

nr 9/2017 (141)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

KOREAŃSKI TOWAR DEFICYTOWY

CHYBA NIKT NIE SPODZIEWAŁ SIĘ, ŻE WYGRANE PRZEZ DILERÓW KIA W OŚMIU WOJEWÓDZKICH OŚRODKACH RUCHU DROGOWEGO PRZETARGI PRZYSORZA WŁAŚCICIELOM OSK TAK DUŻYCH PROBLEMÓW. NA NOWE RIO TRZEBA CZEKAĆ NAWET KILKA MIESIĘCY. DO TEGO TRUDNO NAZWAĆ JE NIEZAWODNYM. AUTA POTRAFIĄ SIĘ ZEPSUĆ PO PRZEJECHANIU ZALEDWIE 5 TYS. KM.

str. 6

PRZYSPIESZONY OKRES PRÓBNY?

MINISTERSTWO CYFRYZACJI PRZYGOTOWAŁO ROBOCZY PROJEKT NOWELIZACJI USTAW, Z KTÓREGO WYNIKA, ŻE TZW. OKRES PRÓBNY DLA MŁODYCH KIEROWCÓW MOŻE ZOSTAĆ PRZYSPIESZONY. JEDNAK OSTATECZNA DECYZJA W TEJ SPRAWIE NIE ZOSTAŁA JESZCZE PODJĘTA.

ISSN 1895-4472



9 771895 447706

WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

**JAZDA DOBRZE
UBEZPIECZONA**

Program ubezpieczenia pojazdów szkoleniowych dla Partnerów firmy e-kierowca

Realne oszczędności na ubezpieczanych pojazdach.

**Ubezpieczenie od 2,5%
wartości pojazdu!***



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

OC

Odpowiedzialność cywilna posiadaczy pojazdów mechanicznych

AC

Autocasco

NNW

Następstwa nieszczęśliwych wypadków

ASS

Assistance

Jako osobne podmioty możecie liczyć Państwo jedynie na standardową ofertę ubezpieczeniową, która dodatkowo jest obciążona ryzykiem, związanym z eksploatacją elki. W programie „Jazda dobrze ubezpieczona”, oprócz bogatego pakietu „na start”, na szczególną uwagę zasługuje jego cena. Wynegocjowane warunki cenowe są poza zasięgiem pojedynczych podmiotów. Zważywszy na średnie ceny ubezpieczeń komunikacyjnych dla branży, **możecie Państwo sporo oszczędzić.**

Samochody realnie ubezpieczone - bogaty pakiet w standardzie

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

Zadzwoń i sprawdź, jak zaoszczędzić pieniądze na ubezpieczeniu swojego pojazdu szkoleniowego

Tel. 91 431 43 95

Sezon ogórkowy? W żadnym wypadku!



Krzysztof Giżycki

Wżeśniowy numer „Szkoly Jazdy” przygotowaliśmy w wakacje, czyli w tzw. sezonie ogórkowym, mimo to całkiem sporo się w branży działo. I nie myślę tutaj o licznych komentarzach i dyskusjach na temat opublikowanego przez nas projektu zmian w ustawie o kierujących pojazdami, przygotowanego przez „specgrupę”.

Ważna wiadomość jest taka, że istnieje prawdopodobieństwo przyspieszenia uruchomienia systemu CEPIK 2.0. W dokumencie przygotowanym przez Ministerstwo Cyfryzacji widnieje inna niż wcześniej zapowiadano data. Nie jest to już 4 czerwca, ale 26 marca. Ostatecznej decyzji jeszcze nie podjęto, ale warto zwrócić uwagę na poczynania resortu cyfryzacji, bo wejście w życie CEPIK-u 2.0 jest powiązanie z tzw. okre-

sami próbnymi dla młodych kierowców, czyli tych, którzy już niedługo udadzą się na kurs prawa jazdy do OSK.

Powodów do radości nie mają właściciele szkół jazdy, którzy działają w pobliżu wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego wykorzystujących do egzaminowania nowe kategorie. Na pojazdy czeka się bardzo długo i na pewno nie można o nich powiedzieć, że są bezawaryjne.

Oprócz tego w najnowszym numerze „Szkoly Jazdy” będziecie mogli przeczytać historię o 88-latk, który musiał przystąpić do egzaminu na prawo jazdy, oraz tekst o kontrowersjach wokół decyzji dyrektora częstochowskiego WORD-u. Polecam także Waszej uwadze ciekawy wywiad z przedstawicielami nowej organizacji, czyli Polskiego Stowarzyszenia Instruktorów Techniki Jazdy. Tym bardziej że już niedługo do polskiego systemu szkolenia włączone zostaną ODTJ-oty. Dowiedziecie się także, jak wygląda szkolenie i egzaminowanie w dalekiej Kanadzie.

Nie pozostaje mi nic innego, jak życzyć Wam przyjemnej lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Koreański towar deficytowy	4	Królowa, która uwielbia się ślizgać	26
Przyspieszony okres próbny?	6	Mało kasy, dużo potrzeb	28
„Będę jeździł do setki”	7	Nowoczesność przestała być luksusem	30
NIK zarzuca WORD-owi niegospodarność	8	Polacy z żyłką do ścigania	31
Prawko z klonowym liściem	9	Walka o lepsze jutro	32
Niewiarygodne rankingi	12	Bezmyślność nie ma granic	33
ODTJ nie jest wesołym miasteczkiem	13	Szczególne strefy	34
Torowy problem	16	Test na empatię	35
Jazda na prądzie	18	Inteligentny system oświetla pieszych	36
Niepełnosprawni będą mieli taniej?	20	Kultura za kierownicą	38
Pracuj, żeby żyć, nie żyj, żeby pracować	21	Rośnie liczba nieubezpieczonych motocyklistów	39
Francuz z Piotrkowa	22	Poza prawem	40
Barlinek prawie gotowy, Kutno wciąż czeka	24	Polska osobówka to (na razie) mrzonka	41
Jaworzno szykuje się na przyjęcie autonomicznych pojazdów	25	(Nie)porozumienie	43
		Przegląd legislacyjny	44

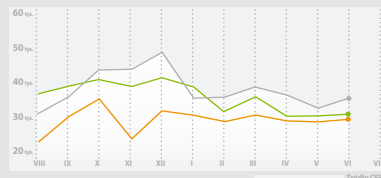
Reforma czy deforma?

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

CZERWIEC 2017 31 749

CZERWIEC 2016 37 293

CZERWIEC 2015 29 617



Cisza po burzy

Od momentu, kiedy przedstawiliśmy naszym czytelnikom rewolucyjny projekt zmian w ustawie o kierujących pojazdami, minęły już trzy miesiące. Finalna wersja dokumentu nadal nie została opublikowana. Dlaczego? Powodów może być kilka, np. sezon urlopowy. Ale wiemy też, że podczas wakacji zespół doradczy ds. szkolenia i egzaminowania przynajmniej raz się spotkał. O czym rozmawiano? Trudno powiedzieć, nie zdołaliśmy dotrzeć do żadnej informacji dotyczącej zebrania ekspertów pracujących nad zmianami w szkoleniu i egzaminowaniu.

Może być też tak, że autorzy projektu, widząc niezadowolone branżowców z kierunku, w którym zmierza reforma (albo jak niektórzy już mówią – deforma), postanowili wycofać się z najbardziej kontrowersyjnych propozycji. Na razie jesteśmy w stanie tylko gdybać.

Przypomnijmy, że projekt zmian m.in. w ustawie o kierujących pojazdami jest datowany na 29 marca. Jakie propozycje w nim znajdziemy? Na przykład zakaz współdzielenia przez OSK infrastruktury. Sala wykładowa, pomieszczenie biurowe, plac manewrowy i przynajmniej jeden pojazd danej kategorii musiałyby być użytkowane wyłącznie przez dany ośrodek. Projekt przewiduje również upoważnienie ministra do ustalania w drodze rozporządzenia stawek minimalnych za godzinę szkolenia. W dokumencie uchylono także wszystkie przepisy dotyczące e-learningu, co oznaczałoby zakaz posługiwania się taką metodą szkoleniową. Likwidacji uległby także status tzw. Super OSK. Czyli wszystkie ośrodki musiałyby spełniać takie same wymagania.

Z projektu wynika, że część swoich kompetencji straciłyby urzędy marszałkowskie. W dokumencie jest bowiem mowa o powołaniu przy wojewodach biur do spraw szkolenia i egzaminowania, które wykonywałyby zadania związane z egzaminowaniem (wszystkich) oraz szkoleniem (wszystkich poza kandydatami na kierowców). Biura miałyby być także uprawnione do wskazywania ośrodków uprawnionych do prowadzenia kursów instruktorskich i warsztatów doskonalenia zawodowego.

red

Koreański towar deficytowy

Chyba nikt nie spodziewał się, że wygrane przez dilerów Kii przetargi w ośmiu wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego przysporzą właścicielom OSK tak dużych problemów. Na nowe rio trzeba czekać nawet kilka miesięcy. Do tego trudno nazwać go niezawodnym.auta potrafią się zepsuć po przejechaniu zaledwie 5 tys. km.

Nowa wersja kii rio pojawiła się na polskim rynku w pierwszym kwartale tego roku. Nie przeszkodziło to łódzkiemu dilerowi koreańskiej marki – firmie Marvel – wygrać rozpisane wcześniej przetargu na dostawę 81 pojazdów egzaminacyjnych na kategorię B do pięciu wielkopolskich WORD-ów. Chodzi o ośrodki w Poznaniu, Pile, Kaliszu, Lesznie i Koninie. Cena zakupu aut to prawie 5,9 mln zł. Dodatkowo diler zobowiązał się do dwukrotnej wymiany pojazdów. Pierwsza ma się odbyć po 24, druga po 47 miesiącach od dnia podpisania umowy.

■ Dwa warianty. Kupowanie bardziej popularne niż podstawianie

Nowe pojazdy zaczęły się pojawiać w wielkopolskich WORD-ach od kwietnia. Jako pierwszy zaczął je wykorzystywać ośrodek w Lesznie. W maju kie rio zaczęły być użytkowane w Koninie i Kaliszu, w czerwcu – w Pile i Poznaniu. Większość WORD-ów postanowiła od razu wymienić cały tabor, inne zdecydowały się na tzw. okres przejściowy. Co to oznacza? Na przykład w WORD-zie w Poznaniu do końca roku kandydaci na kierowców będą mogli wybrać pojazd, którym chcą zdawać egzamin. Może to być nowa kia rio, ale także renault clio IV.

Co w momencie wymiany pojazdów egzaminacyjnych w WORD-ach mogą zrobić ośrodki szkolenia kierowców? Mają dwie możliwości. Pierwsza polega na pozostawieniu w ośrodku dotychczas użytkowanych pojazdów i podstawianiu ich na egzaminy. Jednak na taki krok decyduje się mniejsza część szkół jazdy. Dlaczego? Właściciele skarżą się, że ich pojazd zbyt długo stoi w WORD-zie. Bo przecież nie chodzi tylko o samą jazdę egzaminacyjną. Najpierw pracownicy WORD-u muszą go np. sprawdzić. Ponadto ośrodki egzaminacyjne nie dzielą się opłatami egzaminacyjnymi ze szkołami jazdy, które podstawiają swoje samochody. Dlatego większość szefów OSK wciąż uważa, że taki biznes jest dla nich nieopłacalny.

Jeśli szkoła jazdy nie myśli o podstawianiu swoich aut na egzaminy, musi podjąć decyzję o zakupie takich samochodów, jakie jeżdżą w WORD-zie. Dlaczego? Bo tego wymagają kandydaci na kierowców. Nikt nie chce odbywać szkolenia innym pojazdem niż ten, którym zda się egzamin praktyczny.

■ Droga przez mękę

Wielkopolskie szkoły jazdy zaczęły się więc zgłaszać do diler, który wygrał w przetargu, żeby zamówić nowe pojazdy. I tutaj pojawił się problem. Na pojazdy trzeba było długo czekać.

– Zamówiłem je jakoś w połowie stycznia – opowiada Marcin Budych, szef OSK „Teddy” z Pniew. – Miały być u mnie na przełomie marca i kwietnia. Ale wszystko bardzo się przeciągało. W końcu auta dostałem pod koniec kwietnia.

Kilka miesięcy na pojazd musiała czekać także szkoła jazdy ze Śremu.

– Mam wrażenie, że pojazd do nas dojechał tylko dlatego, że bez przerwy się o niego dopominaliśmy, bombardowaliśmy diler telefonami, zapytaniami – zdradza nam pracownica ośrodka szkolenia kierowców.

Nie inaczej wyglądała sytuacja szkół jazdy z Pomorza. Przetarg na dostawę do PORD-u w Gdańsku 20 samochodów wygrał sopocki diler marki Kia, firma JD Kulej. Zaproponowana przez nią cena to 3,99 mln zł. Umowa pomiędzy WORD-em a dilerem została podpisana w połowie maja. Kandydaci na kierowców egzaminy kii mogą zdawać od 3 lipca. Jednak na razie mają jeszcze możliwość wyboru innego auta, czyli toyoty yaris.

– Zamawianie nowych kii rio można opisać jednym wyrażeniem – droga przez mękę – uważa Radosław Suruła, szef gdyńskiej Elka School. – Wszystko bardzo długo trwa, pojazd kupowałem nie tylko od diler, który wygrał przetarg, bo chciałem je mieć trochę szybciej.

Taki manewr próbowało stosować wiele szkół jazdy, mimo że pojazdy kupione od diler, innego niż ten, który wygrał przetarg, są droższe. Dlaczego? Takie firmy nie mogą szkołom jazdy zaoferować rabatu, który wynosi ok. 8 proc. Ten przywilej mają tylko dilerzy obsługujący WORD.

■ Zamówione, niedostarczone

Niektórzy właściciele OSK tylko krzywią się na wspomnienie o zamawianiu nowej kii rio. Dla innych problem nadal istnieje.

– Moje zamówienie jest wciąż w trakcie realizacji – mówił w połowie sierpnia Wojciech Kiełbasa, szef gdańskiego ośrodka Go Auto. – Jeden pojazd dostałem, na dwa cały czas czekam. Zamówienie złożyłem w połowie maja. Wszystko pięknie wyglądało w momencie, gdy diler ofe-

rował nam auto. Teraz ciśnię mi się na usta słowo „pomyłka”.

Odległe terminy dostawy nowej kii rio proponowane są też szkołom jazdy z Elbląga i okolic, gdzie przetarg na dostawę nowych pojazdów również wygrała firma JD Kulej. Umowa została podpisana 8 sierpnia. Pierwsze nowe pojazdy mają pojawić się w WORD-zie do 30 września. A kiedy mogą otrzymać je ośrodki szkolenia kierowców?

– Może pod koniec roku, a może na początku następnego – denerwuje się Mirosław March, szef ośrodka Mar-Pol z Malborka. – To jakiś skandal! Czyli co, te pojazdy są na razie tylko wirtualne?

O problemach z dostawą kii rio nie słyszy się tylko w województwie lubuskim. Tam te pojazdy jeżdżą od niedawna w zielonogórskim WORD-zie.

– Przyjęliśmy od szkół jazdy zamówienia i są one realizowane na bieżąco – mówi Piotr Kazmierczak, kierownik działu marketingu Grupy Gezet, która wygrała przetarg na dostawę pojazdów w WORD-zie Zielona Góra.

■ Bo Korea jest daleko

Skąd biorą się problemy z dostępnością kii rio? Zapytaliśmy o to osobę, która sporo wie o rynku samochodowym w Polsce. Zastrzegła, że wypowiedzieć się może tylko anonimowo.

– Auta są produkowane w Korei Południowej, więc ich transport do Polski trochę trwa. Z kolei dilerzy, którzy wygrali przetargi, nie wiedzieli, czy ich oferta okaże się najlepsza i w konsekwencji będą mieli dużą sprzedaż aut w segmencie szkoleniowym. A w koreańskiej fabryce Kii jest kolejka. Produkcja działa zgodnie z zamówieniami. Jeśli nagle dostaną sygnał z Polski, że potrzebna jest określona liczba aut, wyprodukują je, ale będzie to trochę trwało. Przecież muszą zaspokajać także inne rynki – europejskie i pozaeuropejskie. Gorzowski diler nie ma problemów z dostępnością aut z jednego powodu. Tamtejszy rynek nie jest duży. Proszę porównać sobie liczbę szkół jazdy w okolicach Zielonej Góry i w całej Wielkopolsce i Trójmieście.

To, że nowa kia rio jest produkowana tylko w Korei, potwierdza diler tej marki firma JD Kulej.

– Do Europy dostarczana jest drogą morską, potem transportem samochodowym do składu w Polsce. Tam w pojazdach dla OSK odby-



wa się montaż instalacji LPG. Ostatnim etapem jest transport samochodowy do dilerza, u którego następuje ostateczne wyposażenie elek., m.in. w dodatkowe zestawy pedałów do prowadzenia szkolenia – wyjaśnia Jakub Gołębiowski, koordynator ds. marketingu w firmie JD Kulej.

■ Powód braku pojazdów? Ich niesamowity sukces

Jak problemy z dostępnością kii rio dla szkół jazdy tłumaczą dilerzy, którzy wygrali przetargi w WORD-ach?

– Kia rio IV generacji osiągnęła niesamowity sukces nie tylko w Polsce, ale także w całej Europie – mówi Gołębiowski. – Problemów z zamówieniami w naszym salonie nikt nie doświadczy, chociaż przyznajemy, że czas ich realizacji w związku z ogromnym zapotrzebowaniem na to auto jest wydłużony. W przypadku zamówień dla ośrodków szkolenia kierowców terminy dostawy zależą m.in. od wybranej wersji oraz koloru pojazdu. Mimo tak ogromnego zapotrzebowania Kia Motor Polska stara się je realizować w możliwie krótkich terminach.

– Rzeczywiście na przestrzeni kwietnia i maja szkoły jazdy narzekały na dostępność samochodów, ale już w kolejnym miesiącu, czyli czerwcu, podwojone zostały miesięczne partie produkcyjne zamawianych pojazdów. Od tego momentu nie mamy problemu z bieżącą dostępnością pojazdów dla autoszkoół w województwie wielkopolskim – twierdzi Paweł Białkowski, prezes zarządu firmy Marvel. – Wspólnie z Kia Motors Polska zadbaliliśmy o odpowiednie zabezpieczenie magazynu tych samochodów. Aktualnie tyl-

ko na naszym stoku dilerkim posiadamy kilkadziesiąt kii rio do szybkiego odbioru. Zamówienia realizowane są na bieżąco.

Z takim samym pytaniem zwróciliśmy się do centrali, czyli Kia Motors Polska. Nie otrzymaliśmy żadnej odpowiedzi. Zapytaliśmy za to dilerów, czy w związku z wygranymi przetargami informowali centralę o zwiększonym zapotrzebowaniu na pojazdy.

– Auto zostało bardzo ciepło przyjęte przez rynek europejski, co wpływa na liczbę zamówień do fabryki – wyjaśnia Gołębiowski. – W Polsce nowe rio też zbiera same pochlebne recenzje. Przetargi do WORD-ów rozpisane zostały w podobnym okresie w wielu ośrodkach w Polsce i zostały wygrane przez rio. Spowodowało to wzmożony ruch zamówień przez OSK w całej Polsce. KMP robi wszystko, aby zaspokoić potrzeby OSK, jak i wszystkich klientów, którzy zamówili nowe rio w Polsce.

■ Problemy z przepustnicą

Problem z dostępnością kii rio to jedno. Ale te szkoły jazdy, które pojazdy już od jakiegoś czasu użytkują, głównie z Wielkopolski, skarżą się, że auta są awaryjne. I co najważniejsze, po bardzo krótkim okresie eksploatacji, co nie potwierdza słów koordynatora marketingu firmy JD Kulej.

Zacytujmy najpierw opinie właścicieli szkół jazdy, znalezione w mediach społecznościowych: „Sprzęgło i przepustnice siadają po 9 tys. (km – przyp. red.), po 20 grzeją się tarcze hamulcowe”, „U nas zastąpiło to (kia rio – przyp. red.) clio, które uważam za naprawdę wytrzymałe auto. A z tego to nawet trudno wysiąść z fo-

tela pasażera. Poza tym po 2 tys. reklamowałem spalony silniczek wycieraczek. Moi koledzy też mieli już parę awarii. Nie wspomnę o braku części do tego auta”, „Ta kia to jakaś porażka. Słaba jakość wykonania, w serwisie sami mówią, że nie nadaje się na elkę. Po 8 tys. km zaczynają się problemy z autem. Żal”.

Podczas rozmów, które przeprowadziliśmy z właścicielami OSK, okazało się, że najczęściej występującą usterką jest awaria przepustnicy.

– Ja problemy z przepustnicą mam już po przejechaniu 5 tys. km! – denerwuje się właściciel poznańskiego OSK. – Czas oczekiwania na nową to ok. 5 tygodni. Auto zastępcze dają tylko na naprawy blacharskie i lakiernicze.

Co na to firma Marvel?

– Tak jak każda wiodąca marka motoryzacyjna, Kia dba o najwyższą jakość swoich produktów, a wszystkie pojawiające się usterki likwidowane są w najkrótszym możliwym czasie w ramach gwarancji – tłumaczy Paweł Białkowski.

– Wspólnie z importerem pracujemy nad poprawieniem dostępności części, a wszelkie problemy są na bieżąco monitorowane. Rozumiejąc charakter eksploatowanych pojazdów, staramy się zapewnić możliwie najwięcej samochodów zastępczych, przystosowanych do szkolenia kierowców. Obecnie przekazaliśmy do użytku dla autoszkoół w Poznaniu pięć takich pojazdów, a liczba ta będzie stopniowo zwiększana w zależności od potrzeb.

Chyba jeszcze żaden pojazd nie budził wśród właścicieli ośrodków szkolenia kierowców takich emocji, jak nowa kia rio. Na razie są one wyłącznie negatywne. Ciekawe, czy jest szansa, że w przyszłości coś się w tej kwestii zmieni...

Jakub Ziębka

Przyspieszony okres próbny?

Ministerstwo Cyfryzacji przygotowało roboczy projekt nowelizacji ustaw, z którego wynika, że tzw. okres próbny dla młodych kierowców może zostać przyspieszony. Jednak ostateczna decyzja w tej sprawie nie została jeszcze podjęta.



■ Unowocześniony system

Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców działa od 2003 roku. Już od dawna wiele osób wskazywało, że system jest daleki od ideału. Skarżono się na jego awaryjność i nienowoczesność. Dlatego cztery lata temu Ministerstwo Spraw Wewnętrznych uznało, że trzeba go zmodernizować, a nawet wzbogacić o nowe usługi. Zadaniem zajęł się Centralny Ośrodek Informatyki. Jednak uruchomienie systemu było już wielokrotnie przesuwane w czasie.

Do systemu mają płynąć zupełnie nowe dane. Chodzi m.in. o informacje dotyczące okresów próbnych dla młodych kierowców. Ale nie tylko. Istnieją plany wprowadzenia usługi „Sprawdź swoją szkołę jazdy”. Ma umożliwić sprawdzenie przez kandydata na kierowcę informacji statystycznych na temat ośrodków znajdujących się np. w jego okolicy. Informacje pozwolą na zweryfikowanie, który ośrodek szkolenia kierowców jest najlepszy. Mają zostać opracowane na podstawie takich danych, jak nazwa szkoły jazdy, jej siedziba, numer ewidencyjny, zakres przeprowadzanych przez nią szkoleń, poziom zdawalności egzaminów czy liczba osób przeszkolonych.

■ Kursy i obostrzenia

Uruchomienie systemu CEPiK 2.0. sprawi, że znaczną obowiązywać obostrzenia dla młodych kierowców. Zgodnie z założeniami mają oni, między czwartym a ósmym miesiącem posiadania prawa jazdy, odbyć kurs dokształcający z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktyczne szkolenie dotyczące zagrożeń w ruchu drogowym. Mało tego, w tzw. okresie próbnym (trwałby dwa lata) młodzi kierowcy mają podlegać pewnym ograniczeniom. Chodzi m.in. o zakaz przekraczania prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym, 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej, zakaz podejmowania pracy zarobkowej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B.

Młodzi kierowcy będą ponadto zobligowani do oznaczenia pojazdu, którym się poruszają, zielonym listkiem. Brak znaczka wiązałby się z przykrymi i dość dolegliwymi konsekwencjami finansowymi. Chodzi o mandat w wysokości 500 zł.

