

nr 4/2015 (112)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

CENA MINIMALNA

BRAK ZGODY RESORTU INFRASTRUKTURY I ROZWOJU NA WPROWADZENIE CENY MINIMALNEJ ZA GODZINĘ SZKOLENIA SPRAWIŁ, ŻE W ŚRODOWISKU ZWIĄZANYM Z OSK WRZE. POLSKA FEDERACJA STOWARZYSZEŃ SZKÓŁ KIEROWCÓW ROZWAŻA PRZEPROWADZENIE OGÓLNOPOLSKIEGO PROTESTU.

str. 10

SZEFOWIE ODTJ-ÓW ZACIERAJĄ RĘCE

OD POCZĄTKU NASTĘPNEGO ROKU KAŻDY ŚWIEŻY KIEROWCĄ BĘDZIE MUSIAŁ NAUCZYĆ SIĘ, JAK NIE WCHODZIĆ W POŚLIZG, HAMOWAĆ NA ŚLIŚKIEJ NAWIERZCHNI CZY PRAWIDŁOWO SIEDZIEĆ ZA KIEROWNICĄ. POSŁUŻĄ DO TEGO SPECJALNE OŚRODKI, KTÓRE NA ODEGRANIE SWOJEJ ROLI CZEKAJĄ JUŻ TRZECI ROK.



ISSN 1895-4472

0 4



9 771895 447508

WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

SKLEP INTERNETOWY

www.sklep.e-kierowca.pl



...bo liczy się serwis
...i zniżki dla stałych Klientów.



Czy mur runie?



Krzysztof Giżycki

Rozpoczął się ostatni etap walki o ustanowienie ceny minimalnej za godzinę szkolenia. Nie wydaje się, żeby strona ministerialna nagle zmieniła zdanie i zgodziła się z postulatami większości przedstawicieli branży związanej ze szkoleniem kierowców. Resort infrastruktury i rozwoju ma jasno sprecyzowane stanowisko, które podczas XVII Zjazdu Delegatów Stowarzyszeń Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców (PFSSK) zaprezentował dyrektor departamentu transportu drogowego Łukasz Twardowski.

Teraz ruch należy do branżowców. Albo przejdą nad brakiem spełnienia swojego postulatu do porządku dziennego, albo zdecydują się na bardziej zdecydowane działania.

Pytanie tylko, czy ewentualne protesty mogą spowodować, że ministerstwo nagle zmieni zdanie i mur wzajemnej nieufności runie? Pożyjemy, zobaczymy.

Co prawda kwestia ceny minimalnej jest głównym tematem najnowszego numeru „Szkoly Jazdy”, nie znaczy to jednak, że jedynym. Od początku następnego roku każdy świeżo upieczony kierowca będzie musiał nauczyć się, jak nie wchodzić w poślizg, hamować na śliskiej nawierzchni czy prawidłowo siedzieć za kierownicą. To kolejna porcja nowości w systemie szkolenia kandydata na kierowcę i młodego kierowcy, która ma wejść w życie już na początku stycznia. Z niecierpliwością czekają na nie ODTJ-y. Do tej pory musiały one wykorzystywać swoje wybudowane za duże pieniądze ośrodki w trochę innym celu. Wraca także kwestia egzaminów na kwalifikację wstępną. Tym razem nie chodzi o to, kto ma płacić członkom komisji egzaminacyjnej, tylko jaki rodzaj umów powinien być z nimi zawierany. Zapraszamy do lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Rodzi się protest?	4	Hyundai wyparł skodę	28
Szkoleniowcy starli się z dyrektorem. W tle „Szkola Jazdy”	6	Samolubie, ja cię nie lubię!	29
Małe, ale pożądane...	8	Królowa miasta	30
Nowocześnie, innowacyjnie i bezpiecznie	9	PRL i... motocykle	31
Nowi kierowcy będą się doszkalać. Szefowie ODTJ-ów zacierają ręce	10	Kłopotliwe skrzyżowanie	32
Zdradliwe dzieło	12	Ekostrefy także w Polsce?	34
Ministerstwo proponuje kary dla ośrodków	13	Kosztowne korki	35
Luksus za rozsądne pieniądze	14	Co rozprasza kierowcę i pieszych?	36
Bezpieczna jazda w rymach	16	Motocykliści używają kasków, rowerzyści niekoniecznie	38
Nowa samochodowa moda	18	E-call z trzyletnim poślizgiem	39
Bilans OSK. Aktywa	20	Jazda samochodem? Boję się...	40
Ulepione z jednej gliny	22	Pierwsze zajęcia	41
Rower w ruchu drogowym	24	Przegląd legislacyjny	42
Kultura to podstawa	26	Koniec marzeń?	44

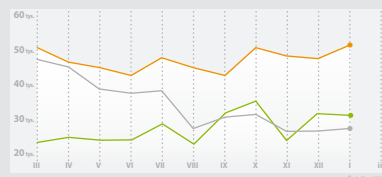
Z ostatniej chwili

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

STYCZEŃ 2015 **31372**

STYCZEŃ 2014 **26228**

STYCZEŃ 2013 **52222**



Instruktorzy mierzą się w Bełchatowie

Za kolejną, 16 już edycję konkursu Instruktor Roku odpowiadać będzie Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia Kierowców i Instruktorów Regionu Piotrkowskiego. Impreza odbędzie się pod koniec czerwca i ma się zbiec z Dniami Bełchatowa. Komandorem konkursu będzie Józef Kowalski.

– Cieszę się, że Instruktor Roku wraca do swoich korzeni, do ludzi, którzy go wymyślili – mówi Krzysztof Bandos, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców.

Ubiegłoroczny konkurs odbył się w Wielkopolsce, na terenie Akademii Kierowcy, czyli ośrodka doskonalenia techniki jazdy w Międzychodzie (gmina Dolsk). Uczestniczyło w nim kilkudziesięciu instruktorów i pięć instruktorek, którzy swoją wyższość nad rywalami próbowali udowodnić w aż siedmiu konkurencjach.

Na początek zawodnicy mieli za zadanie rozwiązać test wielokrotnego wyboru z przepisów ruchu drogowego. Było to dwadzieścia pytań. Za dobrą odpowiedź otrzymywało się jeden punkt, za złą lub brak – zero. Wszystko w czasie 20 minut. W przypadku uzyskania przez zawodników takiej samej liczby punktów wyżej w klasyfikacji był ten, kto test rozwiązał szybciej. Uczestnicy rywalizacji startowali także w konkurencji udzielania pierwszej pomocy. Każdy zawodnik miał obowiązek wykonać sześć cykli (jeden to trzydzieści uciśnień klatki piersiowej i dwa oddechy ratownicze) w ciągu dwóch minut.

Kolejne konkurencje miały już charakter praktyczny. Chodzi o stabilność stewarda, próbę sir Lancelota oraz zadania z wykorzystaniem płyty poślizgowej. W Bełchatowie tytułu Instruktor Roku bronić będzie Mariusz Pierzynka. *red*

Rodzi się protest?

Brak zgody resortu infrastruktury i rozwoju na wprowadzenie ceny minimalnej za godzinę szkolenia sprawił, że w środowisku związanym z OSK wrze. Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców rozważa przeprowadzenie ogólnopolskiego protestu.



dzinę szkolenia jest za niska, a więc proponowana cena minimalna będzie wyższa. Już teraz nie ma zainteresowania odbywaniem szkoleń. Podwyższenie ceny za szkolenie poprzez określenie ceny minimalnej za godzinę szkolenia paradoksalnie może doprowadzić do sytuacji, w której jeszcze mniejsza liczba osób będzie mogła sobie na to szkolenie pozwolić, co ostatecznie pograży przedsiębiorców. Określenie ceny minimalnej faktycznie spowoduje, że wszystkie podmioty prowadzące szkolenie będą oferowały szkolenia w tej samej cenie, ale raczej nie wyeliminuje sytuacji patologicznych, na które powołują się pomysłodawcy. Ci przedsiębiorcy, którzy dzisiaj oszczędzają, skracając czas szkolenia, wydając zaświadczenia bez przeprowadzenia szkolenia czy oferując dodatkowe korzyści za zapisanie się na kurs, będą to robili nadal, tylko zaoszczędzą więcej pieniędzy”.

■ Jest o co walczyć?

Skąd wziął się w ogóle pomysł wprowadzenia ceny minimalnej i jaki byłby cel takiego posunięcia? Zdaniem zwolenników jej wprowadzenia, zlikwidowałoby to niezdrową konkurencję cenową oraz poprawiło jakość szkoleń. Często przywołuje się tutaj przykład tzw. zakupów grupowych. Kurs na prawo jazdy może tam kosztować jedynie 700 zł, serwis zabiera z tego około 50 proc. Wynika z tego, że realny przychód dla ośrodka z jednego kursanta to tylko 350 zł. Czy można za takie pieniądze uczciwie przeprowadzić szkolenie? – pytają szkoleniowcy. Mówi się także o tym, że niektóre ośrodki posiadają tzw. biuro w teczce. Oznacza to brak infrastruktury OSK zgodnej z ustawą, a co za tym idzie – brak kosztów stałych.

O to, czy ustalenie ceny minimalnej miałyby sens, zapytaliśmy eksperta z jednej z największych polskich organizacji zrzeszającej przedsiębiorców z różnych branż. Zastrzegł sobie anonimowość.

– Na pierwszy rzut oka postulat ma wymiar dość absurdalny. Ale po kolei. Zacznijmy od wysokiej lub niskiej jakości szkolenia. To przecież uczucia subiektywne. Ciekawi mnie też, jaką gwarancję mielibyśmy, że ośrodek szkolenia kierowców za wyższą cenę będzie prowadził zajęcia rzetelnie? Żeby wyeliminować patologie, potrzebny jest wnikliwy nadzór. Nieprawidłowości powinny być wychwytywane. Działania muszą więc iść właśnie w tym kierunku. Oczywiście przy założeniu, że naszym celem jest poprawa jakości szkolenia.

Negatywna odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju dotarła do branżowców niedawno. Kilkakrotnie głos w tej sprawie zabrał sekretarz stanu Zbigniew Rynasiewicz. Było to spowodowane kilkoma interpelacjami posłów, którzy zachęteni przez liderów organizacji branżowych, chcieli poznać stanowisko resortu w sprawie ewentualnego wdrożenia pomysłu wprowadzenia ceny minimalnej.

■ Nie wszyscy oszukują

Rynasiewicz uważa, że „od wielu lat, a tak naprawdę od samego początku wprowadzenia wolnej gospodarki rynkowej, w Polsce w ramach tej działalności gospodarczej pozostawiono przedsiębiorcom wolność w ramach kształtowania ceny za oferowane kursy i szkolenia. Idea ustanowienia ceny minimalnej za godzinę szkolenia, która miałaby być panaceum na poprawę jakości szkolenia, wydaje się jedynie rozwiązaniem zmierzającym do podwyższenia dochodów przedsiębiorców prowadzących przedmiotową działalność gospodarczą”. Minister przyznaje, że rzeczywiście istnieją na rynku podmioty, które oferują niską cenę i oszczędzają na jakości szkolenia. Ale – jak podkreśla – nie zawsze oznacza to oszukiwanie klientów. Dlaczego? Bo w ramach wolnej gospodarki rynkowej każdy

ma prawo dostosować cenę do ponoszonych kosztów lub zakładanego obrotu. Zdaniem Rynasiewicza, takie działanie jest prokonsumenckie, ponieważ pozwala większej liczbie osób ubiegać się o uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdami.

Sekretarz stanu odniósł się także do problemów finansowych, z którymi borykają się szkoły jazdy. „Są związane ze znacznym spadkiem (w odniesieniu do lat ubiegłych) zainteresowania uzyskaniem uprawnień do kierowania pojazdami. Przyczynia się do tego przede wszystkim niż demograficzny. Liczba podmiotów prowadzących dotychczas szkolenia kandydatów na kierowców znacząco przewyższa popyt na szkolenia, co automatycznie prowadzi do intensywnej i niekiedy samoniszczącej walki o klienta. W ocenie resortu, tak właśnie działa wolny rynek. Podmioty, które nie potrafią lub nie mogą rywalizować na rynku, po prostu są z niego eliminowane”.

■ „Cena minimalna nie wyeliminuje patologii”

Rynasiewicz uważa także, że wprowadzenie ceny minimalnej za godzinę szkolenia nie przyczyni się do wzrostu liczby klientów zainteresowanych uzyskaniem prawa jazdy. „Zgodnie z propozycją, należy założyć, że obecna średnia cena rynkowa za go-

Ekspert zwraca uwagę na jeszcze jedną rzecz. Pyta, na jakiej podstawie określana byłaby kwota ceny minimalnej.

– Jeśli ustalilibyśmy ją na poziomie np. 1,3 tys. zł, to ktoś mógłby zapytać, dlaczego miałyby wynosić 20 zł więcej albo mniej. Czy chcielibyśmy żyć w kraju, gdzie odgórnie ustalana byłaby cena chleba żytniego, mleka albo innych komercyjnych usług i produktów? Moim zdaniem, nie. Regulowanie cen nie jest w tym przypadku działaniem sensownym.

■ Brak klimatu

Zdecydowana większość przedstawicieli środowiska związanego ze szkoleniem kierowców uważa jednak inaczej. Ustanowienie ceny minimalnej to dla nich jeden z najważniejszych kroków w drodze do uzdrowienia branży. Było to widać choćby na XVII Zjeździe Delegatów Stowarzyszeń Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców, który odbył się 21 marca w Łowiczu, oraz zorganizowanym w przeddzień tego wydarzenia posiedzeniu Komitetu Doradczego Zarządu.

– Naszą batalię o cenę minimalną zaczęliśmy ponad pięć miesięcy temu – mówił Krzysztof Bandos, prezes PFSSK. – Podjęliśmy się trudnego zadania, przygotowaliśmy projekt zmian, rozmawialiśmy z posłami zasiadającymi w sejmowej komisji infrastruktury. Chcieliśmy działać etapami. Na początek chodziło tylko o możliwość stworzenia przez ministra rozporządzenia, dzięki któremu później można byłoby wprowadzić cenę minimalną. Dostaliśmy jednak informację, że nasz projekt został wstrzymany, usłyszeliśmy, że nie ma klimatu sprzyjającego zmianom.

Zebrani w Łowiczu branżowcy nie zgadzali się z argumentacją ministra Rynasiewicza, którą przedstawił w odpowiedziach na interpelacje poselskie.

– Stwierdzenie, że głównym kłopotem szkół jazdy jest niż demograficzny to nonsens – uważa Zbigniew Uszczyński, szef wałbrzyskiego Stowarzyszenia Instruktorów i Szkół Nauki Jazdy „Elka”. – Ludzie nie chodzą na kurs, bo boją się egzaminów. Okazuje się, że szkolenie jest tańsze niż inne opłaty, które składają się na prawo jazdy. Chodzi mi o nawet ośmiokrotne podejście do egzaminu oraz opłatę za badanie lekarskie.

– Mówi się już o 20 tys. bezrobotnych instruktorów nauki jazdy, musimy coś z tym zrobić – dodaje Krzysztof Skalecki, prezes Stowarzyszenia Instruktorów i Ośrodków Szkolenia Kierowców w Pile.

■ Zakład Drzazgi

Wobec takiej sytuacji część delegatów XVII Zjazdu PFSSK proponuje zorganizowanie ogólnopolskich protestów.

– Musimy się zintegrować w słusznej sprawie – mówił Janusz Kuśmierk, prezes Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców i Instruktorów Regionu Piotrkowskiego. – Potrzeba nam jasnych postulatów, jednakowych i nośnych haseł. Prote-



Ostatni duży protest środowiska związanego ze szkoleniem kierowców odbył się w marcu 2013 r. w Gdańsku.

sty można zorganizować na kilka sposobów. Chodzi o manifestacje przed siedzibami urzędów wojewódzkich i wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, zablokowanie przejść dla pieszych, znajdujących się blisko WORD-ów. Jeśli to nie pomoże, powinniśmy spotkać się przed kancelarią premiera. Wyznamy konkretne terminy, konkretny kalendarz.

Do protestów nawoływał także Grzegorz Kuchciński, członek Stowarzyszenia Wykładowców i Instruktorów w Gorzowie Wielkopolskim.

– Doszliśmy już do ściany. Ministerstwo udaje, że z nami rozmawia i przed wyborami na pewno całkowicie nie skreśli naszego projektu. Protest jest koniecznością, część młodych ludzi z Gorzowa jest w stanie zablokować miasto. Działajmy jeszcze przed wyborami prezydenckimi.

– Jestem za protestem jeszcze przed wyborami. Albo teraz, albo nigdy. Białostok chce pokazać swoje niezadowolenie – wtórował mu Andrzej Sural, prezes białostockiego Społecznego Stowarzyszenia Szkolenia Kierowców.

Nastroje delegatów starał się tonować sekretarz Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców Jan Szymczak.

– Moim zdaniem, nie wykorzystaliśmy wszystkich dostępnych opcji. Mamy zapewnienie, że spotkamy się jeszcze z ministrem Zbigniewem Rynasiewiczem. Poczekajmy trochę.

Do dyskusji włączył się także Władysław Drzazga, szef Stowarzyszenia Wykładowców i Instruktorów w Gorzowie Wielkopolskim.

– Jeśli cena minimalna zostanie wprowadzona, to wpłacę na PFSSK 5 tys. zł. Ale mam wrażenie, że tak się jednak nie stanie.

■ Najpierw rozmowy, potem protest?

Co w końcu uradzili delegaci XVII Zjazdu Delegatów Stowarzyszeń Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców? Najpierw zarząd organizacji spotka się z ministrem Zbigniewem Rynasiewiczem. Jeśli nie otrzyma od niego żadnych dobrych wieści dotyczących sprawy ceny minimalnej, to kwestia ewentualnego protestu będzie podejmowana w maju, podczas Komitetu Doradczego Zarządu PFSSK. Ten może zaproponować zarządowi organizację protestu. Jeśli będzie na to zgoda, pozostaje jeszcze omówić i skoordynować wszystkie szczegóły akcji. W tej sprawie mają być też zwołane zebrania wszystkich regionalnych stowarzyszeń, które wchodzi w skład federacji.

O tym, czy protest przeciwko braku zgody na wprowadzenie ceny minimalnej za godzinę szkolenia się odbędzie, dowiemy się więc w ciągu najbliższych miesięcy.

Jakub Ziębka



Powodem gdańskiego protestu była nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami.

Szkoleniowcy starli się z dyrektorem.

W tle „Szkola Jazdy”

Specjalnym gościem XVII Zjazdu Delegatów Stowarzyszeń Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców był dyrektor ministerialnego departamentu transportu drogowego Łukasz Twardowski. Środowisko związane z OSK wykorzystało jego obecność do druzgocącej krytyki resortu. Przy prezentowaniu swej argumentacji obie strony posługiwały się marcowym numerem „Szkoly Jazdy”.

Godzinne spotkanie rozpoczęło się wystąpieniem przedstawiciela strony ministerialnej. Twardowski mówił o niedawnej propozycji resortu, której celem jest karanie ośrodków szkolenia kierowców popełniających nadużycia (szczegółowe omówienie projektu znajduje się na str. 13 w tekście „Ministerstwo proponuje kary dla ośrodków” – przyp. red.).

– Wychodzi ona naprzeciw postulatowi o podwyższenie jakości szkolenia. Braliśmy pod uwagę średnią zdawalność w poszczególnych województwach. Takie zestawienie znajduje się w „Szkole Jazdy”. Chcielibyśmy, żeby starostwa obligatoryjnie kontrolowały ośrodki, których zdawalność wynosi ponad 15 proc. niższą niż średnia z województwa.

Łukasz Twardowski wypowiedział się także w kwestii ustanowienia ceny minimalnej za godzinę szkolenia.

– Odnieśliśmy się do tej propozycji w sposób krytyczny. Podniesienie ceny nie spowoduje wzrostu jakości szkolenia. Przykładem mogą być choćby stacje kontroli pojazdów. Czy ustalenie sztywnych cen wyeliminowało patologię? W żadnym wypadku, one się wręcz namnożyły. Poza tym trudno byłoby wprowadzić cenę minimalną dla całego kraju. Choćby dlatego, że poziom zamożności ludzi jest w każdym rejonie Polski różny. Z kolei rejonizacja spowodowałaby turystykę kursową.

■ Golgota

Z argumentami przedstawionymi przez dyrektora departamentu transportu drogowego zdecydowanie nie zgodził się Władysław Drzazga, prezes Stowarzyszenia Wykładowców i Instruktorów w Gorzowie Wielkopolskim.

– Za niską cenę nie powstanie wysokiej jakości produkt. Musi pan z nami współpracować. Jest źle, żyjemy na krawędzi nędzy, zamykamy ośrodki, a ministerstwo nie przyjmuje naszych argumentów.

– Obecnie obserwujemy nierówność podmiotów wobec prawa – wtórował Drzazdze



Zbigniew Uszczyński, szef wałbrzyskiego Stowarzyszenia Instruktorów i Szkół Nauki Jazdy „Elka”. – Lekarze mają cenę minimalną, psychologowie też, czemu my nie? Mamy do czynienia z dumpingiem. Jeżeli cena realna za godzinę szkolenia to 80 zł, a ktoś wykonuje tę usługę za 40 zł, to jak takie postępowanie nazwać? Turystyka? Egzaminacyjna już jest, ludzie jadą poza granice Polski i zdają za pierwszym razem. U nas mamy do czynienia z Golgotą!

Do dyskusji włączył się także honorowy prezes PFSSK, Janusz Ujma.

– Przeżyłem już kilku dyrektorów, a dalej nikt nas nie słucha. Nie chcemy być traktowani jak kula u nogi. Części członków federacji już nie ma, bo pozamykali ośrodki. Kolejdy chcą wyjść na ulicę. Jak to jest, że instruktorzy nauki jazdy zarabiają mniej niż sprzątaczkę?

■ Żaden system nie jest idealny

W toku dyskusji szkoleniowcy podnieśli także wątek egzaminów, które odbywają się na pojazdach OSK.

– Dlaczego cały dochód zabiera WORD? Dlaczego ośrodki partycypujące w kosztach egzaminu nie dostają nic? – pytała Iwona Musztyfago, wiceprezes wrocławskiego Stowarzyszenia Instruktorów i Wykładowców Kształcenia Kierowców.

Twardowski odpowiedział na to, że podstawienie auta na egzamin to dla szkół jazdy tylko możliwość, nie konieczność.

– Wszyscy krytykują nasz system egzaminowania, a np. Niemcom on się podoba. Tam też istnieje turystyka egzaminacyjna, ludzie jeżdżą z Bawarii do Saksonii. Żaden system nie jest idealny, choć tak lubimy porównywać się do krajów Europy Zachodniej – ciągnął Twardowski.

– Czy naprawdę sądzi pan, że wprowadzenie kar podniesie jakość szkolenia? – pytał Grzegorz Kuchciński, członek Stowarzyszenia Wykładowców i Instruktorów w Gorzowie Wielkopolskim. – Kto i jak zagwarantuje nam, że starostwa nie znajdą sobie kolejnego źródła dochodu? My nie chcemy jakichś horrendalnie wielkich pieniędzy. Dbamy o to, żeby nasze przychody pozwoliły nam godnie żyć i inwestować w biznes. Ja płacę instruktorowi 14 zł za godzinę, wyniki mam dobre, ale moja firma jest na granicy wydajności.

■ Nieuzasadniona krytyka?

Po wystąpieniu Kuchcińskiego głos zabrał Mariusz Pierzynka, członek wałbrzyskiego Stowarzyszenia Instruktorów i Szkół Nauki Jazdy „Elka”.

Pierzynka: Czy uważa pan dyrektor, że system jest dobry?

Twardowski: System szkolenia? Nie.

Pierzynka: Widzę, że cały czas jest pan na nie. Żeby wyciągać daleko idące wnioski, musiałby pan znać system od podszewki. Dlaczego nas się tylko krytykuje?

Twardowski: Bardzo chętnie pochylę się nad waszymi pomysłami usprawnienia systemu. Zaznaczam jednak, że wprowadzenie ceny minimalnej nie jest żadnym rozwiązaniem.

Tę krótką wymianę zdań przerwał Janusz Kuśmierk, prezes Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców i Instruktorów Regionu Piotrkowskiego.

– Co naszą branżę pociągnęło w dół? Kolejne zmiany regulacji. Jeśli będę mógł szkolić jak chcę, na czym chcę, to wtedy cena minimalna nie jest potrzebna. W innym przypadku już tak. Ministerstwo jest dla nas, nie odwrotnie.

W odpowiedzi Łukasz Twardowski stwierdził, że przyjechał do Łowicza po to, żeby z przedstawicielami branży związanej ze szkoleniem kierowców rozmawiać.

– Słucham waszych argumentów. Ale minister infrastruktury i rozwoju nie ma prawa do określania ceny minimalnej dla godziny szkolenia. Z ministrem zdrowia sprawa ma się już inaczej.

■ Kurs za stodołą

Pod koniec spotkania Władysław Drzazga zdradził dyrektorowi departamentu drogowego, że delegaci chcą podjąć uchwałę wzywającą do ogólnopolskiego protestu.

– Dziękujemy jednak, że pan przyjechał. Gratuluję odwagi – ciągnął Drzazga.

Ostatnie zdanie w tej niezwykle nerwowej dyskusji należało do Łukasza Twardowskiego.

– Wszyscy zebrani tu prezesi wiedzą, że przy nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami uwzględnione zostały uwagi środowiska szkoleniowego. Nie jest tak, że nie słuchamy. Ale wasz sztandarowy postulat – ustanowienie ceny minimalnej – nic nie zmieni. Facet szkolący kursanta za stodołą dalej będzie to robił, tylko za znacznie lepsze pieniądze.

Jakub Ziębka



Zarząd oszczędza

Członkowie zarządu Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców postawili na oszczędności. Pozbyli się telefonów służbowych, rachunki za paliwo, noclegi regulują sami – wynika ze sprawozdania, jakie przedstawiono delegatom PFSSK, którzy pod koniec marca spotkali się w Łowiczu.

