży rozeszła się wiadomość: „koniec z ruchem organicznym”. Dotyczyła ona oczywiście Facebooka.

Wszystko zaczęło się od postu Marka Zuckerberga, szefa Facebooka, w którym przedstawił on plany serwisu. Jednym z głównych tematów wpisu były zmiany w algorytmie tego medium społecznościowego, polegające na przeniesieniu środka ciężkości w widoczność treści na News Feedzie (każdy użytkownik ma swój indywidualny widok serwisu w zależności od liczby znajomych oraz polubionych stron). Wkrótce mamy widzieć więcej postów publikowanych przez naszych znajomych i członków rodziny. Szykuje się więc powrót do korzeni serwisu, czyli „zbliżenie ludzi do siebie za pośrednictwem technologii”.

■ Wdech i wydech

Panika i strach, które zaczęli odczuwać wszyscy zainteresowani obecnością biznesową na niebieskim portalu, wydają mi się zbyt duże. Sam otrzymałem od kilku zdenerwowanych klientów maile z pytaniami, jak i kiedy to (tutaj wklejali link do wieszczącego armagedonu artykułu) wpłynie na ich marki. Jaka jest odpowiedź? Nie wiadomo! W ubiegłym roku, kiedy zapowiadano zablokowanie edycji zdjęć w postach prowadzących poza portal, zmiany weszły w życie z kilkumiesięcznym opóźnieniem, w okresie wakacyjnym. Tylko spokój nas może uratować!

■ Historia zatacza koło

Część czytelników na pewno pamięta, jak wyglądał Facebook jeszcze kilka lat temu – od wymiaru graficznego po pojawiające się tam treści. Przy każdej zmianie czegokolwiek (czy to umiejscowienia zdjęcia profilowego, czy wyglądu strony głównej serwisu) podnoszono alarm, że oto serwis się kończy i nie da się na nim pracować. O tym, w jak wielkim błędzie były takie osoby, niech świadczą chociażby liczby dotyczące użytkowników i zarobki portalu. Co może przynieść nam zmiana zapowiedziana w styczniu? Na przykład poprawę jakości treści publikowanych przez marki.

■ Czego lepiej nie robić?

Co w takim razie możemy zrobić w sytuacji, w jakiej niedługo się znajdziemy? Już teraz przeanalizować swoje dotychczasowe działania i wyciągnąć z nich wnioski. Czy posty były interesujące dla naszych odbiorców? Czy budziły zaangażowanie, przejawiające się w komentarzach, reakcjach czy udostępnieniach? Jeśli tak, jakiego rodzaju były to posty? Czy wiązały się bezpośrednio z przedmiotem naszej działalności? Jeżeli na ostatnie pytanie odpowiedź brzmi „tak”, nie trzeba się nadto martwić, tylko dalej pracować nad polepszeniem jakości publikowanych

treści. Jeśli natomiast wrzucaliśmy do tej pory lekkie posty, mało lub wcale niezwiązane z naszą działalnością, najwyższy czas to zmienić! Zuckerberg wprowadził już ograniczenia dotyczące tzw. clickbaitów, czyli postów, w których marki w zamian za jakąś nagrodę wymagają, by ich fani oznaczali swoich znajomych w komentarzach, udostępniali post na swoich profilach, czy też klikali określoną reakcję. Takie działania szczerze odradzam. Algorytm wyłapie je i z miejsca ograniczy widoczność. Polecam skupić się na tym, co wartościowego nasza marka może przekazać odbiorcom i w atrakcyjny sposób im to podać.

■ Wartościowe treści w ciekawym wydaniu

Naszą uwagę powinny zwrócić treści w formie wideo – może to być tutorial (samouczek) dotyczący umiejscowienia wszystkich wymaganych na egzaminie płynów eksploatacyjnych w pojeździe, czy tego, w jaki sposób wyregulować siedzenie i lusterko przed jazdą. Jednak decyzja należy do was. Polecam ponadto śledzić na bieżąco nowinki dotyczące najbardziej atrakcyjnych formatów i wdrażać je, a wtedy żadne ograniczenia zasięgów nie będą straszne!

Hubert Grygielewicz,

community & content manager w agencji komunikacji interaktywnej SO FINE

Harley, bmw i... terminale

Rzeszów jest jedynym miastem w Europie, w którym policjanci korzystają z motocykla legendarnej marki Harley-Davidson. Taki nietypowy prezent ufundował tamtejszy magistrat. Z kolei opolscy funkcjonariusze testują już piętnaście terminali płatniczych, za pomocą których można zapłacić mandat. A komendy policji w całej Polsce odebrały pierwszą partię nieoznakowanych radiowozów marki BMW.



Fot. UM Rzeszów

Uroczyste przekazanie motocykla, który będzie służył rzeszowskiej drogówce, odbyło się na początku stycznia. Harley wraz z niezbędnym wyposażeniem kosztował ponad 83 tys. złotych. To pierwszy motocykl tej marki przekazany polskim policjantom. Został zakupiony ze środków należących do rzeszowskiego magistratu.

■ Szybki król szos

Jest to najnowszy model o nazwie road king z silnikiem millwaukee eight o pojemności 1745 cm³ i mocy 90 KM w wersji przygotowanej specjalnie na potrzeby policji. Motocykl jest dodatkowo wyposażony w urządzenie radiolokacyjne, drukarkę do wypisywania mandatów, policyjne światła i sygnał. Od wersji cywilnych różni się tym, że ma powiększony alternator, dochładzające wiatraki do silnika oraz bardzo wygodne i regulowane jednoosobowe siedzenia. Może jechać z prędkością nawet 190 km/h.

W Rzeszowie będzie wykorzystywany do służby patrolowej na terenie miasta. Ma także służ-



Fot. KWP Opole

żyć do zabezpieczenia imprez biegowych czy rowerowych.