Jakub Ziębka

Z projektu zmiany ustawy o ruchu drogowym oraz kilku innych ustaw, który jest datowany na 21 lipca, wynika, że wejście w życie przepisów związanych z okresem próbnym dla młodych kierowców planowane jest nie na 4 czerwca, tylko 26 marca. Jego autorem jest Ministerstwo Cyfryzacji. Dotyczy on Centralnej Ewidencji Kierowców. To dokument o tyle przełomowy, że po raz pierwszy planuje się przyspieszenie, a nie opóźnienie wejścia w życie przepisów ustawy o kierujących pojazdami. Jakich? Dotyczą one tzw. okresu okres próbnego dla młodych kierowców, czyli dwóch lat pełnych ograniczeń i obowiązków, wśród których są dwa płatne szkolenia już po uzyskaniu prawa jazdy kategorii B.

■ Ostateczny termin zostanie ogłoszony „niebawem”

Jednak resort cyfryzacji nie chce jeszcze przesądzać o tym, czy CEPiK 2.0 zacznie działać wcześniej, niż planowano.

– Projekt miał charakter roboczy i pochodził z etapu uzgodnień w ramach roboczych

warsztatów i konsultacji z interesariuszami CEPiK-u 2.0. Stanowi on usankcjonowanie etapowego podejścia do uruchomienia systemu – wyjaśnia Karol Manys, rzecznik prasowy Ministerstwa Cyfryzacji.

W ramach działań zmierzających do uruchomienia CEPiK-u 2.0 oddana do użytku została usługa „Sprawdź swoje punkty karne”. Obecnie w Sejmie procedowana jest nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym, sankcjonująca przyspieszenie systemu, jeżeli chodzi o Centralną Ewidencję Pojazdów.

– Uruchomienie CEPiK-u 2.0 w zakresie Centralnej Ewidencji Kierowców to czwarty etap prac nad systemem – mówi Manys. – Ministerstwo Cyfryzacji pracuje nad projektem ustawy. Ostateczny termin uruchomienia CEK zostanie określony w projekcie, który resort cyfryzacji niebawem skieruje do formalnych uzgodnień.

W pracach nad systemem CEPiK 2.0 uczestniczy także Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Jak informuje Manys, z ich strony „nie odnotowano negatywnego stanowiska w zakresie prac realizowanych w programie”.

„Będę jeździł do setki”

Piotr Lipa z Goczałkowic pod Pszczyną ma 88 lat i niedawno pomyślnie zdał egzamin na prawo jazdy. Jest obecnie najstarszym Polakiem, który może się pochwalić takim sukcesem.

Choć nie był to debiut pana Piotra, wyczyn i tak jest godny podziwu, ponieważ mężczyzna musiał zaliczyć cały kurs, a następnie zdać oba egzaminy – teoretyczny i praktyczny. Pierwszy raz zrobił to w roku 1957.

■ 60 lat za kółkiem i kilkanaście mandatów

– Wtedy wyglądało to zupełnie inaczej, było dużo łatwiej – wspomina. – Na teorii bardzo dużo uwagi poświęcało się budowie samochodu, a dopiero w drugiej kolejności przepisom drogowym. Jeśli chodzi o praktykę, to po prostu wsiadaliśmy do samochodu i jechaliśmy. Nie było żadnych zadań i manewrów do zaliczenia. Co ciekawe, uczono nas wtedy, że mamy jechać środkiem jezdni i dopiero, kiedy z naprzeciwka nadjeżdża inne auto, zjeżdżać na prawą stronę.

Od tego momentu pan Piotr jeździł samochodem nieprzerwanie przez 60 lat.

– Byłem na drodze niemal codziennie i przez cały ten czas nie miałem ani jednego wypadku, nigdy nie siadłem za kierownicą po alkoholu, nikomu nie zrobiłem krzywdy – zapewnia.

Choć nie ukrywa, że wzorowym kierowcą nie był.

– Zapłaciłem w swoim życiu kilkanaście mandatów, głównie za przekroczenie prędkości w terenie zabudowanym – przyznaje.

■ Pan Piotr odświeża swoją wiedzę

Miarka przebrała się na początku tego roku, kiedy dostał kolejny mandat i załapał 18 punktów karnych. A że na koncie miał już 10 takich – stracił wysłużone prawo jazdy. Jak przyznaje, ani przez chwilę nie brał pod uwagę tego, aby pożegnać się na zawsze ze swoją skodą. Mógł też liczyć na wsparcie i doping bliskich.

Na kurs zapisał się do OSK „3” w Pszczynie.

– Oczywiście razem ze mną na kursie byli praktycznie sami młodzi ludzie, na początku byli zdumieni i dopytywali, czy aby na pewno dobrze trafiliem – wspomina pan Piotr. – Ale zostałem przez nich bardzo przychylnie przyjęty, podobnie jak przez właścicieli szkoły i instruktorów. Wszyscy trzymali za mnie kciuki i byli bardzo pomocni.

Doświadczony kierowca ceni sobie również zajęcia praktyczne, które musiał zaliczyć.

– Okazało się, że miałem sporo niezbyt dobrych przyzwyczajajeń, jeśli chodzi o prowadzenie auta i poruszanie się po ulicach – mówi. – Mimo



sześćdziesięciu lat za kierownicą nauczyłem się sporo nowych rzeczy. Teraz staram się jeździć tak, jak nauczyłem się na kursie, chociaż przyznam, że jest to dość uciążliwe.

■ Auto to wolność i niezależność

Największym wyzwaniem okazał się jednak sam egzamin. Pan Piotr musiał najpierw powtarzać teorię, a egzamin praktyczny zaliczył za czwartym razem.

– Wymagało to ode mnie maksymalnej koncentracji, ponieważ na egzaminie, inaczej niż w życiu codziennym, zwraca się uwagę na najdrobniejsze błędy, stąd te moje potknięcia – mówi.

Za kierownicę swojego auta wrócił natychmiast, jak tylko otrzymał nowy dokument. Jak podkreśla, auto jest mu niezbędne nie tylko do codziennych zajęć, ale przede wszystkim daje mu poczucie wolności i niezależności. Nie widzi też żadnych przeciwwskazań do tego, aby być dobrym i bezpiecznym kierowcą.

– O tym, czy możemy prowadzić, nie powinniśmy decydować żadne odgórne wytyczne, tylko sprawność fizyczna i psychiczna kierowcy – mówi. – Ja jestem wciąż aktywny zawodowo, nie miałem żadnych problemów na badaniach u lekarza i psychologa, a przede wszystkim czuję się za kierownicą dobrze i pewnie. Jeśli tak dalej będzie, to mogę prowadzić do setki. Nie

będę jednak nadużywał prędkości, bo kolejny egzaminu raczej już nie zdam.

■ 90-latek też może bezpiecznie jeździć!

Również psycholog transportu Andrzej Markowski uważa, że granica wieku, w którym możemy jeszcze bezpiecznie kierować autem, powinna być wyznaczana indywidualnie, choć potwierdza, że istnieje związek pomiędzy wiekiem kierowcy a jego sprawnością na drodze.

– Graficznie układa się on w literę u, tzn. że bezpieczeństwo jest mniejsze poniżej 25. i powyżej 60. roku życia kierowcy – wyjaśnia.

– W pierwszym przypadku w grę wchodzi przede wszystkim niedoskonałość osobowości, niedojrzałość, w drugim – problemy z percepcją, zmniejszająca się szybkość odpowiedzi na pojawiające się bodźce.

Mimo to podkreśla, że te zmiany związane ze starzeniem się zachodzą u nas w różnym tempie.

– Nasza sprawność motoryczna jest powiązana ze sprawnością intelektualną. Znam 90-latków, którzy są w stanie sprawnie i bezpiecznie funkcjonować na drodze. Najważniejsza jest jednak umiejętność krytycznego spojrzenia na samego siebie i swoje możliwości. Temu służą rzetelne badania i spotkania z psychologami.

Anna Łukaszuk

NIK zarzuca WORD-owi niegospodarność

Złe gospodarowanie majątkiem oraz niewłaściwe zarządzanie zasobami ludzkimi w latach 2008–2016 – m.in. takie zarzuty wysunęła częstochowskiemu WORD-owi Najwyższa Izba Kontroli.



Mimo że dyrektor częstochowskiego WORD-u przebywa na urlopie zgodził się w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” odnieść do podniesionych przez NIK zarzutów.

– Zakupiony przez nas hotel mieścił się w budynku, który użytkujemy. Zrobiliśmy to zgodnie z obowiązującą procedurą – wyjaśnia Marek Wawrzkiwicz, dyrektor WORD-u w Częstochowie. – Powołaliśmy rzeczoznawcę, który sporządził wycenę budynku i na tej podstawie prowadziliśmy negocjacje z właścicielem hotelu. Trudno mi komentować pracę fachowca. Nie wiem, dlaczego wyceny obu rzeczoznawców, powołanych przez nas i NIK, tak znacząco się różnią. Nie znam się na tym.

■ Oddalony sprzeciw

Dyrektor odniósł się także do oceny swojej polityki kadrowej.

– Zarzucono nam, że podczas szukania kandydatów do pracy nie rozpisywaliśmy konkursów. Jednak nie byliśmy do tego zobligowani, mogliśmy tak postępować, ale nie musieliśmy. A co do zwolnień – każdy pracodawca ma prawo do pozbycia się pracownika, jeśli źle wykonuje on swoje obowiązki. Ja z niego skorzystałem, a sądy podjęły takie, a nie inne decyzje. Nie wypada mi komentować ich wyroków.

Raport NIK-u z kontroli dotarł do WORD-u dwa miesiące temu. Ośrodek egzaminacyjny wniósł sprzeciw od tej decyzji, ale został on oddalony.

– Wiem, że toczy się śledztwo, ale nie byłem jeszcze przesłuchiwany. Pewnie jak wróczę z urlopu tak się stanie – mówił pod koniec sierpnia Wawrzkiwicz.

A jak do tej sprawy odnosi się Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego? Umywa ręce.

– Zarząd Województwa w oparciu o obowiązujące przepisy prawa powołuje dyrektora ośrodka oraz ustala wysokość jego wynagrodzenia – mówi Marcin Gaweł, kierownik referatu prasowego UMWS. – Odpowiedzialność za gospodarkę finansową i majątkową ponosi dyrektor WORD-u.

Jakub Ziębka

Najpoważniejszy zarzut dotyczy zakupu przez WORD budynku hotelowego za 2,1 mln zł netto. Tymczasem zlecona przez NIK wycena tej nieruchomości wykazała, że jej wartość wynosi 995 tys. zł. Najwyższa Izba Kontroli uważa, że negocjacje WORD-u ze sprzedawcą nie były dokumentowane, a cena, za którą ośrodek zakupił nieruchomość, została oparta na szacunku przeprowadzonym na podstawie wartości budynków innego typu i w innych lokalizacjach. Ponadto w chwili zakupu hotel obciążony był hipotecznie na kwotę 576 tys. zł.

■ Kontrolerzy wyliczają

„Już w 2010 roku, gdy przystąpiono do pierwszych rozmów o zakupie przedmiotowego hotelu, zastępca dyrektora WORD-u ds. technicznych i główna księgowa uznali cenę proponowaną przez sprzedawcę nieruchomości (2,2 mln zł) za znacznie zawyżoną. Osoby te w ciągu kolejnych miesięcy zostały zwolnione z pracy z powodu utraty zaufania” – czytamy w komunikacie NIK.

Ponadto kontrolerzy NIK stwierdzili również nieprawidłowości w innych obszarach działalności częstochowskiego WORD-u. Jakże? Kosztorysy umów-zleceń były sformułowane ogólniko-

wo. Nie pozwalały na precyzyjne określenie zakresu ilościowego danej umowy. Niejednokrotnie podpisano umowy na te same zlecenia z tą samą datą i w tym samym okresie z różnymi wykonawcami. To utrudniało prawidłowe rozliczenia z poszczególnymi zleceniobiorcami. Dodatkowo WORD w Częstochowie miał prowadzić politykę zatrudnienia bez stosownych regulacji wewnętrznych. Rekrutację pracowników przeprowadzano bez konkursów i ogłoszeń publicznych, co zdaniem NIK rzuca cień na jej przejrzystość. WORD poniósł też stratę ponad 100 tys. zł wskutek odwołań do sądu za niezgodne z prawem wypowiedzenia pracy.

■ Dyrektor odpiera zarzuty

Zdaniem NIK do takiej sytuacji doprowadził faktyczny brak nadzoru nad zarządzaniem działalnością WORD-u. Przypomnijmy, że powinien go sprawować Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego. W związku ze stwierdzonymi zarzutami prezes NIK skierował do prokuratora generalnego zawiadomienie o uzasadnionym podejrzeniu popełnienia przestępstwa. Śledztwo w tej sprawie prowadzi policja pod nadzorem Prokuratury Okręgowej w Częstochowie.



Toronto

Fot. Paul Bica/Flickr

Prawko z klonowym liściem

Powiedzenie „Będziesz miał tu Kanadę” w języku naszych dziadków znaczyło dostatek, wygodę, beztrudne życie. Dziś Kanada nie jest już symbolem bogactwa i luksusu, ale kierowcom żyje się tam łatwiej niż w Polsce.

Słownik wyrazów obcych pamięta, że Kraj Klonowego Liścia był dla kolejnych pokoleń emigrantów ziemią obiecaną. Inne leksykony również przypominają, że potocznie, żartobliwie Kanada oznaczała „obfitość, dostatek, miejsce, w którym panują dogodne warunki do jakiejś zyskowej działalności”. Jaki jest współczesny obraz Kanady? Jednych zachwyca przyrodą, innych zniechęca surowym klimatem. Jeszcze inni narzekają na... genetycznie modyfikowaną żywność. A jak się jeździ po kanadyjskich drogach? Czy tamtejsi kierowcy mają fantazję za kółkiem? Co grozi piratom drogowym? Czy trudno jest zdobyć prawo jazdy?

Sprawdziliśmy to, korzystając z doświadczeń licznej kanadyjskiej Polonii. W Toronto, Ottawie, Montrealu, Vancouver, Winnipeg żyje prawie milion naszych rodaków. Część z nich to nowa emigracja. Młodzi ludzie, którzy kilka lub kilkanaście lat temu wyjechali za chlebem i wygodniejszym życiem.

■ Nie przepiszą ci driving licence

Większość z nich musiała zdawać w Kanadzie egzamin na prawo jazdy, bo tamtejsze przepisy nie pozwalają bezterminowo jeździć nawet na tzw. międzynarodowym prawku. Polskie uprawnienia do kierowania pojazdami są jeszcze mniej życzliwie traktowane.

– Tylko w dwóch prowincjach uznają polskie prawo jazdy. W Ontario można się z nim poru-

zać przez trzy miesiące, w Albercie przez rok – informuje Paweł Sztobryn, założyciel portalu eKanada.pl, pochodzący z Gdańska, a mieszkający w Winnipeg. – W pozostałych prowincjach potrzebne jest międzynarodowe driving licence. Jeździ się z tym dokumentem maksymalnie trzy miesiące.

Na polonijnych forach internetowych można znaleźć porady, jak bezstresowo załatwić sobie kanadyjskie prawko. Trzeba polski dokument wymienić na... angielski, który jest honorowany przez tamtejszych urzędników. Ta procedura kosztuje jednak ponad 60 funtów i może okazać się dość skomplikowana. Szczególnie dla tych, którzy nie przebywali dłużej na Wyspach Brytyjskich, więc załatwiają sobie lewy meldunek.

– Nie ma sensu kombinować, wysłać aplikacji do znajomych w UK, czekać na dokumenty. Egzamin w Kanadzie jest bardzo prosty – przekonuje Ania, polska blogerka (PandaOverseas.com) z Toronto.

Jeździ od pięciu lat. Tak zwane pełne prawko zrobiła w czerwcu 2016 roku. Podkreśla, że teorię zdawać można w języku polskim. Wystarczy wcześniej zgłosić to w urzędzie. Po angielsku też nie jest trudno, nawet przy umiarkowanej znajomości języka.

■ Często zerkaj w lusterko

Pytania są banalne, mają prostą formę gramatyczną. Odpowiedzi niepoprawne zwykle są tak

absurdalne, że od razu się je odrzuca. Chcecie sprawdzić? Przykładowy Driving Test – podzielony na Test Signs (ze znajomości znaków drogowych) i Test Rules (z przepisów drogowych) – można znaleźć na stronach internetowych regionalnej administracji, centrów egzaminacyjnych, szkół jazdy. Co powinni wiedzieć kandydaci na kierowców? Na przykład jak oznaczone jest przejście dla pieszych. Jak na skrzyżowaniu z kilkoma pasami ruchu skrócić w prawo. Co powinna zrobić osoba, która siadła za kółko zdenrowowana. Albo jak radzić sobie z tzw. blind spotem, czyli martwym polem.

Po alkoholu za kierownicą

W Toronto, największej metropolii Kanady, kierowcy do 21 lat nie mogą siadać za kółkiem nawet po małym piwie czy lampce wina. Limit dla starszych to 0,08 mg/l (czyli 0,16 promila). Za nieznaczne przekroczenie dozwolonego poziomu grozi mandat 180 CAD i zawieszenie prawa jazdy na trzy dni. Druga wpadka oznacza taki sam mandat, zawieszenie uprawnień do kierowania i kurs reedukacyjny. Trzecie naruszenie przepisów oznacza... skierowanie na odwyk. A do tego grzywnę i zakaz prowadzenia pojazdów przez co najmniej miesiąc.



Ania, polska blogerka (PandaOverseas.com) z Toronto

– Egzaminatorzy bardzo pilnują, czy poprawnie trzymasz ręce na kierownicy, czy co kilka sekund zerkasz w lusterko, czy rozglądasz się, kontrolujesz sytuację wokół pojazdu – wspomina Ania.

Potwierdzają to inni zdający w prowincji Ontario, np. w mieście Aurora.

– Trzeba wyraźnie sygnalizować, że spojrzalesz w lusterko. W lewo, w prawo. Ruszać głową, nie tylko oczami – komentuje z humorem jeden z forumowiczów na Emigracjadokanady.ca. – Na skrzyżowanie, nawet na zielonym, wjeżdżaj ostrożnie. Ale gdy egzaminator skieruje cię na autostradę, musisz „cisnąć”, bo zbyt wolna jazda jest niezgodna z przepisami – radzi.

Podpowiada też, że egzaminy odbywają się na stałych trasach. Warto je przestudiować, oglądać filmiki na branżowych portalach, popytać znajomych.

■ Egzamin automatem rodziców

To nie wszystkie ułatwienia. Egzamin zdaje się swoim autem, w praktyce – samochodem rodziców lub znajomych. Co ważne – nawet jeśli zrobimy prawo automatem, uzyskujemy uprawnienia do prowadzenia pojazdów również z klasyczną skrzynią biegów. Istotną informacją jest brak – w większości prowincji – obowiązkowych kursów dla kandydatów na kierowców. Wszystkie materiały edukacyjne są w Internecie, np. na stronie ministerstwa transportu. Driver's Handbook znajdziemy w też księgarni.

– Książeczka do nauki dla kierowców kosztuje 16 dolarów (CAD). Można nie wydawać pieniędzy i wypożyczyć ją w bibliotece – stwierdza Ania.

A gdybyśmy jednak chcieli poćwiczyć trochę z instruktorem?

– Półtoragodzinna jazda to około 60 dolarów – wyjaśnia blogerka. – Jeśli chcemy się rozgrzać

przed egzaminem, skorzystać z porad fachowca i zdać jego autem, musimy liczyć się z wydatkiem na poziomie 200 dolarów.

Takie stawki obowiązują w Toronto. W Vancouver można znaleźć coś tańszego.

– Mój mąż za trzy godziny jazdy z instruktorem i wypożyczenie samochodu na egzamin zapłacił 150 CAD – wspomina Katarzyna Jeziorska, autorka bloga „Kanada się nada”.

150 dolarów kanadyjskich to ok. 430 zł. W Polsce taka usługa, z udostępnieniem pojazdu na kilka godzin, pewnie kosztowałaby niewiele mniej.

A jak kształtują się opłaty egzaminacyjne? W różnych prowincjach są różne cenniki. I różne kategorie oraz podkategorie driving licence. W Ontario tzw. pełne prawo jazdy – G (odpowiednik naszej kat. B) – kosztuje 87,75 CAD. Za poprawki płacimy 15,50 CAD (teoria) i 51,75 CAD (jazda). Do tego trzeba doliczyć drobne opłaty urzędowe, m.in. za zdjęcie i wydanie plastikowego dokumentu. W Kolumbii Brytyjskiej i Manitobie też zapłacimy ok. 100 CAD za prawo nazywane tam Class 5.

■ Długa droga do full prawka.

Biorąc pod uwagę zarobki w Kanadzie, koszty uzyskania prawa jazdy nie są wysokie. Ale droga do tego celu bywa długa. Na Full Vehicle Licence pracuje się co najmniej dwa lata. Wcześniej jeździ się z supervisorem, czyli osobą, która od trzech-czterech lat ma prawo. Trzeba przestrzegać różnych ograniczeń dotyczących prędkości, liczby pasażerów, jazdy nocnej, jazdy po autostradach. Uczący się kierowca oczywiście nie siada za kierownicą po alkoholu. Obowiązkowe jest też oznaczenie pojazdu. W Kolumbii Brytyjskiej początkujący (Class 7L, Learner's Permit) musi mieć tabliczkę lub naklejkę z białym L na czerwonym tle. I skończone 16 lat. Po 12 mie-

siącach praktykowania zdaje się test na wyższy poziom (Class 7, Novice Permit). Nowicjusz jeździ z literą N na zielonym tle. Nadal obowiązuje go zasada „zero alkoholu”. I może podwieźć tylko jednego pasażera. Z Novice Permit można korzystać maksymalnie pięć lat, natomiast egzamin na pełne prawko (Class 5) dozwolony jest po dwóch latach. Jeśli początkujący kierowca zdecyduje się na profesjonalny kurs nauki jazdy, może zdawać Class 5 po 18 miesiącach. Kogo dotyczą pozostałe kategorie? Class 6 to prawo jazdy na motocykle, Class 4 – na taksówki, mikrobusy. Class 3 – commercial heavy trucks (ciężarówki), Class 2 – autobusy (od 19 lat), Class 1 – wszystkie rodzaje pojazdów.

W Albercie początkującym (Class 7) może być już czternastolatek. Żeby uzyskać Class 5 GDL (Graduated Driver's Licence), trzeba jeździć co najmniej rok i mieć ukończone 16 lat. Class 5 (Fully Licensed Driver) jest – najwcześniej – dla osiemnastolateków. Pod warunkiem, że dwa lata nie miało się poważnych wypadków, mandatów.

■ Piętnastolatek za kółkiem

W roli kierowcy można sprawdzić się po 16. urodzinach. Jeśli zaliczyło się szkolny program edukacji drogowej – pół roku wcześniej.

– Naukę teorii mają w szkole w wieku 15 lat, po dziewięciu miesiącach jeżdżenia z rodzicami mogą przystąpić do egzaminu z jazdy i kierowca samodzielnie – wyjaśnia Paweł Sztobryn.

W Quebecu skuterami śmigają już czternastolatki, motocyklami – szesnastolatki. Ale przepisy dotyczące czterech kółek nie są już tak liberalne. Żeby starać się o Class 5, konieczna jest wizyta w szkole jazdy i zaliczenie kursu teorii składającego się z pięciu modułów. Później zdaje się coś w rodzaju egzaminu wewnętrznego – road theory test, z pytaniami wielokrotnego wyboru. Na Learner's Licence prowadzi się w towarzystwie instruktora lub osoby, która ma pełne prawo. Do egzaminu teoretycznego przystępuje się po 10 miesiącach. Do praktycznego – po 12 miesiącach

Na Nowej Fundlandii i Labradorze, Wyspie Księcia Edwarda, w Nowej Szkocji i Saskatchewan za kółkiem siadają szesnastolatki. W tej ostatniej prowincji, żeby zdać z Class 7 do Class 5, trzeba mieć 18 lat. Podobnie w Ontario. Uzyskanie prawa jazdy G poprzedza G1 (test wiedzy,

Seniorzy do kontroli

W prowincji Ontario pod szczególnym nadzorem są też starsi kierowcy. Po 80. roku życia trzeba stawić się na badania i obowiązkowe sesje edukacyjne, podczas których zdaje się testy. Pozytywny wynik oznacza przedłużenie uprawnień, jednak tylko na maksymalnie dwa lata.

Limity prędkości

Każda prowincja ma swoje przepisy drogowe. Ale – generalnie – w miastach obowiązuje 50 km/h. Na osiedlach, przy szkołach 30 lub 40 km/h. Poza terenem zabudowanym 90 km/h. Na autostradach do 110 km/h.

po którym uzyskuje się Learner's Permit) oraz G2 (test praktyczny z podstawowych umiejętności). Z G1 jeździmy tylko w towarzystwie innego kierowcy z co najmniej czteroletnią praktyką. Z G2 możemy prowadzić samodzielnie (Ania korzystała z tego trzy lata), jednak jesteśmy pod specjalnym nadzorem, płacimy wyższe ubezpieczenie.