Dokument ten jest niejako podsumowaniem pracy ludzi, którzy na swoje stanowiska zostali wybrani rok temu w Gorzowie. Co przez ten czas udało się osiągnąć?

– Dzięki naszej pracy baza pytań egzaminacyjnych jest w rękach państwa, nie podmiotów komercyjnych – mówił Krzysztof Bandos, prezes PFSSK. – A to nie wszystko. Szkoły jazdy mają także możliwość podstawienia swoich samochodów na egzamin państwowy. Niestety, nie udało nam się skłonić ministerstwa do ustanowienia ceny minimalnej. Mimo że kosztowało nas to wiele wysiłku.

Członkowie zarządu Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców postawili także na oszczędności. Pozbyli się telefonów służbowych, rachunki za paliwo, noclegi regulują sami.

O co PFSSK zamierza walczyć w najbliższym czasie?

– Cały czas będziemy pracowali nad przekonaniem resortu infrastruktury i rozwoju do wprowadzenia ceny minimalnej za godzinę szkolenia – mówił Bandos. – Chcielibyśmy także, żeby opłata za egzamin prowadzony pojazdem OSK była przekazywana zarówno WORD-om, jak i ośrodkom, choćby w proporcji 60 proc. – 40 proc. Może uda nam się dożyć czasów, gdy instruktor swoim samochodem będzie podjeżdżał na egzamin państwowy, siedząc obok kursanta, a egzaminator jazdę będzie obserwował z tylnego siedzenia.

Krzysztof Bandos wspominał także o próbie zmiany umiejscowienia egzaminów na kategorię AM. Jego zdaniem, powinny one być organizowane w powiatach albo ośrodkach szkolenia kierowców.

– Z motorowerów najchętniej korzysta młodzież w małych miasteczkach i na wsiach. Wycieczka do WORD-u to dla nich i ich rodziców niemały problem logistyczny i finansowy. Trzeba to zmienić – argumentował Bandos.

Jakub Ziębka

Małe, ale pożądane...

Duży odsetek osób przesiadających się z samochodu na motocykl decyduje się na wzięcie udziału w kursie doszkalającym. Frontem do klienta stoją wszyscy. Szkolenia pojawiły się w ofertach WORD-ów i szkół jazdy.

Nowelizacje przepisów nie zawsze utrudniają życie zmotoryzowanym. Od sierpnia ubiegłego roku osoby, które przynajmniej od trzech lat posiadają prawo jazdy kategorii B, mogą zasiąść za kierownicą lekkich jednośladów. Ograniczeniem jest pojemność skokowa (125 ccm) i moc silnika (15 KM).

Zmiany w prawie okazały się jednymi z najbardziej trafionych w ostatnich latach. Sprzedaż lekkich jednośladów wzrosła ponadtrzykrotnie! Mówimy tutaj o nowych motocyklach. W bieżącym sezonie zwiększy się także obrót używanymi – w sezonie zimowym importerzy mieli sporo czasu na przejrzenie zagranicznych ogłoszeń i przywiezienie do kraju najciekawszych egzemplarzy.

■ Duży obrót, nowe miejsca pracy

Statystyki ubiegłorocznej sprzedaży dobitnie pokazały, że Polacy nie są zainteresowani wyłącznie ciężkimi i mocnymi motocyklami z silnikami o pojemnościach powyżej 750 ccm. Stodwudziestki sprzedawały się lepiej. Dilerzy sprzedawali na pniu wszystkie dostępne sztuki. Aby nie odsyłać nikogo z kwitkiem, importerzy próbowali pozyskać kontyngenty jednośladów kierowanych na inne rynki. Każdy kontener był na wagę złota. Rynek został wstępnie nasycony. Wątpliwe jednak, by sprzedaż studwudziestki nagle wyhamowała.

Lekkie jednoślady doskonale sprawdzają się w mieście. Korki im niestraszne, za parkowanie nie zapłacimy ani grosza, w części miast można legalnie korzystać z buspasów, a spalanie rzędu 2 – 3 l/100 km przynosi wyraźną ulgę domowemu budżetowi. Droższe okazuje się korzystanie z komunikacji zbiorowej. Wszystko to zwiększa obrót środków w branży i daje możliwość stworzenia nowych miejsc pracy. Zyskają nie tylko salony i serwisy.

■ Szkoła wszyscy

Duży odsetek osób przesiadających się z samochodu na motocykl decyduje się na wzięcie udziału w kursie doszkalającym. Powody zapisywania się na nie są różne. Poza troską o własne zdrowie i życie czy presją ze strony rodziny w grę wchodzi także kwestie prozaiczne – nawet pozornie niegroźny upadek może okazać się bardziej kosztowny w skutkach od szkolenia.



Zainteresowanie organizowanymi od lat zajęciami dla posiadaczy praw jazdy kategorii A dowodzi, że motocykliści chętniej od użytkowników samochodów i bez jakiegokolwiek przymusu zapisują się na szkolenia. Dla wielu z nich trening jest swoistą odskocznią od codzienności i okazją do przyjemnego spędzenia czasu na wolnym powietrzu. Pamiętajmy, że nawet najłżejsze motocykle nie uchodzą wyłącznie za ekonomiczny środek transportu. Maszyny o sportowym bądź crossowym charakterze są świadomie wybierane przez osoby szukające radości z jazdy.

Ceny szkoleń są zróżnicowane. Od 60 złotych za godzinę jazdy po placu do 600 zł za pełny 10-godzinny trening. Trudno wyrokować, która formuła jest lepsza. Najwięcej zależy od indywidualnych predyspozycji kierowcy, który podczas kursu powinien nauczyć się tajników kierowania i manewrowania motocyklem, zachowań w sytuacjach awaryjnych (z hamowaniem i omińaniem przeszkody włącznie) oraz podstaw takty-

ki jazdy. Frontem do klienta stoją wszyscy. Szkolenia pojawiły się w ofertach WORD-ów i szkół jazdy. Kupujący nowe maszyny z wyższej półki często otrzymują zaproszenie na trening wraz z kluczykami do jednośladu.

■ Przede wszystkim rozsądek

Kończący trening powinni pamiętać, że choć jazda skuterem o pojemności 125 ccm nie jest trudna, to maszyna nie wybacza błędów. Zabłokowanie koła podczas hamowania, brak zasady ograniczonego zaufania na skrzyżowaniach czy niezachowanie rozsądnego odstępu od innych pojazdów może doprowadzić do tragedii. Jak na ironię, bardziej wymagające jednoślady ze skrzynią biegów i dźwignią sprzęgła w mniejszym stopniu usypiają czujność osób zdobywających pierwsze doświadczenia za kierownicą motocykla.

Łukasz Szewczyk

Nowocześnie, innowacyjnie i bezpiecznie

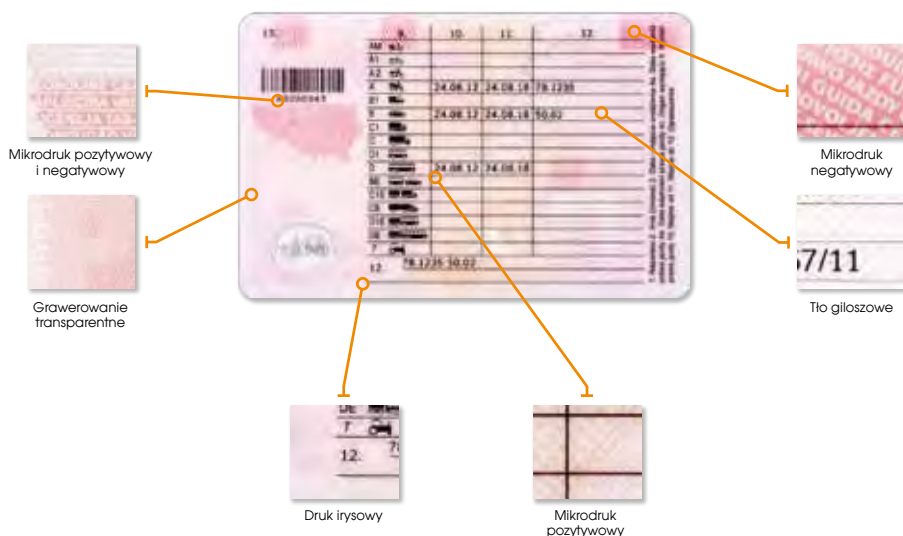
Prawo jazdy to jeden z najlepiej zabezpieczonych przed fałszerstwem dokumentów w Polsce. Przy jego produkcji stosuje się specjalne technologie opracowane i opatentowane przez PWPW.

Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A. wytwarza najważniejsze dokumenty identyfikacyjne i komunikacyjne w kraju. Na mocy umowy z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju PWPW S.A. produkuje i centralnie personalizuje prawa jazdy. Najnowszy wzór prawa jazdy funkcjonuje już od dwóch lat (wprowadzono go 19 stycznia 2013 r.). Dokument zawiera najnowsze zabezpieczenia, wykonany został z wielowarstwowego poliwęglanu. Jest pierwszym dokumentem, w którym zastosowano opracowaną i opatentowaną przez PWPW S.A. technologię PCP (Polycarbonate Colour Personalisation). To innowacyjne rozwiązanie łączy proces personalizacji karty z jej produkcją. Naniesienie kolorowego zdjęcia na jedną z warstw karty, a następnie zamknięcie go w strukturze całej karty, zabezpiecza dokument przed fałszowaniem. Technologia ta wyklucza funkcjonowanie czystych blankietów dokumentów. Polskie prawo jazdy jest jednym z najlepiej zabezpieczonych na świecie.

Prawo jazdy wydawane po 19 stycznia 2013



Działalność PWPW S.A. nie skupia się wyłącznie na produkcji dokumentów. Przykładem jest portal Info-Car.pl, który powstał z myślą nie tylko o osobach starających się o prawo jazdy, ale również dla osób posiadających już ten dokument. Za jego pośrednictwem można już na przykład: zapisać się na egzamin online, dokonać płatności za egzamin państwowy kartą lub online, rozwiązać próbny egzamin, opłacić wydanie prawa jazdy online lub kartą w urzędzie, zarejestrować auto – opłacić czynności urzędowe kartą lub online. Dwa najnowsze, wprowadzone przez PWPW S.A. rozwiązania to system Kasa oraz moduł dla leasingu.





Nowi kierowcy będą się doszkalać. Szefowie ODTJ-ów zacierają ręce

Od początku następnego roku każdy świeży kierowca będzie musiał nauczyć się, jak nie wchodzić w poślizg, hamować na śliskiej nawierzchni czy prawidłowo siedzieć za kierownicą. Posłużą do tego specjalne ośrodki, które na odegranie swojej roli czekają już trzeci rok.

Przepisy zmuszające nowych kierowców do odbycia kursu doszkalającego miały wejść w życie już w 2012 roku. Wtedy WORD-y zaczęły budować ośrodki doskonalenia techniki jazdy. Bo tego wymagała ustawa. Przepisy w życie nie weszły, ODTJ-oty zostały. Teraz rząd zapowiada powrót ustawy. Nowe wytyczne mają wejść w życie 6 stycznia.

■ Poślizgi, zakręty, awaryjne hamowania

Co się zmieni? Szkolenie trzeba będzie odbyć między czwartym a ósmym miesiącem od zdania egzaminu na prawo jazdy. Podzielono je na dwie części: teoretyczną i praktyczną.

Podczas zajęć z teorii młodzi kierowcy poznają czynniki mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, problematykę wypadków drogowych oraz psychologiczne aspekty prowadzenia samochodu i uczestnictwa w ruchu drogowym. Dowiedzą się, jak na sprawność kierowcy wpływają alkohol, zmęczenie czy stan emocjonalny.

Po kursie teoretycznym kierowca będzie musiał wykonać zadania praktyczne na specjalnej płycie poślizgowej w autoryzowanym ośrodku doskonalenia techniki jazdy. Takie szkolenie

ma się odbywać w specjalnych samochodach. Kierowca będzie musiał m.in.: zahamować awaryjnie, wejść w zakręt, spróbować sił na śliskiej powierzchni i nie wpaść w poślizg.

Ćwiczenia będą wykonywane przy zróżnicowanych prędkościach z wyłączonymi, a następnie włączonymi systemami bezpieczeństwa, takimi jak ABS i ESP. Szkolenie ma uświadomić kursantom, jak duże znaczenia ma dostosowanie prędkości do warunków na drodze.

Zajęcia będą dodatkowo płatne. Koszt to 300 zł, z czego 100 zł to szkolenie teoretyczne w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Z kolei 200 zł zapłacimy za praktykę na torze.

■ Szefowie ODTJ-ów zacierają ręce. Ma być bezpieczniej

Ośrodki doskonalenia techniki jazdy czekają na wprowadzenie nowych przepisów, które uporządkują sferę szkoleń kierowców. Zdaniem Norberta Szwarca z Polskiego Stowarzyszenia Motorowego Ośrodków Doskonalenia Techniki Jazdy, ośrodki skupione w stowarzyszeniu zapewniają odpowiednio wysoki poziom do prowadzenia tego typu szkoleń. Do tej pory klientami ODTJ-ów były firmy dysponujące dużymi flotami samochodów.

Od kilku lat prowadzone były programy szkoleniowe, dzięki którym szkolenia z zakresu doskonalenia techniki jazdy przeszło kilka tysięcy kierowców. Jeden z nich to program „Bezpieczna flota”.

– Kurs doskonalenia techniki jazdy powinien przejść każdy kierowca – mówi Szwarz. – Niezależnie od tego, czy ma prawo jazdy cztery miesiące, czy piętnaście lat. Na takim kursie uczy się odpowiedzialnego zachowania na drodze, co bezpośrednio wpływa na poprawę bezpieczeństwa. Jak zapytamy polskich kierowców, jacy są za kierownicą, to zdecydowana większość odpowie, że najlepsi. A na drodze okazuje się, że jednak wygląda to zupełnie inaczej. Kursy doskonalenia techniki jazdy są potrzebne, żeby uświadamiać, jakie są zagrożenia, jak na nie reagować, a przede wszystkim jak jeździć odpowiedzialnie i z wyobraźnią. O stanie wiedzy niektórych kierowców może świadczyć fakt, że szkolenie zaczyna się od zwrócenia uwagi na odpowiednią pozycję za kierownicą. Zapomina o tym wielu kierowców, a ma to niebagatelne znaczenie. I często dopiero na takim szkoleniu kierowcom otwierają się oczy, jak niewiele potrafią, jakie cychają na nich zagrożenia. Taki kurs powinien przejść każdy, nie tylko kierowcy zawodowi. Samo karanie mandatami nie roz-

wiąże kwestii bezpieczeństwa, ponieważ trzeba zacząć od szkolenia.

■ Kierowców nie trzeba zmuszać?

W Lublinie decyzja o budowie ośrodka doskonalenia techniki jazdy zapadła już w 2011 roku, niedługo po pojawieniu się pierwszych informacji o planowanej zmianie przepisów. Otwarto go w połowie ubiegłego roku. Inwestycja warta była 12 mln zł, z czego 2 mln pochodziły z funduszy unijnych.

– Oczywiście byliśmy zaskoczeni i zaniepokojeni, że zapowiadane zmiany w kwestii wprowadzenia dodatkowych, obowiązkowych szkoleń dla młodych kierowców zostały odroczone, jednak rzeczywistość pozytywnie nas zaskoczyła – mówi Artur Banaszkiwicz, wicedyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Lublinie, odpowiedzialny za zarządzanie ODTJ-em. – Od kiedy rozpoczęliśmy działalność, cały czas mamy wielu klientów. Okazało się, że świadomość kierowców jest coraz większa i chętnie korzystają z dodatkowych szkoleń, które poprawiają ich bezpieczeństwo na drodze.

Obecnie ośrodek doskonalenia techniki jazdy w Lublinie oferuje specjalistyczne kursy dla osób prywatnych, które pozwalają im podnieść swoje umiejętności, na przykład w skrajnych warunkach pogodowych. Koszt takich zajęć waha się od 150 do 550 zł za godzinę. Z usług ODTJ-u korzystają również ośrodki szkolenia kierowców, prowadzące tzw. kwalifikację wstępną, a także kierowcy pojazdów uprzywilejowanych i przewożących wartości pieniężne, którzy muszą przejść dodatkowe szkolenia.

– Nasze obiekty są też wynajmowane na szkolenia i eventy – wylicza wicedyrektor Banaszkiwicz. – Mieliśmy nawet jeden wieczór kawalerski, oczywiście bez alkoholu! Jak najbardziej czekamy na młodych kierowców, którzy zaczną się pojawiać od 2016 roku. Jednak przy obecnym zainteresowaniu będzie to wymagało od nas dużej mobili-

zacji, ponieważ już teraz nie narzekamy na brak zajęć. Szczególnie jeśli sąsiednie województwa nie będą dysponowały odpowiednimi obiektami, możemy spodziewać się napływu kierowców również stamtąd. Choć i teraz przyjeżdżają szkolić się u nas osoby między innymi z podkarpackiego.

■ Szczecin nie buduje. Chce współpracować z prywatnym ODTJ-otem

Z kolei Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Szczecinie na razie własnego ośrodka budować nie zamierza.

– To bardzo duża inwestycja, a my dopiero skończyliśmy poprzednią – tłumaczy Cezary Tkaczyk, dyrektor szczecińskiego WORD-u. – Wyliczenia pokazują, że zbudowanie ośrodka to koszt od kilku do kilkunastu milionów złotych. I nie ma pewności, że przepisy wejdą w życie. A jak już wejdą, to nie wiadomo, ile będą działały. W Skandynawii np. odchodzi się od tych kursów, ponieważ kierowcy czują się po nich zbyt pewnie i zaczynają szarżować. Wydaje im się, że skoro umieją wychodzić z poślizgu, to mogą się bawić. Może i u nas te przepisy długo się nie utrzymają.

Co zatem czeka szczecińskich kierowców, którzy będą musieli odbyć kurs? Opcji jest kilka. Jedną z możliwości jest wyjazd na kurs do ODTJ-u pod Poznaniem lub pod Zieloną Górą. Ale Szczecin też ma alternatywę.

– Janusz Witkowski, właściciel ośrodka kształcenia kierowców, chce zbudować w Szczecinie ODTJ – wyjaśnia Tkaczyk. – Wtedy szkolenia teoretyczne będą się odbywały u nas, a na praktykę będziemy wysyłali kursantów tam. To dla nas najlepsza opcja.

Sam Janusz Witkowski potwierdza, że taki ośrodek zamierza zbudować. Złożył już wszystkie wymagane dokumenty. Nie chce mówić o szczegółach, bo ostateczną decyzję ma mieć 7 kwietnia. Wiadomo, że ośrodek ma powstać z pieniędzy unijnych i być zlokalizowany przy ul. Szcza-

wiowej na Pomorzanych w Szczecinie. W odróżnieniu od większości ośrodków doskonalenia techniki jazdy, których obecnie w Polsce jest dziesięć, ten będzie skomunikowany z drogą szybkiego ruchu i nie będzie daleko za miastem.

Jeżeli stworzenie ośrodka w szczecińskiej dzielnicy Pomorzany się nie uda, dyrektor WORD-u rozważa jeszcze inne rozwiązanie. Zamierza wynająć plac i tam stworzyć niewielki ODTJ. Jednak to opcja awaryjna.

– Mam nadzieję, że nie będzie takiej konieczności, bo nawet niewielki ODTJ musi spełniać wymogi, a to kosztuje – mówi Tkaczyk. – Najdroższa jest infrastruktura podziemna, która obejmuje m.in. pompy do nawadniania placu i ściągania wody. Dlatego na razie czekamy.

■ Wraca zielony listek

Ale nowe przepisy to nie tylko obowiązkowy kurs doszkalający. To także zmiana prawa, które dotyczy świeżo upieczonych kierowców. Przez pierwszych osiem miesięcy od zdania egzaminu na prawo jazdy kierowca nie będzie mógł jeździć szybciej niż 100 km/h (ale tylko po autostradzie lub dwujezdniowej drodze ekspresowej). W terenie zabudowanym nie będzie mógł przekroczyć 50 km/h bez względu na to, co wskazują znaki. Poza obszarem zabudowanym będzie mógł rozpędzić się do 80 km/h.

Na szyby wróci też używana kiedyś przez nowych kierowców naklejka zielonego listka kłonowego. Przez pierwszych osiem miesięcy, które mają być okresem próbnym, kierowca będzie mógł prowadzić tylko samochód z takim znacznikiem przyklejonym do tylnej szyby.

Nowością będzie też przepis o karze za poważne naruszenia kodeksu drogowego. Jeżeli w trakcie trwania okresu próbnego kierowca dostanie dwa mandaty lub wyroki sądowe, starosta będzie mógł wydać decyzję o przedłużeniu tego okresu o kolejne dwa lata.

Anna Łukaszuk



Zdradliwe dzieło

Zakład Ubezpieczeń Społecznych kwestionuje umowy o dzieło, zawierane pomiędzy ośrodkami szkolenia a członkami komisji egzaminacyjnych na kwalifikację wstępną. W tym przypadku właściwą formą zatrudnienia są umowy-zlecenia – uważa ZUS.

Właśnie z taką interpretacją prawa spotkał się właściciel toruńskiego Centrum Szkolenia Majer, Jerzy Marks. Inspektorka ZUS przeprowadziła kontrolę ośrodka w grudniu ubiegłego roku i styczniu 2015 roku. Przedmiotem jej analizy były natomiast lata 2011 – 2013.

■ Zlecenie, nie dzieło

Co wyniknęło z kontroli? ZUS w Toruniu zwrócił uwagę na kwestie związane z egzaminami na kwalifikację wstępną. Przypomnijmy, że czuwa nad nimi specjalna komisja, którą powołuje wojewoda. Zasiadają w niej trzy osoby. Przysługuje im oczywiście wynagrodzenie, które pokrywa ośrodek prowadzący kurs. Ten musi zawrzeć z członkami komisji umowy. Często zdarza się, że są to umowy o dzieło. Tak było w przypadku Centrum Szkolenia Majer.

Właśnie to wzbudziło wątpliwości inspektorów Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Ich zdaniem, przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego przez członków komisji stanowi „określoną powtarzalną czynność faktyczną, której cechą jest staranność działania, a nie rezultat, czyli dzieło”.

W dokumencie, który został przesłany do Centrum Szkolenia Majer, możemy także przeczytać, że „umowa o dzieło to umowa o pewien określony rezultat pracy i umiejętności ludzkich – rezultat zindywidualizowany co do efektu z uwagi na daną umiejętność człowieka – rezultat pozwalający rozróżnić go od innych rezultatów tego samego charakteru. Stąd celem tej umowy nie jest samo wykonywanie umówionych czynności, lecz wytworzenie dzieła, czyli konkretnego, indywidualnie oznaczonego rezultatu, który musi mieć charakter samoistny i być ucieleśniony, czyli przybrać określoną postać w świetle zjawisk zewnętrznych. Rezultat ten musi być też obiektywnie osiągalny i pewny, a przy tym sprawdzalny, czyli zdalny na poddanie sprawdzianowi na istnienie wad fizycznych i prawnych danego dzieła. Jeżeli natomiast czynności wykonywane w ramach łączącej strony umowy do takiego konkretnego i indywidualnie oznaczonego celu nie prowadzą, możemy jedynie mówić o świadczeniu usług, do których stosuje się odpowiednio przepisy o zleceniu”.

Podstawą do takiej interpretacji ZUS są wyroki sądów, które zapadały w podobnych sprawach.



■ Błąd wojewody

Co ciekawe, ośrodki szkolenia kierowców, które zawierały umowy z członkami komisji, w błąd wprowadził wojewoda kujawsko-pomorski. Dlaczego? W wydanym przez niego zarządzeniu z grudnia 2009 roku było napisane, że wynagrodzenie członkom komisji wypłaca przedsiębiorca na podstawie umowy cywilnoprawnej. A w załączniku znajdował się wzór umowy o dzieło. ZUS stwierdził, że takie działanie wykracza poza kompetencje wojewody.

Błąd co prawda został naprawiony w zarządzeniu z sierpnia 2010 roku, w którym nie było już mowy o rodzaju zawieranych umów, ale cały czas zdarza się, że członkowie komisji przychodzą do ośrodków z gotowym wzorem umowy o dzieło.

■ Co na to Urząd Wojewódzki?

– Wykorzystywany przez członków komisji druk umowy o dzieło nie jest zatwierdzonym przez wojewodę kujawsko-pomorskiego załącznikiem do regulaminu, w związku z tym nie jest obowiązującym do stosowania przez członków komisji – mówi rzecznik prasowy Bartłomiej Michałek.

– Do zakresu działania ZUS należy w szczególności stwierdzanie i ustalanie obowiązku ubezpieczeń społecznych oraz kontrola wykonywania – zarówno przez płatników składek, jak i ubezpieczonych – obowiązków w zakresie tych ubezpieczeń. ZUS jest uprawniony do weryfikowania, czy osoba niezgłoszona do ubezpieczeń społecznych posiada tytuł do objęcia tymi ubezpieczeniami, określony obowiązującymi przepisami. W tym zakresie ZUS ma prawo do badania zarówno zawarcia umów, jak i ich treści. Jeżeli więc w konkretnym przypadku ZUS w trakcie prowadzonego postępowania wyjaśniającego lub przeprowadzanej u przedsiębiorcy kontroli stwierdzi, że umowa o dzieło została zawarta dla pozorów lub w celu obejścia prawa (tj. uniknięcia opłacania obowiązkowych składek), to ma prawo ją zakwestionować. W konsekwencji kwalifikuje taką umowę jako umowę-zlecenie bądź umowę o świadczenie usług. Wojewoda kujawsko-pomorski nie jest właściwy do dokonywania oceny, która z umów cywilnoprawnych powinna być stosowana.

Jaki jest finał tej sprawy? Jerzy Marks nie zamierza się od decyzji ZUS odwoływać.

– Chciałbym jednak, żeby to samo nie przydarzyło się innemu ośrodkowi – mówi.

Jakub Ziębka

Ministerstwo proponuje kary dla ośrodków

Przedsiębiorca, który prowadzi szkolenie dla kandydatów na kierowców, instruktorów lub warsztaty doskonalenia zawodowego, w wypadku stwierdzonych przez starostę nieprawidłowości powinien podlegać karze od 50 zł do 5 tys. zł za każde naruszenie – proponuje resort infrastruktury i rozwoju. Organizacje branżowe są oburzone.