– Zależy nam, aby funkcjonariusze mieli jak najlepszy sprzęt, stąd decyzja o zakupie motocykla – mówi prezydent Rzeszowa Tadeusz Ferenc. – Dodam, że praca naszych policjantów jest wspaniała – 98 proc. mieszkańców jest zadowolonych z bezpieczeństwa w mieście. Dlatego staramy się pomagać policji jak tylko możemy

Co ciekawe, Rzeszów jest jedynym miastem w Europie, w którym policja korzysta z motocykla marki Harley-Davidson. Nie znaczy to wcale, że nigdy wcześniej polscy funkcjonariusze z takich maszyn nie korzystali. W 1927 roku, gdy powstawała policja drogowa, do patrolowania dróg mundurowi używali właśnie harleyów. Pozostały one w służbie do 1939 roku.

■ 140 aut za 27 mln zł

Z kolei nie tylko na Podkarpaciu, ale na terenie wszystkich województw, zaczynają pojawiać się nieoznakowane radiowozy bmw 330i xDrive. Zostały zakupione przez Komendę Główną Policji. Jeszcze w tym roku po polskich drogach będzie jeździło 140 takich pojazdów. Kosztowały łącznie 27 mln zł.

Jak mówią policjanci, nowoczesny sprzęt ma przyczynić się do jeszcze większej poprawy bezpieczeństwa na drogach. Bmw 330i xDrive to samochód wyposażony w dwulitrowy turbodoładowany silnik benzynowy o mocy 252 KM (350 Nm). Rozpędza się do 100 km/h w 5,8 s. Prędkość maksymalna to 250 km/h. Policjanci w nowych BMW do pomiaru prędkości ściganego auta będą używać wideorejestratorów Videorapid 2a polskiej firmy Zurad.

■ Opolscy policjanci mają już 15 terminali

Opolska policja jako pierwsza w kraju weszła w posiadanie piętnastu terminali płatniczych. To program pilotażowy. Jeżeli się sprawdzi, niebawem terminale otrzymają patroli w całej Polsce. Dzięki tym urządzeniom obywatel może natychmiast uregulować mandat, np. jeśli nie ma przy sobie gotówki.

Takie działania są możliwe dzięki rozporządzeniu prezesa Rady Ministrów z 4 września ubiegłego roku.

Jakub Ziębka

Jazda bez OC się nie opłaca

Znowu wzrosła wysokość kar za brak ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej Właściciel samochodu osobowego, który go nie posiada, może zapłacić w tym roku nawet 4,2 tys. zł!



Wciąż niska świadomość ubezpieczeniowa Polaków w połączeniu z coraz wyższymi wypłatami za szkody osobowe powoduje, że jazda bez obowiązkowego OC stała się ogromnym zagrożeniem dla finansów sprawcy szkody – mówi Elżbieta Wanat-Poleć, prezes Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. – Dlatego nawet mimo wzrostu cen za ubezpieczenie OC lepiej, we własnym interesie, wykupić je, niż narażać się na tak wysokie sankcje, jak nieuchronna kara za brak polisy i regres.

■ Zmiana stawek

Jeszcze w 2017 roku kary dla właściciela samochodu osobowego, który nie miał wykupionego OC, wynosiły: 800 zł (w przypadku, gdy okres bez ochrony ubezpieczeniowej wynosił mniej niż trzy dni), 2000 zł (od trzech do czternastu dni) oraz 4000 zł (powyżej czternastu dni). Teraz kwoty te są wyższe, odpowiednio o 40, 100 i 200 zł. A co z niesubordynowanymi Polakami lub firmami posiadającymi samochody ciężarowe, ciągniki samochodowe oraz autobusy? Też zapłacą więcej. W momencie, gdy okres bez ochrony ubezpieczeniowej wynosi mniej niż trzy dni, czeka ich wydatek rzędu 1260 zł (wcześniej 1200 zł), od trzech do czternastu dni – 3150 zł (wcześniej 3 tys. zł), powyżej dwóch tygodni – 6300 zł (wcześniej 6000 zł). Z wyższymi karami muszą liczyć się także właściciele pozostałych pojazdów. Jeśli ich ubezpieczenie nie obowiązuje już ponad dwa tygodnie, zapłacą 700 zł (w 2017 roku było to 670 zł), od trzech do czter-

nastu dni – 350 zł (330 zł), poniżej trzech dni – 140 zł (wcześniej 130 zł).

Wysokość kar za brak OC jest ustalana w relacji do minimalnego wynagrodzenia za pracę w Polsce. Maksymalna kara dla właściciela auta osobowego to dwukrotność tego wynagrodzenia w danym roku; z kolei dla kierowców ciężarówek – trzykrotność. Przy braku polisy tylko przez kilka dni sankcja jest niższa. Gdy przeważnie nie przekracza trzech dni – 20 proc., a do 14 dni – 50 proc.

■ 90 tys. nieubezpieczonych pojazdów

Nie tylko kary powinny odstraszać właścicieli pojazdów, którzy nie posiadają ważnej polisy OC, ale także zauważalne uszczelnienie systemu. Do końca listopada 2017 roku Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny wystawił o ponad 25 proc. więcej wezwań o zapłacenie kary za jej brak (ponad 76,1 tys. wezwań) niż w analogicznym okresie 2016 roku.

– Zdecydowaną większość przypadków braku tej polisy UFG wykrywa automatycznie, czyli już bez udziału właściciela pojazdu, tylko na podstawie informacji w ogólnopolskiej bazie polis komunikacyjnych – zaznacza Joanna Pasturczak, dyrektor biura windykacji opłat w Funduszu. – Ze wstępnego podsumowania 2017 roku wynika, że dzięki skutecznym metodom wykrywania nieubezpieczonych przez UFG w ogólnopolskiej bazie polis zidentyfikowaliśmy około 52 tys. kierowców bez OC, czyli o prawie 40 proc. więcej niż w 2016 roku.