■ Zaparkuj tyłem i nie stresuj się

Jak wygląda egzamin? Część teoretyczna – podobnie jak w Polsce. Idziemy do lokalnego wydziału komunikacji – centrum egzaminacyjnego, okazujemy dokument tożsamości i otrzymujemy arkusz z pytaniami. Albo siadamy przed ekranem komputera. W Kolumbii Brytyjskiej pytań jest 50. Należy odpowiedzieć poprawnie na przynajmniej 40. Na ewentualną poprawkę można zapisać się już następnego dnia.

W Ontario pytań jest 40, połowa dotyczy znaków drogowych (Road Signs Practice Test), kolejne 20 – zasad ruchu drogowego (Practice Knowledge Test).

– Można popełnić cztery błędy w każdej części, czyli w sumie osiem – tłumaczy Ania. – Wypełnienie testu zajmuje 30 minut, lecz limitu czasu nie ma.

Inaczej niż w naszych wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, jazda egzaminacyjna danego kandydata na kierowcę zwykle odbywa się wiele miesięcy po zaliczeniu teorii. Dlaczego? Bo jak wynika z kategoryzacji kanadyjskich praw jazdy, przejście z litery L (uczeń po zaliczeniu testu) do N (nowicjusz) zajmuje np. rok, a zdobycie uprawnień full może trwać jeszcze 24 miesiące. Jeśli skorzystamy z usług szkoły jazdy albo mieliśmy wcześniej polskie, niemieckie czy hiszpańskie prawo – procedury przyspieszają.

A sam egzamin za kółkiem? Drive Test rozpoczynamy, parkując auto przy urzędzie. Miejsca postojowe są oznaczone cyframi. Informujemy urzędnika, na jakim numerze stoimy, podajemy rejestrację i czekamy na egzaminatora.

– Radzę stanąć na parkingu tak, abyście mogli wyjechać przodem. Mniej stresu na początku – śmieje się Ania.

Sugeruje przyjechać pół godziny przed wyznaczonym terminem, bo w urzędzie może być kolejka. Bo miejsca parkingowe mogą być zajęte. Bo egzaminator może przyjść chwilę wcześniej. Pracę zacznie od sprawdzenia kierunkowskazów, światła stop, klaksonu. Jazda na kategorię G2 trwa nie dłużej niż 30 minut. Oprócz



Ośrodek egzaminacyjny

Fot. PandaOverseas.com

przejazdu przez kilka skrzyżowań kierowca zalicza m.in. parkowanie równoległe, awaryjne zatrzymanie i tzw. zawracanie na trzy.

– W Albercie miałem też parkowanie przodem, tyłem i na wzniesieniu – wspomina jeden z forumowiczów na Emigracjadokanady.ca.

– Moja jazda egzaminacyjna to 20 minut po mieście i parkowanie równoległe tyłem – dodaje Paweł Sztobryn z Winnipeg. – Teoria też była prostsza niż w Polsce. Mniej znaków i przepisów do nauczenia.

W Toronto egzamin na pełne prawo (G) to m.in. dwa wjazdy na autostradę.

– Egzaminator pytał też, ile godzin w ciągu ostatnich 90 dni spędziłam na drogach szybkiego ruchu. Musiałam podpisać stosowne oświadczenie – podkreśla Ania. – Sprawdzał też, czy umiem zaparkować równoległe przy krawężniku, między słupkami. A później pojechalśmy w rejon szkół, gdzie wolno jeździć maksymalnie 40 km/h.

■ Jeżdżą grzecznie, ale... na rondach pod prąd

Ignorowanie znaków słono kosztuje, szczególnie w strefach zamieszkania, przy placówkach oświatowych.

– Mandaty za prędkości przy szkole albo miejscu robót drogowych są podwójne! – podkreśla Sztobryn.

– W Vancouver najważniejszy limit prędkości to 30 km/h przy szkołach – potwierdza autorka bloga „Kanada się nada”.

Dyscyplinowaniu piratów drogowych służą m.in. mobilne fotoradary. A punkty karne wpływają na koszty ubezpieczenia.

Katarzyna Jeziorska ocenia, że Kanadyjczycy są kulturalnymi, życzliwymi kierowcami.

– W ruchu drogowym naczelną zasadą jest uprzejmość i ustępowanie sobie, co prowadzi do kuriozalnych sytuacji. Samochód staje, żeby

wpuścić na rondo rowerzystę – opowiada z humorem pani Katarzyna.

Na blogu Panda Overseas również można przeczytać o kulturalnych kierowcach w Toronto. Ania przekonuje, że nawet po zakorkowanym centrum miasta jeździ się spokojnie. A kanadyjskie drogi są szerokie, bezpieczne.

– Jedyny problem to blokowanie lewego pasa. Nie każdy pamięta, że ta część jezdni służy do wyprzedzania – żartuje blogerka.

Paweł Sztobryn dostrzega więcej wad kanadyjskich kierowców. Mówi, że rzadko używają kierunkowskazów, nie potrafią włączać się do ruchu, zmieniać pasów. Mają problem na autostradach. Boją się wyprzedzać.

– Kierowcy w Polsce są dużo lepiej wyszkoleni. Mimo przekraczania prędkości, niebezpiecznych manewrów, wyżej oceniam ich umiejętności – mówi gdańszczanin, który przeprowadził się do Winnipeg.

Zwraca uwagę, że Polacy nauczyli się już jeździć „na suwak”.

– W Kanadzie to niestety bardzo kuleje – stwierdza Sztobryn. – A najgorzej jeździ się w weekend, zwłaszcza w niedzielę przed południem, kiedy na drogi wyjeżdżają emeryci. Ledwo widzą, poruszają się irracjonalnie, z zawrotną prędkością 40 km/h – ironizuje.

Podkreśla, że zmotoryzowani w prowincji Manitoba nie radzą sobie na rondach. W Winnipeg ten typ skrzyżowań pojawił się dopiero kilka lat temu.

– Dużo czasu minęło, zanim przestali wjeżdżać pod prąd – podsumowuje z humorem Sztobryn.

Polscy kierowcy wiedzą, że ruch okrężny oznacza jazdę w prawo. Ale mogliby mieć kłopot na kanadyjskich skrzyżowaniach równorzędnych.

– Pierwszeństwo ma ten, kto dojechał pierwszy. Na kolejnych macha się ręką i przepuszcza. Albo i nie – żartuje Katarzyna Jeziorska.

Tomasz Maciejewski



Niewiarygodne rankingi

W lokalnych mediach od kilku lat bardzo popularne są plebiscyty na najlepsze szkoły i instruktorów jazdy. Czy jednak sztucznie nabijane głosy i zdobyte w ten sposób tytuły mogą być wiarygodne?

Niedawno publicznie głos w tej sprawie zabrał właściciel OSK Auto-Kurs z Olsztyna Krzysztof Żuk. Najpierw na facebookowym profilu szkoły, a potem na łamach lokalnej gazety odniósł się do organizowanego przez inny dziennik plebiscytu na najlepszą szkołę jazdy.

■ „Nie interesuje nas taka zabawa”

„Choć zostaliśmy do niego zgłoszeni (dziękujemy!), to zdecydowanie nie zachęcamy do brania udziału w głosowaniu. Aby wziąć udział, należy wysłać SMS (koszt 1 zł + VAT). Nie mielibyśmy nic przeciwko, gdyby nie taki zapis w regulaminie: «§ 8 Czytelnik uczestniczący w głosowaniu może oddać dowolną liczbę głosów» Cóż... Nie interesuje nas taka zabawa. Wiemy, jakie praktyki stosuje konkurencja i absolutnie nie zamierzamy wydawać kilkuset czy nawet kilku tysięcy złotych na taką reklamę. To Wy jesteście naszą żywą reklamą – Wasze polecenia, recenzje potwierdzone profilami na Facebooku. Tu i tak prawdopodobnie wygra szkoła, która sama wyśle sobie SMS-y. Jeśli nasza Was jednak ochota na wysłanie takowej wiadomości... Kupcie zamiast tego jakieś przysmaki dla psiaków i zanieście do schroniska, my sobie damy radę” – czytamy w oświadczeniu na portalu społecznościowym.

■ Płacisz? Wygrywasz!

Tego typu plebiscyty regularnie od wielu lat organizowane są przez lokalne gazety w wie-

lu miastach – od Warszawy po Radomsko czy Giżycko. Regulamin zazwyczaj jest podobny: w pierwszym etapie można zgłaszać szkoły lub instruktorów, jeśli ich również obejmuje konkurs. Następnie, kiedy lista kandydatów do tytułu jest już gotowa, czytelnicy gazety mogą głosować. Głosowanie odbywa się najczęściej kilkutorowo. Najpopularniejsze formy to kliknięcie w specjalnym formularzu na stronie internetowej i wysyłanie na wybraną szkołę SMS-a. I tutaj znowu mechanizm się powtarza. Jedynym ograniczeniem w oddawaniu głosów przez stronę internetową jest limit dzienny dla jednej osoby, np. na poziomie pięciu głosów dziennie. Jeśli chodzi o SMS-y, takich ograniczeń zazwyczaj nie ma. Możemy ich wysłać tyle, ile chcemy i na ile nas stać, bo oczywiście nie są one darmowe. Ich koszt to zazwyczaj ok. 2 – 4 zł.

Zdaniem Krzysztofa Żuka regulamin sformułowany w ten sposób to nic innego, jak próba nakłonienia właścicieli szkół jazdy do wysyłania płatnych SMS-ów. Podkreśla też niewiarygodność tego typu plebiscytów, opartych na wirtualnych głosach od osób, które często nie miały z daną szkołą nic wspólnego.

■ Miarodajny ranking? Nie ma takiego

Tego typu akcje są znane Krzysztofowi Kołodziejczakowi, wiceprezesowi Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców.

– W tym temacie panuje wolna amerykanka, a podobne plebiscyty nie mają zazwyczaj żadnego odzwierciedlenia w rzeczywistości – mówi. – Śledziłem kilka i wygrywały szkoły, o których czasem nawet nie słyszeliśmy w środowisku. Można więc domniemywać, że w ten sposób same sobie robią reklamę. Natomiast szkoły z określoną renomą, od wielu lat działające na rynku i doceniane przez kursantów, zazwyczaj nie biorą udziału w takich konkursach, bo nie muszą.

Kołodziejczak przyznaje również, że trudno jest stworzyć wiarygodny i miarodajny ranking szkół jazdy, nawet na podstawie zdawalności, ponieważ jest zbyt wiele czynników, które o tym decydują. – Są szkoły z dużym doświadczeniem, z bardzo dobrą kadrą, do których na przykład częściej zgłaszają się tzw. trudniejsi kursanci, powiedzmy osoby w średnim wieku, bez żadnego doświadczenia za kierownicą – tłumaczy. – Ich wyszkolenie wymaga wiele wysiłku i umiejętności, często po drodze jest kilka obłanych egzaminów, co automatycznie zaniża średnią takiej szkoły. Absolutnie nie świadczy to o złym poziomie nauczania. Z drugiej strony mamy szkoły, które oferują tanie kursy, na nie zgłaszają się młodzi chłopcy obeznani z autami, umiający prowadzić, którzy często zdają niemal z biegu. To podbija punktację. Dlatego opinię na temat szkoły najlepiej sprawdzać w kilku źródłach, porównywać te informacje, a nie kierować się jedynie plebiscytem.

Anna Łukaszk

ODTJ nie jest wesołym miasteczkiem

– **Boję się czasów, kiedy ODTJ-oty staną się obowiązkowym elementem procesu szkolenia i będą traktowane jak dzisiejsze WORD-y, czyli instytucje, które za pieniądze umożliwiają pozyskanie kolejnego dokumentu – ocenia Jerzy Smagała, wiceprezes powołanego w tym roku Polskiego Stowarzyszenia Instruktorów Techniki Jazdy.**

PSITJ ma być nowym, mocnym głosem w środowisku szkolenia kierowców. Założone w Krakowie stowarzyszenie zrzesza na razie kilkudziesięciu instruktorów, ale pomysłodawcy przekonują, że w ciągu roku przybędzie ich kilkuset. Podkreślają, że powołanie nowej organizacji jest naturalną konsekwencją wcześniejszych branżowych spotkań, zjazdów, porad. Instruktorzy techniki jazdy postanowili połączyć siły, żeby skuteczniej włączyć się w dyskusję, m.in. na temat zmian przepisów dotyczących nauki jazdy, ruchu drogowego, bezpieczeństwa. PSITJ chce walczyć o interesy młodej grupy zawodowej (profesję „instruktor techniki jazdy” zarejestrowano w 2008 roku), ale celem nadrzędnym jest podniesienie poziomu szkolenia. Temu ma służyć współpraca z innymi stowarzyszeniami działającymi w branży, ministerstwem, parlamentarzystami, samorządami wojewódzkimi, które nadzorują WORD-y. PSITJ planuje organizację konferencji i szkoleń, żeby instruktorzy mogli podnosić swoje kwalifikacje. Zachęca do współpracy również producentów pojazdów, wyposażenia, najnowszych technologii i systemów bezpieczeństwa. Co jeszcze jest priorytetem dla PSITJ? Rozmawialiśmy o tym z zarządem stowarzyszenia.

Tomasz Maciejewski: Jakie są cele PSITJ? Nie tyle statutowe, co praktyczne. Czym chcecie się zajmować? Z kim? Dla kogo?

Piotr Leńczowski, prezes PSITJ: Może zacząć od tego, czego byśmy nie chcieli i co jest celem stowarzyszenia. Wywodzimy się ze środowiska instruktorów nauki jazdy. Widzimy, jak rozwija się dzisiejszy przemysł motoryzacyjny, jak duże zmiany zachodzą w świadomości obsługi urządzeń mobilnych, usług elektronicznych i jak zmienia się społeczeństwo. Z drugiej strony obserwujemy postępującą pauperyzację zawodu instruktora nauki jazdy. On ubożeje nie tylko materialnie. Zmniejsza się także poziom jego wiedzy oraz motywacja do wykonywania tego ważnego zawodu. Postanowiliśmy nie zmarznąć szansy, jaką daje nowe rozdanie, czyli nowy, bardziej prestiżowy zawód instruktora techniki jazdy. Chcielibyśmy wreszcie nauczyć rodaków, że w szkoleniach nie chodzi tylko o realizację zajęć, żeby zdobyć zaświadczenia, ale o realne odbycie szkolenia.

Manifest ideowy wybrzmiał mocno...

Tak. Mamy ideowe podpory, bo one są wszystkim, zarówno w życiu prywatnym, jak i w bizne-



Piotr Leńczowski

si. Dlatego nie chcemy mieć w swoich szeregach rutyniarzy i nieuków, uważających się za mistrzów kierownicy i wzory wszelakich cnót. Jesteśmy nastawieni na współpracę z ludźmi, którzy lubią się uczyć, poszerzać swoje horyzonty. Takich, którzy nie są agresywni, za to skłonni do merytorycznej dyskusji dla wspólnego celu, czyli poprawy jakości szkolenia kierowców w Polsce i zwiększenia świadomości na temat zagadnień z zakresu techniki jazdy. Jako NGO (organizacja pozarządowa – przyp. red.) jesteśmy jeszcze niemowlęciem, ale takim, co już widzi i słyszy. Przed nami pierwsze zjazdy ogólnopolskie, wspólne opracowywanie standardów nauczania, regulowanie nomenklatury zjawisk, pojęć, ujednolicanie metodyki nauczania w zakresie techniki jazdy oraz systematyczne szkolenia wewnętrzne. Zatem zrobienie tego wszystkiego, z czym problem ma rozdrobnione i skłócone środowisko OSK. Zachęcamy każdego instruktora nauki jazdy do poszerzenia uprawnień o zakres techniki jazdy i wspólnego tworzenia przyszłości tego zawodu.

Ilu członków liczy stowarzyszenie? Na jaką frekwencję liczyicie podczas kolejnych zjazdów i konferencji?

Mateusz Grzebinoga, drugi wiceprezes PSITJ: Stowarzyszenie liczy obecnie 64 zatwierdzonych członków i 42 oczekujących, co spowodowane jest sprawami formalnymi. Zainteresowanie nami jest wyraźnie odczuwalne, co tyl-

ko upewnia, że była potrzebna jeszcze jedna organizacja branżowa. Mamy dzisiaj w Polsce kilka tysięcy instruktorów techniki jazdy. Liczymy, że w ciągu najbliższego roku PSITJ będzie zrzeszało kilkuset aktywnych członków, ale nie zależy nam na bardzo dużej liczebności. Stawiamy na ludzi aktywnych i chcących działać w środowisku. Specjalnie nie prowadzimy działalności gospodarczej, bo chcemy, żeby nasze działania były transparentne. Działamy wyłącznie społecznie, co wydaje się już zauważone i doceniane. Nie chcemy być kolejnym stowarzyszeniem „pobożnych życzeń”, których prezesi załatwiają swoje interesy z pomocą składek członkowskich. Średnia wieku jest u nas stosunkowo niska. Obecnie wynosi 35 lat. Patrząc na starzejącą się niestety ligę fachowców jesteśmy jednym z młodszych stowarzyszeń.

Jak oceniacie pozycję instruktorów techniki jazdy w polskim systemie szkolenia? Pytam o to m.in. w kontekście kolejnych zmian przepisów, dotyczących początkujących kierowców. Jak postrzegacie panowie funkcję ODTJ? W wielu krajach europejskich zajęcia na torze, w specjalnych warunkach drogowych, są bardzo ważną częścią kursu na prawko. Szkolenie jest droższe, ale daje szansę zdobycia odpowiednich umiejętności. Czy w Polsce powinno być tak jak w Niemczech, Danii, Finlandii?



Jerzy Smagała

Jerzy Smagała, pierwszy wiceprezes PSITJ: Zawód instruktora techniki jazdy jest stosunkowo nowy. Niewielu kierowców wie, że w ogóle istnieje. Stąd też często nie rozumie się, jaka jest jego funkcja w systemie szkolenia. O wielu aspektach związanych z BRD powinni uświadamiać instruktorzy nauki jazdy, ale zwykle są to wyłącznie teoretyczne uwagi. Instruktor techniki jazdy w ODTJ-ocie w sposób namacalny pokazuje w bezpiecznych warunkach wszystko, o czym wcześniej kursant tylko słyszał. Tak naprawdę każdy kierowca chce poczuć, co się dzieje z samochodem, kiedy przesadzi z prędkością, chce wpaść w poślizg nad- i podsterowny. Tyle o tym słyszał, w końcu chce to przeżyć i dopiero instruktor techniki jazdy daje mu taką możliwość. W tym momencie rola instruktora techniki jazdy jest nieoceniona. Podczas tych wszystkich eksperymentów na ODTJ-ocie musi uświadomić kierowcy, że wszystko, co dzieje się przy małych prędkościach, może się zdarzyć każdemu z nas przy znacznie wyższych. Nie wchodząc w szczegóły, to dzięki dobremu szkoleniu i dobremu instruktorowi techniki jazdy kierowca ma wyjść z takim przeświadczeniem, że czeka go wiele pracy i warto się doskonalić. Najważniejsze jest to, żeby kierowca po kursie nie czuł się jak mistrz kierownicy, ale dużo bardziej świadomie myślał o zagrożeniach na drodze. Przede wszystkim tej świadomości brakuje naszym kierowcom.

Czy powinno u nas być jak w innych krajach? Tak. Może nawet lepiej. Powinniśmy inwestować w siebie i nasze bezpieczeństwo, budując obiekty i standaryzując proces szkolenia. Na tę chwilę ODTJ-oty zarządzane przez prywatnych inwestorów pełnią dla kierowców funkcje typowo szkoleniowe i są bardzo pozytywnie odbierane.

Boję się czasów, kiedy ODTJ-oty staną się obowiązkowym elementem procesu szkolenia i będą traktowane jak dzisiejsze WORD-y, czyli instytucje, które za pieniądze umożliwiają pozyskanie kolejnego dokumentu. Dlatego świadomość ludzi tam pracujących, głównie instruktorów, jest nieoceniona. Instruktor musi mieć nie tylko wiedzę, ale przede wszystkim umiejętność jej przekazania oraz wyraźny cel, przesłanie wręcz misyjne – oddziaływanie wychowawcze. O ile możemy jeszcze o takim mówić w przypadku dorosłych kierowców.

Czy ODTJ-otów w Polsce jest za mało? Powinny być prowadzone przed podmioty prywatne? Samorząd? A może najlepsze byłoby finansowanie i nadzór państwa (ministerstwa)?

Piotr Leńczowski: Obecnie mamy w Polsce 31 obiektów z namacalną infrastrukturą, na których zarejestrowane są 44 ODTJ-oty. Czyli 13 z nich jest klonami. Przy czym aż w czterech województwach: podlaskim, zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim, podkarpackim, nie ma do dziś zarejestrowanego żadnego ODTJ-otu. Nikt też nie planuje oficjalnie budowy kolejnych obiektów, poza WORD-ami oraz policją. Inwestycje jednak nie rozpoczną się, jeżeli nie będzie pewności co do obowiązkowych szkoleń.

Obecnie liczba ODTJ-otów jako obiektów jest może niewielka, ale wystarczająca. Działają na rynku komercyjnym i świetnie sobie radzą. Jednak z perspektywy wprowadzenia obowiązkowych szkoleń w ODTJ-otach dla każdego świeżo upieczonego kierowcy ich liczba jest przerażająco mała. Mało tego, jeśli inwestor uzależnia budowę od koniunktury prawnej, to znaczy, że bezpieczeństwo kierowców nie jest priorytetem. Liczy się rentowność biznesu. Jeśli jed-

nak wprowadzone zostaną szkolenia obowiązkowe, to wtedy WORD-y zaczną budować. Tylko czy to nie będzie za późno? A co z kadrą? Kto tam będzie pracował? Wiemy, że już dziś dyrektorzy WORD-ów wysyłają egzaminatorów na kursy instruktorów techniki jazdy i je finansują. Problem w tym, że ci egzaminatorzy często nie są tą wiedzą i profesją w ogóle zainteresowani. Czy to będą dobrzy nauczyciele?

Jest jeszcze inne zagrożenie. Wprowadzenie obowiązkowych szkoleń może uruchomić lawinę tandetnych inwestycji na zasadzie adaptowania parkingu przy składzie budowlanym na ODTJ. Popularne mogą stać się regiony poprzemysłowe, gdzie mamy trochę równego betonu, po np. starej bazie PKS-u, i proszę... będzie ODTJ. To będą typowe maszynki do robienia pieniędzy na zaświadczeniach. Łatwo policzyć. Godzina ma kosztować 200 zł. Można szkolić trzy osoby w trzech samochodach, a to daje 1,8 tys. zł/h. ODTJ będzie pracował od świtu do późnej nocy, czyli minimum 16 godzin na dobę. To daje 28 tys. zł dziennie. Opłaca się nawet wynająć za ćwierć miliona miesięcznie pusty plac w Bieszczadach i... drukować zaświadczenia. Inwestorami zaczną być wtedy przypadkowi ludzie spoza branży. Czy o to chodzi?

Jest na to zupełnie inny pomysł, ale do tego potrzebny jest dialog mądrych głów. Mamy nadzieję, że nie tylko my myślimy w ten sposób i strona rządowa konsekwentnie zabezpieczy ten ważny dla bezpieczeństwa sektor usług edukacyjnych, z którego już korzystają policja, wojsko, służba celna, straż pożarna, ale będą też korzystać zwykli obywatele. Chcielibyśmy mieć w Polsce nowoczesne obiekty i profesjonalną kadrę, a nie dużo byle jakich obiektów i instruktorów z łapanki.

Ilu klientów obsługują, miesięcznie, rocznie, istniejące ODTJ-oty?

Jerzy Smagała: W ODTJ-ocie znajdującym się w dużym mieście, gdzie regularnie prowadzę zajęcia, szkoli się ok. 150 osób miesięcznie. Zwykle są to kierowcy pracujący w firmach, które posiadają duże floty samochodów. One po prostu zauważyły, jak duży sens ma inwestowanie w szkolenia z bezpiecznej jazdy w ODTJ-ocie. Są to głównie firmy zagraniczne, które mają większą świadomość, jak można skutecznie zmniejszyć szkodowość floty pojazdów.

Oczywiście zdarzają się klienci indywidualni, ale niestety na razie większość z nich to osoby, które dostały szkolenie w prezencie. Same bardzo rzadko decydują się na skorzystanie z zajęć doskonalących technikę jazdy. Kierowcy na ogół traktują kursy w ODTJ-otach jak zabawę wesołym miasteczku. W większości myślą, że nauczą się wychodzić z poślizgów i pokonywać zakręty na ręcznym.