Ministerialna propozycja została przedstawiona na stronie internetowej Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. Najważniejsze zmiany miałyby zostać dodane do artykułu 44 ustawy o kierujących pojazdami.

■ Nie więcej niż 10 tys. zł

Jest w nim mowa o kontrolach, które nad ośrodkami szkolenia kierowców sprawuje starosta. Na razie nie znajduje się tam zapis mówiący o karach finansowych, nakładanych na przedsiębiorców za stwierdzone nieprawidłowości. To – według nowego pomysłu ministerstwa – miałyby się zmienić. Zacytujmy propozycję resortu: „Przedsiębiorca prowadzący szkolenie, o którym mowa w art. 23 (szkolenie kandydatów na kierowców – przyp. red.), kurs, o którym mowa w art. 35 ust. 1 (kurs kandydatów na instruktorów – przyp. red.) lub warsztaty doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 35 ust. 6, lub inne czynności związane z tymi szkoleniami, kursami lub warsztatami, z naruszeniem obowiązków lub warunków dotyczących ich prowadzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 zł do 5 tys. zł za naruszenie. Suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli nie może przekroczyć kwoty 10 tys. zł”.

■ Kara dochodem powiatu

W proponowanych zmianach zostały jeszcze dodane dwie kwestie. Postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej nie wszczyna się lub już zaczęte zostaje umorzone, jeśli przedsiębiorca nie miał wpływu na naruszenia, nie mógł przewidzieć zdarzeń, które je spowodowały, albo od momentu ujawnienia nieprawidłowości minęły dwa lata.

Zgodnie z projektem resortu infrastruktury i rozwoju, kara zostałaby nakładana przez starostę na drodze decyzji administracyjnej. Taka decyzja stałaby się wykonalna po upływie trzydziestu dni od jej doręczenia. Oczywiście w przypadku, gdy przedsiębiorca nie złożyłby skargi



do sądu. Jeśli jednak tak by się stało, decyzja byłaby wykonalna w chwili odrzucenia, oddalenia lub cofnięcia skargi.

Kara byłaby dochodem powiatu. Należałoby ją uiszczać do dwóch tygodni od dnia, w którym decyzja stałaby się wykonalna.

■ Sprzeciw

Propozycją ministerstwa niezwykle oburzone są organizacje branżowe, które od czasu do czasu zasiadają z jego przedstawicielami do rozmów. Chodzi o Polską Federację Stowarzyszeń Szkół Kierowców, Polską Izbę Gospodarczą Ośrodków Szkolenia Kierowców, Ogólnopolską Izbę Gospodarczą Ośrodków Szkolenia Kierowców oraz Ligę Obrony Kraju. W liście datowanym na 5 marca przedstawiły one wspólne stanowisko. Możemy w nim przeczytać m.in.: „współpracujące organizacje społeczne środowiska ośrodków szkolenia kierowców zdecydowanie negatywnie opiniują w przedłożonym kształcie inicjatywę częściowego, wycinkowego podejścia do problematyki kontroli poprzez rozszerzenie o kary finansowe aktualnego katalogu dolegliwości w razie stwierdzenia uchybień”. Dlaczego?

Zdaniem organizacji branżowych, najwięcej zachowań patologicznych obserwuje się przy prowadzeniu szkoleń w ramach warsztatów doskonalenia zawodowego instruktorów i wykładowców. Mają się ich dopuszczać ośrodki, które są wpisane do rejestru działalności w miejscu innym, niż prowadzą szkolenia. A propozycji eliminacji takich zachowań w propozycji ministerialnej nie ma.

To nie wszystko. PFSSK, PIGOSK, OIGOSK oraz LOK uważają, że doświadczenia oraz ograniczenia wynikające z przepisów ustawy o swobodzie działalności gospodarczej dowodzą nieskuteczności kontroli prowadzonych przez organy nadzoru. Mają one głównie polegać na analizie dokumentacji i statystyk zdawalności egzaminów. „Dlatego, naszym zdaniem, kary finansowe zawołują jedynie zwiększeniem dbałości i staranności o eliminowanie braków czy niedostatków dokumentacji” – czytamy w piśmie wysłanym przez organizacje wiceministrowi Zbigniewowi Rynasiewiczowi.

Branżowcy nie wierzą także, że dochód uzyskany z kar byłby przeznaczony na wsparcie procedur kontrolnych.

Jakub Ziębka

Luksus za rozsądne pieniądze

Wśród świeżo upieczonych kierowców nie brakuje amatorów komfortowych, przestronnych i dobrze wyposażonych samochodów za rozsądne pieniądze. Ich zakup jest możliwy. Trzeba jednak pamiętać, że używana limuzyna, choć tania w zakupie, jest droga w utrzymaniu – domaga się dużych ilości paliwa i dysponuje wieloma zaawansowanymi i trudnymi w naprawie podzespołami.



cyfr. Przed podpisaniem umowy phaetona trzeba koniecznie odstawić do serwisu i zlecić gruntowny przegląd. Polecamy wizytę w ASO – mechanik będzie także w stanie sprawdzić historię serwisową danego egzemplarza oraz wpisy o przebiegu.

■ Peugeot 607 (2000 – 2010)

Cena od: 10 tys. zł

Flagowy peugeot jest propozycją dla najbardziej wymagających. Za czasów świetności jeździły nim nawet głowy państw. Nic dziwnego. To bardzo przestronna, komfortowa i dobrze wyposażona limuzyna ze świetnie wyciszonym wnętrzem, obszernymi fotelami i zawieszeniem wygładzającym nierówności. Peugeot 607 najlepiej sprawdza się na długich trasach. W ru-



■ Volkswagen phaeton (2002-)

Cena: od 30 tys. zł

To najbardziej luksusowa propozycja w zestawieniu. Volkswagen phaeton gra w jednej lidze z audi A8 i mercedesem klasy S, a jego płyta podłogowa z silnikami i elementami układu przeniesienia napędu włącznie trafia do... bentleya continental! Od chwili debiutu phaeton uchodzi za bardzo specyficzną propozycję. Flagowy volkswagen pozwala cieszyć się luksusem bez epatowania stanem konta. Za Odrą często wybierali go politycy. Flagowy volkswagen był już trzykrotnie modernizowany – w 2007, 2008 i 2010 roku. Model okazał się na tyle udany, że wciąż pozostaje w produkcji seryjnej.

Phaeton imponuje rozmiarami przedziału pasażerskiego, wyposażeniem i jakością wykonania. Za jedyny mankament można uznać przetłowaną przyciskami konsolę środkową. Volkswa-

gen dołożył starań, by produkowana w Dreźnie limuzyna prowadziła się bezpiecznie w każdych warunkach. Wyposażenie standardowe obejmowało permanentny napęd na cztery koła oraz pneumatyczne zawieszenie.

Samochód świetnie wybiera nierówności, a komfort jazdy potęguje wyciszenie kabiny oraz osiągi. Potężne silniki zapewniały więcej niż satysfakcjonującą dynamikę. Listę otwierało 241-konne 3.2 V6. Dostępne były także benzynowe motory: 3.6 V6, 4.2 V8 i 6.0 W12 oraz turbodiesle 3.0 V6 i 4.9 V10.

Na rynku wtórnym sporym zainteresowaniem cieszy się bazowy silnik benzynowy – najtańszy w naprawach i najłatwiejszy do wyposażenia w instalację LPG. Najmocniejszy turbodiesel kusi zaskakująco niskimi cenami. Nieprzypadkowo. To niebywale skomplikowany i trudny w naprawach silnik. Topniejące wartości używanych phaetonów sprawiają, że poważniejsze operacje serwisowe zaczynają mijać się z celem – szczególnie na Zachodzie, gdzie stawki za roboczogodziny są znacznie wyższe niż w Polsce. Okazyjnie kupione auta są doraźnie naprawiane bądź są wyposażane w silniki niewiadomego pochodzenia i ponownie trafiają do komisów.

We znaki daje się też wielowahaczowe zawieszenie z pneumatycznymi miechami. Rachunek za kompleksową naprawę może mieć pięć

chu miejskim dokucają rozmiary samochodu, choć trzeba przyznać, że 11-metrowa średnica zawracania robi wrażenie.

Cieszy, że inżynierowie nie silili się na oryginalność – część podzespołów, z silnikami włącznie, jest analogiczna ze stosowanymi w peugeotie 407 czy citroenie C5. Unifikacja ułatwia dokonanie napraw – mechanikom znana jest konstrukcja pojazdu i łatwiej o części zamienne. Nie oznacza to jednak, że naprawy będą bardzo tanie. Peugeot 607 jest zaawansowaną konstrukcją, którą najlepiej oddawać do wyspecjalizowanych warsztatów.

Najbardziej korzystnymi propozycjami są wolnossące benzynowe 2.2 16V (158 i 163 KM) oraz turbodiesle 2.0 HDi (133 i 136 KM). Wszystkie oferowano z manualnymi skrzyniami biegów. Automatyczne stanowiły opcje. Przy większym budżecie na utrzymanie samochodu można pokusić się o zakup benzynowego 3.0 V6 bądź podwójnie doładowanych turbodiesli 2.2 HDi lub 2.7 V6 HDi. W trakcie poszukiwań używanego egzemplarza wyjdzie na jaw ograniczona podaż bazowych wersji silnikowych. Kto decydował się na limuzynę, chętnie dopłacał za lepsze osiągi czy wyższą kulturę pracy jednostki napędowej. Najlepsze auta warto dokładnie prześwietlić. Może okazać się, że we Francji pełniły rolę taksówki.

Przy wyższych przebiegach turbodiesle mogą domagać się nowych turbosprężarek, wtryskiwaczy i dwumasowych kół zamachowych. Producent określa żywotność filtra cząstek stałych na 180 – 200 tys. km. Dodajmy, że peugeot stosował filtr wykorzystujący do dopalania sadzy dodatek Eolys. Zapas płynu musi być uzupełniany podczas okresowych przeglądów. W wersjach benzynowych kapryśna okazuje się elektronika z czujnikami włącznie. W egzemplarzach z silnikami V6 dostęp do nich jest ograniczony – po-

przecnie umieszczony motor szczelnie wypełnia przestrzeń pod maską.

Przywiezione z Francji samochody, a tam najłatwiej o peugeot 607, często noszą ślady parkingowych stłuczek. Peugeotów po poważniejszych przejściach unikajmy. Bogata przeszłość może stać się źródłem problemów z elektroniką czy korozją. Poszukując używanego peugeot 607, warto celować w egzemplarze po modernizacji w 2004 roku. Producent odświeżył pas przedni, a silnikom zafundował zastrzyk mocy.

■ Saab 9-5 (1997 – 2009)

Cena: od 7 tys. zł



Szwedzki Saab zawsze podążał własnymi ścieżkami. Per saldo polityka firmy nie okazała się trafna – doprowadziła do bankructwa. Dla osoby zainteresowanej zakupem używanego saaba rozwój wydarzeń nie ma większego znaczenia. Saaby są oryginalnie stylizowane, bezpieczne (pierwszy samochód z aktywnymi zagłówkami), pewne w prowadzeniu i dobrze wyposażone. Ceny na rynku wtórnym są rozsądne, a części zamiennych nie brakuje.

Model 9-5 stanowił alternatywę dla audi A6, bmw serii 5 i mercedesa klasy E. Klienci mieli do wyboru sedana i kombi. W chwili debiutu limuzyna saaba urzekła nowoczesnością. Szybko jednak zaczęła się starzeć. Pierwszy delikatny lifting przeprowadzono w 2001 roku. Cztery lata później znacząco przemodelowano przód i tył nadwozia, przestrojono zawieszenie i wprowadzono nowe jednostki napędowe. Saab 9-5 zaczął sprawiać wrażenie nowego modelu. W rzeczywistości nim nie był. Flagowy model Saaba został zbudowany na wydłużonej płycie podłogowej vectry A i B. Nie oznacza to, że podczas napraw można stosować tanie części z popu-

larnego modelu opla. Szwedzi opracowali wiele autorskich rozwiązań i stosowali własne silniki.

Wszystkie jednostki benzynowe mają turbodoładowanie. Oznacza to dobre osiągi, wysoką elastyczność oraz duże zapotrzebowanie na paliwo podczas dynamicznej jazdy. Przy większych przebiegach turbosprężarki i przepustnice mogą wymagać regeneracji. W grę wchodzi też problemy z odmą, łańcuchem rozrządu i elektroniką sterującą. Sporym mankamentem jest awaryjność kaset zapłonowych – pakietu cewek zapłonowych, które kosztują ok. 1500 zł.

Turbodiesle to produkty koncernu General Motors – 2.2 TiD (Opel), 3.0 V6 TiD (Isuzu), 1.9 TiD (Fiat-GM Powertrain). Ostatni z wymienio-

nych pojawił się w ofercie w 2005 roku i jest najbezpieczniejszym wyborem – zapewnia dobre osiągi, pali niewiele, jest trwały i relatywnie tani w naprawach. Trzytytrowy diesel, z powodu kilku wad konstrukcyjnych, uchodzi za nie naprawialną jednostkę – osiadające tuleje cylindrowe powodują utratę płynu chłodzącego. Po wymianie uszczelki pod głowicami problem może się powtórzyć. Teoretycznie można obrobić blok, jednak koszt operacji – liczony w tysiącach złotych – podważa sensowność inwestycji.

Saaby są świetnie zabezpieczone przed korozją. Rude wykwyty najczęściej świadczą o wypadkowej przeszłości danego egzemplarza. Przed zakupem warto zweryfikować stan zawieszenia – kompleksowa naprawa jest droga. Na rynku wtórnym przeważają samochody z importu. Realne przebiegi najtańszych egzemplarzy to 300 – 400 tys. km. Sposobem na uniknięcie zakupu auta z przekreślonym licznikiem jest zakup saaba 9-5 w Szwecji. Spisywane podczas przeglądów przebiegi można sprawdzić w sieci. Wystarczy dysponować numerem rejestracyjnym.

Łukasz Szewczyk



Bezpieczna jazda w rymach

Owoce pracy Władysława Drozda, byłego wojewody, miejskiego radnego oraz wieloletniego egzaminatora, jest publikacja „Przewodnik bezpiecznej jazdy po Zielonej Górze”. Jej najciekawszą część to krótki rozdział złożony z rymowanek.

Książka została wydana własnym sumptem, liczy niecałe 60 stron. Już można powiedzieć, że sprzedaje się jak świeże bułeczki. Tylko przez kilkanaście dni marca rozdanych zostało ok. 2 tys. egzemplarzy. Można ją było dostać m.in. w siedzibach sponsorów publikacji, na stacji diagnostycznej i zielonogórskich parafiach.

– Książka ma charakter otwarty – wyjaśnia Władysław Drozd. – Chciałbym dopisać do niej co najmniej kilka rozdziałów więcej.

■ Jak jeździć po rondach?

„Przewodnik bezpiecznej jazdy po Zielonej Górze” został podzielony na dwie części. Pierwsza zawiera przypomnienie przepisów ruchu drogowego szczególnie przydatnych w mieście. Kolejny rozdział publikacji to omówienie poprawnych zachowań kierujących na wybranych zielonogórskich skrzyżowaniach. Z jednej strony – są to mapy, z drugiej – graficzne instrukcje przejazdu we wszystkich kierunkach.

– W ostatnim czasie wybudowano w Zielonej Górze kilka rond i problematycznych dla kierowców skrzyżowań – mówi Drozd. – Dzięki publi-



kacji przynajmniej część z nich będzie wiedziała, jak po nich bezpiecznie jechać.

■ Wojewoda, radny, egzaminator

Władysław Drozd obecnie jest na emeryturze.

Wcześniej przez wiele lat pracował jako egzaminator w zielonogórskim WORD-zie, był tamtejszym radnym miasta, wojewodą oraz prezesem Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów. Karierę zawodową zakończył w 2013 roku. Był m.in. autorem projektu wprowadzenia zmiany systemu oceniania podczas egzaminu praktycznego na prawo jazdy na punktowy. W 2012 roku, w rozmowie ze „Szkołą Jazdy”, opisywał go w ten sposób: „Egzamin przebiega w zasadzie normalnie, z tym, że pewne elementy są tu bardzo mocno sprecyzowane, przykładowo rozróżnienie pomiędzy zadaniem a manewrem. Egzaminator podczas egzaminu będzie musiał obserwować każdy błąd i obciążać go odpowiednią liczbą punktów negatywnych, a następnie zliczać je i po przekroczeniu danej ilości informować kursanta, że uzyskał wynik negatywny. To oczywiście w uproszczeniu, bowiem za tym stoi cała masa różnego rodzaju uwarunkowań, które wynikają z opracowanej metodyki”.

Projekt nie wszedł w życie.

– Ale cały czas mam energię do działania, chcę zrobić coś dla polepszenia bezpieczeństwa na polskich drogach. Stąd wziął się pomysł na publikację – mówi Drozd.

■ Filozofia w prostych rymach

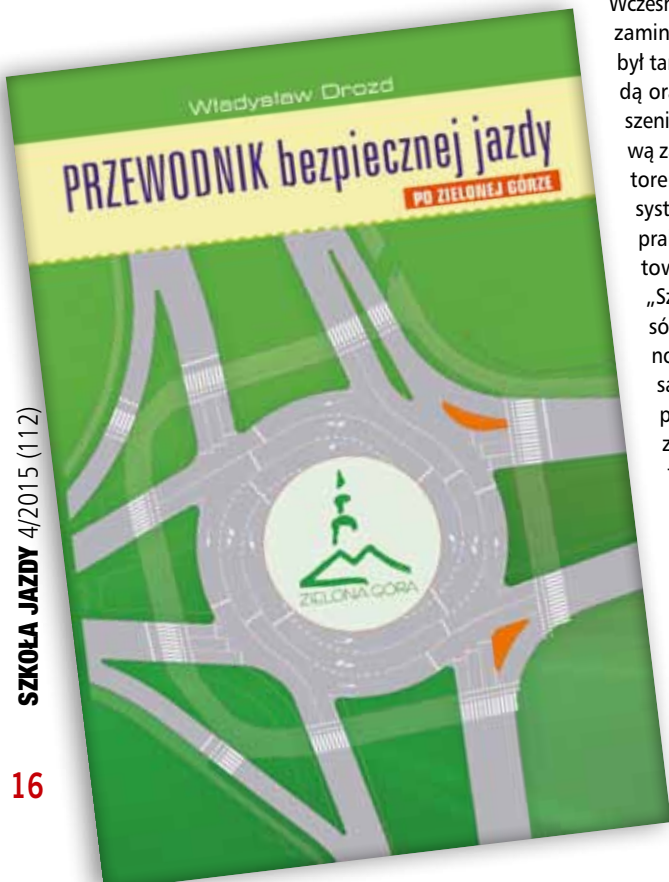
Najciekawszą stroną publikacji „Przewodnik bezpiecznej jazdy po Zielonej Górze” są rymowanki dotyczące bezpiecznej jazdy. Można m.in. przeczytać, że: „wszystko, co się w czasie jazdy zdarzyło, wcześniej w głowie się zrodziło”, „niepodważalny jest fakt, że z przepisami musimy być za pan brat”, „gdy do samochodu wsiadamy, wszystkie problemy w domu zostawiamy”, „Na próżno żałujesz, gdy nie myślisz i nie przewidujesz”.

– W taki niezwykle prosty sposób chciałem przekazać czytelnikom swoją filozofię prowadzenia samochodu – tłumaczy Drozd.


Były egzaminator poszedł nawet krok dalej. W swojej książce umieścił krótki wiersz, składający się z ośmiu przykazań dla niedoświadczonego kierowcy. Brzmi on tak:

„Podstawowe wymogi bezpiecznego zachowania się kierowcy w czasie jazdy: przepisów znajomość, o jeździe myślenie, decyzji świadomość, zdobyte doświadczenie. Ostrożność działania, zdolność przewidywania Unikanie brawury, odrobina kultury”.

Jakub Ziębka



Przychodzi kursant do OSK...



Chcę zrobić prawo,
ale nie chcę chodzić
na wykłady, bo podobno
już nie muszę.

*Czy na pewno zostanie
Twoim kursantem?*



Nowa samochodowa moda

Nauka jazdy, jak każdy poważny biznes, nie znosi próżni. Dlatego zapanowała teraz moda na szkolenie kursantów samochodami z wyższej półki. Odkąd zmiany w prawie pozwalają na podstawienie samochodu szkoły jazdy na egzamin państwowy, właściciele OSK coraz częściej kupują mercedesy, bmw i audi.

Czytelnik pomyśli pewnie, że zalewają mnie zazdrość i zółć, te typowo polskie cechy. Nic z tych rzeczy. Ciekawi mnie jedynie, czy to się opłaca. Na przykład w Poznaniu Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego dysponuje renault clio trzeciej i czwartej generacji. Kursanci mogą sobie wybrać jedno z tych dwóch aut. Większość szkół jazdy uczy na clio III. Szkoły, które postanowiły zmienić auta, kupiły po prostu czwartą generację samochodu. Większość z nich nie podstawia aut na egzamin. Wiąże się to z kosztami, które musi pokryć ośrodek szkolenia kierowców. Chodzi o kamery, czas, który należy poświęcić na podstawienie samochodu na określoną godzinę i dzień. To z kolei wiąże się z przestojem auta zarezerwowanego na czas egzaminu, więc niezarabiającego na siebie.

■ Łańcuchy, selfie i zazdrość

Ale coś się zmienia. Mimo że coraz częściej słychać o małej liczbie kursantów, kryzysie branży, wręcz zapaści, na ulicach pojawiają się szkoleniowe mercedesy, bmw i... złote łańcuchy. Oczywiście jadące przez miasto piękne nowe auta, z wyższej niż clio półki, mają zrobić na potencjalnych kursantach wrażenie. Sprawić, że chce się zapisać na kurs w szkole, którą stać na takie fanaberie i bogactwa. Młodzież w dzisiejszych czasach jest łasa na gadzety. Może więc skusić się na szkolenie w ośrodku oferującym wypa-

sione fury. Znajomi wrzucą fotkę na portal społecznościowy, koledzy pozazdroszczą i... też zapiszą się na kurs. Biznes się rozkręci.

Zastanawia mnie, dlaczego właściciele ośrodków szkolenia kierowców oferujących kursy na mercedesach, bmw i innych ładnych autach sztucznie puszczają cenę? Dają kursantom cały pakiet: zwrot pieniędzy za badania, materiały do nauki, możliwość nauki przez internet w domu, podstawienie samochodu na egzamin, dodatkowe godziny jazdy przed egzaminem. Do tego szkoła wznosi opłatę za egzamin państwowy, daje wiele innych zniżek i rabatów, które mają zachęcić kursanta do zapisu. Jaki ma sens robienie kursu w cenie niższej niż szkoły, które szkolą na starych wysłużonych clio? Nauka jazdy to jest chyba jedyny biznes na świecie, w którym ludzie nie chcą zarabiać pieniędzy za oferowane przez siebie usługi...

■ Zastaw się, a postaw się

Cena wspomnianych przeze mnie samochodów to ok. 100 tys. złotych. Serwis, ubezpieczenie oraz naprawy serwisowe będą także wyższe od analogicznych kosztów utrzymania samochodu z segmentu aut miejskich. Każdy właściciel szkoły jazdy wie, że utrzymanie samochodów szkoleniowych dużo kosztuje, jeżeli chce się, żeby były sprawne technicznie i dobrze wyglądały.

Odnoszę wrażenie, że w tej modzie na kursy na autach innych niż egzaminacyjne chodzi o pokazanie konkurencji w danym mieście – mnie stać. Widać to na forach dla instruktorów – informacja o nowym pięknym samochodzie ma konkurencję dosłownie wbić w fotel.

Zastaw się, a postaw się. To takie typowo polskie. W Niemczech jest inaczej. Wiem, bo ostatnio odwiedziłem znajomych. Piliśmy kawę. Do tego Niemcy położyli na talerzyki po jednym małym ciasteczku. Dla nich to normalne. Gość przyszedł po prostu porozmawiać, nie najeść się i napić. W polskich domach jest inaczej. Zaraz pojawiłoby się jedzenie, potem obowiązkowa kolacja i wódka. Wszystko po to, żeby pokazać gościom, że jesteśmy dobrymi gospodarzami.

Ośrodki egzaminowania powinny prowadzić statystyki zdawalności dla szkół, które podstawiają własne samochody szkoleniowe na egzaminy. Można będzie wtedy dokonać analizy, czy podstawianie samochodu szkoleniowego, na którym kursant ćwiczył podczas kursu, daje jakąś przewagę. Ciekaw jestem jednak, jak będzie wyglądało wykonywanie przez kandydata na kierowcę manewru jazdy pasem ruchu do przodu i do tyłu autem, które ma większe gabaryty od samochodów z segmentu miejskiego...

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy

Zapisz klienta na e-kurs „Teoria w domu”.



*Natychmiast zostanie
Twoim kursantem.*

Bilans OSK. Aktywa

Każda jednostka gospodarcza jest uprawniona do sprawowania nadzoru nad posiadanymi zasobami i zarazem do osiągnięcia korzyści ekonomicznych w przyszłości. Jest to istotne dla nas – instruktorów, właścicieli OSK, bowiem musimy mieć świadomość tego, że wszystko, co posiadamy w naszej firmie, powinno nam przynosić realne i wymierne korzyści ekonomiczne.



■ **Paweł Żuraw**

Zawirowania z kredytami hipotecznymi z tzw. frankowiczami w roli głównej, które mamy okazję obserwować od ubiegłego roku, uczą nas, jak bardzo należy być czujnym i przewidującym, planując swoją finansową przyszłość. To wszystko pokazuje, że podstawowa edukacja ekonomiczna ma sens. Nie ma chyba tygodnia lub nawet dnia, kiedy nie doświadczamy rozmów z różnej maści konsultantami, oferującymi nowe usługi telefoniczne, atrakcyjne lokaty finansowe czy kredyty bankowe. W tej wielości ofert, często mocno naciąganych i tak naprawdę nieopłacalnych, można się zagubić, popełniając błąd, za który płaci się niekiedy do końca życia. Warto więc mieć świadomość zdrowego rozsądku, racjonalizmu, odpowiedzialności i umiejętności kalkulowania, czy coś, co nam się oferuje, jest faktycznie dla nas opłacalne. Trzeba umieć liczyć i wyciągać wnioski. Ten nawyk jest bardzo potrzebny w biznesie – mądrym i odpowiedzialnym biznesie.