Oznacza to, że około 68 proc. przypadków braku ubezpieczenia zostaje wykrytych już nie poprzez kontrolę policji czy innych organów zewnętrznych, lecz poprzez ustalenia własne Funduszu. Aktualnie UFG szacuje, że w Polsce może być około 80–90 tys. nieubezpieczonych pojazdów, co stanowi 0,4–0,5 proc. wszystkich biorących udział w ruchu.

■ Kosztowne regresy

Dlaczego właściciele tych 80–90 tys. pojazdów nie posiadają ważnej polisy? Powodów jest co najmniej kilka. Niektórzy myślą, że jeśli mają niesprawny technicznie i nieużytkowany pojazd, to ubezpieczenie nie jest im potrzebne. Są w błędzie. Obowiązek posiadania ważnego OC mają wszyscy właściciele pojazdów, tak długo jak są one zarejestrowane. Bez względu na ich stan techniczny i to, czy są aktualnie użytkowane. A część Polaków nie ma po prostu na wykupienie polisy pieniędzy... Warto jednak wspomnieć, że kara za brak ubezpieczenia OC może nie być jedynym obciążeniem finansowym dla nieubezpieczonych. Kolejnym, znacznie bardziej obciążającym, jest zwrot odszkodowania za wypadek spowodowany pojazdem bez polisy. W szybkim tempie rośnie liczba najwyższych regresów. Już blisko 400 osób ma do zwrotu kwoty przekraczające średnio po ponad 200 tys. zł, a osiem osób obciążonych jest regresami przekraczającymi 1,5 mln zł!

Jakub Ziębka

Refleksje nad minionym rokiem

O 2017 roku można powiedzieć tyle, że odnotowano w nim najmniejszą jak dotąd liczbę wypadków drogowych i ich ofiar. Ale może być jeszcze lepiej, wystarczy trochę rozważli, odpowiedzialności, życzliwości i zachowania spokoju za kierownicą.



■ Marek Rupental

W ubiegłym roku, podobnie jak w poprzednich latach, mieliśmy do czynienia z wieloma wypadkami na naszych drogach. Niestety, niektóre kończyły się tragicznie – zbierały śmiertelne żniwo. W części przypadków można było zaobserwować lekceważący stosunek

uczestników ruchu drogowego do sytuacji krytycznych. Mam tu na myśli chociażby utrudnianie dotarcia do miejsca wypadku służbom ratowniczym. Wiele mówi się o tzw. korytarzach życia. Jednak w praktyce do tych prostych przeciwieństw zasad ludzie się nie stosują. Służby nie mogły dojechać do rannych, bo ciekawość brała górę nad rozsądkiem.

■ Smutna kronika

Taka sytuacja miała miejsce 25 września 2017 roku, kiedy ochotnicza straż pożarna z Czernej próbowała dotrzeć do miejsca wypadku dro-

gowego na autostradzie A4. Niektórzy kierowcy zareagowali prawidłowo, ustawiając pojazdy przy prawej i lewej krawędzi jezdni. Jednak inni, chcąc zająć lepszą pozycję wyjazdową, nie zrobili tego, blokując tym samym ruch. Ostatnie czterysta metrów strażacy pokonali pieszo, pozostawiając swoje pojazdy w korku. Przebiegnięcie takiego dystansu w pełnym umundurowaniu i ze sprzętem na plecach nie jest łatwe. Wydłuża się czas dotarcia do poszkodowanych, ponadto ratownicy nie mają przy sobie całego potrzebnego sprzętu, który zostaje w pojazdach.

Takich poważnych zdarzeń było w zeszłym roku znacznie więcej. 26 stycznia na autostra-

dzie A1 pod Piotrkowem Trybunalskim doszło do karambolu. W gęstej mgłę samochód ciężarowy wjechał w tył poprzedzającej go ciężarówki. Nastąpił efekt domina. W sumie najechało na siebie 76 pojazdów. Ranne zostały 32 osoby, w tym dwie ciężko. 6 lutego na autostradzie A2 zderżyło się sześć pojazdów. Dwie osoby zginęły, dwie inne doznały obrażeń ciała. 7 sierpnia. Po drodze nr 102 (Kołobrzeg – Trzebiatów) busem podróżowały cztery osoby. Kierowca, wykonując manewr wyprzedzania, otarł się o wyprzedzany samochód osobowy, zjechał na lewe pobocze, dachował i uderzył w drzewo. Wszyscy podróżujący busem zginęli na miejscu. 22 grudnia. Na autostradzie A4 niedaleko Krapkovic zderżyło się dwanaście samochodów. Cztery osoby doznały obrażeń ciała. Przyczyna zdarzenia? Niezachowanie bezpiecznego odstępu. 25 grudnia. W miejscowości Tryńcza z nieznanymi przyczynami kierujący daewoo tico wjechał do rzeki Wisłoka. Wszystkie podróżujące samochodem osoby w wieku 27, 24, 19, 18 i 16 lat poniosły śmierć w wyniku utonięcia.