Tak naprawdę szkolenia w ODTJ-otach to ogromna dawka poważnej nauki w krótkim czasie, choć z licznymi emocjami i wrażeniami. Przy czym szkolenie takie powinno trwać nie kró-

cej niż godzinę instruktażu i ogólnej wiedzy o fizyce oraz minimum 3–4 godziny ćwiczeń praktycznych z odpowiednimi przerwami. Szkolenie sześciogodzinne jest niezbędnym minimum, które ma sens. Właśnie w takiej formie znajdzie z pewnością zainteresowanych do jego odbycia w warunkach wolnorynkowych.

Jak instruktorzy techniki jazdy oceniają umiejętności polskich kierowców? Szczególnie chodzi mi o tych, którzy niedawno ukończyli kurs na prawo jazdy i zdali egzamin.

Jerzy Smagała: Niestety, większość kierowców po ukończeniu szkolenia na prawo jazdy nie ma wiedzy ani świadomości zagrożeń. Rynek wykreował szkoły przygotowujące kursantów do zdania egzaminu, a przepisy regulujące funkcjonowanie OSK zrobiły z branży tandetę. Aspekt bezpieczeństwa w większości szkół jazdy jest marginalizowany na rzecz zadań egzaminacyjnych. Może podam tu przykład, gdyż szkolę wielu kierowców w ODTJ-ocie i niejednokrotnie przecieram oczy ze zdumienia, kiedy widzę, co prezentują świeżo upieczeni kierowcy. Pytam: dlaczego należy trzymać kierownicę oburącz, jadąc na wprost? „Bo instruktor mówił, że jak będę inaczej trzymać, to nie zdam egzaminu”. Pytam zatem dalej: a może jest jeszcze jakiś inny powód? Niestety, nie pada już wtedy żadna odpowiedź. Ewentualnie słyszę komentarz, że chyba to nie ma znaczenia.

Po kursie nauki jazdy uczeń powinien w ODTJ-ocie przeżyć to, o czym już usłyszał na kursie nauki jazdy. Z mojego doświadczenia wynika, że większość uczestników szkoleń pierwszy raz słyszy o aspektach techniki jazdy dopiero ode mnie. Podobny problem jest z wiedzą związaną z działaniem systemów bezpieczeństwa czynnego (ABS, ESP), mimo że jest ona wpisana w program kursu nauki jazdy. Niestety, wiele osób zupełnie nie wie, o co chodzi.

Inaczej jest w przypadku kierowców starszych, z których większość ma już doświadczenie z sytuacjami awaryjnymi oraz zdaje sobie sprawę,

że można poprawić swoje umiejętności. Tu jednak wchodzi w grę nawyki, rutyna i brak bodźca do zmian. Większość ma braki wiedzy w zakresie pozycji za kierownicą, pracy rąk na kierownicy oraz nie potrafi efektywnie hamować awaryjnie. Z nimi zawsze należy indywidualnie i nieco dłużej pracować, bo oprócz realizacji programu musimy ich jeszcze do tego przekonać. A to jest nie lada zadanie dla instruktora. Pomaga w tym ODTJ, bo zamiast mówić i tłumaczyć, wystarczy wykonać parę prób w stylu własnym takiego kierowcy, a następnie w stylu zalecanym. Szybko się reflektują oraz bardziej niż młodzi doceniają naszą pracę.

Młodzi są trudniejsi w obsłudze, ale czy w ogóle chcą się uczyć? Czy są gotowi zapłacić z własnej kieszeni za kilka godzin zajęć? Ile ODTJ powinien kasować za podstawowe szkolenie?

Mateusz Grzebinoga: Szkolenia doskonalenia techniki jazdy prowadzone w ODTJ-otach mają bardzo pozytywny odbiór, niezależnie od grupy wiekowej, płci czy doświadczenia. Większość młodych kierowców reaguje dużym entuzjazmem na możliwość szkolenia na płytach poślizgowych pod okiem instruktora. Kierowcy negatywnie wypowiadający się na temat użyteczności tych szkoleń zazwyczaj nie mieli okazji w nich uczestniczyć. Praktyka pokazuje, że większa część takich osób zmienia zdanie po ukończeniu profesjonalnego szkolenia, kiedy szerzej spojrzy na bezpieczeństwo drogowe i zrozumie liczbę zagrożeń podczas każdego przejazdu po zwykłej drodze.

Obowiązkowe szkolenia dla młodych kierowców z techniki jazdy dotyczą ukazania zagrożeń, granic możliwości pojazdu oraz skutków przeceniania umiejętności. Nie są w założeniu zajęciami mającymi za zadanie podnosić kwalifikacje i umiejętności. Trzygodzinne szkolenie ma wpłynąć na świadomość młodego kierowcy oraz pokazać, dlaczego należy mieć ogromny szacunek do samochodu. Obowiązkowe za-

jęcia mają kosztować 300 zł i uważam, że nie jest to wygórowana cena, patrząc na koszty wypadków drogowych. Kilkaset złotych mogące ocalić zdrowie lub życie ludzkie nie jest ceną wygórowaną, a inwestycją w poprawę bezpieczeństwa.

Czy PSITJ planuje w najbliższych tygodniach, miesiącach jakieś inicjatywy związane z nowelizacją przepisów dotyczących kierowców? Czy będziecie zgłaszać jakieś propozycje ministrowi transportu, komisjom sejmowym?

Mateusz Grzebinoga: PSITJ na bieżąco obserwuje i analizuje sytuację szkoleniową, zarówno w zakresie zdobywania uprawnień, jak i doskonalenia techniki jazdy. Oba obszary są ściśle ze sobą powiązane i należy rozpatrywać je całościowo. Jeśli chodzi o jakość szkoleń, to działamy bezkompromisowo i nie przechodzimy obojętnie obok spraw rażąco godzących w te kwestie. Nie bez przyczyny zgłosiliśmy propozycje poprawek szkolenia kandydatów na kierowców oraz wymagań ośrodków nauki jazdy.

Mysząc o poprawie bezpieczeństwa drogowego należy działać od podstaw, czyli od etapu nauczania kierowców w OSK i dopiero dalej w ODTJ, czy jeszcze dalej, na kursach reedukacyjnych. W najbliższych miesiącach planujemy także zgłoszenie inicjatyw związanych z nowelizacją rozporządzeń dotyczących szkoleń z zakresu techniki jazdy oraz zmian w prawie o ruchu drogowym. Będziemy postulować m.in. o uregulowanie takich kwestii, jak wykorzystanie całej szerokości pasa przez pojazdy jednośladowe, usankcjonowanie czynności polegającej na zajęciu pasa ruchu, nowy sposób znakowania skrzyżowań z wyspą centralną, dopuszczenie do egzaminowania samochodów elektrycznych czy skonkretyzowanie zadań na egzaminach dla instruktorów techniki jazdy i jednolity sposób interpretacji czynności oraz sposobów wykonywanych prób. Istotne zmiany należy też poczynić z okresem próbnym i ograniczeniami dla kierowców, które wydają się bezsensowne w obecnej formie. Mamy faktycznie mnóstwo pomysłów, ale i pracy jako organizacja. Dlatego potrzebujemy fachowców, którzy będą się angażować i wypracowywać rozwiązania – ponad środowiskowymi podziałami – powodujące usprawnienie dla całej branży oraz zwiększające realnie bezpieczeństwo ruchu drogowego. Za nami już projekty zmian i złożenie wniosków do ministerstwa o możliwość zatrudniania w OSK instruktora techniki jazdy czy szkolenia osób z prawem jazdy właśnie w szkołach nauki jazdy w zakresie zajęć w ruchu drogowym. Wnioskowaliśmy też o możliwość szkolenia i egzaminowania motocyklami w klasach pojemnościowych pomiędzy 126 a 395 cm³, co umożliwiłoby bezpieczniejsze szkolenie motocyklistów. Bardzo liczymy na to, że obecne władze, w przeciwieństwie do poprzedników, zgłębią te kwestie i wsłuchają się w głosy branżowców.

Tomasz Maciejewski



Mateusz Grzebinoga



Torowy problem

Na terenie blisko 40-milionowego kraju powinno znajdować się przynajmniej kilka torów wyścigowych. Jak wygląda sytuacja w Polsce? Media i amatorzy szybkiej jazdy od lat jak mantrę powtarzają, że brakuje tego typu obiektów. Ile w tym prawdy?

Każdy tor jest inwestycją w krzewienie kultury motoryzacyjnej i bezpieczeństwo. Na całym świecie profesjonalne zawody stanowią niewielki wycinek ich działalności. Torzy zarabiają na sobie organizowanymi na nich szkoleniami, firmowymi imprezami integracyjnymi, prezentacjami nowych aut dla dilerów, klientów i dziennikarzy, zlotami czy amatorskimi zawodami – z pomiarem czasu lub bez. Wzorcowym przykładem perfekcyjnie wykorzystanego toru jest północna pętla niemieckiego Nürburgringu. Do wczesnych godzin popołudniowych 21-kilometrowa serpentina w górach Eifel jest poligonem dla inżynierów testujących silniki i zawieszania aut, które niebawem trafią na rynek. Później tor otwiera swoje podwoje dla kierowców. Każdy, kto jest gotowy zapłacić 25 euro za jedno okrążenie, może poczuć magię Zielonego Piekiła. I chociaż cena jest daleka od okazyjnej, pod szlabanem broniącym dostępu na trasę nierzadko ustawiają się długie kolejki. Kierowcom nie przeszkadza nawet fakt, że za likwidację skutków spowodowanych przez siebie wypadków czy naprawę uszkodzonej infrastruktury będą musieli zapłacić z własnej kieszeni.

■ Pierwsze były Kielce i Poznań

W Polsce przez lata zawody odbywały się na improwizowanych torach wyścigowych – np. szczecińskiej Magnolii, którą wytyczono na węźle poniemieckiej autostrady. Przełomem był 1977 rok, kiedy uruchomiono tor w Kielcach i Poznaniu. Pętla pierwszego częściowo pokrywała się z drogą krajową 74 między Kielcami a Piotrkowem Trybunalskim. Na czas zawodów konieczne było więc wytyczanie objazdu, co w dobie rosnącego natężenia ruchu stawiało się coraz trudniejsze. Od dekady obiekt gości już tylko amatorskie imprezy, które odbywają się na niedostępnej dla ruchu części toru i jego kartingowym fragmencie. W pełni niezależny od publicznej infrastruktury jest natomiast Tor Poznań (4083 m), który wziął na siebie ciężar organizowania mistrzostw Europy strefy centralnej, mistrzostw Polski i przeróżnych imprez dla amatorów. Do puli najlepszych torów dołączył Silesia Ring w Kamieniu Śląskim, który konfiguracją i długością trasy (3636 m), liczbą zakrętów czy rozwiązaniami z zakresu bezpieczeństwa (bariery i zwirowe pułapki) nie ustępuje Torowi Poznań.

■ Coraz bogatsza infrastruktura

Rallycrossowe tor w Toruniu i Słomczynie zostały doinwestowane – można już na nich wytyczyć pełne okrążenie po nawierzchni asfaltowej bądź mieszanej. Ewoluuowały także obiekty zbudowane na lotniskach – bogatą infrastrukturą dysponują obiekty w Ułężu, Bednarach czy Debrznie. Nie można również zapominać o ODTJ-otach, dysponujących torami – Autodromie Pomorze, Torach Jastrzęb i Łódź czy Moto Parku Kraków. Imprezy motoryzacyjne odbywają się też na lotniskach w Borsku, Białej Podlaskiej, Kluczewie, Kamieniu i Zegrzu Pomorskim czy Oleśnicy, przy czym zawody na improwizowanych torach raz pojawiają się w kalendarzach, innym razem z nich wypadają, chociażby z powodu zmiany polityki właściciela obiektu.

■ Co z torem Formuły 1?

Od kilku lat jak bumerang powraca temat budowy w Polsce toru Formuły 1. Narodowe Centrum Sportów Motorowych i Rekreacji, czyli motoryzacyjne centrum światowego kalibru, poza torem wyścigowym posiadające także torzy żużlowy, offroadowy i kartingowy, ośrodek dosko-

nalania techniki jazdy oraz infrastrukturę z dużą liczbą miejsc do parkowania, a nawet lądowiskiem dla helikopterów, miałyby powstać pod Gdańskiem. Realizacja inwestycji jest jedynie kwestią pozyskania działki (Gdańsk deklarował wole przekazania jej) oraz środków – szacunki mówią o 100 milionach euro. O możliwości wyłożenia części z nich mówiła Bałtycka Grupa Inwestycyjna. Stworzenie nawet najlepszego toru nie przełoży się na natychmiastowy sukces obiektu. Utrzymanie hektarów różnorodnej infrastruktury byłoby niezwykle kosztowne. Szacunki mówią nawet o 50 mln zł rocznie. Aby tor zaczął na siebie zarabiać, musi przyciągać kibiców. Ci jednak nie pojawią się, jeżeli obiekt nie będzie gościł imprez dużego kalibru. Ich pozyskanie także jest dużym wyzwaniem. Kalendarze są planowane z kilkuletnim wyprzedzeniem, a na listach zapasowych czekają renomowane obiekty w krajach o dużej sile nabywczej. Trzeba bowiem pamiętać, że sportowi władarze, układając grafiki kolejnych sezonów, biorą pod uwagę także interesy i sugestie reklamodawców i koncernów motoryzacyjnych. Polska jest natomiast jednym z wielu przeciętnych rynków. Wstępnie zakładano, że NCSMiR uda się wybudować nawet do 2020 roku. Jest jednak coraz bardziej prawdopodobne, że na tor pod Gdańskiem będziemy musieli poczekać znacznie dłużej. O ile w ogóle budowa dojdzie do skutku, bo mówi się o niej od 2007 roku.

■ Tor na minuty

Nie zmienia to faktu, że obecnie każdy, kto chce pojeździć szybko, ale w bezpiecznych wa-



runkach, ma taką możliwość w akceptowalnym czasie dojazdu z miejsca zamieszkania. Jeszcze w pierwszej połowie bieżącego roku musielibyśmy napisać, że praktycznie na żadną imprezę nie uda się wjechać „z marszu”, gdyż pula wolnych miejsc nierzadko wyczerpuje się kilka tygodni przed jej rozpoczęciem, a obłożenie wielu obiektów jest tak duże lub ceny na tyle zaporowe, że o indywidualne sesje na nitce toru może być trudno. Sytuacja uległa jednak zmianie po otwarciu toru Pixers Ring na nieczynnym lotnisku w Krzywej koło

Legnicy. To pierwszy w Polsce tor na minuty – od 49 zł/15 min oraz abonament – od 19 zł/mies. Obiekt proponuje także wynajem aut – w tym toyoty GT86, subaru imprezy WRX STi, forda focusa RS, audi R8 czy nissana GTR, jazdę na prawym fotelu driftowozem lub rajdówką, a także szkolenia pod okiem trenera. Jak widać, rynek nie znosi próżni i znalazło się miejsce na nietuzinkowe oferty. Ewentualne podjęcie rękawicy przez inne tory może działać już tylko na korzyść kierowców.

Lukasz Szewczyk





Jazda na prądzie

Przebojem na ulicach zachodniej Europy, który powoli dociera także nad Wisłę, są rowery z napędem elektrycznym. Rynek błyskawicznie rośnie, a nie do końca przekonani mogą już wypożyczyć rower zasilany prądem i ocenić, czy widzieliby się za jego kierownicą.

Zawodowi kolarze mają w nogach blisko 500 W, czyli 0,7 KM. Nie jest to jednak wartość stała. Na kilkunastokilometrowych odcinkach, pokonywanych ze średnią prędkością 54 km/h, uczestnicy Tour de France są w stanie wykrzesać 360 W. Średnia liczona na etapach długich na 100 km spada do 200–300 W. Do utrzymania prędkości 40 km/h pochylonemu kolarzowi wystarczy 240 W. Szacunki mówią, że do wygrywania prestiżowych zawodów amatorowi mógłby wystarczyć doping w postaci elektrycznego silnika o mocy 100 W.

■ Elektryczne wspomaganie

Daje to pojęcie, jak dużą mocą jest dodatkowe 250 W, a taką – w świetle prawa obowiązującego w Polsce oraz wielu krajach Europy – może dysponować rower. Siła elektrycznego wspomaganie powinna stopniowo spadać i osiągać zero wartość po przekroczeniu 25 km/h. Zastrzyk mocy ma dodatni wpływ na bezpieczeństwo. W strefach 30 eliminuje konieczność wyprzedzania jednośladow – ich użytkownicy są w stanie rozpędzić się na równi z samochodami i utrzymywać stałe tempo jazdy bez względu na nachylenie terenu. Niezłej klasy osprzęt zapewnia przynajmniej 50 km zasięgu w normalnych warunkach. Akumulator można zdemontować i zabrać do domu w celu naładowania – uzupełnienie 80 proc. zapasu prądu zajmuje sześć godzin



i kosztuje kilkadziesiąt groszy. Rowery elektryczne bywają dzielone na dwie grupy – pedelec (od pedal electric cycle) oraz e-bike. W pierwszym przypadku podstawowym źródłem sił napędowych są pedały, którymi trzeba kręcić, by utrzymać rower w ruchu. Silnik elektryczny ma funkcję wspomagającą, a jego pracą zawiaduje elektronika. Rowerzysta może jedynie ustawić siłę asysty. Tego typu konstrukcje są legalne w większości krajów Europy. Rowery typu e-bike dopuszczono do użytku m.in. w USA, gdzie limit mocy ustalono na 750 W. Również mają pedały, ale mocą uwalnianą przez silnik steruje się manetką. W rezultacie można jeździć bez poruszania nogami.

■ Za osprzęt się płaci

Tajemnicą poliszynela jest możliwość dolożenia manetki do rowerów oferowanych także w Europie oraz odblokowania pełnej mocy silnika z poziomu wyświetlacza komputera. W efekcie wspomaganie można cieszyć się do 40–50 km/h. Dostępne są też modele, w których poprzeczkę postawiono jeszcze wyżej. Silniki o mocy 250 W rozwijają ok. 60 Nm. W przypadku jednostek 750 W do dyspozycji jest już 160 Nm! Takim momentem nie mogą poszczycić się samochody z wolnossącymi silnikami o pojemności 1,6 litra. W przypadku roweru zapewnią on bardzo wysoką dynamikę i pozwala na pokonywanie stromych wzniesień bez jakiegokolwiek wysiłku. Górna granica praktycznie nie istnieje. W Polsce od ręki można kupić rowery z silnikami 6 kW, które po pięciu sekundach od startu uzyskują... 80 km/h. Silnik produkowanego w Niemczech vectora typhoona oferuje 14 kW i 210 Nm. Przy masie 49 kg, sięgającej 100 km/h prędkości maksymalnej i cenie 25 tys. zł sprzęt można uznać za alternatywę dla motocykla crossowego.

Zróznicowanie cen elektrycznych rowerów jest ogromne. Najtańsze kosztują ok. 2000–3000 zł. Za takie pieniądze otrzymuje się rower za kilkadziesiąt złotych. Reszta to wartość elektrycznego osprzętu. Eksperti przestrzegają przed „okazjami”, które mogą przynieść więcej rozczarowania



niż radości. Chociażby z powodu niskiej jakości osprzętu – co dotyczy również opon i hamulców, które mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo. Nie wspominając o akumulatorach. Najtańsze, żelowe, są ciężkie i mają ograniczoną pojemność. W skrajnym przypadku parametry napędu mogą nie być wystarczające do skompensowania wysokiej masy roweru. Również zasięg może okazać się znacznie mniejszy od oczekiwań. Dochodzą do tego problemy z ewentualnym serwisowaniem czy dostępnością części zamiennych, doskonale znane właścicielom najtańszych skuterów z Chin.

■ Kup napęd, rower zostaw

Gdy nie dysponujemy odpowiednim budżetem, najlepszym rozwiązaniem może okazać się wyposażenie posiadanego już roweru w napęd elektryczny. Kompletny osprzęt o mocy 250 W można kupić za ok. 2500–3000 zł. A poszczególne rozwiązania – w tym typ silnika (montowanego w tylnym kole lub przy pedałach) oraz pojemność akumulatora czy sposób jego mocowania można dopasować do własnych oczekiwań.

Na przyzwoitej klasy rower z napędem elektrycznym trzeba przeznaczyć 4000–6000 tys. zł. Powyżej 6000 zł można liczyć na wysokiej klasy osprzęt, w tym wolnobię, minimalizujący opór podczas jazdy z odłączonym napędem elektrycznym czy elementy wykonane z lekkich materiałów. Nawet ich użycie nie oznacza, że rower elektryczny będzie zaskakiwał poręcznością. Masy własne na poziomie 23–26 kg są na porządku dziennym. Porównywalny rower bez napędu elektrycznego jest zwykle o 10 kg lżejszy.

■ Rynek się rozwija, technologia tanieje

W Polsce sieć ścieżek rowerowych jest stale rozwijana. Drogowcy nie próżnią i wprowadzają też inne udogodnienia – kontrapasy, służy czy

pasy ułatwiające wykonywanie lewoskrętów. Zachęca to coraz więcej osób do przesiadki na dwa koła. Tym bardziej że w wielu zakorkowanych ponad miarę miastach rower stał się najszybszym środkiem lokomocji. Kto będzie chciał docierać do celu szybko, ale i bez zbędnego wysiłku, postawi na rower elektryczny. Na świecie sprzedano ich już 210 milionów. Rynek stale się rozwija, a udoskonalana technologia tanieje. Nie można wykluczyć, że sektor przesadnie mocnych rowerów elektrycznych wymknie się spod kontroli, co obserwowaliśmy w przypadku dronów. Czas pokaże, czy ich użytkownicy zostaną objęci podobnymi obostrzeniami. Kolejny raz okazało się bowiem, że ewolucja prawa nie nadąza za rozwojem technologii. Elektryczne rowery już teraz spełniają kryteria mocy i osiągnięć zarezerwowanych wcześniej dla motorowerów i motocykli, do których prowadzenia wymagane są uprawnienia oraz formalności związane z ubezpieczeniem, przeglądami i obowiązkowym OC.

Lukasz Szewczyk



Zdalne parkowanie

Czujniki, kamerę, a nawet asystenta parkowania, który bez pomocy kierowcy wpasuje auto w lukę między innymi samochodami, można zamówić do małych i popularnych modeli. Zautomatyzować udało się parkowanie równoległe, prostopadłe, a nawet wyjazd z miejsca postoju.

Gdy wydawało się, że technika już w żaden inny sposób nie pomoże zmotoryzowanym na parking, pojawiły się systemy pozwalające kierowcy na manewrowanie autem z wewnątrz. Po debiucie udogodnienia w 2015 roku w bmw serii 7 Konzern z Monachium wprowadził je do mniejszej o rozmiar piątki. Równocześnie Mercedes zaprezentował w E klasie swój pomysł na system zdalnego parkowania, który nie tylko pozwala na przemieszczanie auta do przodu i do tyłu, ale również manewrowanie nim.

Każde dostępne rozwiązanie ma zalety i wady. Multimedialny kluczyk BMW dość szybko się rozładowuje, a podczas bezprzewodowego ładowania potrafi osiągnąć wysoką temperaturę. Z kolei Mercedes postawił na aplikację w telefonie. W dobie ataków hakierskich na urządzenia elektroniczne korzystanie z niej nie każdemu może się uśmiechać. W trakcie manewru trzeba wykonywać palcem koliste ruchy na ekranie telefonu. W bmw wystarczy trzymać przycisk.

W obu przypadkach nie jest możliwe dojeżdżanie do przeszkody „na gazetę”. Minimalny odstęp jest określany przez czujniki parkowania, które zawsze zostawiają margines bezpieczeństwa. Inżynierowie zadbali również, by asystent nie stał się przedmiotem nadużyć. Porusza auto w tempie wolno idącego pieszego, zakres ruchu do przodu i do tyłu wynosi ok. 10 m, a elektronika sprawdza, czy kierowca znajduje się najwyżej dwa metry od pojazdu i sprawuje nad nim pieczę. Konieczne jest wciskanie przycisku na kluczyku lub wodzenie palcem po ekranie smartfona.

Czy rozwiązania mają szansę się przyjąć? Prezentując kilku osobom system BMW przekonał się, że samochód poruszający się bez kierowcy wewnątrz robi kolosalne wrażenie. Zdalne parkowanie docenią posiadacze niezbyt obszernej garaży. Przyda się także, gdy trzeba będzie wyjechać auto z miejsca parkingowego, które po deszczu znalazło się w kałuży albo dostęp do niego ograniczyły inne pojazdy. Czynnikiem, który przesądzi o ewentualnej popularności rozwiązania, będzie jego cena. Obecnie to drogi gadżet. BMW – wraz z niezbędnymi do jego pracy opcjami – wycenia go na przynajmniej 6200 zł.