■ Kapitał własny i obcy

Idąc tym tropem, w swoim artykule, składającym się z dwóch części, będę chciał przedstawić istotę bilansu, który może być jednym z narzędzi pomocnych przy dokonywaniu weryfikacji tego, co w swojej firmie posiadamy. Bilans udziela odpowiedzi na pytanie, czy posiadamy więcej majątku swojego, a więc kapitału własnego, czy też mamy więcej zobowiązań, czyli kapitału obcego. W ogólnym rozrachunku chodzi oczywiście o to, żeby kapitału obcego (tego, który pożyczamy z banku) było jak najmniej. Ostatecznym celem bilansu jednostki gospodarczej jest porównanie zasobów majątkowych i źródeł ich pochodzenia.

Bilans to zestawienie dokonywane w celu kontroli majątku przez profesjonalnie działające – najczęściej duże – przedsiębiorstwa.

Sporządzanie bilansu nie jest obowiązkowe dla każdego przedsiębiorstwa. Zestawienie tego rodzaju przygotowywane jest przez jednostki gospodarcze, które funkcjonują w myśl przepisów ustawy o rachunkowości. Przedsiębiorstwa, do jakich należą OSK, ze względu na uzyskiwane przychody nie muszą podle-

Bilans udziela odpowiedzi na pytanie, czy posiadamy więcej majątku swojego, a więc kapitału własnego, czy też mamy więcej zobowiązań, czyli kapitału obcego.

gać pod niniejszą ustawę (przepisy mówią o kwocie 1.200.000 euro przychodów za rok obrotowy, a w Polsce nie było chyba firmy szkoleniowej, która osiągnęłaby przychody tej wielkości). Nic nie stoi jednak na przeszkodzie, aby w celach kontrolno-analitycznych samemu sporządzić taki bilans, który wbrew pozorom w prosty sposób odzwier-

ciadli stan posiadanego majątku oraz źródeł jego pochodzenia.

■ Syntetyczne zestawienie

Bilans jest syntetycznym zestawieniem wyrażonych wartościowo zasobów majątkowych (aktywów) i źródeł ich pochodzenia (pasywów), sporządzonym w określonej formie i na określony dzień. Bilans jednostki gospodarczej powinien być sporządzony według wzoru zamieszczonego w załącznikach do ustawy o rachunkowości. W

bilansie przedstawionym w postaci dwustronnej tabeli aktywa powinny być ujęte z lewej strony, a pasywa z prawej strony. Gdy bilans sporządzany jest w postaci zestawienia, aktywa wymienia się w pierwszej kolejności.

Układ bilansu, bez względu na rodzaj i charakter przedsiębiorstwa, jest zawsze taki sam. Oznacza to, że w takiej samej kolejności i w



takim samym ujęciu sporządza się bilans jednostki produkcyjnej, usługowej lub handlowej. Należy pamiętać, że niektóre pozycje w określonych podmiotach mogą nie występować wcale. Przykładowo w jednostce produkcyjnej nie wystąpi pozycja „towary”, charakterystyczna dla firm handlowych. Z kolei w jednostce handlowej nie wystąpi przykładowo pozycja „wyroby gotowe”, które są efektem wytwórczym firm produkcyjnych.

Bilans jest zestawieniem syntetycznym, dlatego też w poszczególnych jego pozycjach podaje się sumy zbiorcze, tzn. łączną wartość np. środków trwałych bez względu na ich rodzaj, globalną wartość wszystkich należności od odbiorców, a nie należności od każdego kontrahenta osobno.

■ Zasoby majątkowe – aktywa

Każda jednostka gospodarcza w celu prowadzenia działalności: produkcyjnej, handlowej czy usługowej, musi być wyposażona w aktywa. Aktywa według prawniczej definicji to kontrolowane przez jednostkę zasoby majątkowe o wiarygodnie określonej wartości, powstałe w wyniku przeszłych zdarzeń, które spowodują w przyszłości wpływ korzyści ekonomicznych do jednostki.

Z powyższej definicji jasno wynika, że każda jednostka gospodarcza jest uprawniona do sprawowania nadzoru nad posiadanymi zasobami i razem do osiągnięcia korzyści ekonomicznych w

AKTYWA	
TRWAŁE	OBROTOWE
To składniki, które są trwale związane z jednostką. Ich trwałość wyraża się tym, że zużywają się one stopniowo i są wykorzystywane przez długi czas. Jednostka osiąga korzyści ekonomiczne z tych zasobów w okresie dłuższym niż rok.	To składniki, które są nietrwale związane z jednostką. Zasoby obrotowe, na skutek prowadzonej działalności gospodarczej, znajdują się w ciągłym ruchu, a przechodząc przez kolejne fazy tej działalności (pieniądze → materiały → wyroby gotowe → pieniądze), przyjmują inną postać. Korzyści ekonomiczne osiągnięte z tych aktywów realizowane są w okresie krótszym niż rok.
Wartości niematerialne i prawne	Zapasy
Rzeczowe aktywa trwałe	Należności krótkoterminowe
Należności długoterminowe	Inwestycje krótkoterminowe
Inwestycje długoterminowe	

przyszłości. Jest to istotne dla nas – instruktorów, właścicieli OSK, bowiem musimy mieć świadomość tego, że wszystko, co posiadamy w naszej firmie, powinno nam przynosić realne i wymierne korzyści ekonomiczne. Taki jest sens gospodarowania.

Dlatego przykładowo: zniszczone środki

Każda jednostka gospodarcza w celu prowadzenia działalności: produkcyjnej, handlowej czy usługowej, musi być wyposażona w aktywa.

trwałe, wyroby gotowe, materiały lub towary nieprzynoszące korzyści ekonomicznych nie mogą być wykazywane w aktywach jednostki.

Ze względu na czas, w którym przedsiębiorstwo będzie osiągało korzyści ekonomiczne z określonych aktywów, można je podzielić na: aktywa trwałe i obrotowe (tabelka).

Co można zaliczyć do aktywów trwałych w OSK? Ich przykładem mogą być: wartości niematerialne i prawne, w więc: posiadane licencje, patenty, oprogramowania komputerowe. Rzeczowe aktywa trwałe: samochody szkoleniowe, garaże, plac manewrowy, budynki, jeśli posiadamy takowe na własność, sprzęt biurowy (jeśli ich wartość początkowa przekracza 3,5 tys. zł – wówczas musimy je amortyzować). Należności długoterminowe: wszelkie kwoty, jakie są nam winni nasi kontrahenci, współpracownicy, kursanci, jeśli ich termin wymagalności jest dłuższy niż rok. Inwestycje długoterminowe: wszelkie papiery wartościowe, lokaty pieniężne zdeponowane na dłużej niż rok. Wymienione wyżej pozycje są oczywiście tylko wybranymi przykładami.

■ Wykaz od księgowego

Aktywa obrotowe to zapasy, które w przypadku OSK raczej nie występują (np. mate-

riały, towary, półprodukty, produkty gotowe). Należności krótkoterminowe, czyli podobnie jak w przypadku należności długoterminowych wszelkie kwoty, jakie są nam winni nasi kontrahenci, współpracownicy, kursanci, jeśli ich termin wymagalności jest krótszy niż rok. Zresztą należności krótkoterminowych z reguły mamy więcej niż należności długoterminowych. Inwestycje krótkoterminowe: wszelkie papiery wartościowe, lokaty pieniężne zdeponowane na krócej niż rok, a także środki pieniężne w naszej firmowej kasie lub na rachunku bankowym.

To tylko jedna strona bilansu. W następnym numerze „Szkoly Jazdy” opiszę źródła finansowania aktywów, czyli pasywa, a także zestawie je w dwustronnej tabeli.

Nie ma żadnych przeszkód, aby księgowy, biuro rachunkowe, z którym współpracujemy, przygotowało nam tego rodzaju wykaz na podstawie wartości posiadanego majątku. Taki bilans nie musi być nad wyraz profesjonalny. Niech będzie to tylko narzędzie, które pokaże w bardzo obrazowej formie nasze zasoby. Zobaczmy, czy posiadany przez nas kapitał jest faktycznie nasz, czy też w większości stanowi własność banku. Mam świadomość, że nasi księgowi mogą kręcić nosem, że to jest zbyteczne, trzeba nad tym trochę posiedzieć i tego rodzaju zestawienia sporządzają wyłącznie korporacje. Jak najbardziej mogę się z tym zgodzić. Ale czyż nie warto od czasu do czasu pochylić się nad cyframi i zobrazować to, co przez lata zgromadziliśmy w wyniku naszej codziennej rzetelnej i jakże trudnej pracy? Ktoś zapyta: po co sobie utrudniać życie i tworzyć jakieś bilanse, skoro wszystko można policzyć na piechotę? Ktoś inny zapyta: po co w ogóle się tym zajmować? Po co cokolwiek liczyć, tworzyć zestawienia? Przecież to kompletna bzdura! Może i bzdura (uśmiecham się), ale w moim przekonaniu ma ona sens. Pozdrawiam wszystkich ambitnych, którym leży na sercu dobro prowadzonego biznesu. ■



Ulepione z jednej gliny

Samochody składają się z tysięcy części. Zaprojektowanie każdej wiąże się z ogromnymi nakładami finansowymi. Niezbędny jest też czas, którego przy obecnej sześćioletniej żywotności modeli stale brakuje. Panaceum okazała się unifikacja podzespołów.

Historia seryjnej produkcji samochodów sięga początków XX wieku, kiedy Ford wprowadził na rynek model T. Z biegiem czasu pomysł podchwyciły inne koncerny. Droga od seryjnej produkcji samochodów do unifikacji podzespołów nie była jednak prosta. Istotnym etapem było wprowadzenie płyt podłogowych, które ułatwiły uwspólnienie części w kolejnych modelach. Różnice nie zostały jednak w pełni wyeliminowane. Mając na uwadze koszty produkcji czy parametry trakcyjne, różnicowano m.in. osprzęt silników, układy przeniesienia napędu czy konstrukcję zawieszenia, najczęściej zmieniając liczbę elementów z lekich stopów.

Przykładem daleko posuniętej unifikacji podzespołów są układy przeniesienia napędu na cztery koła ze sprzęgłem Haldex. Wielopłytkowe, elektronicznie kontrolowane sprzęgło międzyosiowe zadebiutowało w 1998 roku w audi (S3 i TT) oraz volkswagenie (golfie). W kolejnych latach Haldex zaczął być montowany w wybranych modelach Forda, Land Rovera, Opla, Saba, Seata, Skody czy Volvo.

Systematycznie postępuje także unifikacja skrzyń biegów. Przykładowo: opracowany przez ZF 8-stopniowy automat 8HP trafia do



większości modeli BMW, najmocniejszych samochodów marki Dodge, większych audi, jępa grand cherokee, iveco daily, maserati quattroporte czy rolls-royce'a ghost bądź wraith. Nie oznacza to oczywiście, że przekładnie w po-

szczególnych modelach są w 100 procentach identyczne. Mechanika jest dopasowywana do przenoszenia konkretnych momentów obrotowych, a każdy koncern we własnym zakresie programuje moduł sterujący.

Podobnie jest w przypadku transferu jednostek napędowych. Kluczowe elementy – bloki, głowice czy elementy układu korbowo-tłokowego – pozostają bez zmian. Modyfikowane bywają sterowniki, osprzęt (np. wtryskiwacze, turbosprężarki, kłapy wirowe w kolektorach dolotowych) czy algorytmy odpowiadające za wypalanie sadzy z filtra cząstek stałych. W rezultacie bliźniacze jednostki mogą wykazywać różny stopień awaryjności.

Przez długi czas silniki wysokoprężne nie miały wiele wspólnego z jednostkami benzynowymi. Bloki i głowice dopasowywano do wysokiego ciśnienia w komorach spalania, a kolektory dolotowe i wydechowe trzeba było dostosować do współpracy z turbosprężarką. Opracowanie stopów o wysokiej wytrzymałości, popularyzacja bezpośredniego wtrysku, turbodoładowania i wysokiego stopnia sprężania w silnikach benzynowych oraz redukcowanie kompresji w dieslach zaczynała zacierać różnice. Część ekspertów twierdzi, że jesteście świadkami finalnego etapu fazy przejściowej, która zakończy się wprowadzeniem silników z kombinowanym zapłonem – samoczynnym oraz iskrowym, uzależnionym od obrotów i obciążenia motoru.

To jednak pieśń przyszłości. Aktualnie trwa unifikacja jednostek napędowych. Najnowsze, 1,5-litrowe benzynowce i turbodiesle BMW mają ok. 60 procent wspólnych części. Trzycylindrowy silnik jest punktem wyjścia do stworzenia dwulitrowych motorów z czterema cylindrami – oczywiście przy zachowaniu podobieństw między silnikami benzynowymi i Diesla. Połączenie dwóch trzycylindrowych modułów da rzędową szóstkę o pojemności trzech litrów. Krok dalej poszedł Mercedes. Stosowany w modelu A 45 AMG czterocylindrowy silnik o pojemności dwóch litrów i mocy 360 KM stał się punktem wyjścia do przygotowania 510-konnego 4.0 V8 dla modelu AMG GT. Konieczność optymalizacji procesu produkcyjnego sprawia, że ograniczane są także różnice między silnikami popularnych modeli. Nikt nie może pozwolić sobie na produkcję różnych bloków, głowic czy układów korbowo-tłokowych. Przykładowo: montowana do fabii trzeciej generacji jednostka 1.0 MPI rozwija 60 bądź 75 KM. Zróżnicowanie mocy uzyskano wyłącznie odpowiednimi ustawieniami sterownika silnika. Podobną politykę prowadzi większość marek.

Najpoważniejszym krokiem w kierunku zunifikowanej motoryzacji są modułarne platformy technologiczne. Innowacyjny szlak został przetarty przez Volkswagena, który w 2012 roku rozpoczął produkcję modeli bazujących na platformie MQB. Nie sposób mówić już o płytach podłogowych, gdy jedyną stałą wartością pozostaje odległość przedniej osi od ściany grodziovej. Pozostałe elementy – rozstawy kół i długości przedniego oraz tylnego zwisu nadwozia – mogą być dowolnie kształtowane.



Największą siłą MQB jest unifikacja kluczowych elementów – silników, skrzyń biegów, ich mocowań, elementów zawieszenia, elektroniki, napędów na cztery koła czy systemów z zakresu komfortu i bezpieczeństwa. Skraca to czas opracowania nowego modelu o ok. 30 procent, jak również umożliwia produkcję na jednej linii istotnie różniących się samochodów. Docelowo MQB ma stać się szkieletem 40 modeli Volkswagena – od miejskiego hatchbacka poprzez kompaktowe kombi na limuzynach klasy średniej, crossoverach i SUV-ach skończywszy. Część ekspertów określa modułarne platformy mianem Świętego Graala motoryzacji i rewolucji na miarę rozpoczęcia serijnej produkcji fordą T.

Wprowadzanie nowych rozwiązań jest oczywiście obciążone ryzykiem. Jeżeli jakkolwiek

podzespół zawiedzie, akcją serwisową trzeba będzie objąć ogromną liczbę pojazdów. Prawdopodobieństwa wystąpienia błędu wykluczyć nie sposób. Najczęściej zawodzą elementy wytwarzane przez zewnętrznych kooperantów. Istniejące już fabryki trzeba dostosować do produkcji nowych samochodów. Im odświeżenie gamy modelowej zostanie bardziej rozciągnięte w czasie, tym gorzej – najmniej korzystnym scenariuszem jest konieczność montowania samochodów bazujących na różnych platformach czy produkcji różnorodnych silników i skrzyń biegów. Aby uprościć procesy produkcyjne, Volkswagen w ramach modernizacji starszych modeli wprowadza do nich elementy technologii MQB – głównie jednostki napędowe i moduły elektroniczne.

W komunikatach prasowych koncerny deklarują, że nowy sposób projektowania i produkowania samochodów zapewni oszczędności sięgające 20 procent. Niezależnie eksperci szacują, że bliższe prawdy jest 2 – 5 procent. Przy obecnym tempie produkcji samochodów i tak oznacza to setki milionów oszczędności w skali roku. Czas zwrotu środków przeznaczonych na rozwój modułarnych platform stoi jednak pod dużym znakiem zapytania. Unifikacja samochodów postępuje od lat, więc koncepcja spajająca w jedną całość wszystkie technologie nie przynosi koncernowej kasie natychmiastowej ulgi. Przypominamy, że opracowanie nowych rozwiązań kosztuje fortunę. Stan rzeczy najlepiej obrazuje nowe volvo XC90. Samochód bazuje na modularnej platformie SPA, a pod maską ma wyłącznie czterocylindrowe silniki z rodziny Drive-E. Opracowanie XC90 kosztowało więcej od wybudowania 8-kilometrowego mostu nad Bałtykiem między Danią i Szwecją!

Część firm, zamiast samodzielnie inwestować w nowe modele i technologie, zacieśnia współpracę z innymi koncernami. Smart nowej generacji jest bliźniakiem renault twingo III. Modele wyglądają całkowicie inaczej – mają 5 procent wspólnych elementów. Pod karoserią kryją się natomiast identyczne rozwiązania, a różnice ograniczają się do charakterystyki zawieszenia czy pokładowej elektroniki. Za produkcję sportowej toyoty GT86 odpowiada Subaru, które swoim klientom oferuje bliźniacze coupé BRZ. Japoński koncern kooperuje także z BMW. Zaczęło się od montażu 1,6-litrowego diesla pod maskę rodzinnego verso. Teraz inżynierowie Toyoty i BMW pracują nad większym samochodem sportowym – doniesienia mówią o suprze i Z4 nowej generacji.

Sieć zależności między modelami, markami i koncernami staje się coraz bardziej gęsta. Pozostaje trzymać kciuki, by beneficjentem zmian byli też kierowcy, którzy otrzymają bezpieczniejsze, lepiej wyposażone i tańsze samochody.

Lukasz Szewczyk

Rower w ruchu drogowym

Rower jest pojazdem coraz częściej spotykanym w przestrzeni publicznej. Wykorzystuje się go nie tylko w celach rekreacyjnych, ale także jako środek transportu w dojazdach do pracy czy po zakupy. Ponadto w zatłoczonych centrach miast niejednokrotnie rowerem można dojechać tam, gdzie nie da się samochodem.



1. Dwukolorowy chodnik czy chodnik i droga dla rowerów?



2. Przykład separacji chodnika i drogi dla rowerów



3. Skuteczna separacja pieszych i rowerzystów, jednak latarnie burzą porządek

Nie dziwi więc fakt rozbudowy w ostatnich latach infrastruktury dla rowerzystów. Niestety, w wielu przypadkach nie jest ona przyjazna ani rowerzystom, ani innym użytkownikom dróg. Jakie mogą być przyczyny takiego stanu rzeczy?

■ Dwa kolory

Zanim cokolwiek zbudujemy, należy to zaprojektować. W zakresie infrastruktury rowerowej obowiązujące od 1999 roku przepisy techniczno-budowlane stanowią, że obecnie możemy zaprojektować jedynie... ścieżki rowerowe, a nie drogi dla rowerów. Ten swoisty paradoks powoduje m.in. to, że mamy, jak mamy. O tym, jakie przyjęć parametry techniczne ścieżki rowerowej, decydują lakoniczne treści zaledwie trzech paragrafów. Są tam określone minimalne szerokości ścieżki jednokierunkowej i dwukierunkowej oraz pochyleń podłużne i poprzeczne nawierzchni. Brak natomiast określenia parametrów łuków poziomych, pionowych czy rodzaju oraz konstrukcji nawierzchni. W efekcie do czasu, kiedy znowelizowano ustawę Prawo o ruchu drogowym, definiując drogę dla rowerów, pas ruchu dla rowerów i służę dla rowerów, projektowano i budowano głównie „dwukolorowe chodniki” (zdj. nr 1), które po odpowiednim oznakowaniu miały służyć pieszym i rowerzystom.

Problem w tym, że „to szare” (dla pieszych) było i jest zwykle węższe od „tego czerwonego” (dla rowerzystów) i trudno do dziś o zdyscyplinowanie pieszych i rowerzystów, żeby korzystali wyłącznie z odpowiedniego koloru nawierzchni. Ponadto kolorystyka obu powierzchni bywa różna, także wzajemnie odwrotna w obrębie jednego miasta. Niejednokrotnie drogi dla rowerów wyznaczano także w obrębie szerokich chodników, ku niezadowoleniu pieszych. Brak fizycznej separacji tych dwóch rodzajów ruchu często jest źródłem

konfliktów i powoduje sytuacje niebezpieczne. Niestety, nie jest to jedyny przypadek, kiedy obowiązujące przepisy odstają od rzeczywistości, a brak stosownych nowelizacji skutkuje dowolnością w praktyce – co nie jest uregulowane ani zabronione, może być stosowane. W zależności od fantazji zamawiających i projektantów bywa zatem mniej lub bardziej „ciekawie”. A co z bezpieczeństwem?

■ Kreska pozioma, nie pionowa

Dopiero przywołana wyżej nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym wywołała inne spojrzenie na problem infrastruktury dla rowerzystów. Skoro akty wykonawcze ustawy Prawo budowlane odstają od rzeczywistości, jedynym narzędziem dla projektantów pozostaje obecnie „instrukcja użytkownika drogi” oraz lokalnie przyjmowane standardy projektowania, odnoszące się m.in. do

Rower jest pojazdem, który potrzebuje stosunkowo mało miejsca w przekroju ulicy, stąd coraz częściej, o ile to możliwe, zarządzający ruchem dopuszcza możliwość ruchu rowerów pod prąd po ulicy jednokierunkowej.

dzału i konstrukcji nawierzchni, promieni łuków. Nadal jednak brak spójności przepisów techniczno-budowlanych z przepisami użytkowymi. Jednak z definicji drogi dla rowerów wynika bardzo istotny warunek zapewnienia separacji ruchu rowerowego od innych rodzajów ruchu konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Wyklucza to obecnie eksploatowanie „dwukolorowych chodników” z podziałem powierzchni dla pieszych i rowerzystów w sposób inny niż przy zachowaniu priorytetu dla ruchu pieszego. W efekcie w takich przypadkach powinny być sto-

sowane znaki C-13/C-16 z kreską poziomą, a nie pionową. Przykłady rozwiązań spełniających warunek separacji ruchu rowerowego i pieszego obrazują zdjęcia nr 2 i 3.

■ Kontrapasy

Infrastruktura dla rowerzystów może być obecnie realizowana także dzięki odpowiedniej organizacji ruchu. Zasady organizacji tzw. śluz rowerowych w tym miejscu pominę z uwagi na... ich brak, choć pierwsze próby już zostały podjęte. Problem w tym, że wyłącznie dzięki ryzyku zarządzających ruchem, którzy stosownie projekty zatwierdzili do realizacji, biorąc na siebie odpowiedzialność za skutki ewentualnych kolizji czy wypadków. Pozostaje zatem komentarz do pasów ruchu dla rowerów oznaczonych odpowiednimi znakami drogowymi, które wyznaczane są w obrębie jezdni. Wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów jest możliwe jedynie wówczas, gdy do dyspozycji mamy odpowiednią szerokość jezdni. W takich przypadkach zarządzający ruchem ma kolejny problem do rozwiązania – wyznaczyć pasy ruchu dla rowerów czy może pas do parkowania pojazdów? Jeśli zdecyduje się na pasy ruchu dla rowerów, to mogą one wyglądać jak na zdjęciu nr 4.

Rower jest pojazdem, który potrzebuje stosunkowo mało miejsca w przekroju ulicy, stąd coraz częściej, o ile to możliwe, zarządzający ruchem dopuszcza możliwość ruchu rowerów pod prąd po ulicy jednokierunkowej. Takie rozwiązanie wymaga szczególnego podejścia do organizacji ruchu, żeby w sposób jednoznaczny i bezpieczny wyznaczyć tzw. kontrapas dla rowerzystów. Przede wszystkim należy zastosować skuteczną fizyczną separację rowerzystów na początku i końcu odcinka jednokierunkowego. Przykład obrazują zdjęcia nr 5 i 6. Ponadto niezbędne jest czytelne oznakowanie pionowe i poziome, a zalecane dodatkowo zastosowanie separatorów ruchu umieszczonych wzdłuż linii ciągłej. Aktualnie problematyczne może być zastosowanie tabliczek pod znakami „droga jednokierunkowa” i „zakaz wjazdu”, według wzoru jak na zdjęciach nr 5 i 6. Tabliczki tej treści obejmują bowiem rowery jednośladowe, a definicji takich pojazdów aktualnie nie zawiera już ustawa Prawo o ruchu drogowym. Jest to kolejny przykład braku konsekwencji we wprowadzaniu zmian w przepisach, ponieważ zmiany w ustawie nie spowodowały do tej pory uporządkowania przepisów wykonawczych.

Czy w takich ramach prawnych można tworzyć obecnie infrastrukturę dla rowerzystów w sposób systemowy, stosując bezpieczne rozwiązania powtarzalne? Z pewnością nie jest to zadanie łatwe, stąd niestety w wielu miejscach obserwujemy dziwne przypadki, często zrozumiałe wyłącznie dla samych projektantów.

Marek Wierchowski,
inżynier ruchu drogowego,
audytor BRD, biegły sądowy
z zakresu inżynierii ruchu drogowego



4. Przykład wyznaczenia pasów ruchu dla rowerów



5. Oznakowanie wlotu ulicy jednokierunkowej z kontrapasem dla rowerzystów



6. Oznakowanie wyłotu ulicy jednokierunkowej z kontrapasem dla rowerzystów

Kultura to podstawa

– Warto promować kulturalną, bezpieczną jazdę. Sam chciałbym być takim ambasadorem tzw. jazdy z klasą. Kulturalne zachowania na drodze mają bardzo dużą wartość, przede wszystkim promują bezpieczną jazdę. Agresję można stopniowo wygaszać, wszystko zależy od nas. Liczę, że będzie nas coraz więcej – mówi Jacek Rozenek.