■ Poprawia się

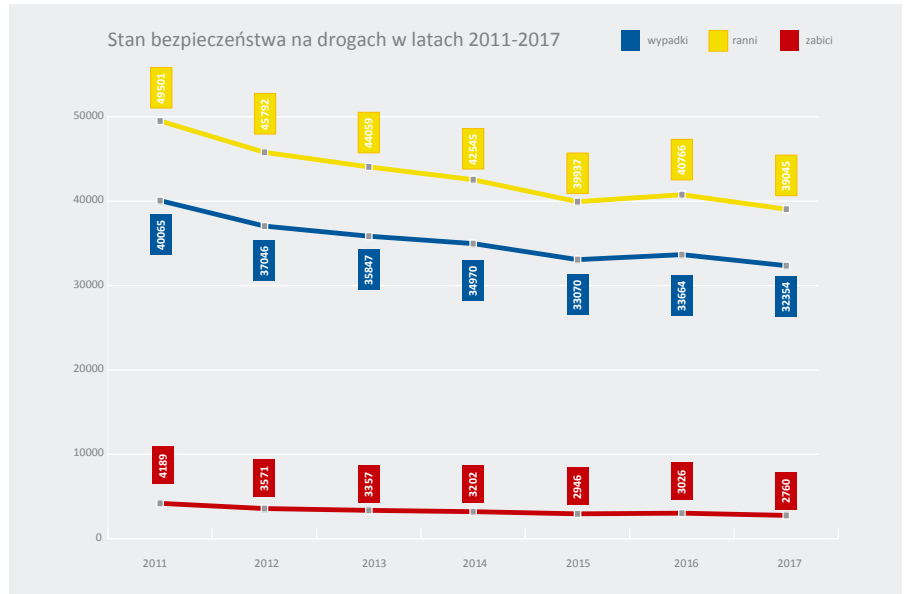
Takich jednostkowych tragedii, które dla jednych zakończyły się śmiercią lub cierpieniem osób bliskich, a dla innych kalectwem w wyniku doznanych obrażeń ciała, można przytoczyć znacznie więcej. Wszystkie znalazły się w statystykach prowadzonych przez policję. Nie są sporządzane po to, żeby po prostu były. Na ich

O 2017 roku można powiedzieć tyle, że odnotowano w nim najmniejszą jak dotąd liczbę wypadków drogowych i ich ofiar.

podstawie prowadzi się wnikliwe analizy, wysnuwa wnioski i likwiduje przyczyny wypadków.

O 2017 roku można powiedzieć tyle, że odnotowano w nim najmniejszą jak dotąd liczbę wypadków drogowych i ich ofiar. Podane na wykresie dane mogą jeszcze nieznacznie ulec zmianie (zwiększyć się), ponieważ za ofiarę wypadku uważana jest osoba, która zmarła w wyniku odniesionych obrażeń w ciągu 30 dni od uczestnictwa w wypadku.

Wykres przedstawia stan bezpieczeństwa na drogach w latach 2011 – 2017. Wynika z niego, że mamy do czynienia z ogólną tendencją spadkową we wszystkich kategoriach. Wyjątkiem jest 2016 rok, kiedy nastąpił wzrost zdarzeń drogowych i ich ofiar. W 2011 roku statystycznie każdego dnia w wypadkach ginęło 11,5 osoby. W ubiegłym roku liczba ta zmalała do 7,5. To ciągle dużo, jeśli porównamy się do innych państw Unii Europejskiej. Spadek ofiar śmiertelnych o 34 proc. na przestrzeni siedmiu lat można uznać za sukces, jednak kiedy spojrzemy na liczby, to mimo wszystko są one prze-



rażająco duże. Blisko 2800 zabitych w wypadkach to też dramaty ich bliskich. Liczbę tę można na pewno ograniczyć. Wystarczy trochę rozważki, odpowiedzialności, życzliwości i zachowania spokoju za kierownicą. Niestety, brawura, chęć popisania się często biorą górę na rozsądkiem...

■ Skuteczność represji

Apele mediów o zachowanie rozważki na drogach, działania policji, Inspekcji Transportu Drogowego oraz innych podmiotów obrazują rozmiary tragedii drogowych, jednak rzadko przynoszą oczekiwane efekty. Wydaje się, że najlepiej przemawiającym argumentem są wszelkiego rodzaju działania represyjne. Na poparcie tej tezy przytoczę fakt budowy systemu fotoradarowego. Od kiedy zaczął on funkcjonować, znacznie zmniejszyły się liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar. Z urzędzeniem nie można dyskutować, prosić o łagodny wymiar kary.

I tu pojawia się ważna kwestia. Chodzi o nieuchronność kary za popełnione wykroczenie. Jest to najbardziej efektywny sposób dyscyplinowania niesfornych kierowców. Innym problemem jest brak sensownego wytłumaczenia osobom, które uzyskują uprawnienia do kierowania pojazdami, skutków niestosowania się do przepisów regulujących zasady ruchu drogowego, braku zachowania rozsądku i brawury za kierownicą. Od lat za najbardziej niebezpieczną grupę kierowców uważa się osoby pomiędzy 18 a 24 rokiem życia. W tej grupie odnotowuje się najwyższy wskaźnik sprawstwa wypadków drogowych. Mało tego. W powodowanych przez nich wypadkach jest najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych.

■ Brawura, brak rozsądku i alkohol

W dalszym ciągu pozostajemy na końcu listy państw Unii Europejskiej jeśli chodzi o bezpieczeństwo osób pieszych. Rozpatrując wypadki z ich udziałem można wysnuć wniosek, że duża liczba pieszych nie dba o własne bezpieczeństwo (brak elementów odbłaskowych, wchodzenie na jezdnię bezpośrednio przed jadące pojazdy, chodzenie niewłaściwą stroną drogi, przechodzenie w miejscach niedozwolonych). Kierowcy również z lekkim lekceważeniem traktują ich bezpieczeństwo. Uważają, że pieszemu łatwo się zatrzymać i przepuścić jadący pojazd. Pamiętajmy jednak, że brawurowe (nieprawidłowe) przejeżdżanie przez przejścia dla pieszych jest przyczyną bardzo wielu wypadków.

Pomimo wielu apeli i akcji profilaktycznych dotyczących działania alkoholu i środków dzia-

Apele mediów o zachowanie rozważki na drogach, działania policji, Inspekcji Transportu Drogowego oraz innych podmiotów obrazują rozmiary tragedii drogowych, rzadko przynoszą oczekiwane efekty.