Lukasz Szewczyk

Niepełnosprawni będą mieli taniej?

Do sejmowej komisji infrastruktury skierowany został projekt zmian w ustawie o kierujących pojazdami, zakładający zniesienie opłaty za egzamin praktyczny niepełnosprawnym posiadającym lekarskie orzeczenie z adnotacją, że mogą prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia. Teraz takie osoby mają jedynie 50 proc. zniżki.



■ Mały krokczek w dobrym kierunku

– Proponowane zmiany można uznać za mały krokczek w dobrym kierunku – komentuje Zbigniew Zawada, wiceprezes Stowarzyszenia Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom „SPiNka”. – Koszt uzyskania prawa jazdy dla osób niepełnosprawnych zawsze trochę się zmniejszy. Bo kurs nie jest tani, trzeba za niego zapłacić ponad 2 tys. zł.

– Nie wypada tego pomysłu odrzucać, jest sensowny, ale w kontekście barier, jakie napotykać takie osoby na swojej drodze do zdobycia prawa jazdy, to za mało – ocenia Piotr Makiola, właściciel chorzowskiego ośrodka Elmak, który w swojej ofercie ma kursy na prawo jazdy kategorii B dla osób niepełnosprawnych.

Co należałyby w takim razie zmienić? Obaj panowie zgodnie podkreślają, że każdej osobie niepełnosprawnej, która jest w stanie kierować samochodem i chce zapisać się na kurs prawa jazdy, Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych powinien sfinansować całe szkolenie. Teraz niestety tak nie jest. PFRON co prawda dofinansowuje kursy na prawo jazdy, ale nie wszystkim, trzeba spełnić odpowiednie warunki.

– Kolejna kwestia to badania lekarskie – wylicza Zawada. – Lekarze boją się podjąć decyzję o dopuszczeniu osoby niepełnosprawnej do kierowania pojazdem, zlecają konsultację u specjalistów. Jeśli człowiek potrzebuje jej szybko, musi umawiać się prywatnie. A to wszystko kosztuje.

– Trzeba też pamiętać, że takie osoby nie otrzymują pozwoleń od lekarza na czas nieokreślony, tylko na kilka lat – przypomina Makiola. – Dlatego moim zdaniem opłata za badania lekarskie dla osób niepełnosprawnych powinna zostać zniesiona.

Z takim postulatem zgadza się Zawada. Dodaje też, że lekarzom przeprowadzającym badania przydałyby się szkolenia, żeby potrafiliby samodzielnie podjąć decyzję o wydaniu lub niewydaniu orzeczenia.

Według informacji Stowarzyszenia Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom „SPiNka” w Polsce działa mniej niż 50 ośrodków szkolenia kierowców zajmujących się szkoleniem niepełnosprawnych. Ile takich osób rocznie zdobywa prawo jazdy? Około 600.

Jakub Ziębka

Za projektem stoją senatorowie, których w pracach reprezentował będzie Jan Filip Libicki (PO). Nowelizacja zakłada dodanie trzech ustępów do art. 56 ustawy o kierujących pojazdami. Jeden z nich dotyczy zniesienia opłaty za egzamin praktyczny niepełnosprawnym posiadającym lekarskie orzeczenie z adnotacją, że mogą prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia. Teraz takie osoby płacą mniej, bo mają 50-procentową zniżkę. Znaczy to, że opłata za egzamin praktyczny na kategorię B wynosi w ich przypadku 70 zł.

Dwa kolejne ustępy dotyczą wprowadzenia internetowej bazy informacji o pojazdach przystosowanych do prowadzenia przez niepełnosprawnych. Mają się w niej znaleźć m.in. nazwy ośrodków szkolenia kierowców, które je posiadają. Dzięki temu osoba niepełnosprawna będzie wiedziała, z kim rozmawiać o wynajmie pojazdu na egzamin praktyczny oraz znajdzie OSK posiadający odpowiednią infrastrukturę (auto) do szkolenia.

Projekt został skierowany do sejmowej komisji infrastruktury.

■ RPO wnioskuje, Trybunał orzeka

Senatorowie podjęli działania na rzecz niepełnosprawnych w odpowiedzi na zeszłoroczny wyrok Trybunału Konstytucyjnego, który zapadł po rozpoznaniu wniosku rzecznika praw obywatelskich. TK orzekł, że art. 53 ust. 4 pkt 1 w związku z art. 54 ust. 5 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami jest niezgodny z art. 69 konstytucji RP oraz art. 20 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku w 2006 roku. Nie przewiduje on bowiem udzielenia przez władze publiczne efektywnej pomocy osobie niepełnosprawnej, wymagającej przystosowania pojazdu do rodzaju schorzenia, w zapewnieniu pojazdu na potrzeby praktycznej części egzaminu państwowego na prawo jazdy kategorii B. „Na ustawodawcy ciąży obowiązek wprowadzenia regulacji zapewniających osobom niepełnosprawnym przynajmniej minimalny, a zarazem efektywny poziom pomocy władz publicznych w zdobywaniu uprawnień do kierowania pojazdami” – orzekł Trybunał.



Pracuj, żeby żyć, nie żyj, żeby pracować

Czy instruktor nauki jazdy to niewolnik, który całymi dniami pracuje za psie pieniądze, żeby wyżywić rodzinę i zapewnić jej godny byt? A może robi to dlatego, że nie umie odmówić kursantom, jest empatyczny, bo wie, jak może wyglądać proza życia?



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Można sobie pogdybać. A jak okaże się, że ten instruktor po prostu kocha swoją pracę i nie czuje, żeby ciężko pracował? Może winny jest dziki kapitalizm, który wymusza pracę przez siedem dni w tygodniu? A może to wina szefa, który jest tytanem pracy i tego samego oczekuje od swoich pracowników? Jest jeszcze inna opcja. Kto wie, może nam, instruktorom, praca przesłania wszystko i nie dostrzegamy niczego i nikogo poza samochodem nauki jazdy oraz pieniędzmi kursanta?

■ Prawo do wypoczynku do rzecz święta!

W sierpniu udałem się na tygodniowe wakacje. Byłem nad polskim morzem. Wcześniej wolne wyjazdowe weekendy organizowałem sobie w lutym, kwietniu i maju. Po to, żeby naładować akumulatory. W tym czasie moja firma pracowała normalnie. Instruktorzy to wyjątkowe

osoby, bez problemów dają sobie radę, kiedy mnie nie ma na miejscu.

Ale to działa w dwie strony. Staram się, żeby wszystkie długie weekendy, okresy między świętami mogli mieć wolne. Odpoczynek też im się należy! Instruktorzy planują swoje urlopy z wyprzedzeniem. Wszystko więc układa się tak, że OSK może normalnie funkcjonować, a nasi kursanci praktycznie nie odczuwają braku części szkoleniowców. Oni zaś często wyjeżdżają na zagraniczne wakacje. Tak, będąc instruktorem, można sobie pozwolić na zagraniczny urlop!

■ Harówka? Było, minęło

Nie mogę oczywiście powiedzieć, że działaliśmy tak zawsze. Bywało i tak, że harowaliśmy od świtu do nocy. Widzieliśmy w tym sens, zachłystując tym, że pracujemy dla samej idei. Jednak jakiś czas temu to się zmieniło. Na jednym z firmowych spotkań doszliśmy do wniosku, że pracujemy po maksymalnie osiem godzin, a cenę kursu trzeba tak skalkulować, żeby można było w tym czasie zarobić godziwe pieniądze. Dodatkowo musi jeszcze starczyć na rozwój firmy. Doszliśmy do takiego wniosku, bo wyszliśmy z założenia, że musimy się wzajemnie szanować, a kursanci powinni doceniać naszą ciężką pracę i trud włożony w uczenie ich bezpiecznego poruszania się pojazdem.

■ Zmiana perspektywy

Z perspektywy czasu oceniam, że była to bardzo dobra decyzja. Instruktorzy są wypoczęci, uśmiechnięci, przychodzą do pracy naładowani pozytywną energią. Co najważniejsze, chcą im się uczyć kursantów.

Wypoczęty instruktor jest skuteczny, uprzejmy, miły. To po prostu wizytówka i czysty zysk firmy. Obecnie pracujemy w godz. 8–20 lub 9–21, tak żeby instruktorzy nie prowadzili szkolenia w nocy w pustym mieście. Oczywiście niektórzy kursanci nie są z tego faktu zadowoleni. Chcieliby pojeździć sobie np. przed północą. Ale tłumaczmy im, że jazda po wyludnionym mieście mija się z celem. Kursant niczego się nie nauczy, instruktor będzie chciał jak najszybciej skończyć zajęcia i da z siebie jak najmniej.

Jestem zaskoczony, bo reakcja kursantów na tego typu argumenty jest pozytywna. Nie uciekają do innych szkół jazdy, tylko zostają u nas, bo widzą, że chcemy ich nauczyć jeździć, przygotować do egzaminu, a nie tylko pozyskać od nich pieniądze.

Może warto tak skalkulować cenę kursu, żeby opłacało się pracować mniej, a więcej czasu i pieniędzy mieć dla siebie? Może warto pracować, żeby żyć, a nie żyć, żeby pracować? ■



Francuz z Piotrkowa

Tegoroczne okienko transferowe związane z wymianami pojazdów w WORD-ach zdominowali Koreańcy z koncernu Kia, głównie dzięki wygranemu przetargowi w Wielkopolsce. Inni producenci nie zasypiają jednak gruszek w popiele, również aktywnie reklamując nowości ze swojej oferty. Skutkiem tego w listopadzie w piotrkowskim WORD-zie pojawi się przedstawiciel francuskiego młodego pokolenia – najnowszy Citroën C3.



DS), wklęsłą tylną szybę w modelu CX, kierownicę z nieruchomą częścią środkową w modelach C4 i C5, i inne rozwiązania, za które francuską markę można było pokochać albo zniechęcić.

■ 36 wariantów

W ostatnich latach fantazja francuskich projektantów przejawiała się w modelu C4 cactus, w którym zadebiutowały wymienne panele Airbump – minimalizujące ryzyko uszkodzenia nadwozia w warunkach miejskich. Najnowsze C3 bardzo mocno nawiązuje do koncepcji poprzednika, oferując, podobnie jak on, bardzo szerokie możliwości personalizacji. Łącząc różne kolory nadwozia, dachu, felgi, rodzaje tapicerek możemy uzyskać w sumie 36 różnych, niepowtarzalnych wariantów. Nadwozie samo w sobie odbiega dosyć znacznie od tego, do czego przyzwyczaili nas obecni styliści. Trudno jednoznacznie stwierdzić, czy jest ładne. Na pewno znajdą się krytycy jego przedniej części z reflektorami w specyficznym kształcie. Zwolennicy będą natomiast podkreślać, że jest to jedno z najbardziej wyrazistych aut tego segmentu, obok którego trudno przejść obojętnie. Auto mierzy 399 cm, a rozstaw osi wynosi 254 cm. Jego wymiary nie są więc duże. Mimo to wnętrze jest zaskakująco przestronne i funkcjonalne. Zwłaszcza użytkownicy pierwszego rzędu foteli nie będą mieli podstaw do narzekania. Siedziska są bardzo komfortowe. Nie zachęcają co prawda do sportowej jazdy, ale nawet po kilkuset kilometrach kierowca i pasażer nie powinni odczuwać dyskomfortu.

Personalizacja to hasło-klucz, jeśli chodzi o światowy rynek dóbr konsumpcyjnych. Odbiorcy oczekują rozwiązań maksymalnie dopasowanych do ich indywidualności. Trend ten dotyczy zarówno sektora usług, elektroniki użytkowej, jak i motoryzacji. Czasy, gdy nabywca mógł wybrać dowolny lakier pod warunkiem, że będzie czarny, to już historia.

■ Awangardowy Citroën

Za nami również czasy, kiedy o personalizacji swoich pojazdów mogli pomarzyć jedynie posiadacze samochodów segmentu premium. Te-

raz zaawansowana indywidualizacja dotyczy nawet aut miejskich segmentu B, zwłaszcza gdy są to auta spod znaku dwóch szewronów. Citroën od zawsze należał do awangardy świata motoryzacji. Wprowadzał nowatorskie, często kontrowersyjne rozwiązania, przełamywał bariery, łamał konwencje, kształtował trendy. Wystarczy wspomnieć przedni napęd – po raz pierwszy zastosowany w wielkoseryjnej produkcji przez Francuzów, rewolucyjny model 2CV, słynne hydropneumatyczne zawieszenie zastosowane w latach 50. w modelu DS i konsekwentnie rozwijane w przyszłości skrajne reflektory doświetlające zakręty (również stosowane w Citroënie

■ Imponująca lista wyposażenia dodatkowego

W tylnym rzędzie miejsca wystarczą dla dwóch osób. Trzecia może być sporadycznym pasażerem na raczej krótkich trasach. Użytkownicy do dyspozycji mają 300-litrowy bagażnik. Do wykończenia wnętrza użyto dobrze spasowanych, ale twardych plastików. Nie zabrakło charakterystycznych dla Citroëna smaczków, takich jak np. paskowe uchwyty do zamykania drzwi. Obsługa systemów pokładowych oraz klimatyzacji w niższych wersjach wyposażenia odbywa się za pomocą standardowych przycisków i pokręteł, w droższych – dużego dotykowego ekranu. Mimo że to drugie rozwiązanie wydaje się nowocześniejsze, w codziennym użytkowaniu tradycyjne rozwiązania często sprawdzają się lepiej. Imponująco wygląda lista wyposażenia dodatkowego „cytrynki”. Do dyspozycji mamy m.in.: panoramiczny dach, system nawigacji, system rozpoznający polecenia głosowe, kamerę cofania, alarm niezamierzonego przekroczenia linii, system kontroli martwego pola oraz Citroën ConnectedCAM, kamerę pokładową pozwalającą bezpiecznie rejestrować najciekawsze chwile z podróży.

■ Nagrywaj i... publikuj na YouTube

Jest to kamera full HD o kącie widzenia 120° i rozdzielczości 2 milionów pikseli, umieszczona w kabinie tuż za lusterkiem wstecznym. Krótkie kliknięcie w klawisz ConnectedCAM pozwala zrobić zdjęcie, dłuższe przyciśnięcie klawisza umożliwi zarejestrowanie 20-sekundowego filmu. Materiały można następnie opublikować w mediach społecznościowych. W razie zderzenia obraz nagrywa się automatycznie. Zarejestrowany film trwa półtorej minuty (30 sekund przed zderzeniem i minutę po nim). W przypadku kolizji zachowane materiały mogą stanowić element dowodowy dla firmy ubezpieczeniowej. Swoją drogą, gdyby system umożliwiał stałą rejestrację dłuższych partii materiału, stanowiłby doskonałe rozwiązanie dla wszystkich chcących podstawiać samochód na egzamin (kamera wyceniona została na 1200 zł). Równie szeroka jest oferta dostępnych silników. W zależności od potrzeb i temperamentu możemy wybierać spośród trzech jednostek benzynowych o pojemności 1,2 litra – wolnossących o mocy 68 i 82 KM i turbodoładowanej o mocy 110 KM, oraz dwóch diesli o pojemności 1,6 litra i mocy odpowiednio 75 i 100 KM. Najrozsądniejszym wyborem wydaje się trzycylindrowy wolnossący benzyniak o mocy 82 KM. Zapewnia on naprawdę przyzwoite osiągi, wysoką kulturę pracy i nadal rozsądne zużycie paliwa na poziomie 6,5 l/100 km w cyklu mieszanym. Zawieszenie jest komfortowe i dość kompromisowo zestrojone. Skutecznie tłumi drobne nierówności,



a w zakrętach nie pochyla się za mocno. Większe wyboje nie generują nadmiernego hałasu.

■ Mocny gracz na rynku

Nowy Citroën C3 w bazowej wersji został wyceniony na 39.900 zł. Tyle kosztuje auto w wersji wyposażenia Live z 68-konnym silnikiem benzynowym i pięciobiegową skrzynią manualną. C3 z silnikiem 82-konnym wymaga dopłaty 2000 zł. Środkowa wersja wyposażenia Feel oferuje silniki benzynowe o mocy 68 KM i 82 KM w cenach odpowiednio 44.900 zł i 46.900 zł, 110-konny motor to wydatek 51.900 zł. Zwolennicy diesli za motor 1.6 75 KM zapłacić muszą 54.900 zł, a za wariant 100-konny – 58.900 zł. Najwyższa wersja wyposażenia Shine kosztuje 53.900 zł (82-konna benzyna) lub 58.900 zł (110-kon-

na benzyna), ewentualnie 61.900 zł (75-konny diesel) i 65.900 zł (100-konny diesel).

Jak spisze się najnowszy Citroën w roli pojazdu do nauki jazdy? Silnik benzynowy PureTech jest laureatem wielu nagród i ogólnie chwalaną jednostką, która nie powinna przysparzać wielu problemów. Nie jest też drogi w eksploatacji. Co prawda Citroën nie oferuje fabrycznej instalacji gazowej, ale zewnętrzne serwisy nie mają problemów z jej montażem. O trwałości układu jezdnego trudno jeszcze wyrokować. Mały francuz jest komfortowy, nawet wielogodzinna jazda nim nie będzie więc udręką. Do tego dochodzi stylowy, niebanalny, przyciągający spojrzenia wygląd. Jeżeli tylko elektronika nie będzie nadmiernie kapryśna, C3 może stać się naprawdę mocnym graczem na rynku.

Dariusz Piorunkiewicz



Barlinek prawie gotowy, Kutno wciąż czeka

Jeszcze we wrześniu nastąpi otwarcie barlineckiej filii Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Szczecinie. Być może już niedługo kandydaci na kierowców będą mogli zdawać egzaminy na prawo jazdy także w Kutnie. Ale na razie ta perspektywa trochę się oddala.



Barlinek

Jesteśmy prawie gotowi, z niecierpliwością czekamy na otwarcie naszej pierwszej filii w Barlinku – mówi w połowie sierpnia dyrektor szczecińskiego WORD-u Cezary Tkaczyk.

■ Najpierw osobówki, potem motocykle

Zamiejscowy oddział ośrodka egzaminacyjnego będzie się mieścić w budynku po byłym liceum ekonomicznym w Barlinku przy ul. Jeziornej 8. Żeby jednak było to możliwe, trzeba było wykonać plac manewrowy, drogę dojazdową oraz wzniesienie egzaminacyjne. Konieczna była także adaptacja budynku na potrzeby WORD-u. Musi się tam znajdować m.in. stanowisko do obsługi klientów oraz sala, gdzie prowadzone będą egzaminy teoretyczne.

– Na początku w Barlinku będziemy organizowali egzaminy na kategorię B – mówi Cezary Tkaczyk. – Planujemy, że w przyszłym roku poszerzymy naszą ofertę o kategorie motocyklowe.

■ Gorzowski WORD może mieć problemy

Wcześniej wydawało się, że barlinecka filia WORD-u powstanie na terenie należącym do Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1. Jednak decyzja o lokalizacji filii została zmieniona. WORD

zwrócił się do gminy Barlinek o wynajęcie mu pomieszczeń na parterze budynku byłego liceum ekonomicznego, znacznej części pomieszczeń piwnicznych oraz gruntu przyległego do budynku. Radni na takie rozwiązanie się zgodzili. Pierwsi kandydaci na kierowców egzaminu w Barlinku będą mogli zdawać najpóźniej we wrześniu tego roku.

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

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

■ Falstart

Do otwarcia swojego oddziału zamiejscowego szykuje się także WORD w Skierniewicach. W tym przypadku chodzi o Kutno.

Filia ma powstać przy ul. Szpitalnej, w sąsiedztwie tamtejszego szpitala oraz osiedla mieszka-

niowego. Kutnowski magistrat rozpiął już nawet przetarg na postawienie budynku w konstrukcji modułowej, wykonanie nawierzchni placu manewrowego wraz z drogami wewnętrznymi i miejscami postojowymi oraz oświetlenie terenu. Od momentu podpisania umowy wykonawca miał mieć dwa miesiące na zrealizowanie tego zadania.

Otwarcie ofert nastąpiło w pierwszej dekadzie sierpnia. Problem w tym, że przetarg został unieważniony. Powód? Zaoferowana przez potencjalnego wykonawcę robót cena (1,5 mln zł brutto) była aż o 600 tys. zł wyższa niż kwota zaplanowana na ten cel przez urząd miasta. Wynika z tego, że raczej trudno będzie otworzyć działalność filii jeszcze w tym roku. Ale jeszcze nic w tej kwestii nie jest przesądzone.

■ Ważna decyzja radnych sejmiku

Możliwość otwarcia w Kutnie filii skierniewickiego WORD-u stworzyła się dzięki zeszłorocznej decyzji radnych łódzkiego sejmiku. Zdecydowali oni, że w tym 45-tysięcznym mieście mogą odbywać się egzaminy na kategorie AM, A1, A2, A, B1 i B. Dzięki takiemu zabiegowi mieszkańcy Kutna i okolic nie będą musieli jeździć do siedzib WORD-ów w Skierniewicach, Płocku lub Sieradzu.

Jakub Ziębka

Jaworzno szykuje się na przyjęcie autonomicznych pojazdów

Jaworzno, Instytut Transportu Samochodowego oraz firma Comtegra podjęły współpracę mającą zaowocować stworzeniem w mieście strefy, w której mogłyby poruszać się pojazdy autonomiczne.

Technologiczne trendy w branży motoryzacyjnej wyraźnie wskazują na to, że w najbliższych latach rozwój transportu drogowego będzie szedł w kierunku tworzenia pojazdów autonomicznych (samosterujących) oraz podniesienia liczby pojazdów zasilanych energią elektryczną. W tym celu niezbędne jest opracowanie wytycznych prawnych, organizacyjnych oraz technicznych, umożliwiających eksploatację takich aut, żeby spełniały oczekiwania użytkowników, przedsiębiorców i producentów. I właśnie w tym zakresie miasto Jaworzno zamierza współpracować z Instytutem Transportu Samochodowego oraz firmą Comtegra, zajmującą się tworzeniem systemów informatycznych. Jaki jest cel?

■ Trzy ścieżki

– Objęcie naszego miasta eksperymentalną strefą testowania aut elektrycznych i autonomicznych to jedna z koncepcji rozwoju elektromobilności w mieście – mówi prezydent Jaworzna Paweł Silbert. – Strefą objęte byłoby całe miasto, pojazdy miałyby sprawdzać się w normalnym ruchu miejskim. Jednak do tego trzeba się odpowiednio przygotować. I właśnie to wyzwania teraz podejmujemy.

Prace będą prowadzone w ramach trzech założeń ścieżek: strategicznej, dotyczącej problematyki legislacyjnej w obszarach prawa krajowego i regulacji lokalnych; eksperymentalnej – poświęconej pracom badawczym i rozwojowym, oraz implementacyjnej, pozwalającej na wypróbowanie w organizmie miejskim wypracowanych rozwiązań organizacyjnych i technicznych.

– Cieszę się, że Instytut Transportu Samochodowego – lider w dziedzinie badań w szeroko rozumianym transporcie drogowym – jest stroną pierwszego w Polsce porozumienia, które umożliwi bezpieczne testowanie i wdrażanie do ruchu drogowego w kraju pojazdów autonomicznych – podkreśla Marcin Ślęzak, szef ITS.

■ Śmiałe przedsięwzięcie

Przedsięwzięcie jest śmiałe, ale, jak podkreślają współpracujące podmioty, możliwe do zrealizowania. Oczywiście pod pewnymi warunkami.



– Ponieważ realizacja tego wyzwania samodzielnie zdaje się niemożliwa, rozpoczęliśmy poszukiwania partnerów, którzy uzupełnią spektrum naszych kompetencji – mówi Dariusz Skonieczny, dyrektor rozwoju biznesu w Comtegrze. – Dzięki współpracy z Instytutem Transportu Samochodowego udało się nam określić katalog zasobów niezbędnych do realizacji projektu. Szczęśliwie okazało się też, że jest w Polsce miasto otwarte na innowacje i zainteresowane pracami nad określeniem organizacyjnego i technologicznego „progu wejścia”. W Jaworznie znaleźliśmy miejsce, w którym przeprowadzimy prace badawczo-rozwojowe. Spodziewamy się otrzymać klarowne wytyczne i narzędzia pozwalające na wykorzystanie nowoczesnych technologii.