Jakub Ziębka: W jednym z wywiadów przeczytałem, że samochód pełni dość szczególną rolę w pana życiu zawodowym.

Jacek Rozenek: Tak, pracuję jako coach biznesowy. Bardzo wiele zasad, którymi należy się kierować podczas jazdy samochodem, jest spójnych z tym, co się powinno robić, żeby się rozwijać, dobrze zarządzać.

Auto to terytorium, które podświadomie traktujemy jako przedłużenie swojej osobistej sfery. Jesteśmy więc przewrażliwieni na punkcie tego, że ktoś zajeżdża drogę, staje w miejscu albo zabiera nam miejsce parkingowe, odbieramy to jako atak personalny. Dlatego pojawiają się silne emocje, często agresja. W samochodzie czujemy się nieracjonalnie bezpiecznie, przeceniamy swoje umiejętności. Braki techniczne, złe nawyki związane z prowadzeniem samochodu w połączeniu z przekonaniem o dużych umiejętnościach powodują realne zagrożenie, któremu trudno zapobiec, ponieważ nie zdajemy sobie z niego sprawy. Weźmy choćby nieumiejętne trzymanie rąk na kierownicy. Popielając ten błąd możemy jeździć po drogach nawet dwadzieścia lat i nic nam się nie stanie. Ale jeśli znajdziemy się w sytuacji kryzysowej, w której jest potrzebna natychmiastowa reakcja, nie jesteśmy w stanie opanować samochodu i konsekwencje mogą być opłakane. Wypadek, a nawet kalectwo czy śmierć. Podobnie jest z rozwojem osobistym i zarządzaniem biznesem. Złe nawyki, brak umiejętności i gotowości do działania w nietypowych sytuacjach powodują, że w ważnym momencie człowiek sobie nie radzi.

Kolejnym przykładem wziętym z naszych dróg jest dostosowanie prędkości. Nie do warunków pogodowych, tylko własnych umiejętności. To ogromna różnica. Dobra pogoda nie oznacza, że możemy jeździć szybko. Dlaczego? Bo większość z nas nie potrafi tak jeździć, po prostu nie ma odpowiedniego treningu. Wiem to po sobie. Sam przekonałem się, że jazda samochodem zweryfikowała moje umiejętności panowania nad pojazdem. Potrzebna jest duża doza pokory, ćwiczenie, testowanie, najlepiej pod czujnym okiem eksperta.

Jeśli nasze myślenie o sobie jest nieracjonalne, to w połączeniu z niewłaściwymi nawykami prędzej czy później prowadzi do katastrofy.

Współczesne auta są coraz lepsze, dzięki systemom bezpieczeństwa więcej błędów uchodzi nam na sucho. Niemniej jednak dają tylko złudzenie prawdziwego bezpieczeństwa. Samochodem należy jeździć tak, jakby tych systemów w ogóle nie było. Zwiększa to margines bezpieczeństwa i poprawia kulturę jazdy na drodze. Podobnie jest w prowadzeniu biznesu. Jeżeli ktoś ma ochotę na hazard, zawsze może udać się do kasyna. Droga publiczna po prostu się do tego nie nadaje.

Jakie są wobec tego grzechy główne popełniane przez polskich kierowców?

– Pierwszy to nadmierna prędkość. Ale to się już zmienia. Ludzie mają coraz lepsze samochody i nie widzą potrzeby jechania bardzo, bardzo szybko w każdej sytuacji. Ja też się z tego wyleczyłem. Im lepsze mam samochody, tym mniejsza tendencja, żeby szaleć. Nie dotyczy to młodych kierowców, którzy na całym świecie popełniają ten błąd. Oni przecież testują siebie i świat.

Podstawowym grzechem jest jednak jazda po spożyciu alkoholu. Do tego należy dodać przyzwolenie społeczne na takiego rodzaju zachowanie. Dodałbym jeszcze zachowania aspołeczne, przyzwolenie na agresję i brak kultury.

Co pan ma na myśli?

– Bycie wulgarnym wobec innych kierowców, myślenie o innych w kategoriach głupków, podejmujących na drodze niewłaściwe decyzje. Tego sposobu myślenia powinniśmy się po prostu wstydzić. To generuje dużą agresję, powodując sytuacje naprawdę niebezpieczne, zagrażające zdrowiu i życiu. Rocznie przemierzam 80 tys. km i widzę, że tego typu zachowania powodują wiele wypadków.

Życzę polskim kierowcom wspaniałych, szybkich i zaawansowanych technologicznie samochodów, którymi będą jeździli bezpiecznie, kulturalnie, odpowiedzialnie, biorąc pod uwagę swoje umiejętności (warto zawsze podzielić je na pół).

To takie typowo polskie?

– Wydaje mi się, że jesteśmy narodem z relatywnie dużą dozą agresji. Z wielu względów, nawet czysto historycznych. Często po prostu byliśmy źle traktowani i trzeba było jakoś przetrwać. Brakowało przestrzeni do budowania kultury. Ale możemy to zmienić, to po prostu kwe-

stia decyzji. Oczywiście, każdemu zdarza się popełnić jakiś błąd. Chodzi tylko o to, żeby potrafić przeprosić, pomachać przyjaźnie ręką w kierunku innego kierowcy. A ludzie fantastycznie odpowiadają na tego typu zachowania. Warto jest więc promować kulturalną, bezpieczną jazdę. Sam chciałbym być takim ambasadorem tzw. jazdy z klasą. Kulturalne zachowania na drodze mają bardzo dużą wartość. Agresję można stopniowo wygaszać, wszystko zależy od nas. Liczę, że będzie nas coraz więcej.

Czy na naszych drogach czuje się pan bezpiecznie?

– Polacy jeżdżą stosunkowo szybko, więc na jaw wychodzą koszmarnie niekiedy błędy techniczne. Moim zdaniem, jest to wina systemu nauczania, który jest bardzo technokratyczny, oparty o martwe przepisy, a nie o praktykę.



Osobny wątek to policja. Chciałbym, żeby funkcjonariusze byli dla kierowców partnerami, a nie maszynkami do wystawiania mandatów.

Przejdźmy do samych aut. Jakim pan teraz jeździ?

– Mitsubishi lancer evolution X. To niszowy samochód, pokazujący, że jestem żywo zainteresowany motoryzacją. Wcześniej jeździłem hondami, audi, których jestem zapalonym fanem, przeszedłem przez wiele modeli tych aut.

Dlaczego wybrał pan właśnie ten samochód?

– Jakiś czasu temu postanowiłem zacząć się szkolić. Biorę lekcje jazdy sportowej, jeżdżę na torze w Kielcach. Mam także swojego trenera na Bemowie. Chcę nauczyć się jazdy ekstremalnej na torze, nie na ulicy, bo jeżdżę spokojnie. Ale czasami zdarzają się takie sytuacje, z których trzeba umieć wyjść. Dlatego takie lekcje są dla mnie bardzo przydatne.

Jednak już niedługo zamierzam kupić sobie inne, bardziej „cywilne” auto. Myślę oczywiście o audi.

Na co zwraca pan uwagę podczas wybierania samochodu?

– Podstawowym kryterium, na które zwracam uwagę, jest bezawaryjność. Ważne jest też komfortowe wnętrze i nowinki technologiczne w obszarze bezpieczeństwa. Niestety, marek spełniających te kryteria nie ma dużo. Dlatego lubię audi i mitsubishi, bo spełniają moje wymagania. Dają przyjemność z przebywania

w takim samochodzie. Różnymi modelami audi (A5, A6, Q7) przemierzyłem prawie 900 tys. km. Miałem jedną naprawę, która została wykonana dosłownie w 15 minut. Jestem pod dużym wrażeniem tej marki, jak i podejścia do klienta. Określiłbym je jako wzorowe.

Są także samochody, których jestem bardzo ciekaw, ponieważ nie miałem okazji nimi jeździć. Myślę choćby o lexusie. Chodziłem przez jakiś czas za nim, ale jakoś się nie złożyło...

Wracając jeszcze do audi 6, to ten samochód ma takie nagłośnienie, że 18 głośników w systemie audio oraz dobry audiobook, czytany np. przez Janusza Gajosa, dają komfort jazdy. Przejechanie nawet 500 km wcale się nie dłuży i absolutnie nie męczy, dla mnie ten model jest wzorcem udanego samochodu.

A pamięta pan swoje pierwsze auto i egzamin na prawo jazdy?

– Oczywiście. To był fiat 126p. Zatarłem go po dwóch miesiącach, już wtedy miał chyba szesnaście lat. A potem były inne, często je zmieniałem.

Jeżeli chodzi o egzamin, to zdecydowałem się go zdawać poza Warszawą. Kurs robiłem w górach, w okolicach Wisły. Bardzo dobrze go wspominam. Instruktorzy mieli bardzo wysokie kwalifikacje, a ja byłem skupiony na tym, żeby uczyć się jeździć. I egzamin zdałem. Ale wspomniany pierwszy samochód miałem dopiero cztery – pięć lat po otrzymaniu dokumentu. ■

JACEK ROZENEK

– aktor filmowy („Rozdroże café”, „Chopin. Pragnienie miłości”, „Popiełuszko”, „Generał Nil”), telewizyjny („Samo Życie”, „Złotopolscy”, „Klan”, „Na dobre i na złe”, „Pensjonat pod Różą”), teatralny (Teatr Współczesny, Teatr Prezentacje). Reżyser dubbingu, współpracował z 20th Century Fox w Los Angeles i Lucas Film w San Francisco.

Prowadzi szkolenia i coaching z zakresu przywództwa, techniki komunikacyjnych, rozwoju osobistego i zaawansowanych technik zarządzania wrażeniem w relacjach biznesowych. Coach najwyższej kadry menedżerskiej takich firm, jak: Deutsche Bank, BPH, Narodowy Bank Polski, Pekao SA, Ernst & Young, PricewaterhouseCoopers, Panasonic, AXA. Wykładał w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. Leona Koźmińskiego. Stworzył program szkolenia i coachingu dla kadry menedżerskiej wielu firm.



Stolica dołączyła tym samym do całkiem licznej grupy miast, w których postawiono na koreańską motoryzację. Aktualnie w Polsce wykorzystywane są zarówno hyundaie i20, jak również modele z oferty Kii – rio i picanto. „Warszawski” i20 to najnowszy model koreańskiego mieszczucha, którego światowa premiera odbyła się w 2014 roku podczas październikowych targów motoryzacyjnych w Paryżu. Poprzednia generacja na stałe już wpisała się krajobraz naszych miast, zdobywając przychylność użytkowników samochodów segmentu B. Wprowadziła też Hyundai na arenę sportowej rywalizacji w rajdowych mistrzostwach świata WRC.

■ Zadziorny i lekki

Co zatem oferuje nowy i20? Nowy model zaprojektowany został w Europie. Koreańczycy już ja-

Hyundai wyparł skodę

Idzie wiosna, czas na porządki. Odczuć to można także w warszawskim wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego, w którym postanowiono wysłać aktualnie eksploatowane skody fabie na emeryturę. Ich następcą, po pewnych perypetiach, został najnowszy hyundai i20.

kiś czas temu doszli do wniosku, że to najlepszy sposób na zaspokojenie wymagań europejskiego klienta. Faktycznie, wydaje się, że w nowym modelu ten cel został osiągnięty. W przeciwieństwie do nijakiego poprzednika, który delikatnie mówiąc, nie rozpieszczał nazbyt finyzyjnie zaprojektowanym nadwoziem, nowa generacja stanowi duży krok naprzód. Auto stało się zadziorny-

ne. Z przodu zwracają uwagę wyraziste reflektory, charakterystyczny grill w formie odwróconego trapezu oraz nadające dynamizmu przetoczenia maski. Linia boczna także może się podobać. Samochód jest proporcjonalny i lekki. Charakterystycznym elementem są czarne wykończenia słupków C, zlewające się w jedną linię z szymbami. Całość sprawia wrażenie projektu spójnego i przemyślanego. Pod kątem designu śmiało może stawać w szranki z europejskimi konkurentami. Nowe i20 jest znacznie większe od poprzednika. Długość zwiększono o 40 mm (4035 mm), szerokość o 24 mm (1734 mm), a rozstaw osi o 45 mm (2570 mm). Jedynie wysokość nadwozia zmniejszono o 16 mm, co akurat korzystnie wpłynęło na proporcje nadwozia. Dzięki wszystkim tym zabiegom zwiększyła się też przestrzeń w kabinie. W prasie motoryzacyjnej tytułuje się nawet nową i20 mianem auta subkompaktowego. Projekt deski rozdzielczej pozostaje nieco w tyle za stylistyką nadwozia. Nie można mieć oczywiście żadnych zastrzeżeń odnośnie ergonomii i wyposażenia, ale oczekiwaliśmy od stylistów nieco większego polotu i odwagi. Bagażnik ma przyzwoitą w tej klasie pojemność 326 litrów.

■ Cena? Niewiele mniej niż 50 tys. zł

Wyposażenie koreańskiego auta jest podobne, jak w tej samej klasy samochodach konkurencji. Już w podstawowej wersji classic do dyspozycji



DANE TECHNICZNE					
Oznaczenie silnika	KAPPA 1.2 (84 KM)	KAPPA 1.2 (75 KM)	U2 1.4 DPF	U2 1.1 DPF	KAPPA 1.4 MPI
Pojemność skokowa (cm³)	1248		1396	1120	1368
Rodzaj rozrządu	DOHC				
Układ paliwowy	wtrysk wielopunktowy		common rail		wtrysk wielopunktowy
Rodzaj paliwa	Bezołowiowa 95		Olej napędowy		Bezołowiowa 95
Skrzynia biegów	5 M/T		6 M/T		6 M/T lub 4 A/T
Moc maksymalna (KM przy obr./min)	84/6000	75/5500	90/4000	75/4000	100/6000
Maks. moment obrotowy (Nm przy obr./min)	122/4000		240/1500 – 2500	180/1750 – 2500	134/3500
Prędkość maksymalna (km/h)	170	160	175	159	184 (A/T:170)
Przyspieszenie 0 – 100 km/h (s)	13,1	13,6	12,1	16	11,6 (A/T:13,2)
Cykl miejski (l/100 km) (A/T)	6,6 (BlueDrive: 5,8)		4,9 (BlueDrive: 4,5)	4,9 (BlueDrive: 4,1)	7,2 (A/T:9,2)
Cykl pozamijski (l/100 km) (A/T)	4,2 (BlueDrive: 4,0)		3,5 (BlueDrive: 3,3)	3,4 (BlueDrive: 3,3)	4,6 (A/T:5,3)
Cykl mieszany (l/100 km) (A/T)	5,1 (BlueDrive: 4,7)		4,1 (BlueDrive: 3,7)	4,0 (BlueDrive: 3,6)	5,5 (A/T:6,7)
Emisja CO ₂	119 (BlueDrive: 109)		106 (BlueDrive: 97)	103 (BlueDrive: 94)	127 (A/T:155)
Minimalna masa własna (kg)	1040		1165	1143	1060 (1079)
Maks. masa całkowita (kg)	1580		1690	1680	1600 (1620)
Masa przyczepy z hamulcem (kg) (A/T)	910		1110	800	1000 (800)
Masa przyczepy bez hamulca (kg)	450				
Długość/szerokość bez lusterek/wysokość (mm)	4035/1734/1474				
Rozstaw osi (mm)	2570				
Rozstaw kół przód/tył (mm)	1520/1519				
Pojemność bagażnika VDA (litry) (do okien/maks.)	326/1042				
Pojemność zbiornika paliwa (litry)	50				
Zawieszenie kół przednich	kolumna McPhersona				
Zawieszenie kół tylnych	belka skrętna				
Koła	6,0JX15" (STAL), 6,0JX16" (AL)				
Opony	185/65 R15, 195/55 R16				

są m.in.: poduszki powietrzne przednie, boczne oraz kurtyny powietrzne, ABS, system stabilizacji toru jazdy, asystent ruszania pod górę, elektryczne szyby przednie, centralny zamek i światła do jazdy diennej. Klimatyzacja manualna wymaga w tym wypadku dopłaty 2,5 tys. zł.

Paleta oferowanych jednostek napędowych składa się z trzech silników benzynowych – 1,2 l o mocach 75 i 84 KM i 1,4 l o mocy 100 KM oraz dwóch wysokoprężnych – 1,1 l o mocy 75 KM i 1,4 l o mocy 90 KM. Pod maską samochodów eksploatowanych w warszawskim WORD-zie pracować będą najsłabsze jednostki benzynowe. Osiągają one 75 KM przy 5500 obr./min i zapewniają 122 Nm momentu obrotowego, uzyskiwanego przy 4000 obr./min. Pozwala to rozpędzić auto do prędkości maksymalnej 160 km/h, a 100 km/h osiągnąć po 13,6 sekundy. Według danych producenta, jednostka ta powinna zadowolić się zużyciem paliwa na poziomie 6,6 litra/100 km w mieście, 4,2 litra/100 km poza miastem oraz 5,1 litra/100 km w cyklu mieszanym.

Cennik nowego hyundaia i20 wyposażonego w podstawowego benzyniaka o pojemności 1,2 litra zaczyna się od kwoty 43,9 tys. zł za podstawową wersję wyposażenia classic. Nie uświadczymy w niej niestety klimatyzacji, elektrycznie regulowanych lusterek ani radia. Znajdują się one w wersji classic plus, której cena wynosi 48,7 tys. zł. Wybór lakieru perłowego lub metalizowanego pociąga za sobą konieczność wydania kolejnych 1,8 tys. zł. Jak zatem widać, na zakup auta do nauki jazdy trzeba będzie przeznaczyć co najmniej 50 tys. zł. Nadto, ponieważ to całkiem nowy model, jego podaż na rynku aut używanych jest znikoma. Z tego samego powodu trudno również ocenić, jak droga będzie codzienna eksploatacja nowego hyundaia i poziom jego awaryjności. Pozostaje mieć nadzieję, że producentowi udało się uniknąć usterek charakterystycznych dla nowo prezentowanych modeli.

Dariusz Piorunkiewicz



Samolubie, ja cię nie lubię!

Uczestnik ruchu drogowego to nie tylko kierowca, motocyklista, rowerzysta, ale także pieszy. Kultury na drodze powinno się zatem wymagać od każdego, niezależnie od tego, w jaki sposób się przemieszcza.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Mówi się: ile ludzi, tyle charakterów. Podejrzewam także, że każdy człowiek ma odmienne spojrzenie na ruch drogowy. Mimo wszystko można jednak napisać wzór, z którego wynika, że postrzeganie drogi zależy od tego, w jaki sposób się po niej przemieszczamy. Po głębszej analizie można wyodrębnić kilka odmiennych perspektyw.

■ Święte krowy

Ulica jak ulica. Powiedzmy, że poza centrum jakiegoś miasta. Ograniczenie do 50 km/h, przejście dla pieszych. Zwyczaj i typowy widok. Przepisy wszyscy znają, a przynajmniej powinni co nieco o nich wiedzieć. Niestety, z ich przestrzeganiem lub prezentowaniem jakichkolwiek elementów kultury większość ma spory problem.

Jak ulicę postrzega pieszy? Nie zna przepisów, bo nie musi. Tak przynajmniej z reguły się tłumaczy. Jednak dyskwalifikuje go to jako osobę, która szanuje swoje i cudze życie. Pieszy jest jak święta krowa. Łazi po całej ulicy, nie przejmując się nikim poza samym sobą. A już na pewno ma gdzieś pędzące z przepisową prędkością samochody.

Brak znajomości przepisów kodeksu drogowego da mu się we znaki dopiero, gdy dojdzie do nieszczęścia. W momencie, kiedy zaskoczy go auto na drodze. Błąd zrozumie, podpisując druk mandatowy. W najlepszym przypadku.

Nie trzeba dziś chodzić do biblioteki. Ciekawe książki dotyczące bezpieczeństwa, przepisów na drodze znaleźć możemy również w internecie. Czytając te nielu-

biane, głupie i bezsensowne przepisy dowiemy się na przykład, że podczas przechodzenia przez jedną pieszy powinien udać się na jej drugą stronę możliwie najkrótszą trasą. Żadne przechodzenie po skosie przez 300 metrów nie wchodzi w grę. A to nowość – stwierdzą niektórzy. Ta „nowość” ma jednak parę dobrych lat...

■ Rajdowcy

Jak ulicę widzi kierowca? Jadąc ciśnie gaz do dechy, sprawdza, ile jego auto wyciągnie na trzecim biegu. Depcze ostro w podłogę, jakby chciał pobić swój życiowy rekord, a tych kilka ulic to po prostu krótki OES. Ludzie na chodniku to nie są osoby, które chcą przejść. Piesi po prostu mu kibicują, dopingują, jak tylko mogą. Przynajmniej tak mu się wydaje. Dlatego nie myśli ani przez chwilę, żeby zdjąć nogę z gazu. Jedynie od czasu do czasu trafia na pomiar odcinka, czyli fotoradar, który przeważnie sprawia, że kierowca zwalnia... i przez kilkadziesiąt metrów jedzie wolniej.

■ Złoty środek

Jak w tej sytuacji robić? Należy iść na ustępstwa. Ulicą trzeba się po prostu podzielić. Zawsze musi się znaleźć ktoś, kto ustąpi pierwszy, bo inaczej dojdzie tylko do niepotrzebnych zgrzytów.

Pieszy powinien wiedzieć, że warto być bardzo ostrożnym. Zwłaszcza gdy jedzie samochód. Lepiej rozpocząć marsz na pasy, gdy auto już je minie. Serio, tak zawsze jest szybciej dla wszystkich. Po prostu ruch jest wtedy płynny. Kierowca – jeden z wielu w godzinach szczytu – również powinien zrozumieć, że pieszy to też człowiek. Człowiek, któremu się wiecznie wszędzie spieszy. Dajmy mu czas na przejście, pokażmy innym, że na coś nas stać. Dajmy dobry przykład. Dobro podobno wraca z podwójną siłą. Zło też. ■

Królowa miasta

Skutery cieszą się popularnością nie tylko w Azji. Są często widziane na drogach wielu miast zachodniej części Europy. Nowelizacja przepisów i ułatwienie dostępu do maszyn z silnikami o pojemności do 125 ccm przyczyni się do ich upowszechnienia w Polsce.

Kiedy rząd ogłosił plany dotyczące lekkich jednośladów, spora grupa osób złapała się za głowę. Czy ze stodwudziestkami poradzą sobie kierowcy, którzy od trzech lat posiadają prawo jazdy kategorii B, a wcześniej nie mieli do czynienia z motocyklami? Za sterami prezentowanej hondy SH 125i posadziliśmy kilka osób i poprosiliśmy o werdykt. Wszystkie były zachwycone łatwością prowadzenia maszyny. Niektóre porównywały ją wręcz do szybkiego roweru. To największy problem. Pozbawione klamki sprzęgła i manualnej skrzyni biegów skutery sprawiają wrażenie łatwych w prowadzeniu. Problemy pojawiają się w momencie przecenienia własnych umiejętności bądź awaryjnej sytuacji – chociażby wymuszenia pierwszeństwa przez innego uczestnika ruchu albo konieczności ominięcia przeszkody. Niebezpieczne może okazać się nawet ostre hamowanie. Duży plus przynajmniej za możliwość zamówienia SH 125i z systemem ABS, który nie tylko ułatwia zachowanie kontroli nad maszyną podczas awaryjnego hamowania, ale też skraca drogę hamowania, pozwalając na pełne wykorzystanie przyczepności opon do asfaltu.

11,8 KM i 11 Nm zapewnią naprawdę dobrą dynamikę. Do 70 km/h zostawiamy w tyle praktycznie wszystkie samochody. W mieście więcej nie potrzeba. Tym bardziej że pod kolejnymi światłami nie musimy czekać za sznurem aut – wąsko rozstawione lusterka, wyprostowana pozycja za kierownicą oraz umieszczone na optymalnej wysokości siodło ułatwiają przeciskanie się między samochodami. Pozycja za kierownicą nie sprzyja jednak dłuższej jeździe. Po 50 – 60 km zaczynamy odczuwać zmęczenie i ból w plecach. Szkoda, gdyż SH 125i mogłaby nadawać się do dalszych wypraw. 16-calowe koła oraz zawieszenie o przyzwrotnym skoku nieźle filtrują nawet poważne nierówności. Odczytana z licznika prędkość maksymalna sięga 120 km/h. Oznacza to, że hondę SH 125i można bezpiecznie podróżować nawet drogami ekspresowymi.

SH 125i nie szokuje stylizacją. Na motocyklowym parkingu maszyną niknie w tłumie. Czy to wada? Na pewno nie w przypadku skutera, który ma być przede wszystkim ekonomicznym środkiem transportu. Jednocylindrowy, chłodzony cieczą silnik z rodziny eSP pracuje cicho i kulturalnie, zużywając niecałe 3 l/100 km. Mówi-

my o najgorszym z możliwych scenariuszy, czyli regularnym korzystaniu z pełnej dynamiki oraz jazdy drogami pozamiejskimi i trasami ekspresowymi. W cyklu miejskim honda SH 125i potrafi spalić 2,5 l/100 km.

Ciekawym rozwiązaniem jest system stop-start, który wygasza silnik na czas postoju. Aby uniknąć przypadkowego zatrzymania jednostki napędowej podczas manewrowania w korku, wchodzi do akcji dopiero, gdy czas postoju przekracza trzy sekundy. Powtórne odpalenie jednostki napędowej przebiega sprawnie i cicho. Opracowane przez inżynierów Hondy rozwiązanie nie korzysta z rozrusznika. Za wprawianie wału korbowego w ruch odpowiadają zmiany pola magnetycznego w alternatorze o specjalnej konstrukcji. Nie trzeba się więc obawiać, że regularne wygaszanie silnika doprowadzi do mechanicznego zużycia wybranych elementów jednostki napędowej.