łających podobnie do alkoholu na organizm kierowcy w dalszym ciągu mamy do czynienia z problemem nietrzeźwych za kółkiem. Gdyby udało się wyeliminować ten problem z dróg, około 300 osób rocznie mogłoby zachować życie. Czyli liczba ofiar śmiertelnych mogłaby spaść o około 10 proc.

Zaczeliliśmy nowy rok, pojawiają się kolejne pomysły zmian w przepisach, które ustawodawca obiecuje wprowadzić od kilku lat. Miejmy nadzieję, że w końcu się uda, co przełoży się na zmniejszenie liczby wypadków i ich ofiar. ■

Europejscy kierowcy chcą być samodzielni

Dwie trzecie europejskich kierowców nadal chce samodzielnie prowadzić samochody. Nawet jeżeli na drogach rozpowszechnią się pojazdy autonomiczne – wynika z badania Mazda Driver Project.

Wynika z tego tyle, że mieszkańcy Europy wciąż mają z prowadzenia auta dużą frajdę. Także Polacy. Aż 71 proc. obywateli naszego kraju deklaruje, że nawet jeśli pojazdy autonomiczne staną się zjawiskiem codziennym, woleliby móc prowadzić swoje samochody samodzielnie!

■ Młodzi wolą prowadzić sami

Badanie ankietowe wykonane zostało przez Ipsos, renomowaną agencję badania rynku i opinii, w ramach prowadzonej przez Mazdę kampanii Drive Together, propagującej przyjemność z prowadzenia samochodu. Przeprowadzono je na próbie liczącej ponad 11 tys. osób w różnych krajach europejskich. Wyniki pokazują, że średnio 66 proc. kierowców chce zachować możliwość samodzielnego prowadzenia samochodów. Nawet jeżeli pojazdy autonomiczne staną się powszechnie dostępne. Odsetek tak odpowiadających kierowców wyniósł aż 71 proc. w Wielkiej Brytanii, Niemczech, Austrii i, o czym już wspomnieliśmy, Polsce. Włochy były jedynym krajem, gdzie wskaźnik ten nie przekroczył 60 proc.

Jednocześnie badanie pokazuje, że tylko 33 proc. kierowców „oczekuje rozpowszechnienia pojazdów autonomicznych”, przy czym we Francji i Holandii odsetek ten wyniósł zaledwie 25 proc., a w Wielkiej Brytanii nie przekroczył 29 proc. Co ciekawe, badanie właściwie nie wykazało oznak większego poparcia dla pojazdów autonomicznych wśród młodszych obywateli państw europejskich. W grupie wiekowej 18–24 lata odsetek poparcia na poziomie 33 proc. był niższy niż w grupie 25–34-latków (36 proc.) i 35–44-latków (34 proc.).

■ Poszerzenie granic osobowości

Wyniki badania wskazują także na silny związek emocjonalny kierowców z samochodami. Na poparcie tej tezy agencja Ipsos podaje następujące wskaźniki: średnio 69 proc. kierujących „wyraża nadzieję, że przyszłe pokolenia będą nadal miały możliwość i prawo samodzielnego prowadzenia samochodów”. W Polsce odpowiedziało tak aż 74 proc. ankietowanych, w Wielkiej Brytanii, Niemczech, Francji i Szwecji – trochę powyżej 70 proc.

Co więcej, 36 proc. spośród respondentów deklarujących przywiązanie do prowadzenia samochodu twierdzi, że czynność ta sprawia im przyjemność i odczuwa ją jako „poszerzenie granic własnej osobowości”. W Polsce odpowiedziało tak 56 proc. osób, we Włoszech – 46 proc. Z kolei 34 proc. ankietowanych zgadza się z opinią, że prowadzenie samochodu należy do czynności zagrożonych zakazaniem i za pewien czas może się stać „zapomnianą przyjemnością”. We Francji, Włoszech i Polsce obawę taką wyraziło co najmniej 40 proc. badanych.

■ Kierowanie jest przyjemne

– Obserwując przemiany w całej branży motoryzacyjnej widzimy, że wielu producentów odbiera kierowcom znaczną część przyjemności prowadzenia samochodu – komentuje wyniki badania Jeff Guyton, prezydent i dyrektor zarządzający Mazda Motor Europe. – Jako Mazda sprzeciwiamy się takiemu podejściu, a nasze ostatnie badanie wyraźnie pokazuje, że nadal wielki odsetek kierowców pragnie tego uczucia, pragnie samodzielnie prowadzić swoje auta. W świecie, który kwestionuje czynność prowadzenia samochodu i poprzez wprowadzane rozwiązania techniczne umniejsza znaczenie pojazdu oraz rolę kierowcy, my pozostaniemy producentem, który idzie pod prąd głównego nurtu. Pozostaniemy nim w imię pasji i przyjemności jazdy.

■ Jazda z najbliższymi to przygoda

Co jeszcze można wyczytać z wyników badania? Ano np. to, że 54 proc. ankietowanych kierowców czasami „wybiera się na przejażdżkę dla samej przyjemności z jazdy”. W Szwecji odpowiedziało tak 73 proc., a w Wielkiej Brytanii, Holandii, Polsce i Austrii – ponad 60 proc. ankietowanych. Średnio 53 proc. twierdzi, że „jazda samochodem to coś więcej niż tylko przemieszczanie się z punktu A do B”. Jednocześnie 55 proc. kierowców przyznaje, że jazda samochodem w towarzystwie rodziny lub przyjaciół może być „szczególnie przyjemną przygodą”.

Jakub Ziębka





Przedsiębiorca zarejestrowany

Pod koniec listopada uruchomiony został Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego, dzięki któremu łatwiej będzie można identyfikować nieuczciwych przewoźników oraz zapewnić przestrzeganie zasad zdrowej konkurencji.