■ Polska cegiełka

Co oczywiste, tworzenie strefy testów, szczególnie w kontekście pojazdów autonomicz-

nych, wiąże się z szeregiem uwarunkowań prawnych. Dlatego konieczne jest nawiązanie współpracy pomiędzy różnymi podmiotami, reprezentującymi samorząd, biznes oraz naukę.

– Nawet biorąc pod uwagę zagrożenia i wyzwania związane z pojazdami autonomicznymi rozwój w tym kierunku jest nieunikniony. Opowiadamy się po stronie biorącej odpowiedzialność za kształt i przyszłość tego kierunku w kraju. Udowadniamy, że nawet kraj nieposiadający wysoko rozwiniętego przemysłu samochodowego jest w stanie dożyć znaczącej cegiełki do światowego trendu – zaznacza Piotr Jelski, prezes zarządu Comtegy.

Dlaczego w niedalekiej przyszłości będziemy jeździć autonomicznymi pojazdami? Bo to nieuniknione, zaawansowane prace nad tego typu projektami trwają od lat. Pytanie powinno więc brzmieć nie „dlaczego?”, tylko „kiedy?”.

Jakub Ziębka

Królowa, która uwielbia się ślizgać

– Ja nie zakochałam się w samochodach, kręciły mnie poślizgi. Gdy po raz pierwszy zobaczyłam drifting, byłam zdziwiona, że istnieje dyscyplina, w ramach której można się bezkarnie ślizgać – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Karolina Pilarczyk, czyli królowa polskiego driftu.

Jakub Ziębka: Za sprawą twoich osiągnięć w Polsce coraz częściej mówi się o drifcie. Ale pewnie nie wszyscy jeszcze wiedzą, na czym ten sport polega. Wyjaśnisz?

Karolina Pilarczyk: Drifting to jazda w precyzyjnym poślizgu. Możemy o nim mówić wtedy, gdy mamy sekwencję zakrętów i określone punkty odniesienia. W naszym przypadku są to tzw. clipping pointy i clipping zony, czyli takie punkty albo strefy kontrolne. Musimy przez nie przejechać, cały czas utrzymując auto w poślizgu. Od startu do mety.

A jak wyglądają driftingowe zawody? Liczy się po prostu szybkość przejazdu?

Nie, to nie jest takie proste. Najpierw odbywają się kwalifikacje. Każdy zawodnik przejeżdża samodzielnie po torze. Najważniejsza jest precyzja. Musimy jak najlepiej „złapać” clipping pointy i zony. Co to oznacza? Znalazienie się jak najbliżej nich. Oceniana jest też prędkość pojazdu oraz kąt jego wychylenia. Im większy, tym lepiej. Za to wszystko przyznawane są punkty. Najlepsi zawodnicy, np. 32, awansują do kolejnej rundy.

Co dzieje się dalej?

Przejazdy odbywają się parami. Najlepszy zawodnik z kwalifikacji mierzy się z ostatnim zakwalifikowanym, drugi z 31 i tak dalej... Jest to system pucharowy, przegrywający odpada. Potem zwycięzcy pojedynków znowu są dzieleni na pary, aż do finału.

Pojedynki polegają na tym, że pierwszy zawodnik, uciekający, musi jechać jak najprecyzyjniej. Drugi – goniący – ma za zadanie naśladować uciekającego, ale też znaleźć się jak najbliżej jego auta. Często jedzie drzwiami w drzwiach przeciwnikiem. Przejazd oceniany jest według podobnych kryteriów, co biegi eliminacyjne. Potem kierowcy zamieniają się kolejnością. O tym, kto wygra pojedynek, decyduje liczba punktów z dwóch przejazdów.

Przeczytałem, że jesteś jedyną kobietą w Polsce, która może poszczycić się profesjonalną licencją drifterską. Kto ją przyznaje, na jakich zasadach?

Na razie nie ma jednej organizacji, która zrzeszałaby drifterów i przyznawała licencję. W Polsce mamy trzy liczące się, w Europie jeszcze więcej. Ja posiadam licencję organizacji King of Europe, do tego wszystkich polskich.

Jak zdobyć licencję w Polsce? Różnie to bywa. W przypadku zawodów Polskiej Federacji Driftu zawodnicy są dzieleni na dwie kategorie, challenge i pro. Żeby startować w tej pierwszej, nie trzeba mieć licencji. Ale przyznaje się ją później najlepszym zawodnikom z kategorii challenge. Z kolei organizacja Drift Masters GP organizuje zawody tylko w kategorii pro. Żeby uzyskać licencję, trzeba zdać egzamin. Jest jeszcze Drift Open. Oni z kolei, jak sama nazwa wskazuje, nie dzielą zawodników na kategorie. Startuje ten, kto chce.

Czyli w Polsce startujesz tylko z mężczyznami?

Nie. W tym sezonie w zawodach startuje już pięć kobiet, choć rzeczywiście jeszcze niedawno byłam sama. Ale ta liczba rośnie, bo wiem, że w naszym kraju driftuje już czternaście dziewczyn. Jednak część z nich nie startuje jeszcze w żadnych zawodach.

Z kolei w Europie startują razem z mężczyznami oraz w typowo kobiecej kategorii – Queen of Europe, w której jestem obecnie mistrzynią. W sumie na naszym kontynencie driftuje kilkadziesiąt kobiet, najwięcej Francuzek. I jest nas coraz więcej. Bardzo się z tego cieszę!

Patrząc na twoją stronę internetową i kalendarz zawodów, w których uczestniczysz, zaryzykuję stwierdzenie, że driftowanie to pełnowymiarowa praca. Mam rację?

Tak, ale nie składa się ona tylko z jeżdżenia. Tak naprawdę startuję tylko w weekendy. Bo Ka-

rolina Pilarczyk to obecnie prężnie działająca firma. Zajmuję się pozyskiwaniem partnerów, biorę udział w sesjach zdjęciowych, prowadzę konferencje, organizuję spotkania motywacyjne, wreszcie udzielam wywiadów.

No i pewnie dochodzą jeszcze do tego treningi. Co robisz, żeby utrzymać się w formie?

Niektórym wydaje się, że driftowanie nie jest męczące, bo wsiada się do samochodu i się jedzie. Nic bardziej mylnego. Często zawody rozgrywane są latem, na zewnątrz jest gorąco, a my znajdujemy się w aucie, gdzie całe ciepło idące od silnika skupia się na nas. Dodatkowo mamy na sobie kombinezon, rękawiczki, kask. Gdy wysiadam z auta, czasami czuję się, jakbym przebiegła maraton.

Dlatego muszę dbać o formę, dobrze się odżywiać. Pracuję ze mną dietetyk. A zimą, gdy kończy się sezon, jest czas, żeby potrenować. Bo najważniejsza w tym sporcie jest powtarzalność. Jeśli nie ćwiczysz, nie utrzymasz się na topie. Wiem, to dosyć nudne, ale trzeba wypracować sobie takie nawyki, żeby reagować na pewne sytuacje automatycznie. Tutaj nie ma czasu na zastanawianie się. Mięśnie muszą reagować samoistnie. Szybciej od głowy.

Jakim autem trzeba dysponować, żeby uprawiać drift?

Musi być to samochód tylnonapędowy. Warto byłoby trochę utwardzić zawieszenie, zaspawać dyferencjał. Ponadto trzeba wyposażyć się w hamulec hydrauliczny. W ten sposób przerażając auto można zacząć swoją przygodę z driftem. Koszt? Kilka tysięcy złotych.

Jednak w miarę zgłębiania się w temat wszystko bardziej się komplikuje. Ja obecnie startuję samochodem, którego bazą jest nissan 200 SX. To najbardziej kultowy pojazd używany przez drifterów. Ale tak naprawdę to niewiele z niego zostało, tylko rama. Auto zostało wycięte do amortyzatorów, cała przednia i tyl-

KAROLINA PILARCZYK

– jedyna licencjonowana drifterka w naszym kraju, nazywana królową polskiego driftu. Zdobywczyni tytułu Queen of Europe 2016. Współwłaścicielka firmy informatycznej.

na część to konstrukcja rurowa, do której jest przymocowana cała reszta. Silnik to LSX, ponad 6 litrów, jest na niego nałożony kompresor, ok. 600–700 koni mechanicznych.

Ciekawi mnie jeszcze, jak doszło do tego, że zainteresowałaś się driftingiem.

To jest dobra historia. Jakoś nigdy szczególnie nie interesowałam się autami. Nie zakochałam się więc w samochodach, tylko w poślizgach. Wszystko zaczęło się od tego, że zdałam egzamin na prawo jazdy. Stwierdziłam, że moje umiejętności kierowania pojazdem są małe, więc postanowiłam się podszkolić. Jestem ambitna, nie chciałam, żeby odbierano mnie jako przysłowiową „babę za kierownicą”. Udałam się na tor i tam – na płycie poślizgowej – poczułam w sobie żyłkę kierowcy sportowego. Był to rok 2000, nikt wtedy w Polsce o driftingu nie słyszał. Nie byłam wyjątkiem, zabrałam się więc za rajdy samochodowe KJS. Nawet nieźle mi szło, miałam osiągnięcia, dobrze się bawiłam, ale cały czas zaciągałam ręczny, cały czas się ślizgałam. Strasznie mnie to kręciło. A mój pilot, no cóż, nie był zadowolony. I wtedy nadszedł 2004 rok...

Nieźle budujesz napięcie...

Dziękuję za uznanie. I wtedy, podczas wyścigu na 1/4 mili, Maciej Polody, który sprowadził zresztą ten sport do Polski, zrobił pokaz driftu. Siedziałam z nim wtedy w samochodzie.

Czyli go znałaś?

Nie, to bardziej skomplikowane. Znałam ludzi, którzy imprezę organizowali. Miałam być tylko widzkiem, ale poprosili mnie o pomoc. Zgodziłam się, dostałam nawet plakietkę z napisem „prezes”. Następnie poszłam do Maćka i zakomunikowałam mu, o której powinien zacząć pokaz. On spojrzął na moją plakietkę i zaproponował, żebym mu towarzyszyła. No bo kto nie chciałby jechać z prezesem? Pojechałam i byłam zdziwiona, że istnieje dyscyplina, w ramach której można się bezkarnie ślizgać.

I tak się ślizgasz do dziś...

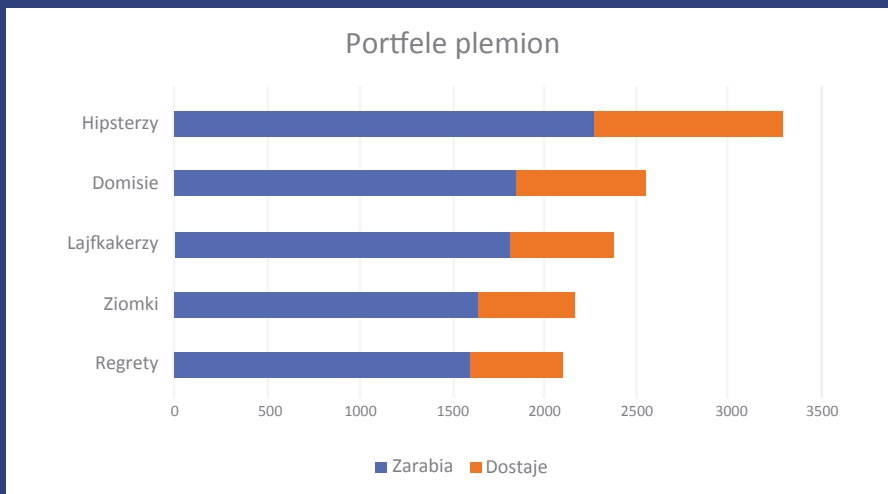
Tak wyszło. W 2005 roku kupiłam pierwsze auto do driftu. Nie było mnie na nie stać, wzięłam kredyt. Dopiero trzy lata później przerobiłam je na tyle, żeby móc regularnie startować w zawodach. Na początku nie było łatwo, ale ciężką pracą doszłam do miejsca, w którym teraz jestem. ■



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

Mało kasy, dużo potrzeb

Jakie jest podejście młodych ludzi do pieniędzy? Skąd je mają, na co wydają i dlaczego zazwyczaj za kurs na prawo jazdy płacą im rodzice? O tym dowiecie się Państwo w najnowszym artykule z cyklu „Poznaj swojego kursanta”.



Młodym nie spieszy się do dorosłości. Młodość to dla nich styl życia, mniej wiek. Mają za to dużo energii, którą chętnie poświęcają na działania i doświadczanie mocnych wrażeń. Ale skąd mają na to kasę? Żyją za swoje, czy na garnuszku innych?

■ Ziomki: Za hajs matki baluj

Jak wynika z badania „Świat młodych”, niemal co druga osoba w wieku 16–29 lat postrzega swoją sytuację materialną jako dobrą, cztery na dziesięć – zarabiają i jednocześnie dostają pieniądze. 20 proc. dostaje, ale nie zarabia. W zależności od plemienia, o których była już mowa, ich portfele różnią się zawartością.

Ziomki, żyjące chwilą i najbardziej hedonistyczne, potrzebują kasy na fun. Plażing, grilling – to przyjemności, które pomagają się wyluzować, poczuć wolność oraz niezależność. Co więcej ziomkom – jak żadnej innej grupie – zależy na tym, żeby być w stadzie. Nie mogą więc wypaść poza to, co modne, co należy zrobić, kupić, mieć. A to kosztuje. Dochody ziomków nie są jednak zbyt wysokie. Na miesiąc mają zazwyczaj ok. 2 tys. zł, z czego około 30 proc. dostają od rodziców.

■ Lajfhakerzy: kasa to samodzielność

Ukierunkowani na kasę, jednak z zupełnie innym do niej nastawieniem, są lajfhakerzy. To ludzie, których wyróżnia przekonanie, że pieniądze są nawet ważniejsze niż rodzina. Lajfhakerzy chcą być jednocześnie bohaterami swojego życia – samodzielnymi, zdyscyplinowanymi, ukierunkowanymi na sukces. Pragną polegać tylko na sobie, myślą, że inwestycja w siebie da im największą stopę zwrotu. Nie są bogatsi od rówieśników, ale najbardziej optymistycznie patrzą w przyszłość.

■ Hipsterzy: mam pieniądze i wymagam

Kasę lubią też hipsterzy, czyli najbardziej wielkomiejskie plemię. To jednocześnie najzamożniejsza grupa, której łączny miesięczny dochód wynosi ponad 3 tys. zł, z czego ponad 1 tys. zł pochodzi od rodziców. Pozwala to na korzystanie z życia pełnymi garściami. 83 procent z nich nie czuje się gorzej, gdy nie ma tego, co inni, a 66 procent uważa, że pieniądze są po to, by je wydawać. Co więcej, hipsterzy chcą być traktowani wyjątkowo i są w stanie dużo za to zapłacić.

■ Domisie: pieniądze to nie wszystko

Zupełnie inne są domisie. Zadowolone ze swojego życia i mało roszczeniowe, nie potrzebują wiele, a już na pewno nie kasy, żeby dobrze się bawić. Większość domisów ma ustabilizowaną sytuację życiową, stałą pracę i całkiem niezły dochód. Ich skłonność do nieplanowanych, spontanicznych wydatków jest przy tym dużo mniejsza. Co ważne – domisie mają zdecydowanie więcej empatii niż inne plemiona, dlatego też chętnie się dzielą. Angażując się w akcje pomocowe, wolontariaty, czują się spełnione i pomocne. Domisie także dostają kasę. W ich miesięcznym budżecie ponad 25 proc. wpływów pochodzi ze źródeł innych niż własne.

■ Regreci: biedni, pokrzywdzeni, bez inicjatywy

Najgorzej sytuowanym plemieniem są regreci. Jego trzon stanowią ci, którzy boleśnie zderzyli się z dorosłością. Chcieliby, żeby ich życie wyglądało inaczej, ale nie mają dość motywacji, aby coś zmienić. Nie mają co prawda pieniędzy, ale mocno wierzą w ich siłę. Dlatego często uciekają do marzeń w stylu „na co bym wydał, gdybym miał”.

Podsumowując – pieniądze to nie worek, z którego młodzi w ten sam sposób czerpią przy różnych okazjach. Ale niemal każdy stoi przed tym samym problemem: mało kasy, dużo potrzeb. Co ważne, imprezowanie za hajs matki, choć na porządku dziennym, przestaje być powodem do dumy. Wszak trudno być wolnym będąc na czymś garnuszku...

Aneta Jaworska, IQS

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

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

ZIOMKI POLUBIŁY NAUKĘ TEORII!

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

TAK JAK W E-KURSACH TEORIA W DOMU.





Nowoczesność przestała być luksusem

Przez lata nabywcy mniejszych samochodów musieli pogodzić się z ograniczeniami w zakresie wyposażenia, bezpieczeństwa czy nowoczesności jednostek napędowych. Na szczęście to już zamierzchnia przeszłość. Współczesne auta segmentu B mogą zostać bogato wyposażone, oferować wysoki komfort i dobre osiągi. Doskonałym przykładem jest Opel Corsa 1.0 Turbo.

Piąta generacja corsy weszła na rynek na początku 2015 roku. Miejski Opel wyróżnia się atrakcyjną stylizacją nadwozia i wnętrza. Liczne przetłoczenia, krzywizny czy ozdobiaki dają do zrozumienia, że przy projektowaniu tego modelu nie kierowano się wyłącznie dążeniem do ograniczenia kosztów produkcji. Corsa miała też cieszyć oko. Jeżeli klient chce stworzyć corsę jedyną w swoim rodzaju, przełknie cenę personalizacji, może zamówić do małego opła 17-calowe alufelgi, ozdobne pasy na maskę, dach i klapę bagażnika, a nawet lakierowany na czarno dach. Na liście opcji nie zabrakło biksenonowych reflektorów – przez lata utożsamianych z autami z wyższej półki. Jedynym w swoim rodzaju dodatkiem jest wbudowany w tylną część corsy bagażnik rowerowy FlexFix (opcja za 2900 zł). Wysuwa się go wraz z mocowaniem na tablicę rejestracyjną. Jedyną niedogodnością jest brak w tak skonfigurowanym aucie przestrzeni na koło zapasowe – w awaryjnej sytuacji musi wystarczyć zestaw naprawczy.

Opel położył największy nacisk na elektronikę i systemy wspomagające kierowcę. Corsę można wyposażać w system multimedialny IntelliLink, który w pełni współpracuje z nowoczesnymi smartfonami – jedną z funkcji jest powielanie na 7-calowym wyświetlaczu zawartości ekranu telefonu. Pozwala to na korzystanie z aplikacji czy uruchomienie ulubionego programu nawigacyjnego, np. map Google. We flagowej wersji Cosmo standardem jest system Opel OnStar – po wypadku automatycznie poinformuje służby ratunkowe o położeniu auta, umożliwi wykonanie połączenia alarmowego (np. w celu wezwania pomocy do zaważonego zdarzenia drogowego), a także daje możliwość porozmawiania z konsultantem, który postara się odpowiedzieć na pytania, np. dotyczące samochodu czy usług serwisowych. Konsultanci są również w stanie zdalnie wprowadzić do nawigacji współrzędne celu, do którego chciałby dotrzeć kierowca. Nie musi on znać dokładnego adresu – konsultanci postarają się go ustalić, korzystając z własnej bazy danych i Internetu. To udogodnienie na miarę klasy premium. Jeszcze

do niedawna mogli się nimi cieszyć posiadacze nieporównywalnie droższych BMW i Mercedesów.

System bezpieczeństwa oparty na umieszczonej przy lusterku kamerze Opel Eye rozpoznaje znaki drogowe, ostrzega o niezamierzonym opuszczeniu pasa ruchu i możliwości kolizji z poprzedzającym pojazdem, a także podaje – wyrażoną w sekundach – odległość od niego. To przydatna funkcja, która nie tylko początkującym kierowcom ułatwi utrzymanie bezpiecznego dwusekundowego odstępu. Poza czujnikami i kamerą cofania Opel przewidział dla corsy nawet system ostrzegania o obecności innego pojazdu w martwej strefie. Komfort jazdy zimą można podnieść, zamawiając podgrzewanie przednich foteli i kierownicy. By cieszyć się wszystkimi dodatkami, trzeba jednak zapłacić – komplet najciekawszych opcji podniesie cenę corsy o ok. 10 tys. zł.

Do wyboru jest sześć silników benzynowych i dwa diesle. Najwięcej emocji budzą benzynowce nowej generacji – trzycylindrowe 1.0 Turbo z bezpośrednim wtryskiem, które występują w wersjach rozwijających 90 lub 115 KM. W obu przy-



padkach kierowca ma do dyspozycji 170 Nm już od 1800 obr./min. Wysoka elastyczność zwalnia z redukowaniem biegów przed wyprzedzaniem. Przy spokojnej jeździe silnika nie trzeba kręcić powyżej 2500 obr./min. Efektem jest rozsądne zużycie paliwa. W cyklu mieszanym wynosi ok. 6 l/100 km. Oszczędności nie są okupione niską kulturą pracy czy nieprzyjemnym brzmieniem trzycylindrowca. Bez zaglądania w dane techniczne wiele osób z pewnością nie odgadłoby, jaki silnik kryje się pod maską. Kto miał do czynienia ze starszymi autami segmentu B, będzie obstawiał 1.6 lub więcej. Nie da się ukryć, że często krytykowany downsizing zmienił oblicze motoryzacji. Dzięki turbodoładowaniu zakres użytecznych obrotów stał się szerszy, a elastyczność uległa istotnej poprawie. Żeby nie być gołosłownym – corsa GSi (2001–2006) ze 125-konnym 1.8 16 V na przejście na piątym biegu od 80 do 100 km/h potrzebowała 12,3 s. Na analogiczną zmianę prędkości 115-konne 1.0 Turbo potrzebuje tylko 10,4 s. Oczywiście swoje zrobiło zastąpienie pięciobiegowych skrzyń szóstkami, ale zniemienny jest fakt, że nabywcy popularnych wersji nowoczesnych aut mogą cieszyć się elastycznością niegdysz zarezerwowaną dla sportowych wariantów.

Cennik pięciordzwiowej corsy otwiera 1.2 (70 KM) Essentia za 40.900 zł. Na 95-konne 1.0 Turbo Enjoy, wyposażone m.in. w radio i klimatyzację, trzeba przygotować 54.750 zł. Wariant o mocy 115 KM jest droższy o 2000 zł. Kto obawia się silników o krótkim rynkowym stażu, ma do wyboru 1.4 Turbo (100 KM, 200 Nm), kosztujące od 51.750 zł. Czy warto? W każdym przypadku to pytanie pozostawiamy bez odpowiedzi, gdyż najlepszym jurorem są klienci. Ograniczymy się do stwierdzenia, że czas tanich aut segmentu B dobiegł końca. Coraz częściej na ich zakup trzeba przygotować 50–70 tys. zł, w zamian otrzymując model bardziej dojrzały i lepiej wyposażony od kompaktów sprzed kilku lat.

Łukasz Szewczyk

Warto przeczytać

Polacy z żyłką do ścigania się

Jeśli chcecie przeczytać książkę pełną faktów i anegdot o ludziach, których największą pasją jest motoryzacja i ściganie się, sięgnijcie po „Polacy w rajdach i wyścigach samochodowych”. Satisfakcja gwarantowana!

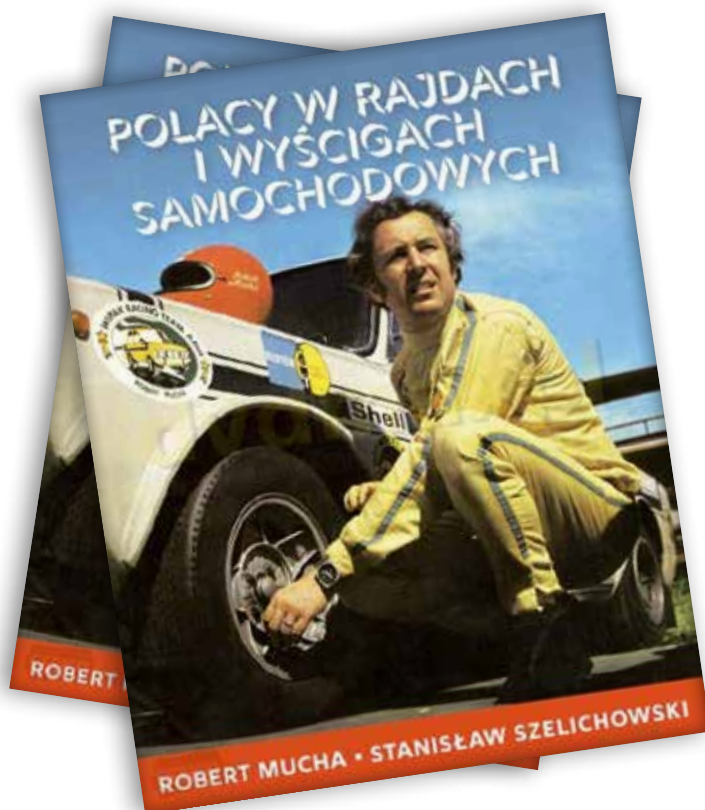
Książka, wydana w czerwcu nakładem wydawnictwa Axis Mundi, jest uaktualnieniem i poszerzeniem pozycji „120 lat sportu samochodowego w Polsce”, która trafiła na półki księgarskie cztery lata temu. Nad obiema pracował duet, czyli Robert Mucha – kierowca rajdowy i biznesmen oraz Stanisław Szelichowski, jeden z najbardziej doświadczonych dziennikarzy motoryzacyjnych, inicjator sportu kartingowego w naszym kraju i działacz FIA w Polsce.