Dwie skrytki pod kierownicą ułatwiają transport drobnych przedmiotów – kluczy czy telefonu. Pojemny schowek pod kanapą pomieści kask lub spore zakupy. Testowany egzemplarz

miał też akcesoryjny kufer. Tak wyposażoną hondę SH 125i można wybrać się po prowiant na najbliższy tydzień.

Atutem prezentowanej hondy nie do końca była akcesoryjna szyba o ogromnej powierzchni. Jej górna krawędź znajduje się relatywnie blisko głowy kierującego. Osoby o wzroście ok. 1,8 m wielokrotnie uderzą w nią kaskiem, nim przyzwyczają się do jej obecności. Owiewka zatrzymuje pęd powietrza. To, co cieszy w chłodne poranki i podczas deszczowej pogody, doskwiera w upalnie dni podczas jazdy w gęstych korkach – kto nie zamierza rezygnować z jazdy w motocyklowej kurtce, prędzej czy później zacznie się pocić.

Na hondę SH 125i z systemem ABS trzeba przeznaczyć przynajmniej 13.600 zł. Dużo, biorąc pod uwagę ekstremalnie niskie ceny skuterów z Chin. Honda gra jednak w zupełnie innej lidze. Nie pozwala sobie na wpadki jakościowe – źle wykonane czy poskręcane elementy. Nie do przecenienia jest też niska utrata wartości czy łatwość późniejszej odsprzedaży.

Łukasz Szewczyk



PRL i... motocykle

Książka autorstwa Jana Tarczyńskiego i Maksymiliana Sokoła-Potockiego przybliży losy najciekawszego pojazdu Kolumny Samochodowej Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, który przetrwał dziejową zawieruchę i jest dzisiaj eksponatem stołecznego Muzeum Techniki i Przemysłu Naczelnej Organizacji Technicznej – Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych.

Tomasz Szcerbicki, znany dziennikarz i publicysta, autor piętnastu książek z dziedziny motoryzacji oraz kilkuset artykułów publikowanych w magazynach w Polsce, USA, Anglii, Danii i na Węgrzech, tym razem zabrał się za motocykle i Polską Rzeczpospolitą Ludową. Warto przeczytać!

Mianem motocykli z czasów PRL zwykło się określać pojazdy produkcji krajowej: WFM, SHL, WSK, Junak. Jest to jednak wielkie uproszczenie, bo obok wspomnianych jednoślądów po naszych drogach jeździły również motocykle zagranicznych marek: Jawa, MZ, CZ, IFA, IŻ, M-72, K-750, Panonia, Lambretta, Peugeot, a także: BMW, Triumph, Norton, BSA, AJS, Harley-Davidson i wiele innych.

O tym właśnie opowiada książka „Motocykle w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...”. Po raz pierwszy pokazano faktyczny stan polskiego motocyklizmu w latach 1945 – 1989. Tomasz Szcerbicki przywołał wspomnienia o ludziach, którzy odegrali ważną rolę w motocyklizmie Polskiej Rzeczpospolitej Ludowej – konstruktorach, mechanikach, kierowcach sportowych, kreatorach ruchów motocyklowych i wielkich pasjonatach motocykli. Poruszył tematy, które były niegdyś przemilczane. Wielowątkową opowieść ilustruje imponująca liczba ponad 650 unikatowych fotografii, w większości po raz pierwszy publikowanych właśnie w tej książce.

Jednym z kultowych motocykli opisywanych w książce był junak, produkowany przez Szczecińską Fabrykę Motocykli w latach 1956 – 1965. Pierwsze ju-

naki przedstawiono już w 1954 r., ale na rozpoczęcie seryjnej produkcji czekały jeszcze trzy lata. Początkowo planowano, że będą to ciężkie motocykle wyposażone w półlitrowy silnik, ale w końcu stanęło na pojemności 349 ccm. Czterosuwowy jednocylindrowy silnik z zapłonem iskrowym generował moc 17 KM przy 5500 obr./min. Maksymalny moment obrotowy to 24 Nm przy 4000 obr./min. W zawieszaniu obu kół zastosowano amortyzatory z tłumieniem olejowym, co było nowoczesnym rozwiązaniem i zapewniało dobre prowadzenie motocykla. Junak mógł rozwinać prędkość 115 km/h i zużywał od 3,5 do 4 litrów paliwa na 100 km.

Chcecie dowiedzieć się więcej? Przeczytajcie książkę Tomasza Szcerbickiego „Motocykle w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...”. Naprawdę warto! **red**





Kłopotliwe skrzyżowanie

Na prośbę jednego z czytelników „Szkoly Jazdy” tym razem postanowiłem omówić kłopotliwe skrzyżowanie we Włocławku. Chodzi o zbieg ulic Cyganka i 3 Maja.



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

Otrzymałem szczegółowy opis oznakowania na tym skrzyżowaniu oraz sytuacji, do których tam dochodzi. Nie znam tego miejsca osobiście, ale obejrzałem je sobie, korzystając z ogólnie dostępnych narzędzi internetowych. Na tej podstawie pozwolę sobie udzielić odpowiedzi na zadane mi pytania. Chciałbym wyraźnie podkreślić, że moje rozważania będą dotyczyły sytuacji, którą mogłem zobaczyć na mapach Google. Jeżeli w ostatnim czasie zostały wprowadzone zmiany oznakowania, to opis może być nieaktualny. Z relacji czytelnika „Szkoly Jazdy” wynika jednak, że dostępne w sieci fotografie tego miejsca są zgodne z sytuacją rzeczywistą.

■ W czym problem?

Jest to skrzyżowanie dwóch dróg jednokierunkowych. Przy czym na jednej z nich (drodze podporządkowanej) wyznaczona została droga rowerowa, przebiegająca równolegle do jezdni. Droga rowerowa została wydzielona z jezdni odpowiednimi znakami poziomymi i oznakowana jako dwukierunkowa. Dopuszcza się zatem na niej ruch rowerów również w kierunku przeciwnym do ruchu pojazdów poruszających się po jezdni.

W powyższej sytuacji nie ma nic dziwnego. Przecież w polskich miejscowościach znajduje się wiele takich miejsc. Problem polega jednak na tym, że skrzyżowanie zostało oznakowane niekompletnie. Na zdjęciach pochodzących z Google Maps widać wyraźnie, że jedna z ulic (Cyganka) jest drogą z pierwszeństwem (zgodnie z umieszczonym przed skrzyżowaniem znakiem D-1), zaś ulica 3 Maja – droga podporządkowana, oznakowana przed skrzyżowaniem znakiem A7 (patrz zgodnie z kie-

runkiem ruchu). Organ zarządzający drogami w danym miejscu nie zastosował jednak oznakowania dla rowerzystów nadjeżdżających do skrzyżowania ulicą 3 Maja w kierunku przeciwnym do ruchu pozostałych pojazdów na tej drodze. Tym samym rowerzysta nadjeżdżający do skrzyżowania z kierunku przeciwnego do obowiązującego na całej drodze może pomyśleć, że zbliża się do skrzyżowania równorzędnego.

■ Jak ustalić pierwszeństwo przejazdu?

Obowiązujące przepisy wyraźnie wskazują na to, że pierwszeństwo przejazdu kierujący pojazdem ustala dojeżdżając do skrzyżowania. Należy również wyraźnie podkreślić, że obowiązuje hierarchia znaków i sygnałów drogowych. Zatem w sytuacji, kiedy na skrzyżowaniu zostają zastosowane znaki drogowe ustalające pierwszeństwo przejazdu, nie można jednocześnie stosować zasad ogólnych z pierwszeństwem

dla nadjeżdżających z prawej strony. Takie zasady wymagają od zarządcy drogi, żeby skrzyżowania były oznakowane logicznie i kompletnie. Nie ma tu miejsca na domysły dla kierujących, gdyż ich interpretacja może być błędna i prowadzić do przykrych w skutkach zdarzeń drogowych.

Należy wyraźnie podkreślić, że w przedstawianej sytuacji mamy do czynienia ze skrzyżowaniem dwóch dróg, z których jedna została oznakowana jako droga z pierwszeństwem przejazdu, zaś druga stanowi drogę podporządkowaną. Tym samym brak odpowiedniego znaku dla rowerzystów należy traktować jednoznacznie jako niedopatrzenie ze strony organu zarządzającego drogą.

Wyraźnie należy również wskazać, że kierujący, którzy poruszają się drogą z pierwszeństwem (ul. Cyganka), nie są informowani o zbliżaniu się do przejazdu dla rowerzystów. Tym samym należy uznać, że droga rowerowa przebiegająca wzdłuż ulicy 3 Maja jest drogą podporządkowaną w obu kierunkach i poruszający się po niej rowerzysta ma obowiązek ustąpić pierwszeństwa pojazdom nadjeżdżającym drogą oznakowaną jako droga z pierwszeństwem przejazdu (znak D-1 na ul. Cyganka, umieszczony zgodnie z kierunkiem jazdy).

■ A gdyby doszło do kolizji lub wypadku?

Można wyobrazić sobie takie zdarzenie drogowe: do skrzyżowania dojeżdżają: pojazd poruszający się ul. Cyganka zgodnie z kierunkiem jazdy i rowerzysta, ul. 3 Maja – prze-

ciwnie do kierunku ruchu obowiązującego na jezdni. Tym samym rowerzysta nadjeżdża do skrzyżowania z prawej strony, z punktu widzenia kierującego pojazdem jadącym ul. Cyganka. Na skrzyżowaniu dochodzi do zderzenia i:

- Kierujący rowerem podkreśla, że nie został ostrzeżony o konieczności ustąpienia pierwszeństwa znakiem A-7 lub STOP ani w żaden inny sposób zgodny z przepisami, uznał zatem, że jest to skrzyżowanie dróg równorzędnych i postanowił przejechać przed nadjeżdżającym samochodem, który zauważył w ostatniej chwili z powodu zabudowań.
- Kierujący samochodem twierdzi, że miał pierwszeństwo na skrzyżowaniu, co wynikało ze znaku D-1 ustawionego przed skrzyżowaniem, ponadto spoglądając w lewo zauważył znak A-7 ustawiony dla pojazdów jadących ul. 3 Maja zgodnie z kierunkiem jazdy.

Obaj mają rację, zachowali się zgodnie z obowiązującymi ich przepisami.

■ Kogo ukarać?

Uważam, że gdyby doszło do sytuacji opisanej powyżej, obaj uczestnicy zderzenia powinni dochodzić odszkodowania od organu zarządzającego drogą w danym miejscu. Powinno się to stać ze względu na niedopełnienie obowiązków i zastosowanie niekompletnego oznakowania na skrzyżowaniu, wprowadzającego w błąd kierujących pojazdami dojeżdżającymi do omawianego skrzyżowania. ■



Mniejsze prędkości

Jeździmy wolniej i coraz częściej zgodnie z przepisową prędkością. Nowe światło na nawyki polskich kierowców rzuca raport przygotowany ostatnio na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Okazało się, że 57 proc. kierowców przekracza dozwoloną prędkość, najczęściej w terenie zabudowanym na ulicach dwujezdniowych (72 proc.) oraz w mniejszych miejscowościach, na drogach krajowych i wojewódzkich (71 proc.). Poza terenem zabudowanym, na autostradach i drogach ekspresowych przekraczamy prędkość na poziomie 50 proc., zaś na drogach powiatowych limitów prędkości nie uznaje już tylko 15 proc. badanych. Najszybciej jeździmy na autostradach. Średnia prędkość to 125 km/h, na drogach ekspresowych – 111 km/h.

– Obserwujemy pozytywne zmiany w zachowaniu kierowców, w tym także w zakresie przestrzegania obowiązujących limitów prędkości – mówi Agata Foks, sekretarz KRBRD. – Wynika to w dużej mierze z rozbudowy i modernizacji infrastruktury drogowej, intensyfikacji działań służb w obszarze nadzoru, podjęcia szeregu inicjatyw w zakresie edukacji, mających na celu uświadomienie kierowcom zagrożeń wynikających z nadmiernej prędkości, czy usprawniania systemu ratownictwa. Należy pamiętać jednak, że tylko jednoczesne prowadzenie działań we wszystkich tych obszarach może przyczynić się do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach.

Jazda z dużą prędkością jest niebezpieczna nie tylko dla kierowcy i jego pasażerów, ale także dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Z badań wynika, że Polacy przekraczają prędkość średnio do 10 km/h. W szczególności w województwach: opolskim, lubelskim, mazowieckim i zachodniopomorskim. Prawie co czwarty kierowca natomiast dopuszcza łamanie przepisów na autostradach (27 proc.) i drogach ekspresowych (25 proc.).

Na podstawie zebranych danych o prędkości pojazdów wykonano także obliczenia wyznaczające odstępstwa między autami. Okazało się, że zbyt bliska odległość występuje między samochodami szczególnie na drogach krajowych (21 proc.) oraz autostradach (17 proc.). red

Ekostrefy także w Polsce?

Posłowie Platformy Obywatelskiej wyszli z inicjatywą wprowadzenia w Polsce ekostref. Już sam pomysł wzbudził wielkie emocje i skrajne opinie. Jak zwykle wiele osób stanęło w obronie właścicieli starych pojazdów, emitujących do atmosfery duże ilości dwutlenku węgla.



■ Marek Rupental

Rozwój motoryzacji, łatwość dostępu do własnego samochodu, transport towarów powodują niewidoczne gołym okiem zmiany w atmosferze. Jednak emisja spalin do środowiska naturalnego odbywa się każdego dnia. W Polsce zarejestrowanych jest blisko 26 mln pojazdów samochodowych. Kolejnych 14 mln wjeżdża przez granicę do naszego kraju. Ich wiek i naturalne zużycie części są zróżnicowane. Prawda jest taka, że trudno dziś zaobserwować na drogach popularne kilkanaście lat temu dwusuw. Jednak te, które jeżdżą po drogach wcale nie muszą być mniej szkodliwe dla atmosfery.

■ Szkodliwe emisje

Problem zanieczyszczenia powietrza pyłem drobnocząsteczkowym w wielu państwach Unii Europejskiej został zauważony już dawno temu. Nasi zachodni sąsiedzi od 1 stycznia 2008 roku wprowadzili zakaz wjazdu pojazdów do centrów kilku dużych miast po to, żeby zmniejszyć w nich zanieczyszczenie powietrza. Obecnie ekostrefy obowiązują w 79 niemieckich miastach. Inne państwa, również chroniąc naturalne środowisko, zakazały wjazdu pojazdów emitujących nadmierne ilości CO₂ do atmosfery.

Ze wszystkich państw Unii Europejskiej Polska jest największym emitentem rakotwórczego benzo(a)pirenu. Pod względem zanieczyszczenia pyłem zawieszonym PM10 i PM2,5 gorzej wypada tylko Bułgaria.

■ Przekroczone normy

W ocenie jakości powietrza w strefach w Polsce za rok 2013, opracowanej przez Inspekcję Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy na zlecenie Generalnego Inspektoratu Ochrony Środowiska, najczęściej przekraczaną substancją był benzo(a)piren. Docelowe normy dla tej substancji zostały zachowane zaledwie w czterech strefach na 46 – w Toruniu, aglomeracji lubelskiej oraz strefie lubelskiej i podlaskiej. Pył zawieszony PM10 przekroczył dopuszczalny poziom w 36 strefach. W ponad połowie stref przekroczono dopuszczalny poziom pyłu zawieszzonego PM2,5.

Według przewidywanych prognoz, już w 2030 roku Warszawa będzie w grupie piętnastu najbardziej zanieczyszczonych miast w Europie. Na chwilę obecną najgorzej sytuacja przedstawia się na całej długości pasa południowego naszego kraju.

■ Nowy pomysł

Nadszedł więc czas, żeby pomyśleć o naszym zdrowiu i środowisku, w którym żyjemy. Dlatego posłowie Platformy Obywatelskiej wyszli z inicja-



tywą wprowadzenia ekostref również w Polsce. Już sam pomysł wzbudził wielkie emocje i skrajne opinie. Jak zwykle wiele osób stanęło w obronie właścicieli starych pojazdów, emitujących do atmosfery duże ilości dwutlenku węgla. W przeciwieństwie do niektórych państw w naszym kraju planuje się wprowadzenie zakazu wjazdu do centrów miast pojazdom nie ze względu na ich wiek. Warunkiem dostępności przyszłych ekostref ma być norma emisji spalin.

■ Informacja na plakietce

O tym, czy samochód spełnia wymogi, miałyby świadczyć plakietki z informacją o emisji spalin. Wystawiane mają być przez diagnostów podczas przeglądów okresowych. Preferowane będą samochody hybrydowe i elektryczne.

Przeważającą większość na naszych drogach stanowią samochody osobowe (ponad 23 mln zarejestrowanych osobówek). Średnia wieku takiego auta wynosi piętnaście lat. Przygotowywany projekt nie będzie stawiał ograniczeń wiekowych, jednak istnieje obawa, że pojazdy te ze względu na wieloletnią eksploatację nie będą spełniały norm pozwalających na wjazd do ekostref. Ale nasze zdrowie jest ważniejsze od wygody, jaką zapewnia możliwość korzystania z samochodu. Ci, którzy do centrów wyznaczonych miast nie będą mogli wjeżdżać, zmuszeni zostaną do spacerowania. A to już na pewno wyjdzie im na zdrowie. ■

Kosztowne korki

Korki i utrudnienia w ruchu drogowym w największych polskich miastach w 2014 roku kosztowały kierowców 3,6 mld zł. W porównaniu z ubiegłorocznym wynikiem badania jest to pogorszenie o ponad 5 proc. Koszt korków na statystycznego kierowcę wynosił nieco ponad 3 tys. zł, co stanowiło średnio 68 proc. miesięcznej pensji – wynika z najnowszego raportu firmy doradczej Deloitte i serwisu Targeo.pl.

Czas spędzony w korkach nie jest wykorzystywany produktywnie – to oczywistość. Z ekonomicznego punktu widzenia jest to więc strata, której rozmiar można oszacować jako koszt utraconych korzyści. Pracujący kierowcy w siedmiu największych miastach Polski – Warszawie, Łodzi, Wrocławiu, Krakowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku – tracili w korkach w 2014 roku średnio 13,7 mln zł dziennie, czyli prawie 301 mln zł miesięcznie i ponad 3,6 mld zł rocznie.

■ Straty rosną

– W porównaniu z rokiem 2013 jest to pogorszenie o ponad 5 proc., czyli odpowiednio więcej o 0,7 mln zł dziennie, 14,8 mln zł miesięcznie i 177,7 mln zł rocznie – mówi Rafał Antczak, członek zarządu Deloitte Consulting. – Zmiana ta jest tym bardziej znacząca, że jeszcze w roku 2013 w porównaniu z rokiem 2011 koszty korków dla kierowców spadały o 59,5 mln zł rocznie. Przechodząc na poziom mikroekonomiczny, koszt korków dla statystycznego mieszkańca kierowcy z siedmiu miast wzrósł o 4,4 proc. i wynosił średnio 3 034 zł rocznie w porównaniu z 2 905 zł w 2013 roku. W ujęciu nominalnym był to wzrost kosztu o 129 zł rocznie. Jednak wzrost średnich wynagrodzeń w siedmiu analizowanych przez nas miastach na zbliżonym poziomie do kosztów korków oraz spadek cen paliw sprawił, że w ujęciu realnym koszt korków nieznacznie spadł i wyniósł średnio 68 proc. miesięcznego wynagrodzenia w porównaniu z 70 proc. w 2013 roku.

Poszczególne miasta dość znacznie różnią się składnikami kosztów korków, więc interpretacja wyników wymaga szczegółowej analizy. Na przykład najwyższy koszt 308 zł miesięcznie i 72 proc. miesięcznej płacy rocznie ponosili kierowcy w Warszawie. Wynika to z wysokiego średniego wynagrodzenia i stosunkowo długiego czasu traconego w korkach. Z drugiej strony, średnie wynagrodzenie jest wyższe w Warszawie niż w Katowicach (5 173 zł wobec 5 532 zł miesięcznie brutto w 2014 roku), ale czas tracony w korkach jest aż o jedną czwartą niższy w stolicy Górnego Śląska. W efekcie koszt korków dla mieszkańca kierowcy w Katowicach wynosił 248 zł miesięcznie (54 proc. miesięcznej płacy rocznie). Najniższy nominalny koszt korków ponosili kierowcy w Łodzi i Gdańsku, odpowiednio 201 zł i 202 zł miesięcznie. Jednak w porównaniu ze średnią płacą rocz-



ny koszt korków w Łodzi okazał się jednym z najwyższych – 65 proc. średniego miesięcznego wynagrodzenia, podczas gdy w Gdańsku wyniósł zaledwie 54 proc. Rekordowo wysoki koszt korków ponoszą wrocławianie – aż 88 proc. średniego miesięcznego wynagrodzenia rocznie, na co składa się stosunkowo wysoki nominalny koszt korków (295 zł miesięcznie), relatywnie niska baza wynagrodzenia (4 014 zł miesięcznie brutto) oraz wysoki i wciąż rosnący czas tracony w korkach.

■ Wąskie gardła

Według autorów raportu, znaczącym problemem miast są wąskie gardła komunikacyjne. Tegoroczny raport, analizując wąskie gardła, porównuje je również do stanu z 2011 roku. Rozwiązanie problemu wąskich gardeł mogłoby przynieść skokową poprawę przejezdności nie tylko dla większego rejonu, ale i całego miasta. Przykładowo w Gdańsku wytypowano w tegorocznej edycji badania sześć najważniejszych wąskich gardeł, co w porównaniu z 2011 rokiem stanowi spadek o blisko 50 proc.

– W większości miast wąskie gardła są wciąż nierozwiązanym problemem – uważa Rafał Miłkołajczak, prezes zarządu Indigo, operatora serwisu Targeo.pl. – Analiza w latach 2011 i 2014 wskazuje na systemowy problem – liczba i skala wąskich gardeł w Warszawie i innych miastach rośnie, a niektóre z nich są niezmiennie w tych samych miejscach i to pomimo dużych nakła-

dów na infrastrukturę komunikacyjną i przy rekordowym poziomie wykorzystania transportu publicznego nie tylko wśród miast w Polsce, ale także w Europie.

Analizujący koszty korków raport powstał w oparciu o badanie „Korkometr”, zrealizowane przez serwis Targeo.pl i AutoMapę. Bazując na rzeczywistych pomiarach prędkości dla każdego miasta wyliczono wskaźniki opóźnień, pokazujące, o ile korki wydłużają czas potrzebny kierowcom na dotarcie do docelowego miejsca. Czas opóźnień w korkach w dni robocze zmniejszył się w trzech, a wzrósł w czterech miastach, w tym w dwóch pogorszył się bardzo znacząco – o niemal godzinę miesięcznie na jednego kierowcę. Roczny czas opóźnień we wszystkich miastach łącznie wydłużył się o 18 godzin 39 minut.

Jakub Ziębka

Badanie występowania korków oparto na rzeczywistych pomiarach prędkości przejazdu poszczególnymi odcinkami dróg w dni robocze, wyznaczanych na podstawie danych z ponad 100 tysięcy pojazdów, dostarczających podczas jazdy informacji o lokalizacji, prędkości i kierunku jazdy w interwałach czasowych nie większych niż 60 sekund. Obliczenia bazują na danych badania „Korkometr” z października 2014 roku.

Co rozprasza kierowcę i pieszych?

Nastolatek ze słuchawkami na uszach wtargnął wprost pod nadjeżdżający samochód. W ciężkim stanie został odwieziony do szpitala. Policjanci są przekonani, że zbyt głośna muzyka, jakiej słuchał w chwili zdarzenia młody człowiek, przyczyniła się do wypadku.



■ Pieszy musi słyszeć

Przechodnie, tak jak inni uczestnicy ruchu drogowego, powinni w pewnym stopniu polegać na słuchu. Podczas przechodzenia przez jezdnię, szczególnie w miejscach, gdzie ograniczona jest widoczność, nie wystarczy rozejrzeć się dookoła. Nadjeżdżający z dużą prędkością pojazd można często usłyszeć, zanim się go zauważy – tłumaczą specjaliści.

Nie tylko w Polsce policjanci przyglądają się pieszym przechodzącym przez jezdnię. Zdając sobie sprawę, jak rozmowa przez telefon może wpływać na bezpieczeństwo pieszych – we Włoszech pieszy został ukarany za korzystanie z telefonu komórkowego podczas przechodzenia przez ulicę. Włoskie media poinformowały, że grzywną w wysokości 25 euro ukarano kobietę w Lombardii, na północy kraju. Radiowóz zatrzymał się na widok kobiety, która przechodziła przez ulicę koło ronda, rozmawiając jednocześnie przez telefon. Została ukarana mandatem w wysokości 25 euro, ponieważ funkcjonariusze uznali to za złamanie kodeksu drogowego. W uzasadnieniu napisano, że piesza znajdująca się na środku jezdni, i to w niebezpiecznym miejscu za zakrętem, korzystała z telefonu komórkowego.

Podczas dwóch badań przeprowadzonych przez zespół prof. Arta Kramera z Uniwersytetu w Illinois okazało się, że osoby przechodzące przez ulicę i rozmawiające przez telefon są bardziej narażone na niebezpieczeństwo.

Wyniki badań, opublikowane w czasopiśmie „Accident Analysis and Prevention”, pokazały, że młodzi ludzie, którzy rozmawiają przez komórkę, przechodzą przez ulicę o 25 proc. wolniej niż ich niekorzystający wówczas z telefonu rówieśnicy.

Drugie badania przeprowadzono na grupie osób, które ukończyły 60. rok życia. W przypadku osób starszych, rozmawiających podczas przechodzenia przez ulicę, niebezpieczeństwo potrącenia przez samochód było aż o 15 proc. większe, niż w przypadku tych, którzy nie rozmawiali.

W kodeksie wykroczeń nie ma kary dla pieszych rozmawiających przez telefon komórkowy ani słuchających muzyki. Jednak już w zasadach ogólnych ruchu drogowego w art. 3 znajduje się zapis, jak należy się zachowywać na drodze. Każdy uczestnik ruchu drogowego jest obowiązany zachować ostrożność i unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogoś na szkodę.