Rejestr składa się z trzech części: przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, poważnych naruszeń oraz osób uznanych za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji – tłumaczy szef Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego Alvin Gajadhur.

■ Ostateczny termin? 1 marca

Polska była zobowiązana do utworzenia rejestru przewoźników do końca 2012 roku. Jednak tak się nie stało. Sprawą zajął się dopiero obecny parlament. W końcu 4 listopada Sejm uchwalił ustawę o zmianie ustawy o transporcie drogowym. Nakładała ona na głównego inspektora transportu drogowego obowiązek polegający na utworzeniu Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego.

Stało się to 30 listopada. Na platformie ePUAP możliwe jest teraz wprowadzanie danych do rejestru uprawnionym podmiotom. Starostowie, za pośrednictwem odpowiednich formularzy, mają za zadanie przekazywać dane do ewidencji przedsiębiorców. Jakże? Dotyczące wydanych przez nich zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz dane do ewidencji osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy (w związku z utratą dobrej reputacji). Po-

nadto organy kontrolne (m.in. wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego, wojewódzcy komendanci policji, komendant główny Straży Granicznej, dyrektorzy izb celnych, główny inspektor pracy oraz zarządcy dróg), również za pośrednictwem platformy ePUAP, zaczną przekazywać dane do ewidencji poważnych naruszeń. Zgodnie z przepisami, wszyscy muszą to zrobić do 1 marca przyszłego roku.

To nie wszystko. Uruchomiono również stronę internetową (www.kreptd.gitd.gov.pl), za pośrednictwem której każdy zainteresowany podmiot może bezpłatnie uzyskać dostęp do jawnych danych z ewidencji przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

■ Ma być bezpiecznie. I uczciwiej

– Użytkownicy korzystający z usług przedsiębiorców transportu drogowego powinni uzyskać dostęp do danych przedsiębiorców zawartych w KREPTD w celu ich weryfikacji, co z kolei będzie miało wpływ na wzmocnienie uczciwej konkurencji na rynku transportu drogowego – mówi Alvin Gajadhur. – Szybki dostęp do aktualnych informacji o przedsiębiorcach z tego sektora gospodarki umożliwi ograniczenie dostępu do rynku nieuczciwym przewoźnikom, co poprawi bezpieczeństwo transportu drogowego i obrotu towarowego.

Korzyści z nowego rejestru mają mieć także przewoźnicy.

– Dzięki danym z rejestru polscy przedsiębiorcy transportowi będą zdecydowanie lepiej traktowani, gdyż zgromadzone informacje pozwolą na bardziej transparentne postępowanie wobec nich przez inne państwa Unii Europejskiej – uważa minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk.

Wdrożony przez GITD Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego to bowiem także baza umożliwiająca wymianę gromadzonych w rejestrze danych z innymi krajami Wspólnoty Europejskiej.

– Dobra reputacja jest jednym z zasadniczych warunków do uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. To podstawowe uprawnienie do wejścia na rynek przewozów drogowych. Mechanizm oceny dobrej reputacji jest wspólny dla wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej – mówi Renata Rychter, dyrektor generalny GITD.

Dzięki wdrożeniu KREPTD, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i minister właściwy do spraw transportu uzyskają ponadto narzędzia do przeprowadzania analiz i badania tendencji w transporcie drogowym. To, jak podkreślają władze, jest niezbędne do budowania strategii rozwoju tego kluczowego sektora gospodarki.

Jakub Ziębka

Przegląd legislacyjny

Prace nad nową, zgodną z RODO, ustawą o ochronie danych osobowych, ciągle trwają. Do projektu niedawno wprowadzono zmianę, która z pewnością zainteresuje zdecydowaną większość przedsiębiorców.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

W toku prac nad projektem do ustawy, w wyniku częściowego uwzględnienia uwag Ministerstwa Rozwoju, wprowadzone zostało wyłączenie treści art. 13, 15 ust. 3 i 4, 19 i 34 w stosunku do przedsiębiorców zatrudniających mniej niż 250 osób, przetwarzających dane osobowe niezbędne do wykonywania działalności gospodarczej, w szczególności w celu zawierania umów i prowadzenia rachunkowości.

Objęte wyłączeniem przepisy to:

- 1) Art. 13, określający obowiązki informacyjne w stosunku do osoby, której dane dotyczą,
- 2) Art. 15, określający prawo dostępu do danych dla osoby, której dane dotyczą – ust. 3 i 4 dotyczą dostarczania kopii danych,
- 3) Art. 19, określający obowiązek powiadomienia o sprostowaniu lub usunięciu danych osobowych lub o ograniczeniu przetwarzania,
- 4) Art. 34, określający obowiązek zawiadomienia osoby, której dane dotyczą, o naruszeniu ochrony danych osobowych.

Taka zmiana to znaczący wyłom w zasadach wynikających z RODO. Sprawia bowiem, że podstawowe obowiązki, przede wszystkim w zakresie informowania o przetwarzaniu danych osobowych, nie będą miały zastosowania do przytłaczającej większości polskich przedsiębiorców. Nie jest jednak wykluczone, że takie rozwiązanie nie znajdzie się w finalnej wersji ustawy albo zostanie szybko zmienione. Wydaje się, że polski prawodawca przekroczyłby w tym zakresie granice swobody wyznaczone w RODO.

Poza tym, np. w art. 2 projektu, zrezygnowano z przesłanki „przetwarzania danych na szeroką skalę” jako zwrotu niedookreślonego i nieznanego w polskim ustawodawstwie, co utrudniałoby jego wykładnię. Zastąpiono go wskazaniem, że aby wyłączenie znalazło zastosowanie, dane nie mogą podlegać co do zasady udostępnieniu. Wyjątkiem w tym zakresie musi być jednak chociażby udostępnienie danych na pod-

stawie przesłanki określonej w art. 6 ust. 1 lit. C RODO, tj. obowiązku wynikającego z przepisów prawa.