Opowieści i anegdoty o kim możemy przeczytać w książce „Polacy w rajdach i wyścigach samochodowych”? Choćby o zapomnianym Stanisławie Grodzkim, współtwórcy i działacza Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego i Automobilklubu Polski. To właśnie on wraz z dwoma członkami załogi wyruszył

10 lipca 1897 roku peugeotem z silnikiem 1,25 KM Daimlera do stolicy Francji. Trasa wiodła od Warszawy przez Sochaczew, Łowicz, Kutno, Krośnice, Kłodawę, Koło, Konin, Słupcę, Strzałkowo (granica), Frankfurt nad Odrą, Berlin, Magdeburg, Hanower, Venlo, Brukselę oraz Arras do Paryża. Na miejsce dotarli 26 lipca, następnie udali się do Dieppe nad kanałem La Manche, gdzie zameldowali się dzień po zakończeniu wyścigu samochodowego Paryż–Dieppe.

W książce nie brakuje też opowieści o wyczynach współczesnych polskich rajdowców, takich jak Roberta Kubica, Rafał Sonik czy Kajetan Kajetanowicz. Nie ma co się zastanawiać, warto przeczytać!

red



Walka o lepsze jutro

Niedostatek zawodowych kierowców stale rośnie. Chętnych do pracy w nietrywim zawodzie brakuje nie tylko w Polsce, ale i na zachodzie Europy. Działa to na niekorzyść krajowych przewoźników. Wielu doświadczonych kierowców bierze pod uwagę możliwość podjęcia pracy w zagranicznych firmach, gdzie za wykonywanie tych samych obowiązków może liczyć na lepsze wynagrodzenie.



portowych, by potencjalni uczestnicy mieli ułatwiony dojazd, a na miejscu mogli przekonać się, jakim taborem dysponują liczący się w branży przewoźnicy i porozmawiać z zatrudnionymi w tych firmach kierowcami. Dwudniowe zajęcia, trwające łącznie 16 godzin, podzielono na część teoretyczną i praktyczną. W ich trakcie kierowcy przypominali sobie, a nierzadko poznawali zasady poprawnego mocowania ładunku, pierwszej pomocy i strategii bezpiecznego prowadzenia pojazdu. Podczas części teoretycznej nacisk został położony także na przedstawienie elementów wyposażenia nowoczesnego ciągnika i sposobu ich działania, co na kursie zwykle nie ma miejsca bądź traktowane jest po macoszemu. Przewodzący zajęli się natomiast m.in. systemami kontroli trakcji i stabilności, hamulcem silnikowym, inteligentnym tempomatem z algorytmami dopasowywania prędkości do profilu drogi oraz zautomatyzowanymi skrzyniami biegów z funkcją przełączania się w tryb „wolnego koła”, czyli kontrolowanego wysprzęglania, pozwalającego na pełne wykorzystanie pędu oraz ręcznego wybierania biegów. Umiejętne użycie elementów wyposażenia ciągnika dodatkowo wpływa na bezpieczeństwo i ekonomię jazdy, więc stawka jest wysoka. Następnego dnia świeżo nabytą wiedzę można było sprawdzić w praktyce za kierownicą 40-tonowego zestawu.

■ Pierwsze spotkanie z ciągnikiem

Dla wielu uczestników praktyczna część szkolenia była okazją do pierwszego spotkania z ciągnikiem i naczepą, wykorzystywanych do międzynarodowych przewozów. Wielu z nich poznało także tajniki obsługi wyposażenia naczepy czy zasady bezpiecznego sprzęgania i rozprzęgania zestawu. Uczestnicy akcji „Profesjonalni kierowcy” są szkoleni przez instruktorów, którzy przez lata byli zawodowymi szoferami. Dzięki temu są oni w stanie urozmaicić wykładaną teorię przykładami z życia wziętymi – niekiedy śmiesznymi, ale nierzadko również zatrważającymi. Potwierdzeniem kwalifikacji jest certyfikat oraz wpisanie uczestnika szkolenia do bazy danych, z której korzystają największe i najbardziej uznane firmy transportowe na rynku.

Łukasz Szewczyk

Niewykluczone, że uszczuplenie kadr przybierze na sile, gdyż przewoźnicy z bogatszych państw w coraz większym stopniu doświadczają problemu braku personelu. W Niemczech w ciągu 10–15 lat odejścia kierowców na emeryturę uwolnią 250 tysięcy miejsc pracy. Już teraz braki w Skandynawii przekraczają 10 tysięcy, w USA sięgają 50 tys., a w Wielkiej Brytanii nawet 60 tys. Sytuacja nie wygląda dobrze również w Polsce. Ekspertcy mają problem z dokładnym oszacowaniem liczby brakujących kierowców. Najczęściej mówią o brakach sięgających 50, 100, a nawet 120 tysięcy. Rozbieżności mogą wynikać m.in. z wliczania bądź nie kierowców w wieku emerytalnym, którzy wciąż są aktywni zawodowo. Paradoksalnie jest to zła wiadomość dla przewoźników, gdyż najdalej za kilka lat najstarsi kierowcy odejdą na zasłużony odpoczynek, a na horyzoncie nie widać ich następców.

– Jeżeli branża będzie rozwijała się dość wolno, tak naprawdę wolniej niż dotychczas, to za 10 lat może brakować 300 tys. kierowców. To jest poważny problem nie tylko dla branży, ale także dla całej gospodarki – mówi ekonomista PwC Mateusz Walewski. Nie można bowiem zapominać, że transport jest jednym z filarów polskiego systemu ekonomicznego, który wytwarza ok. 5 proc. PKB, a rodzime firmy transportowe obsługują 1/4 przewozów na terenie Europy.

■ Bezpłatny program dla świeżo upieczonych kierowców

W Polsce od dekady stale rośnie liczba pojazdów ciężarowych i realizowanych nimi prze-

wozów. Po 2011 roku zaczęła się jednak stabilizować liczba kierowców. Dzisiaj co roku kwalifikacje uzyskuje ok. 35 tys., a powinno ok. 60 tys. osób. Nie każdy po zdobyciu uprawnień rozpoczyna pracę w zawodzie kierowcy. Pewna grupa traktuje je jako swoiste zabezpieczenie, które wykorzysta w momencie pogorszenia się sytuacji w obecnym miejscu zatrudnienia. Są też osoby, które od lat posiadają „nieaktywne” uprawnienia – najczęściej zdobywały prawo jazdy kategorii C w wojsku, jednak później z różnych przyczyn nie związały swojej kariery zawodowej z branżą transportową. Wpływ na zmniejszenie liczby zawodowych kierowców miała też kilkuletnia przerwa w kształceniu do zawodu kierowca-mechanik przez szkoły zawodowe oraz zniknięcie – wraz ze znikającymi z rynku przedsiębiorstwami państwowymi – szkół przyzakładowych.

Sytuacja nie wygląda więc dobrze. Aby ułatwić powrót do zawodu albo rozpoczęcie kariery świeżo upieczonym posiadaczom praw jazdy kategorii C+E firmy Volvo Trucks, Renault Trucks, Wielton, Ergo Hestia i Michelin zorganizowały akcję „Profesjonalni kierowcy”. Po jej sukcesie w 2016 roku zapadła decyzja o kontynuowaniu programu, w którym mogli bezpłatnie wziąć udział kierowcy niebędący zatrudnieni w firmie transportowej.

■ 16 godzin szkolenia

W 2017 roku szkolenia trwały od kwietnia do września. Starano się organizować je w różnych zakątkach kraju na terenach firm trans-



Bezmyślność nie ma granic

Mimo apeli policjantów wciąż zdarzają się przypadki pozostawienia dzieci w nagrzanym aucie podczas upałów. Tegoroczny sezon wakacyjny niestety nie był pod tym względem wyjątkowy. Na szczęście ofiar śmiertelnych spowodowanych bezmyślnością rodziców nie było.

Ostrołęka, 10 lipca. Tuż przed godz. 11 mieszkaniec tego miasta, spacerując po centrum, zwrócił uwagę na zaparkowany samochód, w którym siedziało dwoje dzieci. Ponieważ nie widział w pobliżu żadnej osoby dorosłej, zawiadomił policję. Po kilku minutach na miejscu pojawili się funkcjonariusze, trochę później matka dzieci. Od razu zaczęła tłumaczyć, że nie było jej dosłownie przez chwilę. Musiała pójść na zakupy. Na szczęście dzieciom nic się nie stało.

■ Wybita szyba

Włocławek, 1 sierpnia. Około godz. 19 dyżurny tamtejszej policji otrzymał zgłoszenie o dziecku przebywającym w zamkniętym pojeździe, zaparkowanym przed marketem przy ul. Cmentarnej. Na miejsce zdarzenia niezwłocznie skierowani zostali policjanci. Gdy już tam dotarli, w samochodzie była wybita szyba. Na zastosowanie takiej drastycznej metody zdecydował się przechodzień, który widząc siedzącego w samochodzie w upalny dzień spoconego chłopca, postanowił zainterweniować. Na parkingu, gdzie stało auto, pojawili się w końcu opiekunowie 9-latka. Dzieckiem zajęła się załoga karetki pogotowia, którą również wezwał czujny przechodzień. Na szczęście nie wymagało żadnej pomocy, tym bardziej hospitalizacji. Policjan-

ci mają wyjaśnić, czy doszło do narażenia 9-latka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia.

■ Upał, dwoje maluchów czeka na matkę

Zielona Góra, 2 sierpnia, popołudnie. Matka dwóch małych dziewczynek (rocznej i 4-letniej) udała się do centrum handlowego na zakupy. Samochód z dziećmi w środku zostawiła na parkingu. Po jakimś czasie dzieci stały się niespokojne, zaczęły płakać. Usłyszeli to ludzie wracający z zakupów i zawiadomili służby ratunkowe. Na miejscu pojawili się strażacy, policjanci i pogotowie. Poszukiwania matki nie przyniosły rezultatu, strażacy zdecydowali się więc wybić szybę w pojeździe i uwolnili dzieci. Temperatura powietrza wynosiła wówczas 30 stopni Celsjusza.

Z ustaleń policji wynika, że maluchy przebywały w nagrzanym samochodzie ponad pół godziny. Policjanci prowadzą obecnie czynności wyjaśniające w sprawie narażenia dzieci na niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Zostanie wszczęte postępowanie z art. 160 kodeksu karnego. Oto jego treść: „Osobie, która naraża dzieci na takie niebezpieczeństwo – a jest zobowiązana do opieki

nad nimi – grozi kara pozbawienia wolności od trzech miesięcy do pięciu lat”. O zdarzeniu powiadomiono także wydział rodzinny i nieletnich Sądu Rejonowego w Zielonej Górze oraz Ośrodek Pomocy Społecznej.

■ Zbij szybę, nie ma się nad czym zastanawiać!

Badania Amerykańskiej Akademii Pediatrycznej dowodzą, że ciało dziecka nagrzewa się od trzech do pięciu razy szybciej niż dorosłego człowieka. Dlatego każda minuta spędzona w rozgrzanym aucie to dla niego zagrożenie zdrowia, a nawet życia. Dzieci pocą się mniej niż dorośli, a co za tym idzie – ich ciała gorzej przystosowują się do wysokiej temperatury. W dodatku najmłodszy szybciej się odwadniają. Tymczasem w upalne dni wewnątrz samochodu szybko może nagrzać się do 60 stopni Celsjusza.

– Jeśli zauważymy, że w zaparkowanym aucie znajduje się dziecko, w pobliżu zaś nie ma właściciela samochodu, należy wybić szybę i wyciągnąć je, a następnie wezwać pogotowie albo od razu zadzwonić pod numer alarmowy 112. Szybka interwencja może ocalić życie – radzi Zbigniew Weseli, dyrektor Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault.

Jakub Ziębka



Szczególne strefy

Strefa ruchu, zamieszkania, droga wewnętrzna to pojęcia, które każdy kierowca powinien znać. Powinien też wiedzieć, jak się w takich miejscach należy zachować. Jeśli jednak zapomnieliście, służę pomocą!



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Wolność Tomku w swoim domku – to powiedzenie, które idealnie pasuje do niepublicznej (czyt. prywatnej) drogi wewnętrznej. Zasady na niej panujące ustalane są przez właściciela terenu, czyli osobę prywatną, firmę czy też gminę. Po takiej drodze można jeździć bez prawa jazdy i zapiętych pasów. Jakby tego wszystkiego było mało, kierowca, parkując na drodze wewnętrznej jak popadnie, jest w pewnym stopniu chroniony. Przepisy kodeksu drogowego tu nie obowiązują. Bez zgody zarządcy drogi straż miejska albo policja nie mogą nawet wlepić mandatu. Właśnie dlatego w 2011 roku ustanowiono strefę ruchu, oznaczoną znakiem D-52.

Dawniej znaki D-52 widziane były najczęściej w centrach dużych miast. Dziś coraz częściej ustawiają je tuż przy wjeździe galerie handlowe. Znak D-52 oznacza, że w strefie ruchu obowiązują przepisy, których nie stosuje się na drogach wewnętrznych.

■ Ostrożnie, to strefa zamieszkania!

Jest jeszcze strefa zamieszkania. Gdy tylko wjeździemy za znak D-40, widoczny na obrazku,

wkraczymy w obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a w jazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi. Kierowcy, miejcie się na baczności, bo wiem tu pieszym wolno więcej niż pojazdom. Wszak to ich podwórko, na którym jednak obowiązują pewne przepisy. Warto o nich pamiętać!

Strefa zamieszkania to teren osiedlowy, a więc miejsce, gdzie bawią się dzieci. Często w pobliżu drogi osiedlowej znajdują się szkoły. Tam zawsze trzeba zachować szczególną ostrożność. Dzieci bywają nieprzewidywalne, a w strefie zamieszkania nawet te, które nie ukończyły siódmego roku życia, nie muszą być pod nadzorem opiekunów i mogą bawić się same. Pamiętajcie, mały człowiek nie rozumie zagrożenia, jakim może być dla niego nawet toczący się powoli niewielki pojazd.

■ Uwaga na długich prostych

W strefie pieszy ma pierwszeństwo przed pojazdem (art. 11 pkt 5 Prawa o ruchu drogowym) i korzysta z całej szerokości drogi. Trzeba więc poruszać się tam tak, jakby pasy, czyli popularna zebra, były wymalowane na wszystkich jezdniach. Piesi powinni zachowywać się w strefie zamieszkania kulturalnie i nie nadużywać tego przepisu, czyli nie utrudniać kierowcom życia. Jeżeli więc w pobliżu znajduje się chodnik, lepij, żeby z niego korzystali.

W strefie zamieszkania maksymalna dozwolona prędkość, z jaką można się przemieszczać autem, to 20 km/h (art. 20 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym). Uwaga na długich prostych! Progi zwalniające w strefie zamieszkania, zgodnie z rozporządzeniem ministra spraw wewnętrznych i administracji w sprawie znaków i sygnałów, nie muszą być oznakowane znakami ostrzegawczymi.

■ Reguła prawej ręki

Kto ma w strefie zamieszkania pierwszeństwo? Ten, kto nadjeżdża z prawej strony! Na osiedlach bardzo rzadko stosuje się tabliczki czy znaki informujące o tym, kto na danym skrzyżowaniu ma pierwszeństwo. Jak powszechnie wiadomo, jeżeli brak jest takiego oznakowania, każde skrzyżowanie traktujemy jako równorzędne. Należy więc stosować się do reguły prawej ręki.

Parkowanie gdzie popadnie? Niestety, nie na tym podwórku! W strefie zamieszkania parkować można wyłącznie w miejscach wyznaczonych. Warto jeszcze dodać, że kierowca wyjeżdżający ze strefy zamieszkania jest traktowany, jak wyjeżdżający z prywatnej posesji.

Niezależnie od tego, po jakiej strefie czy drodze się poruszamy, zawsze powinniśmy jeździć kulturalnie. Nie liczę się tylko ja, moje auto i moje widzimi się. Pomyślmy czasem o innych, traktujmy ich tak, jakbyśmy sami chcieli być traktowani. ■

Test na empatię

W ramach eksperymentu społecznego zgierscy policjanci wspólnie z ratowniczką medyczną sprawdzali, jak ludzie reagują na leżącego na poboczu drogi manekina przypominającego człowieka oraz mężczyznę udającego nieprzytomnego w centrum miasta. Wyniki nie napawają optymizmem.



W ostatnich latach sporo mówi się o tym, że Polacy powinni posiadać umiejętności pozwalające na udzielenie poszkodowanemu pierwszej pomocy. Zajęcia edukacyjne z udziałem ratowników medycznych odbywają się w szkołach, organizowane są kampanie społeczne. Jedną z nich, o nazwie „Mali ratownicy”, prowadzi Fundacja WOŚP i Volkswagen.

– Zasad udzielania pierwszej pomocy powinniśmy uczyć już najmłodszych, żeby wyrobić w nich dobre nawyki, kształtować poczucie odpowiedzialności za siebie i innych, uczyć opanowywania emocji w trudnych sytuacjach oraz by budować ich pewność siebie i zaufanie do własnych kompetencji w zakresie udzielania pomocy drugiej osobie – mówi Katarzyna Grzełak z Fundacji WOŚP.

Obowiązkowe zajęcia z udzielania pierwszej pomocy odbywają się również w ramach kursu na prawo jazdy. Jednak zanim człowiek będzie miał okazję pomóc poszkodowanemu, musi chcieć go dostrzec...

■ Scenka z manekinem

Czy Polacy są czujni i empatyczni, gdy w ich pobliżu coś niepokojącego dzieje się z drugim człowiekiem? Postanowili to sprawdzić policjanci z Komendy Powiatowej Policji w Zgierzu oraz ratowniczka medyczna z Uniwersytetu Medycy-

nego w Łodzi. Zorganizowali oni akcję pod hasłem „Nie stój – pomagaj”. Na czym dokładnie polegała?

Na początku sierpnia postanowiono zainscenizować dwa wydarzenia. Miały one sprawdzić reakcję ludzi na osoby wyglądające na potrzebujące pomocy. Pierwsza scenka została odegrana w miejscowości Ruda Bugaj, niedaleko Aleksandrowa Łódzkiego. Na poboczu drogi, w pobliżu lasu, ułożony został manekin przypominający człowieka oraz rower. Miało wyglądać, że doszło do potrącenia rowerzysty przez samochód. Jak na manekina reagowali ludzie?

– Miejsce zdarzenia obserwowaliśmy (z ukrycia – przyp. red.) dwadzieścia minut. W tym czasie obok manekina przejechało 76 pojazdów. Tylko sześć zatrzymało się, aby sprawdzić, co się stało. Czyli statystycznie co trzynasty – relacjonował obecny na miejscu reporter TVN24 Piotr Dąbrowicz.

Wśród nich był Arkadiusz Kiński, który na portalu społecznościowym Facebook tak relacjonował zdarzenie: „No i jako przykładowy obywatel zatrzymałem się, a tu policja, kamery, fotograf. Poczuję się jak gwiazda telewizji, kiedy wszyscy do mnie wyskoczyli”.

Kolejną osobą, która postanowiła sprawdzić, co się dzieje na poboczu drogi, była funkcjonariuszka Komendy Miejskiej Policji w Łodzi. Miała wtedy wolne, przejeżdżała obok zainscenizowanego miejsca wypadku rowerem.

■ Komentarze zamiast próby pomocy

Trochę inna scenka została zainscenizowana w centrum Aleksandrowa Łódzkiego. Tam odgrywający rolę chorego mężczyzna symulował zasłabnięcie i czekał na udzielenie pomocy.

– Przyglądałem się temu miejscu z ukrycia przez 15 minut. W tym czasie obok leżącego człowieka przeszło około 30–40 osób. Tylko trzy się zatrzymały – relacjonował na antenie TVN24 Piotr Dąbrowicz.

Wielu przechodniów myślało, że mężczyzna jest pijany, głośno ten fakt komentowali, ale nie sprawdzili, czy ich przypuszczenia są uzasadnione. Jednak byli i tacy, którzy postępowali zgoła odmiennie.

„Każdy, kto podjął interwencję i chciał pomóc, otrzymał pisemne podziękowania od komendanta policji oraz upominek ufundowane przez burmistrza Aleksandrowa Łódzkiego. Podczas akcji apelowaliśmy do mieszkańców, żeby nie stać, a reagować i pomagać” – czytamy w komunikacie zespołu prasowego KPP Zgierz.

Miejmy nadzieję, że ten apel dotrze do jak największej liczby mieszkańców Polski. Bo żeby wykazać się umiejętnościami z udzielania pierwszej pomocy, najpierw trzeba chcieć dostrzec poszkodowanego...

Jakub Ziębka

Inteligentny system oświetla pieszych

W Gdańsku do użytku został oddany system, który w momencie przechodzenia pieszego przez przejście tak steruje lampami ulicznymi, że znacznie zwiększają one natężenie oświetlenia. Dzięki temu pieszy jest bardziej widoczny dla kierowców nawet przy niekorzystnych warunkach pogodowych.



Takie inteligentne rozwiązanie zastosowano na jednym z najbardziej niebezpiecznych przejść w Gdańsku, które znajduje się przy Trakcie św. Wojciecha. Działa od 21 czerwca, wprowadziła je spółka Energa Oświetlenie.

■ Algorytm identyfikujący przechodnia

Jak to działa? System składa się z dwóch lamp wyposażonych w urządzenia analizujące obraz wideo. Są one zamontowane na przeciwległych krańcach przejścia dla pieszych. Obraz z urządzeń, pobierany w odstępie 0,2 sekundy, dostarczany jest następnie do systemu analizującego strumień. Co się dzieje dalej? Kluczową rolę odgrywa specjalnie stworzony algorytm. Otóż porównuje on kolejno pobrane obrazy i w przypadku wystąpienia różnicy określa wielkość obiektu, który ją spowodował. Na tej podstawie system identyfikuje przechodnia, odróżniając go od innych obiektów (np. zwierzęcia czy samochodu). Wtedy oprawy kierunkowe LED emitują zogniskowany strumień światła, żeby pomalowane na biało pasy były kontrastowo widoczne na tle ciemnej jezdni.

System automatycznie zwiększa natężenie oświetlenia, gdy z przejścia chce skorzystać przechodzień. Powoduje, że jego sylwetka jest bardziej widoczna nawet przy bardzo niekorzyst-

nych warunkach pogodowych. Co ważne, zastosowanie selektywnego rozpoznawania obiektów pozwala na oszczędzanie energii elektrycznej. Jak? Automatyczne zmniejszenie natężenia światła następuje w sytuacji, gdy nikt z przejścia nie korzysta.

■ Bezpieczeństwo i energooszczędność

Inteligentny system nazywa się „Smart przejście”. Gdańsk jako pierwszy zdecydował się na jego zastosowanie. Ale, jak zapowiadają przedstawiciele Energi, nie ostatni.

– Nasza nowa usługa spotkała się z dużym zainteresowaniem ze strony władz samorządowych – mówi Michał Bełbot, prezes spółki Energa Oświetlenie. – Obecnie mamy już zakontraktowane wykonanie dwadziestu kolejnych inteligentnych przejść w różnych miejscowościach. Te innowacje oświetleniowe oraz technologie LED mają na celu poprawę bezpieczeństwa oraz zwiększenie efektywności energetycznej w miastach i gminach. W wyniku dobrej współpracy z samorządami w zakresie modernizacji oświetlenia możemy wdrażać innowacyjne technologie – proekologiczne i energooszczędne.

„Przejście dla pieszych zlokalizowane przy Trakcie św. Wojciecha w Gdańsku było bardzo niebezpieczne dla przechodniów. Duży

ruch samochodowy na czteropasmowej jezdni oraz brak sygnalizacji świetlnej stanowił w tym miejscu znaczne ryzyko wypadków. Zainstalowanie inteligentnego oświetlenia na tym przejściu zwiększy widoczność przechodzących oraz pomoże miastu wypełniać założenia Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020” – informuje gdański Zarząd Dróg i Zieleni.