– Do zwiększenia ostrożności podczas przechodzenia przez jezdnię na pewno nie przychy-

nia się muzyka, której pieszy słucha przez słuchawki – mówi młodsza aspirantka Marta Kacprzyńska z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Olsztynie. – Nie prowadzimy statystyk w tym kierunku, ale ostatnie zdarzenie w powiecie kętrzyńskim sugeruje, że staje się to problemem. Bardzo modne, szczególnie wśród młodych ludzi, są odtwarzacze MP3 czy telefony komórkowe, które umilają monotonne czynności, jak np. droga do szkoły, oczekiwanie na autobus. Jednak korzystanie z nich w czasie pokonywania pieszo ruchliwych szlaków komunikacyjnych może doprowadzić do tragicznych zdarzeń.

■ Kierowca też musi uważać

Głośne słuchanie muzyki znacznie osłabia nasze reakcje – już to jest dostateczny powód, żeby uznać je za zakłócanie porządku (szeroko rozumianego) ruchu drogowego.

Jako podstawę prawną można podać art. 86 kodeksu wykroczeń, który stanowi: kto nie zachowuje należytej ostrożności, powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, podlega karze grzywny.

– Kierowcy słuchający muzyki przez słuchawki mogą nie usłyszeć syren pojazdów uprzywilejowanych, nadjeżdżających samochodów lub innych dźwięków, które pozwalają na analizowanie sytuacji na drodze – tłumaczy Zbigniew Weseli, dyrektor Szkoły Jazdy Renault. – W przypadku pieszych może dojść do ich potrącenia, gdyż nie usłyszą nadjeżdżającego z dużą prędkością motocykla lub samochodu.

Używanie słuchawek w czasie jazdy uniemożliwia również usłyszenie ewentualnych niepokojących odgłosów wydawanych przez sam pojazd, które mogą wskazywać na awarię. Jest też nielegalne w niektórych krajach. W Polsce jednak kodeks drogowy nie reguluje tej kwestii.

Wśród kierowców w Polsce jest olbrzymia świadomość, że rozmowa przez telefon w czasie jazdy jest karana (97 proc.). Policja w 2014 roku nałożyła ponad 80 tys. mandatów na kierowców, którzy nie stosowali się do tego zakazu. Mimo to z przeprowadzonych ankiet wynika, że 68 proc. polskich kierowców przyznaje się do rozmowy przez telefon w czasie jazdy. O tym, że rozmowa dekoncentruje kierowcę, powszechnie wiadomo. Zaskakujące jest ry-

zyko, że spowodowania wypadku drogowego wzrasta o 23 proc., jeśli kierowca w czasie jazdy odczytuje lub pisze SMS.

■ Rozproszona uwaga

– Stoimy przed dużym problemem, jakim z jednej strony jest rozwój technologii i nasze przyzwyczajenie bycia stale online, z drugiej zaś zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom dróg – mówi Ilona Buttler z Instytutu Transportu Samochodowego. – Pojawia się coraz więcej urządzeń, które ułatwiają nam szybkie komunikowanie się z otoczeniem. Telefony, tablety, urządzenia GPS pomagają w pracy, ale także rozpraszają uwagę i mogą być przyczyną niebezpiecznych sytuacji na drodze. Należy jednocześnie podkreślić, że nie jest to jedynie problem kierowców, lecz również rowerzystów i pieszych.

David Melton z Instytutu Badawczego Global Safety Liberty International wymienia główne sposoby przeciwdziałania temu zjawisku. Są to: edukacja, która powinna zaczynać się już na etapie wczesnoszkolnym, wprowadzanie przez firmy oraz korporacje zakazu używania telefonów komórkowych przez pracowników w trakcie prowadzenia pojazdów, rozwiązania technologiczne uniemożliwiające jednoczesne prowadzenie samochodu i rozmawianie, a także wdrażanie prawa oraz kary adekwatne do tworzonych zagrożeń.

Anita Chudzińska

W artykule wykorzystano materiały z konferencji „Smartfony, telefony, tablety: rozpraszanie kierowców – nowe zagrożenie na drodze”, jaka odbyła się w listopadzie 2014 roku w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie.

Mity na temat rozmowy przez telefon w czasie jazdy:

Mit 1. Większość z użytkowników dróg uważa, że potrafi być wielozadaniowa.

Tymczasem tak zwana wielozadaniowość polega na szybkim przełączaniu się mózgu z jednej czynności wymagającej skupienia na drugą. Koncentrując uwagę na rozmowie można nie zauważyć niebezpiecznej sytuacji na drodze.

Mit 2. Rozmowa z kimś przez komórkę nie różni się niczym od rozmawiania z kimś w samochodzie.

Jest to błędna teza, gdyż rozmówca kierowcy widzi, co dzieje się na drodze i jest w stanie przerwać rozmowę w sytuacji zagrożenia, potrafi też wychwycić taką sytuację i poinformować o niej kierującego.

Mit 3. Zestawy głośnomówiące i słuchawkowe eliminują niebezpieczeństwo korzystania z komórki podczas jazdy.

Badania Carnegie Mellon University wskazują, iż aktywność części mózgu odpowiedzialna za kierowanie pojazdem obniża się o około 37 proc. w trakcie słuchania mowy. Szacuje się, że kierowcy rozmawiający przez komórkę mogą nie dostrzec około 50 proc. otoczenia, włączając w to pieszych oraz czerwone światła.

Mit 4. Kierowcy rozmawiający przez komórkę i tak mają szybszy czas reakcji niż osoby kierujące pod wpływem alkoholu.

Badania przeprowadzone w University of Utah dowodzą, iż kierowcy rozmawiający przez telefon komórkowy mają wolniejszy czas reakcji niż kierowcy z zawartością 0,8 promila alkoholu we krwi.

BMW, VW i JAPŃCZYKI bez tajemnic!



trends

Magazyny prawdziwych miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!



Motocykliści używają kasków, rowerzyści niekoniecznie

Aż 99 proc. motocyklistów i 96 proc. motorowerzystów stosuje kaski ochronne. Znacznie gorzej jest z rowerzystami. Tylko 12 proc. z nich chroni podczas jazdy głowę – wynika z badania zleconego przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Badanie dotyczące korzystania z kasków ochronnych przez użytkowników motocykli, motorowerów i rowerów przeprowadzono między 15 września a 7 listopada ubiegłego roku. Wykonywało je konsorcjum złożone z Instytutu Transportu Samochodowego oraz firmy Heller Consult. Pomiarzy zrealizowano w szesnastu województwach, w 86 punktach. Były to zarówno drogi krajowe, powiatowe jak i wojewódzkie. Ogółem zebrano dane o 699 motocyklistach (665 kierujących i 34 pasażerach), 329 motorowerzystach (312 kierujących i 10 pasażerach) oraz 1024 rowerzystach (1014 kierujących i 10 pasażerach).

■ Duża dysproporcja

Z jednej strony, wyniki badań cieszą, jednak z drugiej – martwią. Dlaczego? Zaczniemy od motocyklistów. Okazało się, że aż 99 proc. użytkowników tych maszyn stosowało kaski ochronne. Z kierującymi motorowerami oraz ich pasażerami było podobnie. Głowy chroniło 96 proc. z nich. Dużo gorzej sprawa wygląda z użytkownikami rowerów. Kaski ochronne stosowało tylko 12 proc. badanych rowerzy-

stów. Widać także wyraźną dysproporcję między najmłodszą i najstarszą grupą wiekową. O ile co piąty rowerzysta w wieku do siedemnastu lat (20 proc.) stosował kask ochronny, o tyle w grupie osób powyżej 60. roku życia czynił to już jedynie co dwudziesty (5 proc.). Jeśli chodzi o rodzaj drogi, największe różnice zaobserwowano między użytkownikami rowerów na drogach powiatowych i wojewódzkich. Podczas jazdy po tych pierwszych kaski stosowało zaledwie 7 proc., po drugich już 19 proc. Pracownicy konsorcjum złożonego z Instytutu Transportu Samochodowego oraz firmy Heller Consult zauważyli też niewielką różnicę między poziomem stosowania kasków ochronnych przez rowerzystów w terenie zabudowanym i niezabudowanym. Różnica ta wynosi 4 proc. (11 proc. stosujących kaski w terenie zabudowanym i 15 proc. stosujących kaski w niezabudowanym).

Dlaczego motocykliści i motorowerzyści dużo częściej chronią głowę od rowerzystów? Odpowiedź na to pytanie jest bardzo prosta. Bo zmusza ich do tego prawo. Z kolei stosowanie kasku przez rowerzystów nie jest obojętne.

■ Niewielka zmiana

A jak przedstawiają się wyniki najnowszym badań w porównaniu z tymi, które przeprowadzono w 2013 roku? Tutaj obserwujemy niewielkie zmiany. O ile liczba motorowerzystów stosujących kaski jest taka sama, to w przypadku motocyklistów nastąpił wzrost o 1 proc., a rowerzystów – 3 proc. Z porównania lat 2013 i 2014 wynika, że wzrosła liczba rowerzystów stosujących kaski ochronne na drogach krajowych (o 5 proc.), wojewódzkich (aż o 17 proc.) i powiatowych (6 proc.). Zmalał natomiast procent osób chroniących głowę w miastach wojewódzkich (o 3 proc.).

Według Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, niewielki, lecz pozytywny trend dotyczący rowerzystów wskazuje na konieczność intensyfikacji działań mających na celu podniesienie świadomości rowerzystów, jak poważne mogą być skutki urazów głowy odniesionych przez nich w wypadkach drogowych. SKRBRD uważa także, że działania edukacyjne w powyższym zakresie powinny być skierowane do wszystkich grup wiekowych, ze szczególnym uwzględnieniem osób starszych.

Jakub Ziębka

E-call z trzyletnim poślizgiem

Nie w październiku 2015 roku, a dopiero za trzy lata wszystkie modele nowych samochodów w Unii Europejskiej będą obowiązkowo wyposażone w e-call, czyli automatyczny system do wzywania pomocy w razie wypadków.

O późnienie wyniknęło z przeciągających się uzgodnień unijnych ministrów, dotyczących wymogów technicznych urządzeń, które będą montowane w autach osobowych i lekkich dostawczych. W końcu porozumienie udało się osiągnąć. Latem projektem powinien zająć się Parlament Europejski. Oznacza to, że system e-call prawdopodobnie zostanie wprowadzony w marcu 2018 roku. Jednak unijne kraje muszą zagwarantować, że on zadziała. Dlatego do jesieni 2017 roku ma być gotowa odpowiednia infrastruktura, pozwalająca na identyfikację połączenia e-call z każdego miejsca na drodze.

■ Na ratunek kierowcom

Jak działa system e-call? Uruchamia się w sposób automatyczny niezwłocznie po zarejestrowaniu poważnego zderzenia przez czujniki zamontowane w pojeździe. Po jego włączeniu system wybiera europejski numer alarmowy 112, nawiązując połączenie telefoniczne z odpowiednim punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach oraz przekazuje służbom ratowniczym informacje dotyczące wypadku, w tym momentu zdarzenia, dokładnej lokalizacji rozbitego pojazdu, a także kierunku podróży (co ma szczególne znaczenie na autostradach oraz w tunelach). Połączenie e-call może być również aktywowane ręcznie poprzez naciśnięcie przycisku w samochodzie, np. przez świadka poważnego wypadku.

Unijni eksperci rozwiewają też wątpliwości kierowców. System nie pozwoli na śledzenie pojazdów. Pozostaje w uśpieniu i jest uruchamiany jak poduszka powietrzna – dopiero w momencie wypadku. Informacja wysłana do ośrodków ratownictwa będzie ograniczona do klasy pojazdu, rodzaju używanego paliwa, czasu wypadku, dokładnej lokalizacji, kierunku jazdy i liczby zapiętych pasów.

■ Korzyści

Szacuje się, że dane otrzymywane przez system e-call umożliwią służbom ratowniczym szybsze udzielanie pomocy kierowcom i pasażerom pojazdów. Ma się to przyczynić do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i szybszego zajęcia się rannymi. System e-call może skrócić czas reakcji służb ratowniczych o 40 proc. w miastach i o 50 proc. na obszarach wiejskich, ratując w ten sposób życie nawet 2,5 tys. osób rocznie.

Oprócz zwiększenia bezpieczeństwa drogowego system e-call będzie miał również znaczący wpływ na zmniejszenie zagęszczenia ruchu powodowane-



go przez wypadki drogowe i ograniczy liczbę wypadków wtórnych. Ich przyczyną jest brak zabezpieczeń miejsc wypadków. Unijni eksperci podkreślają, że korzyści odniesie również przemysł, a zwłaszcza liczne przedsiębiorstwa, które będą dostarczały technologie, komponenty i usługi wykorzystywane w ramach systemu. Chodzi m.in. o systemy pokładowe, usługi z zakresu bezprzewodowej transmisji danych i systemy punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach. Ponadto oczekuje się, że urządzenia pokładowe zainstalowane w pojazdach na potrzeby systemu e-call można będzie wykorzystać do uruchomienia dodatkowych usług, np. umożliwiających odszukiwanie skradzionych samochodów.

■ Krok naprzód

Neelie Kroes, wiceprzewodnicząca Komisji Europejskiej odpowiedzialna za agendę cyfrową,

uważa, że wprowadzenie usługi e-call na terenie całej UE to duży krok naprzód w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

– W razie wypadku lepiej jest uzyskać automatyczne połączenie ze służbami ratowniczymi, niż być zdanym na samego siebie. W takich sytuacjach widzimy prawdziwą wartość technologii informacyjno-komunikacyjnych.

Według szacunków Brukseli, instalacja urządzenia związanego z systemem e-call może podnieść cenę samochodu o ok. 100 euro. Obecnie jedynie 0,7 proc. wszystkich pojazdów osobowych w Unii Europejskiej jest wyposażone w automatyczne systemy powiadamiania służb ratunkowych. Odsetek ten praktycznie nie wzrasta. Systemy są chronione patentem i nie zapewniają funkcjonowania w skali całej UE.

Jakub Ziębka

Jazda samochodem? Boję się...

Duszności, zawroty głowy, nadmierne pocenie się, niezdolność jasnego myślenia, strach przed wypadkiem to tylko niektóre z objawów amaksofobii, czyli lęku przed prowadzeniem samochodu. Paniczny strach u kierowców powodują m.in. ciasne miejsca parkingowe, duża prędkość albo widok radiowozu.



Specjaliści są przekonani, że fobie dotyczą jedną na dziesięć osób. Co ciekawe, do najczęstszych fobii należy lęk przed prowadzeniem samochodu. Odczuwają go m.in. osoby, które niedawno zrobiły prawo jazdy. To właśnie dla nich jazda bez pomocy i wsparcia instruktora to nowość. Stosunkowo małe umiejętności i brak doświadczenia powodują, że dużo częściej sytuacje na drodze ich zaskakują i powodują uczucie dyskomfortu.

– Łatwo wówczas o zachowania pełne stresu, lęku czy nawet paniki – mówi Zbigniew Weseli, dyrektor Szkoły Jazdy Renault.

W takich przypadkach opanowanie negatywnych emocji jest z reguły kwestią czasu, zdobycia wprawy i doświadczenia. Nie musi od razu oznaczać choroby. Gorzej, jeśli amaksofobia dotyczy osób przeżywających traumę spowodowaną wypadkiem czy innym trudnym doświadczeniem na drodze. Zdarza się, że potrzeba bardzo wiele czasu, aby przezwyciężyły swoje lęki i na nowo nauczyły się bezpiecznej jazdy.

■ Pocenie, rozdygotanie

O tym, że problem jest realny, a nie wyspany z palca, świadczą choćby wpisy internautów na różnego rodzaju forach internetowych. Można m.in. przeczytać takie wypowiedzi: „Mimo że mam prawo jazdy od prawie dwóch lat, nie lubię jeździć samochodem. Czuję się spięta i wystraszona, choć według osób, które ze mną jeździły, prowadzę do-

brze. Już po zajęciu miejsca za kierownicą napinają mi się wszystkie mięśnie. Dopiero po dotarciu do celu i opuszczeniu auta to wszystko ze mnie schodzi. O ile teraz głównie poruszam się komunikacją miejską (jestem studentką), tak w przyszłości nie wiem, co mnie czeka. Chyba tylko wizyta u jakiegoś psychologa”. Kolejna internautka pisze: „Mam lęk, gdy tylko usiądę za kierownicą (pocę się, trzęsą mi się kolana). A przy tym nigdy nie miałam nawet kolizji na drodze. Prowadziłam samochód krótko i ostatni raz piętnaście lat temu. Fobia w postaci dziwnego bloku nastąpiła nagle i bez zewnętrznej przyczyny. Wiem, że nie boję się prowadzić, bo to lubię robić, ale boję się bardzo tego, jak zachowują się inni kierowcy”.

■ Objawy

Osoba odczuwająca silny lęk przed prowadzeniem samochodu może mieć zarówno objawy emocjonalne, jak i fizyczne. Z jednej strony, jest to stres, zdenerwowanie, strach, uczucie niepewności. Mogą się jednak pojawić także reakcje, jak duszności, zawroty głowy, nadmierne pocenie się, drgawki czy nawet omdlenia. Nowi adepci jazdy samochodem boją się przezwyciężenia jazdy pod górkę, natężenia ruchu i zagrożenia ze strony innych kierowców. Ale także tak prozaicznej sprawy, jak zgaśnięcie samochodu. Jest to jednak w większości przypadków niepewność przed nieznanym i wynik braku doświadczenia, co łatwo wyeliminować, szkoląc

się z zakresu bezpiecznej jazdy – uważają trenerzy Szkoły Jazdy Renault. Niebezpieczniej robi się wówczas, gdy pojawiają się objawy fizyczne, bowiem wtedy kierowca ma dużo mniej kontrolę nad pojazdem i zagraża tym samym innym uczestnikom ruchu.

■ Jak się zachować?

Reakcje osoby dotkniętej fobią mogą być nieprzewidywalne, dlatego pamiętajmy, żeby widząc kierowcę wykonującego gwałtowne manewry, jadącego chaotycznie i nerwowo, zachować bezpieczną odległość i w razie potrzeby wezwać pomoc – uważają trenerzy Szkoły Jazdy Renault. Jeśli ten problem dotyka nas samych, trzeba przeanalizować, jakiej pomocy potrzebujemy. Być może wystarczy dodatkowy kurs doszkalający, żeby zyskać więcej umiejętności i pewności siebie. Jeśli odczuwamy silne dolegliwości, które utrudniają nam normalne funkcjonowanie, należy wybrać się do specjalisty (w zależności od dolegliwości np. do psychologa, psychoterapeuty) i zapytać o poradę. Amaksofobię leczy się często poprzez terapię polegającą na przyzwyczajaniu osoby do poruszania się samochodem, wyzbyciu się negatywnych emocji z tym związanych i przełamaniu swoich ograniczeń. Regularne szkolenie się z techniki jazdy i praca nad sobą sprawiają, że pokonanie lęku będzie tylko kwestią czasu.

Jakub Ziębka

Pierwsze zajęcia

Z perspektywy szkoły jazdy pierwsze zajęcia są najważniejsze. To właśnie wtedy należy wszczepić kursantom motoryzacyjnego wirusa. Jednak w dzisiejszych czasach zachęcać do słuchania zagadnień związanych z prawem o ruchu drogowym nie jest łatwo...

Nasz pierwszy bohater, syn z bogatego domu, dla którego wykłady są najgłupszą rzeczą na świecie, wiedział, iż w jego szkole jazdy wystarczy, że podpisze kartę przeprowadzonych zajęć. W tym celu odbył krótkie spotkanie w samochodzie właściciela szkoły jazdy. Nie było zbędnych pytań oraz zapraszania i zachęcania do uczestnictwa.

■ Płyta i telefon

Kursant otrzymał płytę z testami do nauki. Właściciel ośrodka szkolenia kierowców poinformował go, że będzie jeździł z panem Romanem. Dostał do niego numer kontaktowy, żeby umówić się na zajęcia praktyczne. Szef szkoły jazdy zapytał jeszcze o profil kandydata na kierowcę. Dowiedział się, że sprawa jest w toku, dokument „się wyrabia”. Właściciel szkoły jazdy poprosił zatem o przesłanie numeru PKK, gdy tylko będzie gotowy. Nasz bohater został poinformowany, że ma nikomu nie mówić o formie „prowadzenia” wykładów. Oczywiście kursant obiecał właścicielowi, że będzie milczał. Szczęśliwy wysiadł z auta ze świadomością, że zaoszczędził trzydzieści godzin z życia, które musiałby spędzić na słuchaniu wykładowcy. A przecież już w szkole od słuchania nauczycieli głowa mu pęka. Z kieszeni wyciągnął telefon. Ma zamiar zadzwonić do pana Romana, żeby umówić się na zajęcia praktyczne.

■ W oczekiwaniu na egzamin

Drugi bohater naszego cyklu na pierwsze zajęcia się spóźnił. Dlaczego? Musiał dłużej zostać w pracy. To kara za to, że jeszcze nie ma prawa jazdy. Instruktor prowadzący wykłady znał jego sytuację, ponieważ opowiadał o niej szef szkoły.

Na zakończenie wykładów kursant otrzymał do podpisu kartę przeprowadzonych zajęć oraz harmonogram kursu. Wykładowca oznajmił mu, że pozwoli to na przyspieszenie kursu. Szkoła jazdy wyrobiła naszemu bohaterowi profil kandydata, więc daty na karcie były wcześniejsze. Ale kursantowi bardzo się spieszy, więc jest mu to na rękę. Zajęcia sprowadziły się do włączenia programu z gotowymi wykładami. Kursanci zajęci telefonami komórkowymi oraz sobą nawet nie zwracali uwagi na prezentację. Wykładowca kolejno prosił do siebie wszystkie osoby, dawał do podpisania karty oraz uzgadniał szczegóły dalszego postępowania. Nasz bohater na pierwszych zajęciach teoretycznych, które zgodnie z kartą już odbył, umówił się na wszystkie jazdy. Otrzymał zapewnienie, że w ich trakcie otrzyma zaświadczenie o ukończeniu kursu. Będzie więc, zgodnie z umową, mógł zapisać się na egzamin państwowy. Pozostałe godziny szkolenia odbędą się podczas oczekiwania na egzamin.

■ Ciekawa teoria

Kolejna bohaterka naszego cyklu, skrupulatna studentka politechniki, dla której teoria była bardzo ważna, przed pierwszymi zajęciami przygotowała zeszyt na notatki. Spotkanie zaczęło się punktualnie. Instruktor prowadzący zajęcia przedstawił się, krótko opowiedział o szkole jazdy, instruktorach pracujących w OSK, zasadach panujących podczas kursu. Zajęcia są obowiązkowe, należy je zaliczyć w całości. Dodał także, że kurs z pierw-



szej pomocy przedlekarskiej jest prowadzony przez ratownika medycznego. To masa ćwiczeń, więc trzeba wygodnie się ubrać.

Zajęcia prowadzone były w formie autorskiego wykładu. Instruktor wspomagał się prezentacją, filmami należącymi do szkoły jazdy. Bardzo często zadawał kursantom pytania. Wszystko po to, żeby wywołać dyskusję, która ożywiała i zaciekaiała zebranych. Nasza bohaterka kilkakrotnie się w nią włączyła. Czuła, że prawo o ruchu drogowym jest ważną częścią składową kursu na prawo jazdy.

Czwarta kursantka udała się na pierwsze zajęcia teoretyczne z duszą na ramieniu. Obawiała się, że będzie jedyną osobą na wykładach. Otworzyła drzwi do sali wykładowej i... odetchnęła z ulgą. Na sali było kilka osób. Zajęcia teoretyczne prowadził szef szkoły. Przedstawił się, zapytał o imiona zebranych, omówił, jak będzie wyglądała część praktyczna, a jak teoretyczna kursu. Zaznaczył, że teoria będzie się odbywała według grafiku, który wręczył kursantom. Zajęcia trwały dwie godziny. Były dla naszej kursantki pouczające. Nigdy wcześniej nie spotkała się zagadnieniami prawa o ruchu drogowym. Motoryzacja była jej obca.

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy



Przegląd legislacyjny

Dokonując w tym miesiącu przeglądu legislacyjnych nowości, warto ponownie zwrócić uwagę na regulacje dotyczące karania kierowców. Przyjrzymy się również wątpliwościom wokół stosowania niektórych obowiązujących już przepisów ustawy o kierujących pojazdami.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

■ Nowelizacja do podpisu

Pod koniec marca, po rozpatrzeniu senackich poprawek, Sejm ustalił ostateczne brzmienie nowelizacji kodeksu karnego oraz niektórych innych ustaw, która ma przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa na drogach i sytuacji osób poszkodowanych w wypadkach. Nowelizacja zawiera przede wszystkim rozwiązania wymierzone w kierowców będących pod wpływem alkoholu, jak i środków odurzających. Kierowcy, którzy prowadzili w stanie nietrzeźwości, będą obowiązkowo pozbawiani przez sąd prawa jazdy. Gdy zostaną złapani po raz pierwszy, utracą prawo jazdy na okres od 3 do 15 lat. Recydywiści – dożywotnio. Ponadto w stosunku do takich kierowców sąd będzie orzekał obowiązek wpłaty na Fundusz Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej co najmniej 5 tys. zł (osoby złapane po raz pierwszy) lub co najmniej 10 tys. zł (osoby złapane ponownie). Kierow-

cy, którzy po alkoholu spowodowali wypadek, będą zobowiązani do zapłaty wysokich nawiozek na rzecz poszkodowanych. Osoby z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów będą mogły, o ile sąd uzna, że nie zagrażają one bezpieczeństwu w komunikacji, po pewnym czasie usiąść za kierownicą samochodu, pod warunkiem, że będzie on wyposażony w tzw. blokadę alkoholową. Urządzenie to ma uniemożliwić włączenie silnika, gdy poziom alkoholu w powietrzu wydychanym przez kierowcę wyniesie 0,1 mg alkoholu w 1 dm³. Jeżeli zakaz był czasowy, możliwe to będzie najwcześniej po upływie połowy okresu, na który orzeczono zakaz, a w przypadku zakazów dożywotnich – po upływie 10 lat. Nowelizacja przewiduje kary do dwóch lat pozbawienia wolności dla osób prowadzących pojazdy pomimo decyzji o cofnięciu prawa jazdy. Natomiast jazda bez uzyskania odpowiednich uprawnień, oprócz dotychczasowych konsekwencji finansowych, będzie mogła skutkować również zakazem prowadzenia pojazdów. Ustawa przewiduje również zatrzymanie prawa jazdy na trzy miesiące przy przekroczeniu prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym lub przewożeniu więcej osób niż liczba miejsc określona w dowodzie rejestracyjnym (z wyjątkiem autobusów miejskich z miejscami stojącymi). Teraz noweliza-

cja czeka już tylko na podpis prezydenta, a następnie ogłoszenie w Dzienniku Ustaw – wejdzie w życie (z wyjątkiem niektórych przepisów) po 30 dniach od ogłoszenia.