■ Nowelizacja kodeksu – liczniki

W styczniu ruszyły prace nad zapowiadany przez Ministerstwo Sprawiedliwości projektem ustawy wymierzonej w proceder „kręcenia liczników”. Kluczowe jest wprowadzenie do kodeksu karnego art. 306a, określającego nowy czyn zabroniony, zagrożony karą od trzech miesięcy do pięciu lat pozbawienia wolności.

Takiej karze ma podlegać osoba, która:

- 1) wg §1: zmienia wskazanie licznika przebiegu całkowitego pojazdu mechanicznego lub ingeruje w prawidłowość jego pomiaru,
- 2) wg §2: wbrew przepisom ustawy dokonuje wymiany licznika przebiegu całkowitego pojazdu, nie zawiadamia o wymianie licznika przebiegu całkowitego pojazdu, nie podaje w zawiadomieniu danych wymaganych ustawą, nie przedstawia pojazdu w stacji kontroli pojazdów w celu sprawdzenia, czy licznik, zgodnie ze swoim przeznaczeniem, odmierza przebieg pojazdu lub uniemożliwia dokonanie odczytu wskazania tego licznika wraz z jednostką miary.

Projekt przewiduje też wprowadzenie istotnych zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z nowym art. 129l, podczas kontroli ruchu drogowego uprawniony organ kontroli obowiązkowo miałby dokonywać odczytu wskazania licznika przebiegu całkowitego pojazdu i pojazdu holowanego wraz z jednostką miary. Byłby on również dopuszczalny w przypadku pojazdów przewożonych.

Projektowane art. 81a i 81b określają natomiast zasady wymiany licznika. Wymiana licznika przebiegu całkowitego pojazdu miałaby być dopuszczalna jedynie wówczas, gdy „licznik nie odmierza przebiegu pojazdu w sytuacji, w której ze względu na jego przeznaczenie powinien ten przebieg odmierzać”. Najpóźniej w następnym dniu roboczym po dniu wymiany licznika przebiegu całkowitego właściciel lub posiadacz

pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej lub motoroweru musiałby zawiadomić pisemnie stację kontroli pojazdów o fakcie, przyczynie i dacie wymiany tego licznika, a w terminie dziesięciu dni roboczych od daty wymiany licznika przedstawić pojazd w stacji kontroli pojazdów w celu sprawdzenia, czy licznik odmierza przebieg pojazdu w jednostkach miary właściwych dla tego rodzaju pojazdu oraz dokonania odczytu wskazania tego licznika wraz z jednostką miary.

W przypadku, gdy:

- 1) w wyniku sprawdzenia stwierdzono, że licznik nie odmierza przebiegu pojazdu w jednostkach miary właściwych dla tego rodzaju pojazdu lub
- 2) odczyt wskazania tego licznika wraz z jednostką miary nie jest możliwy, lub
- 3) osoba, o której mowa w ust. 1, nie złożyła pisemnego oświadczenia o dacie wymiany licznika przebiegu całkowitego pojazdu – jednostka upoważniona do przeprowadzania badań technicznych zatrzyma dowód rejestracyjny lub pozwolenie czasowe.

■ Kto jechał za szybko?

W sprawie pomiaru prędkości zainstalowanym w radiowozie wideorejestratorem (PolCam) toczy się ciekawy spór sądowy, którego przebieg nagłaśnia stowarzyszenie „Prawo na drodze”. Okazuje się, że zasada działania takiego urządzenia oparta jest na danych o prędkości samego radiowozu, co w wielu sytuacjach może obniżyć wiarygodność pomiaru, a nawet przesądzać o jego nieprawidłowym wyniku. W dodatku wiarygodność tych danych jest zależna od czynników, takich jak aktualne obciążenie radiowozu czy stan ogumienia. W połączeniu z brakiem precyzyjnych danych o odległości między pojazdami taki pomiar musi budzić wątpliwości, zwłaszcza kiedy dochodzi do paradoksalnej sy-



tuacji, w której kierowca ewidentnie hamujący według kontrolujących porusza się w stałej odległości i z identyczną prędkością co przyspieszający w tym samym czasie radiowóz.

Kierowca, który w takiej sytuacji odmówił przyjęcia mandatu, przekonał już o braku swojej winy sąd pierwszej instancji w Lublinie.

W uzasadnieniu wciąż nieprawomocnego wyroku padło nawet tak uszczypliwe, choć w pełni logiczne, w świetle poczynionych w sprawie ustaleń, stwierdzenie: „Instrukcja systemu Polcam wskazuje, iż «za pomocą elektronicznego, precyzyjnego urządzenia Polcam można dokonać pomiaru prędkości podejrzanego pojazdu». Powyższe zdanie mogłoby zostać uznane za w pełni prawdziwe jedynie w sytuacji, gdyby podejrzanym pojazdem był radiowóz, w którym urządzenie jest zainstalowane”.

Sąd zaznaczył też, że nie jest jego intencją wspieranie kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego i łamiących ograniczenia prędkości, niemniej jednak sąd musi być przede wszystkim przyjacielem prawdy i nie może zastępować poczynienia prawdziwych ustaleń faktycznych wiarą w prawidłowość i racjonalność działań innych organów państwa. „Przeczenie funkcjonariusza policji, iż kierujący przekracza dozwoloną prędkość nie wystarczy w sytuacji, gdy państwo, które reprezentuje nie jest w stanie wyposażyć go w adekwatne dla potrzeb i możliwości technicznych XXI wieku urządzenie, które ustali i zabezpieczy dowód przekro-

czenia prędkości w sposób, który nie będzie budził wątpliwości”.