■ Pierwsza pomoc. Kiedy powinny być przeprowadzane zajęcia dla osób zwolnionych z teorii?

W związku z możliwością uzyskania zwolnienia z części szkolenia teoretycznego pojawiło się wiele wątpliwości dotyczących nauki udzielania pierwszej pomocy. Fakt, że ta część kursu pozostała obowiązkowa, nie budzi już sporów, w przeciwieństwie to tego, w którym momencie kursu należy te zajęcia odbywać. Prawidłową praktyką wydaje się prowadzenie zajęć z pierwszej pomocy przed rozpoczęciem części praktycznej szkolenia. Przemawia za tym w szczególności treść § 8 rozporządzenia ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz.U. z 2012 roku poz. 1019). Zgodnie bowiem z tym przepisem, godziny przeznaczone na naukę pierwszej pomocy zaliczane są do puli godzin szkolenia teoretycznego, a zajęcia części praktycznej rozpoczynają się po przeprowadzeniu

zajęć teoretycznych. Ma to również znaczenie w kontekście zgłoszenia o rozpoczęciu kursu, które musi zawierać miejsce przeprowadzenia pierwszych zajęć teoretycznych. Takie stanowisko w styczniu potwierdził resort. Dlatego zdumiewać mogą dalsze kontrowersje w tej materii i stanowisko, jakie zajął np. poznański wydział komunikacji. Zacytujmy: „Urząd Miasta Poznania zaleca prowadzenie zajęć obejmujących naukę udzielania pierwszej pomocy wedle następującej formuły:

- 1) w odniesieniu do osób, które uzyskały pozytywny wynik z części teoretycznej egzaminu państwowego i tym samym są zwolnione z odbywania zajęć teoretycznych oraz egzaminu wewnętrznego teoretycznego, nauka udzielania pierwszej pomocy powinna być realizowana po przeprowadzeniu części praktycznej kursu, a przed odbyciem egzaminu wewnętrznego praktycznego.
- 2) w stosunku do kursantów, którzy zgłaszają się do ośrodka szkolenia kierowców celem odbycia całego kursu (a więc nie znajduje do nich zastosowania przepis art. 23a u.k.p.), zaleca się realizację zajęć z zakresu udzielania pierwszej pomocy w dotychczasowej formie, tj. w ramach szkolenia teoretycznego.
- 3) w każdym z wymienionych wyżej przypadków zaleca się potwierdzanie realizacji zajęć z zakresu udzielania pierwszej pomocy w dotychczasowy sposób, tj. przez umieszczenie znaku „X” w poz. 9 części teoretycznej karty przeprowadzonych zajęć (zasady postępowania w razie uczestnictwa w wypadku drogowym oraz zasady udzielania pomocy ofiarom wypadku)“.

Możliwość tak dalece odmiennych interpretacji nie świadczy niestety najlepiej o jakości przepisów. Pozostaje mieć nadzieję, że takie regionalne zróżnicowanie wykładni nie potrwa długo i szybko uda się wypracować jednolitą praktykę.

■ Wątpliwości wokół kwalifikacji

Innym budzącym wątpliwości zagadnieniem jest kwestia obniżania wieku wymaganego do uzyskania prawa jazdy kategorii D dla kierowców, którzy uzyskali już prawo jazdy kategorii C i kwalifikację wstępną dla tej kategorii. W takich przypadkach zawsze pojawia się pytanie, czy taki kierowca w celu obniżenia progu wiekowego dla kategorii D powinien przystąpić do kwalifikacji wstępnej dla tej kategorii, czy też dla spełnienia wymogów prawnych wystarczająca będzie kwalifikacja uzupełniająca.

Art. 9 ustawy o kierujących pojazdami stanowi:

1. Dla osób, które uzyskały kwalifikację wstępną określoną w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001



roku o transporcie drogowym, minimalny wiek do kierowania pojazdami określony w prawie jazdy kategorii:

- 1) C i C+E wynosi 18 lat
- 2) D i D+E wynosi 21 lat.
2. Dla osób, które uzyskały kwalifikację wstępną przyspieszoną, określoną w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym, minimalny wiek do kierowania pojazdami określony w prawie jazdy kategorii D i D+E wynosi:
 - 1) 23 lata lub
 - 2) 21 lat, z tym, że taka osoba może kierować wyłącznie pojazdami wykonującymi regularne przewozy osób na liniach komunikacyjnych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym na trasie nieprzekraczającej 50 km.

Przepis ten nie wyklucza obniżenia minimalnego wieku do kierowania pojazdami określonymi w prawie jazdy kategorii D i D+E w przypadku uzyskania przez kandydata najpierw kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego C1, C1+E, C i C+E, a następnie kwalifikacji wstępnej uzupełniającej w zakresie bloku programowego D1, D1+E, D i D+E. O ile bowiem na gruncie

tego przepisu rozróżnienie kwalifikacji wstępnej od kwalifikacji wstępnej przyspieszonej jest wyrażone wprost i nie budzi najmniejszych wątpliwości, to już kwalifikacja wstępna uzupełniająca nie jest rozróżniana. Regulacja odmienna stałaby w sprzeczności z ustawą o transporcie drogowym, której art. 39b2 stanowi:

Kierowca, który uzyskał kwalifikację w zakresie określonego bloku programowego, o którym mowa w art. 39b ust. 2, i zamierza wykonywać przewozy innymi pojazdami samochodowymi niż te, dla których wymagane jest prawo jazdy odpowiadające zakresowi uzyskanej kwalifikacji, obowiązany jest odbyć odpowiednią kwalifikację uzupełniającą lub kwalifikację uzupełniającą przyspieszoną. Przepisy art. 39a ust. 1 i art. 39b1 stosuje się odpowiednio.

Odmawianie kierowcom, którzy postąpili zgodnie z normą zawartą w powyższym przepisie, możliwości skorzystania z art. 9 ustawy o kierujących pojazdami jest nieuzasadnione. Na gruncie ustawy o transporcie drogowym ukończenie kwalifikacji wstępnej uzupełniającej jest równoważne z ukończeniem kwalifikacji wstępnej, a ustawa o kierujących pojazdami w żadnym z przepisów nie daje podstaw do rozróżnienia w tym zakresie. ■

Koniec marzeń?

Sytuacja, w której znalazły się zarządy czterech największych organizacji: PFSSK, PIGOSK, OIGOSK i LOK, jest patowa. Teraz to ich członkowie, a w przypadku Federacji regionalne zarządy, będą rozliczały z efektów, a także zaniechań związanych z postulatem wprowadzenia ceny minimalnej.



■ Wojciech Szemetytło

Dobiega końca kilkuletni okres starań środowiska związanego ze szkoleniem kierowców o wprowadzenie do ustawy o kierujących pojazdami zapisu, który miałby brzmieć: „za przeprowadzenie szkolenia, o którym mowa w art. 26 ust. 4a, wysokość opłaty za godzinę zajęć teoretycznych oraz godzinę zajęć praktycznych w zakresie uprawnień każdej kategorii zostanie określona ceną minimalną”.

■ Jak przetrwać?

Historia tych przebiegających z różnym natężeniem działań przedstawicieli strony rządowej i występujących wspólnie (grupa robocza) naszych statutowych działaczy ma swoją dramaturgię. Jest warta dokładniejszego opisu, analizy i przypomnienia.

Fatalny stan prawa drogowego i pogarszająca się sytuacja ekonomiczna coraz większej liczby OSK są genezą narastającego niezadowolenia nie tylko w środowisku związanym ze szkoleniem kierowców. Wywołują również poważne dyskusje wśród parlamentarzystów, dziennikarzy i przedstawicieli środowisk naukowych skupionych wokół ITS, RBRD i innych instytucji pozarządowych.

Decydenci z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju pomijają skutki ekonomiczne zapowiadanych reform. Opinia, że liberalna polityka gospodarcza i tak zwana niewidoczna ręka rynku poradzą sobie z narastającymi i wręcz kryzysowymi zjawiskami w coraz mniejszym stopniu trafia do przekonania przedsiębiorców prowadzących upadające OSK. Decydującym cenotwórczym elementem jest, obok paliwa i amortyzacji pojazdów, koszt pracy osób prowadzących szko-

lenie. Żeby przetrwać na rynku, przedsiębiorcy zmuszeni są do zmieniania formy zatrudniania instruktorów i wykładowców. Cho-

Decydującym cenotwórczym elementem jest, obok paliwa i amortyzacji pojazdów, koszt pracy osób prowadzących szkolenie.

dzi oczywiście umowy śmieciowe. Również fakt, że państwo nie potrafi przeciwstawić się nieuczciwej konkurencji, zaniżającej ceny usług w sposób rażąco odbiegający od rzeczywistych ponoszonych kosztów, stwarza atmosferę, w której poszukiwanie możliwości naprawy staje się tematem numer jeden! Analizy jednoznacznie wskazują, że wbrew dotychczas obowiązującym założeniom wolna konkurencja pomiędzy ośrodkami szkolenia nie doprowadziła do podniesienia poziomu usług. Wręcz przeciwnie, na skutek konkurencji, odbywającej się głównie w obszarze cen, doszło do faktycznego obniżenia standardów szkolenia. Dlatego też powstają m.in. akcja „Rzetelna cena”.

■ Wyższa cena, lepsze szkolenie

Również dzisiaj często słyszymy apele o stosowanie uczciwych i opartych na zdrowym rachunku ekonomicznym cen usług szkoleniowych. Właśnie w toku tych od dawna toczących się dyskusji, gdy jasne stało się dla wszystkich, że w przyjętej ustawie pro-

Analizy jednoznacznie wskazują, że wbrew dotychczas obowiązującym założeniom wolna konkurencja pomiędzy ośrodkami szkolenia nie doprowadziła do podniesienia poziomu usług.

blem ustawowego zagwarantowania podstaw ekonomicznej działalności OSK został całkowicie pominięty, zarząd PFSSK wspólnie z przedstawicielami PIGOSK, OIGOSK i LOK zdecydował o zawężeniu i ograniczeniu starań o wprowadzenie ceny minimalnej

za szkolenie kursowe kandydatów na kierowców wyłącznie do walki o minimalne stawki za godzinę jazdy.

Biorąc pod uwagę możliwość rezygnacji z obowiązkowego szkolenia teoretycznego oraz fakt, że o kosztach, a więc i cenie kursu, decyduje jego część praktyczna, decyzja ta wydawała się jak najbardziej racjonalna.

Znalazła uznanie w środowisku. Przeprowadzona na stronie PFSSK sonda potwierdziła zainteresowanie i nadzieje na zbawienny wpływ cen minimalnych nie tylko na rozwój ekonomiczny OSK, ale również na podniesienie jakości proponowanych w wyższych cenach usług. Złudzeniem okazało się, że panaceum na nieprawidłowości w szkoleniu mogą być wprowadzone obowiązki sprawodawczo-biurokratyczne i nadzór starostów.

Doprowadzone do granic absurdu, niestosowane w krajach EU skomplikowane procedury i obowiązki informacyjno-sprawozdawcze doprowadzają do wzrostu kosztów kursów i nie przekładają się bezpośrednio na eliminację nieprawidłowości lub wzrost efektywności procesu szkolenia. Wiele takich i podobnie brzmiących opinii i wniosków zostało wypracowanych wspólnie z postami w trakcie roboczych spotkań w całym kraju. Istotnym argumentem za wprowadzeniem cen minimalnych była powtarzana na licznych spotkaniach, konferencjach i dyskusjach popularna, a być może naiwna teza o związku pomiędzy jakością wykonywanej pracy a wynagrodzeniem. Jednak koronnym argumentem za wprowadzeniem ceny minimalnej była teza, że dzięki temu w sposób pośredni, ze względu na poprawę standardów szkolenia, dojdzie do podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W szczególności poprzez zmniejszenie liczby wypadków drogowych z udziałem młodych kierowców.

■ Polak potrafi?

Chcąc przybliżyć czytelnikom prezentowane przeze mnie zagadnienie, warto przypomnieć obowiązującą ustawę o cenach z lipca 2001 roku. Pozwoli to uzmysłowić nam pro-

blem, przed jakim stanęła strona społeczna. Zacytujmy: „W razie szczególnych zagrożeń dla właściwego funkcjonowania gospodarki państwa Rada Ministrów może, w drodze rozporządzenia, określić wykaz towarów lub usług, na które ustala się ceny urzędowe i marże handlowe urzędowe, z zastrzeżeniem art. 5 i 8 (...) Rada Ministrów uwzględni towary lub usługi mające podstawowe znaczenie dla kosztów utrzymania konsumentów oraz ustali okres stosowania cen urzędowych i marż handlowych urzędowych, potocznie znanych jako ceny minimalne, i wprowadzenie ich do katalogu cen”. I jeszcze jeden cytat: „Minister właściwy do spraw finansów publicznych ustala, w drodze rozporządzenia, ceny urzędowe i marże handlowe urzędowe na towary i usługi, określone w wykazie, o którym mowa w ust. 1, mając na względzie równowagę interesów konsumentów i przedsiębiorców zajmujących się wytwarzaniem i obrotem tymi towarami lub świadczeniem tych usług”.

Czytając fragmenty ustawy o cenach, widzimy wyraźnie, że jest ona adresowana do dwóch równoprawnych stron: konsumentów i przedsiębiorców. Konsumentów jest w społeczeństwie zdecydowana większość. OSK, należące do grupy przedsiębiorców, są w zdecydowanej mniejszości. Jest jeszcze oczywista dla każdego obywatela zasada ekonomii, polegająca na tym, że za luksus wprowadzenia cen minimalnych w OSK muszą zapłacić wszyscy klienci. Smutne, ale prawdziwe! Przygotowując wspólnie z Dariuszem Gilem materiał o tytule „Ceny minimalne” (było to w 2012 roku) po analizie zebranej dokumentacji i opinii dostępnych w mediach, internecie, opracowaniach na temat cen i ich roli w kształtowaniu polityki ekonomicznej państwa nabraliśmy przekonania, że chyba niemożliwa jest tak daleko idąca zmiana doktryny bez politycznego wsparcia. W tym czasie podobnych i trzęsących głosów było dużo więcej. Ale jak zwykle nie zostały przyjęte do wiadomości. Zarzucano nam tchórzostwo, konserwatyzm, brak wyobraźni. Dlaczego? Bo przecież Polak potrafi.

■ „Niższa cena nie zawsze jest oszukiwaniem klientów”

Znaczna część kolegów uważała, że debata nad kształtem ustawy o kierujących pojazdami, która już lada moment miała wejść w życie, wpłynie w znaczący sposób na poprawę rentowności naszych przedsiębiorstw. Nikt też nie przewidywał skali emigracji i wpływu demografii, szczytu wzrostu cen pali-

wa i najogólniej mówiąc pojawiającego się kryzysu ekonomicznego, trwającego z małymi wahaniami do dzisiaj. W ciszy gabinet-

W ciszy gabinetów ministerstwa toczyły się intensywne, poufne i zdaniem uczestników obiecujące rozmowy.

tów ministerstwa toczyły się intensywne, poufne i zdaniem uczestników obiecujące rozmowy. Ich nasilenie przypadło na drugie półroczne 2014 roku. Wiemy również o kontaktach z senatorami, posłami, członkami sejmowej podkomisji i komisji, naradach z udziałem przedstawicieli biura BRD, listach do premiera, ministrów.

Zdaniem uczestników tych działań, wykonano gigantyczną pracę. Sukces wydawał się bliski. I w ten sposób zbliżamy się do nieoczekiwanej dla naszych przedstawicieli odpowiedzi ministra Zbigniewa Rynasiewicza na interpelację posła Józefa Rackiego. Czytamy tam m.in.: „Od wielu lat, a tak naprawdę od samego początku wprowadzenia wolnej gospodarki rynkowej w Polsce, w ramach tej działalności gospodarczej pozostawiono przedsiębiorcom wolność w ramach kształtowania ceny za oferowane kursy i szkolenia. Przedstawiona przez Pana posła idea ustanowienia ceny minimalnej za godzinę szkolenia, która miałaby być panaceum na poprawę jakości szkolenia, wydaje się jedynie rozwiązaniem zmierzającym do podwyższenia dochodów. Niewątpliwie także niektó-

Jest jeszcze oczywista dla każdego obywatela zasada ekonomii, polegająca na tym, że za luksus wprowadzenia cen minimalnych w OSK muszą zapłacić wszyscy klienci.

re podmioty, oferując niższą cenę, oszczędzają na jakości szkolenia. Nie zawsze jednak niższa cena oznacza oszukiwanie klientów. W warunkach wolnej gospodarki rynkowej każdy podmiot ma prawo dostosowywać oferowaną cenę do ponoszonych kosztów czy zakładanego obrotu. Działanie takie ma przede wszystkim charakter prokonsumencki, pozwalający większej liczbie osób na uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdami. Liczba podmiotów prowadzących dotychczas szkolenia kandydatów na kierowców znacząco przewyższa popyt na szkolenia, co automatycznie prowadzi do intensywnej i niekiedy samoniszczącej walki o klienta. Podmioty, które nie potrafią lub nie mogą rywalizować na rynku, po prostu są z niego eliminowane. Podsumowując, w ocenie re-

sortu określenie ceny minimalnej za godzinę szkolenia nie zmieni realnej sytuacji rynkowej podmiotów prowadzących szkolenie i raczej nie przyczyni się do poprawy jakości szkolenia. Dodatkowo należy wskazać, że wprowadzenie takiego rozwiązania może spowodować niepokoje społeczne związane ze znacznym zwiększeniem kosztów uzyskania prawa jazdy”.

■ Ważne pytania

Nic dodać, nic ująć. Sytuacja, w jakiej znalazły się zarządy czterech największych organizacji: PFSSK, PIGOSK, OIGOSK i LOK, jest patowa. Teraz to ich członkowie, a w przypadku Federacji regionalne zarządy, będą rozliczały z efektów, a także zaniechań poszukiwania rozwiązań znanych i dotychczas odkładanych na później. Pojawia się wiele pytań dotyczących taktyki negocjacyjnej przyjętej przez prezesów podczas prowadzonych rozmów.

Oto kilka z nich. Czy milczenie i brak zainteresowania ze strony najbardziej popularnych mediów powinny być wyrazem stanowiska strony rządowej? Czy brak jakiegokolwiek dokumentu, protokołu z przeprowadzanych rozmów i uzgodnień nie powinien dawać do myślenia? Czy zaniechanie nagłaśniania przez prawie rok priorytetowej z punktu widzenia zarządu PFSSK sprawy dało oczekiwany efekt? Czy dzisiaj ja i wielu sceptycznie nastawionych do takiego rozwiązania kolegów ma prawo do smutnej satysfakcji?

Przewidzieliśmy, na podstawie cywilnoprawnej oceny sytuacji, że rząd o takim zapleczu politycznym nie ma możliwości przyjęcia proponowanego i w opinii wnioskodawców korzystnego dla OSK rozwiązania. Ponadto takiego rozwiązania na próżno szukać w krajach Unii Europejskiej. Działalność gospodarcza jest tam fundamentem dobrobytu i pomyślności obywateli.

Szkoda jednak, że dopiero po roku negocjacji ministerstwo podjęło jedyną i słuszną z punktu widzenia państwa decyzję. Jednak z takiego obrotu sprawy chyba nikt dzisiaj nie może czuć się w pełni usatysfakcjonowany. Bo straciliśmy aż rok na niepotrzebne, bezużyteczne i bezproduktywne działania.

Jestem pewien, że za kilka lat, wraz z rozwojem gospodarczym i powolnym, lecz stałym zwiększaniem się zamożności społeczeństwa, problem odgórnego ustalania cen zniknie, a istniejąca już ponad dwadzieścia lat gospodarka rynkowa zacznie działać, jak należy. Żal, że wiele dobrych i do niedawna działających OSK wraz z personelem już tego nie doczeka, a my wciąż uczymy się na własnych błędach! ■



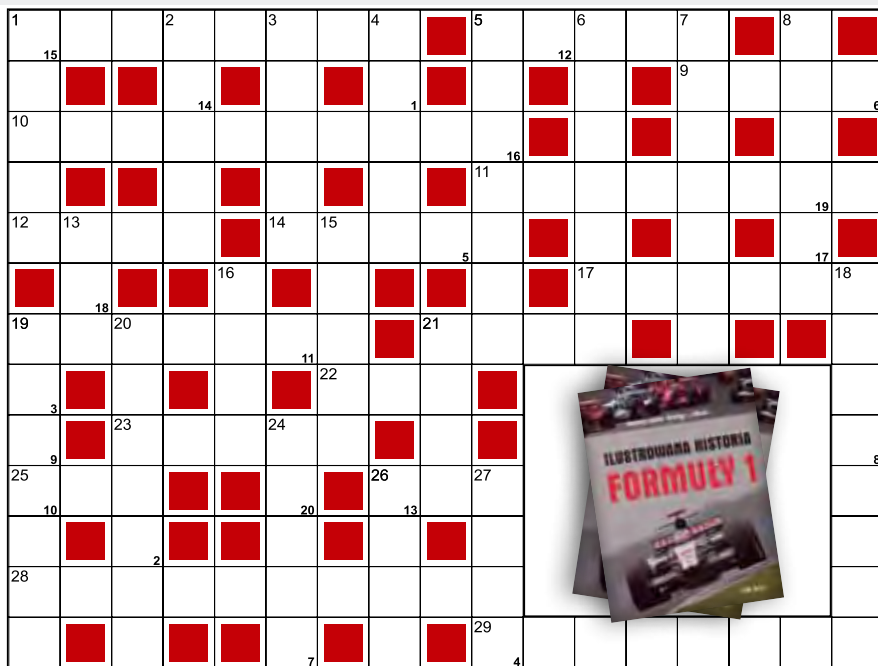
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 20 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło "rankingi zdawalności". Zwycięzcy gratulujemy. Nagrodę prześlemy pocztą.



Zapraszamy do rozwiązywania kolejnej krzyżówki z nagrodą. Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma "Ilustrowaną historię Formuły 1".

POZIOMO:

- 1) policjanci z radarem. 5) jeden z volkswagenów. 9) model Seata 10) prowadzi pojazd szynowy. 11) pomysłowy chłopiec z dobranocki. 12) niejedno na parkingu. 14) trujący pierwiastek. 17) opiekunka dziecka. 19) pas ziemi przy jezdni. 21) mały wyścigowy samochód jednoosobowy. 22) samochód z Korei. 23) asfaltowa wstęga. 25) grawerskie nacięcie. 26) pełen paliwa. 28) zdolność tworzenia w myślach obrazów. 29) ... biegów.

PIONOWO:

- 1) wewnątrz opony. 2) dawniej o stodole. 3) dach nad przystankiem. 4) przejście na wyższe stanowisko. 5) część ulicy przeznaczona do ruchu kołowego. 6) auto z NRD. 7) policyjny probierz trzeźwości. 8) Zbigniew, prezes PZPN. 13) model Fiata. 15) płynie pod mostem. 16) czułe na plotki. 18) niezbędne wyposażenie samochodu. 19) zmiana na korzyść. 20) element fortyfikacji. 21) biletowa na dworcu. 24) zamknięte nadwozie samochodu osobowego. 26) udziela kredytów. 27) płyn w akumulatorze.

SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI
ISSN 1895-4472

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

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

Redaguje zespół: Jakub Ziębka, Anna Łukaszuk, Anita Chudzinska, Marek Rupałta, Marek Wierchowski, Paweł Żuraw, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyłło, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Łukasz Szewczyk, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorunkiewicz.

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

Foto: NewsPress, Jakub Ziębka, Łukasz Szewczyk, materiały PWPW, archiwum Jacka Rozenka, www.hyundai.pl, www.senat.gov.pl.

Korekta: Dorota Piechna

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

SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

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



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

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

Zamów prenumeratę!



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

SPS Admi – wszystko, co konieczne w 1 programie do zarządzania OSK.

- ✓ POBIERANIE PKK
- ✓ REALIZACJA OBOWIĄZKU
SPRAWOZDAWCZOŚCI

ADMi
SPS



Program z
certyfikatem
zgodności



KORZYŚĆ DLA OSK

PEWNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

- Praca w zamkniętym, niezależnym systemie, do którego nie ma dostępu strona kontrolująca;
- Realizacja sprawozdawczości w pełni zgodna z przepisami i honorowana przez wszystkie urzędy powiatowe korzystające z Portalu Starosty;
- Bezpieczeństwo przechowywania danych potwierdzone certyfikatami.

ŁATWOŚĆ I WYGODA

- Jeden program do wszystkich zadań: nie wymaga korzystania z Portalu OSK przy pobieraniu PKK, korzystania z innych programów administracyjnych, przełączania systemów itp.;
- Pełne wsparcie specjalistów przy wdrożeniu i bieżącej obsłudze;
- Możliwość obsługi na tabletach i telefonach komórkowych;
- Integracja z egzaminem wewnętrznym.



KORZYŚĆ DLA INSTRUKTORA

- Wszystkie funkcje niezbędne do organizacji codziennej pracy (kursy, kursanci, kalendarze itp.);
- Bieżący monitoring postępów kursantów;
- Platforma do komunikacji z kursantami;
- Pełna mobilność dzięki możliwości obsługi na tabletach i telefonach komórkowych.



KORZYŚĆ DLA KURSANTA

- Możliwość zarządzania swoim szkoleniem (postępami, terminami itp.);
- Wygoda płynąca z możliwości obsługi na tabletach i telefonach komórkowych;
- Ułatwiony kontakt z instruktorem.