W związku ze złożoną przez policję apelacją sprawa będzie miała dalszy ciąg w sądzie okręgowym. Już teraz ustalenia tego postępowania podważają jednak zaufanie do kolejnej metody pomiaru prędkości i uświadamiają, że nie można niestety ślepo ufać temu, co zobaczymy na ekranie policyjnej aparatury pomiarowej.

■ W korku się nie liczy? Nic z tego

Inne interesujące orzeczenie zapadło we wrześniu we Wrocławiu i dotyczy dość powszechnego grzechu kierowców – prowadzenia rozmów telefonicznych z telefonem w rękę w korku. Przypomnijmy, zgodnie z art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy z 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym kierującemu zabrania się korzystania podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w rękę.

W świetle tak sformułowanego przepisu nie mogło ulegać wątpliwości, że nawet w czasie jazdy z niewielką prędkością i niespowodowania przez kierowcę rzeczywistego zagrożenia rozmowa z telefonem w dłoni stanowiła wykroczenie. W związku z tym sądu nie przekonały tłumaczenia obwinionego, któremu wymierzył dokładnie taką samą grzywnę, jaka wynikała z nieprzyjętego mandatu, przestrzegając jednocześnie w uzasadnieniu przed podejściem „może sąd da mniej”. ■

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



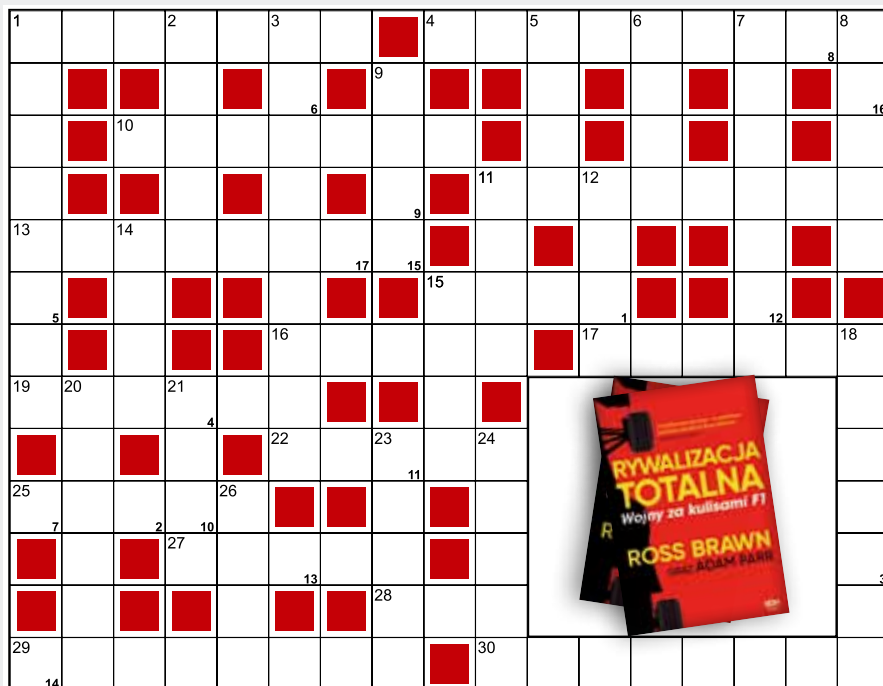
Uśmiechnij się



Znalezione w Internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 17 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „infrastruktura”. Nagrodę wyślemy pocztą.

Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Rywalizacja totalna. Wojny za kulisami F1”.

POZIOMO:

1) obowiązkowo wożona w samochodzie. 4) doszkalcenie na kursie. 10) pod palcem pianisty. 11) wśród jednośladów. 13) kurs nauki języka obcego prowadzony na wyższej uczelni. 15) ptak objęty w Polsce ochroną gatunkową ścisłą. 16) niemowlak. 17) manewr boksera. 19) łodyga trawy. 22) Si dla chemika. 25) budulec wydmy. 27) ujma na honorze. 28) tylna część wierzchowca. 29) węglowodan. 30) instrument muzyczny z klawiszami i guzikami.

PIONOWO:

1) śliska powłoka lodowa na drodze. 2) atak samolotów. 3) figura geometryczna. 5) zapasowe w bagażniku. 6) pora wakacyjnych wyjazdów. 7) młode pokolenie rozpoczynające działalność w jakiejś dziedzinie. 8) solenizant z 3 października. 9) kłujący chwast. 11) ssak arktyczny. 12) model Fiata. 14) duże naczynie w kształcie ściętego stożka. 15) fakty, informacje. 18) sygnalizator dźwiękowy w aucie. 20) drewniane naczynie używane dawniej do wyrabiania ciasta. 21) Jan Sebastian, kompozytor. 23) konkurencja narciarska. 24) samochód z Japonii. 26) montażowa w fabryce samochodów.

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, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Małgorzata Tobiasz, Marek Ruppental, Marcin Kukawka, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marek Kasprzyk, Dariusz Piorunkiewicz.

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

Foto: Jakub Ziębka, Łukasz Szewczyk, Dariusz Piorunkiewicz, zeeveez/Flickr, Alicja Racka, Lukas 3z/Wikimedia Commons, materiały prasowe Renault, Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego, Kreuzschnabel/Wikimedia Commons, Nero24/Wikimedia Commons, Tasma3197/Wikimedia Commons, KPRM, materiały UM Rzeszów, KWP Opole.

Korekta: Dorota Piechna
Skład: e-kierowca – studio DTP
Druk: KaDruk, www.kadruk.com.pl, 71-246 Szczecin, ul. Romera 10E
Wszelkie prawa zastrzeżone. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo skrótów i adiacji tekstów. 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

РОСЫЙСКИМ

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