– Zadanie zrealizowano w ramach modernizacji oświetlenia ulicznego w Gdańsku – wyjaśnia Magdalena Kiljan, rzeczniczka prasowa ZDiT. – Można je potraktować jako bonus, za który nie musieliśmy dodatkowo płacić.

■ Dodatkowe opcje

Co ciekawe, system „Smart przejście” może być rozszerzony o dodatkowe elementy poprawiające bezpieczeństwo. Energa Oświetlenie proponuje montaż markerów odbłaskowych na powierzchni asfaltu oraz instalację mat antypoślizgowych znacznie skracających drogę hamowania pojazdów. Na przejściach szczególnie niebezpiecznych przewidziana jest również możliwość instalacji defibrylatora. Dzięki zastosowaniu w systemie kamer istnieje opcja monitorowania przejścia i odtworzenia zapisu wideo, jeśli dojdzie do zdarzenia drogowego.

Jakub Ziębka

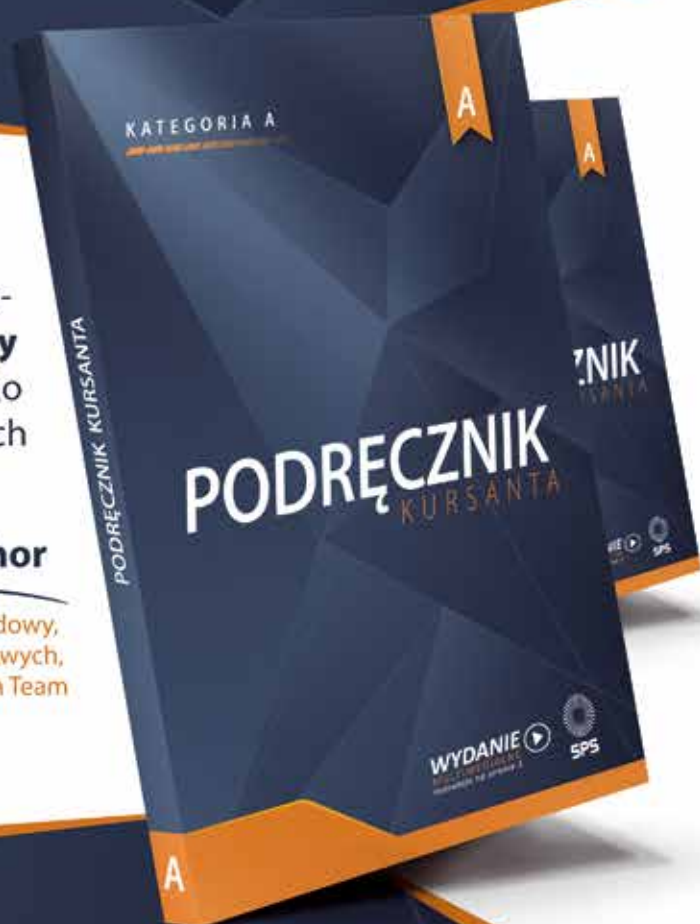
PODRĘCZNIK KURSANTA

A

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

Jacek Czachor

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



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

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

Kultura za kierownicą

Chcę podzielić się spostrzeżeniami dotyczącymi kultury za kierownicą. W ostatnim czasie, jeżdżąc prywatnym samochodem po ulicach Poznania, spotkałem się z tak chamskimi i idiotycznymi zachowaniami instruktorów prowadzących szkolenie, że postanowiłem to skomentować.



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

Zacznijmy może od tego, co należy rozumieć przez pojęcie kultury za kierownicą. Oczywiście każdy może mieć w tej kwestii inny pogląd, ale moim zdaniem to takie prowadzenie pojazdu, żeby każdy uczestnik ruchu drogowego bezpiecznie dotarł do celu. Specjalnie piszę o wszystkich uczestnikach ruchu drogowego, bo kultury należy wymagać nie tylko od kierujących samochodami, ale również motocyklistów, motorowerzystów czy rowerzystów i pieszych.

■ Czego uczyć kursantów? Kultury!

Klasyczne przykłady braku jakiejkolwiek kultury to oczywiście zajeżdżanie drogi, gwałtowne hamowanie w celu „nauczenia czegoś innego kierowcy”, głośne przejeżdżanie motocyklem obok małego dziecka idącego na spacer z rodzicami czy też terroryzowanie pieszych, jadąc rowerem po chodniku. W tym artykule chcę jednak skupić się na tym, w jaki sposób i jakich zachowań uczy się kursantów w czasie szkolenia. Przecież to jedno z zadań instruktora nauki jazdy. Chodzi o uczenie kandydata na kierowcę takiej jazdy, żeby sobie oraz innym nie wyrządził szkody i zawsze bezpiecznie docierał do celu.

Przejdźmy do przykładów. Teraz postaram się opisać sytuacje, których świadkiem byłem w ostatnim czasie. Może wspólnie zastanowimy się, czy na pewno tak powinno to wszystkim wyglądać...

■ Przykład numer jeden. Instruktor wymachujący rękami

Jadę zespołem pojazdów złożonym z najdłuższej wersji samochodu dostawczego oraz przyczepy o długości blisko 6 metrów, przystosowanej do przewozu motocykli. Wykonuję skręt w lewo na skrzyżowaniu. Wjeżdżam natychmiast po wyświetleniu sygnału zielonego na sygnalizatorze S-3 (sygnalizator kierunkowy). Sygnał dla kierunku, z którego jadę, trwa zaledwie kilka sekund (mało uczęszczany wjazd na skrzyżowanie). Skręt takim zespołem pojazdów trwa.

W trakcie przejazdu dochodzi do zmiany świateł i sygnał zielony na sygnalizatorze S-1 wyświetlany jest dla pojazdów nadjeżdżających z mojej lewej strony. Kiedy zmienia się sygnał na S-1, moja przyczepa, podążając za pojazdem, jest jeszcze na skrzyżowaniu. Z kierunku, dla którego sygnalizator wyświetlił sygnał S-1, nadjeżdża pojazd nauki jazdy, trąbi, przyspiesza, instruktor wymachuje rękoma. Chyba chciał odpedzić moją przyczepę...

Zastanawiam się, co chciał osiągnąć? Wystarczyłoby, żeby się zatrzymał (na skutek zasłyszanego sygnału dźwiękowego) i z pewnością nowa kia rio uderzyłaby w przyczepę. Wina jednoznacznie leżałaby po stronie kierującego wjeżdżającego na skrzyżowanie, a dokładnie po stronie instruktora, który wyraźnie czegoś chciał naczyć kursanta... No właśnie, czego?

Jestem przerażony tak idiotycznym i niebezpiecznym zachowaniem mężczyzny prowadzącego szkolenie. Ryzykował nie tylko mienie OSK, w którym pracuje, ale również zdrowie i życie kursanta oraz własne. Wystarczyło zdjąć nogę z gazu. Chcę podkreślić, że bezpieczny przejazd nie wymagałby zatrzymania elki po moim przejeździe.

■ Przykład numer dwa. Instruktor poleca lekturę

Pojazd nauki jazdy jedzie w okolicy poznańskiego WORD-u. Kieruje nim kursant, w miejscu pasażera zasiada sympatyczna instruktorka. Przed nimi manewruje pojazd ciężarowy, a pracownik budowy wskazuje wyraźnym gestem zatrzymanie ruchu na drodze. Pewnie nie miał do tego uprawnień, ale uwierzcie mi, sygnał był wyjątkowo czytelny, a mężczyzna miał na sobie odblaskową kamizelkę. Elka mknie dalej, coraz szybciej. Pracownik budowy ucieka, kierujący pojazdem ciężarowym gwałtownie przerywa manewr cofania, pojazd nauki jazdy przejeżdża na milimetry. Poczekaliśmy, pozwalając ciężarówce przejechać, dojechałem do pojazdu nauki jazdy na kolejnym skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną. Pozwoliłem sobie przez okno zapytać instruktorkę, czy nie uważa, że powinni się zatrzymać. Dowiedziałem się, że mieli pierwszeństwo przejazdu. A jak się nie znam na przepisach, to mam sobie poczytać. Cóż... Zaczynam czytać literaturę z psychologii, próbując zrozumieć takie zachowania ludzi za kierownicą i prowadzących szkolenie.



■ Zmiana zasad szkolenia i egzaminowania? Najpierw wykształćmy kadrę instruktorską

Jak mamy poprawić bezpieczeństwo na drogach, skoro w czasie kursu uczy się chamstwa, arogancji i braku myślenia za kierownicą? Po co nowe pomysły dotyczące zasad szkolenia i egzaminowania, skoro powinniśmy rozpocząć od podstaw, czyli przygotowania kadr instruktorskich do pracy.

Jestem przekonany, że mamy w Polsce profesjonalistów, którzy wyżej opisane sytuacje wykrystalizowałyby do tego, żeby nauczyć kursanta prawidłowego zachowania, jakie powinien prezentować defensywny kierowca. Jest mi bardzo przykro, że wielu kandydatów na kierowców trafia jednak na tak nieprofesjonalnych instruktorów.

Marzy mi się, żebyśmy jako kierowcy diametralnie zmienili tok myślenia. Przecież cmentarze są pełne tych, którzy mieli pierwszeństwo. Warto nauczyć naszych podopiecznych, przyszytych kierowców, że najważniejsze to bezpieczeństwo i bez szwanku dotrzeć do celu! ■

Rośnie liczba nieubezpieczonych motocyklistów

O ponad siedem procent wzrosła w ubiegłym roku liczba szkód spowodowanych przez jednoślady – wynika z podsumowania Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Większa jest także liczba wezwań wystawionych o okazanie tego ubezpieczenia lub zapłacenie kary za jego brak. Tutaj wzrost jest znacznie większy, bo prawie 30-procentowy.

W całym 2016 roku do ubezpieczycieli zgłoszonych zostało blisko 7,9 tysiąca roszczeń o wypłatę odszkodowania z polis OC po zdarzeniach, których sprawcami byli kierujący motocyklem, motorowerem lub skuterem. Nie mała jest także liczba ujawnionych przypadków braku obowiązkowego ubezpieczenia właścicieli właśnie tych pojazdów. W 2016 roku UFG wystawił ponad 6,1 tys. wezwań o jego okazanie lub zapłacenie kary za brak polisy.

■ Wirtualny policjant analizuje dane

– Zwiększyliśmy liczbę kontroli, również motocykli, motorowerów oraz skuterów, i stąd wzrost liczby wezwań właścicieli tej grupy pojazdów – wyjaśnia Hubert Stoklas, wiceprezes UFG. – Wykrywane są bowiem również motocykle nieużytkowane, stojące dotychczas na przykład gdzieś w szopach czy piwnicach, które też muszą posiadać polisę OC tak długo, jak są zarejestrowane.

Intensywniejsze kontrole nie byłyby możliwe, gdy nie rozwój systemu do wykrywania osób nieubezpieczonych, dzięki któremu rozpoznawane są pojazdy bez obowiązkowej polisy. Narzędzie to pozwala na identyfikację migających się od zapłaty OC na podstawie analizy danych w ogólnopolskiej bazie polis komunikacyjnych UFG. Tak zwany wirtualny policjant wystawił już ponad 65 proc. wezwań do zapłaty kary za brak OC.

■ 150 zł to nie majątek!

W 2017 roku kara dla właściciela jednośladu za brak ubezpieczenia OC wynosi maksymalnie 670 zł. Jednak konsekwencje finansowe mogą być znacznie większe, jeśli kierujący spowoduje takim pojazdem wypadek. Wówczas UFG wypłaca odszkodowanie osobom poszkodowanym, a następnie występuje do kierującego i właściciela o zwrot wypłaconej sumy (tzw. regres).

– Tłumaczymy zatem kierowcom, że warto wydać ok. 150 złotych na obowiązkową polisę OC jednośladu, gdyż regresy wobec nieubezpieczonych kierujących motocyklami sprawców



wypadków coraz częściej przekraczają 1 mln zł – podkreśla Stoklas.

■ Mrozące krew w żyłach przykłady

Co ciekawe, jedne z najwyższych regresów w historii Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego dotyczą właśnie wypadków spowodowanych przez kierujących jednośladami. Przykład pierwszy: dwóch pijanych nastolatków jechało motocyklem bez uprawnień. Na łuku drogi prowadzący stracił panowanie nad pojazdem. W wyniku wypadku pasażer jest na wózku inwalidzkim. Należało mu się zadośćuczynienie, odszkodowanie oraz renta. W jakiej kwocie? Ponad 1,3 mln zł!

Niedużo mniejsze zobowiązania spadły na nieletniego motocyklistę, który prowadził pojazd w stanie nietrzeźwym. Do tego tablice rejestracyjne jego motocykla należały do innego jednośladu. Kierujący z całym impetem uderzył w rowerystkę, która zginęła na miejscu. Jej rodzinie należy się odszkodowanie i zadośćuczynienie w kwocie ponad 1,1 mln zł.

Trzeci rekordowy regres opiewa na ponad 1 mln zł. Do czołowego zderzenia dwóch motocyklistów doszło w nocy. W motocyklu spraw-

cy wypadku, który miał 1,7 promila alkoholu we krwi, nie działały światła. Osoba poszkodowana jest częściowo sparaliżowana. Należało jej się odszkodowanie oraz renta.

■ Większa liczba jednośladów, więcej wypadków

Z danych UFG wynika, że liczba jednośladów na polskich drogach stale rośnie. Mierząc popularność tych pojazdów liczbą wystawionych polis OC w ciągu roku przybyło ich o 7 proc. I tak w końcu 2016 roku liczba motocykli, motorowerów i skuterów z polisą OC sięgnęła 108,5 tys. (tyle jednośladów miało to obowiązkowe ubezpieczenie).

Według statystyk policji w 2016 roku motocykliści uczestniczyli w Polsce w 2299 wypadkach drogowych. W ich wyniku śmierć poniosło 232 kierujących motocyklami oraz dwunastu pasażerów. Obrażenia odniosło 1846 motocyklistów oraz 221 pasażerów jednośladów. Dla porównania, w rekordowo bezpiecznym 2015 roku motocykliści uczestniczyli w 2136 wypadkach drogowych. Zginęło w nich 225 osób, a 2188 zostało rannych.

Jakub Ziębka

Poza prawem

Wypożyczalnie w nadmorskich lub górskich kurortach dysponują sprzętem, który jest produkowany poza Unią Europejską. Niepotwierdzone homologacje tych pojazdów nastęrczają problemów z właściwym zakwalifikowaniem ich pod kątem krajowych przepisów.



■ Marek Rupental

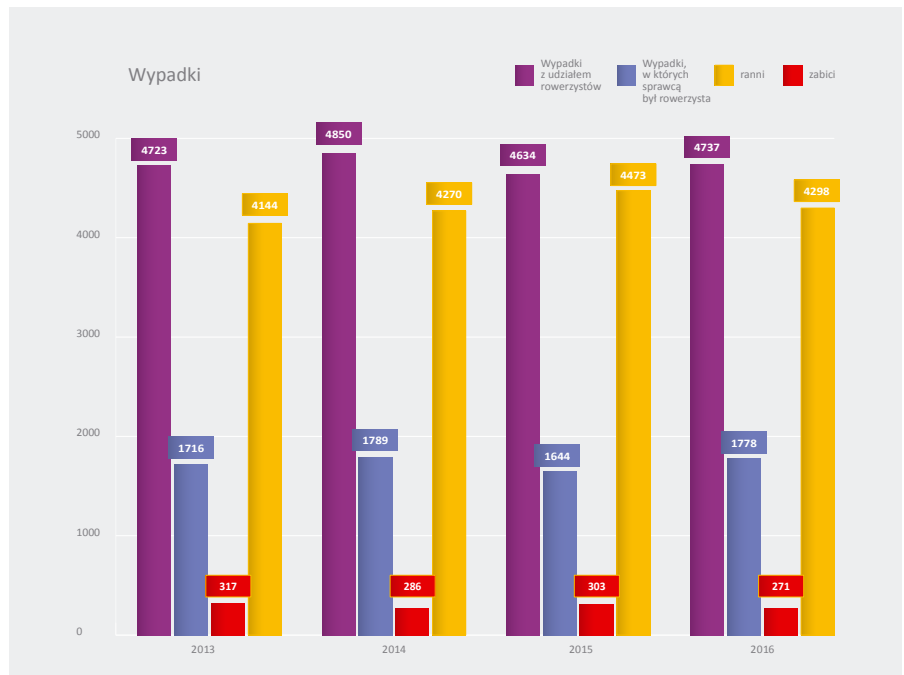
Dla większości wakacje już się skończyły, ale chcę nawiązać do tego letniego okresu, głównie pod kątem bezpieczeństwa. Pewnie każdy wypoczywający w górskich i nadmorskich kurortach zauważył, że działają tam firmy oferujące wczasowiczom rowery, gokarty, funbikes, riksze, segwaye, pojazdy akumulatorowe dla dzieci, e-skutery, wreszcie trójkołowe pojazdy o napędzie elektrycznym. Oczywiście nie dla wszystkich wypożyczalni głównym celem jest osiągnięcie największego zysku nawet kosztem bezpieczeństwa. Jednak wynajem wszelkiego rodzaju sprzętu jeżdżącego cały czas pozostawia wiele do życzenia...

■ Luz nie popłaca

Na wakacje wyjeżdżamy po to, żeby oderwać się od codziennych obowiązków i trosk, spędzić czas z rodziną w radosnej, sympatycznej atmosferze. Niestety, niektórzy tracą przy tym instynkt samozachowawczy. Zapominają, że podczas wakacji także może dojść do nieszczęścia. Rodzice pozwalają dzieciom na większą swobodę i robienie rzeczy, na które na co dzień nie wyrażiliby zgody.

Podczas wypożyczania jakiegokolwiek sprzętu jeżdżącego istnieje przyzwolenie na samodzielne poruszanie się po drogach publicznych. A przecież w miejscowościach wypoczynkowych ruch drogowy nie zamiera. Odbywa się na normalnych zasadach. Ale często dołączają do niego osoby nieposiadające uprawnień do kierowania danym pojazdem lub po spożyciu alkoholu. Brak umiejętności kierowania czy nieznanostwo przepisów jest przyczyną wypadków.

Mało tego, wynajmujący pojazdy jeżdżą nie tylko po drogach, ale również po chodnikach, pomiędzy spacerującymi spokojnie osobami.



■ Problemy z klasyfikacją

Wypożyczalnie dysponują sprzętem, który jest produkowany poza Unią Europejską. Niepotwierdzone homologacje tych pojazdów nastęrczają problemów z właściwym zakwalifikowaniem ich pod kątem krajowych przepisów. I tak często pojazd, który spełnia osiągi oraz normy określone dla danej kategorii, przez właścicieli wypożyczalni jest klasyfikowany jako zupełnie inny. Policja na podstawie dokumentów homologacyjnych nieznanego pochodzenia nie jest w stanie określić, czy np. jest to rower, czy może już motorower.

Prowadzi to do tego, że osoba nieposiadająca prawa jazdy kategorii AM porusza się motorowerem, który w ocenie właściciela wypożyczalni jest rowerem. Wynika to również z niedostosowania krajowych przepisów do postępu motoryzacyjnego. To z kolei powoduje, że pojazd, do kierowania którym potrzebne byłoby prawo jazdy, wymagałby rejestracji, badań technicznych, a także ubezpieczenia, jest traktowany jak rower lub wózek inwalidzki. Jeszcze całkiem niedawno brak było uregulo-

wań prawnych dotyczących quadów. Były one rejestrowane jako motocykle, ciągniki rolnicze lub pojazdy samochodowe do 550 kg. Problem został rozwiązany dwoma zapisami w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Na kolejne regulacje przyjdzie nam pewnie poczekać kilka lat.

■ Rowerzyści w statystykach

W miejscowościach wypoczynkowych najczęściej wypożyczane są rowery (lub inne pojazdy, które w ocenie wypożyczalni również są rowerami). Rowerzystów nie jest w Polsce tak wielu, a jednak często są sprawcami wypadków drogowych. Jest to o tyle zastanawiające, że przecież rower jest pojazdem sezonowym. Oznacza to, że korzystamy z niego, gdy warunki pogodowe na to pozwalają.

Obraz rowerzystów na naszych drogach przedstawia dołączony do tekstu wykres wypadków drogowych z ich udziałem. Warto pamiętać, że należą oni do niechronionych uczestników dróg. Mogą doznać obrażeń ciała w zdarzeniu z pojazdami mechanicznymi czy innym rowerzystą, a nawet pieszym! ■



Zakład produkcyjny Grupy Wielton, producenta naczep oraz przyczep.

Polska osobówka to (na razie) mrzonka

Polska marka samochodu osobowego to na razie pieśń przyszłości. Przez co najmniej pięć lat to się nie zmieni – wskazują autorzy drugiej edycji zestawienia TOP30 polskich firm motoryzacyjnych, które powstało przy współpracy Banku Zachodniego WBK, Bisnode i Polskiej Izby Motoryzacji.

Na najnowszej liście 30 firm motoryzacyjnych z większościowym polskim kapitałem i największych przychodach aż 21 miejsc zajmują firmy wytwarzające części i podzespoły. Trzy podmioty z tej grupy to producenci akumulatorów. Do drugiego silnika wzrostu polskiej branży motoryzacyjnej zaliczają się producenci pojazdów innych niż samochody osobowe i dostawcze. Wśród nich są dwie firmy produkujące autobusy, cztery – naczepy, przyczepy i zabudowy do samochodów oraz trzy – pojazdy specjalne.

Najwięcej firm z zestawienia TOP30 działa na terenie województw: śląskiego (8), wielkopolskiego (6), podkarpackiego (5) oraz mazowieckiego (4). Dwie są na Dolnym Śląsku. Po jednej w województwach: łódzkim, podlaskim, małopolskim, kujawsko-pomorskim i świętokrzyskim. Najwięcej firm z kapitałem zagranicznym jest w dwóch województwach: śląskim (11 na 30) i dolnośląskim (8 na 30).

■ Na czele bez zmian, ale niżej już są

W porównaniu do pierwszego zestawienia TOP30, opublikowanego rok temu, zaszło sporo zmian.



Autobus firmy Solaris Bus & Coach

– Co prawda skład ścisłej czołówki pozostał niezmienny (Grupa Boryszew, Solaris Bus&Coach, Wielton i Sanok Rubber Company), ale dalej jest ciekawie, bo pojawiło się aż pięć nowych podmiotów – mówi Wojciech Żuk, dyrektor kredytowy ds. sektora motoryzacyjnego w Banku Zachodnim WBK. Na przykład Bocar, producent samochodów pożarniczych na różnych typach podwozi renomowanych marek, wszedł do zestawienia

nia dzięki dużemu wzrostowi sprzedaży. Cztery pozostałe firmy pojawiły się dzięki współpracy z Polską Grupą Motoryzacyjną. Są to podmioty sklasyfikowane poza PKD29 (produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep, z wyłączeniem motocykli w Polskiej Klasyfikacji Działalności – przyp. red.), a tym samym trudne do zidentyfikowania, ponieważ produkują nie tylko na potrzeby automotive, ale również innych branż.

Te firmy to Bury (systemy telekomunikacyjne, nawigacyjne i sterujące do samochodów, np. urządzenia głośnomówiące, ładowanie i systemy uchwyty, nawigacja, piloty radiowe, anteny, wzmacniacze, mikrofony), Kuźnia Polska (odkuwki do samochodów osobowych i ciężarowych), Splast (detale techniczne z tworzyw konstrukcyjnych) oraz Geyer & Hosaja (dywani gumowe i opony do samochodów ciężarowych, autobusów, naczep i przyczep).

– Debiutanci na liście TOP30 i cała druga edycja tego zestawienia pokazują, że polski sektor automotive jest bardziej zaawansowany niż mogłoby się wydawać – podkreśla Wojciech Żuk.

■ Zbudowanie silnej marki wymaga dużych nakładów finansowych

Autorzy rankingu TOP30 podkreślają, że pomimo pojawiających się w przestrzeni publicznej nowatorskich wizji rozwoju polskiej motoryzacji w kolejnych latach nie zmienia się ani jej specjalizacja, ani źródło wzrostu, czyli eksport. Dlaczego? Zbudowanie silnej marki samochodowej jest możliwe, lecz wymaga czasu oraz ogromnych inwestycji. Nie tylko w opracowanie samochodu i zbudowanie od podstaw nowoczesnej fabryki, ale także w stworzenie sieci dilerkiej oraz serwisowej w całej Europie.

W pierwszym etapie będzie więc mieć znaczenie głównie wizerunkowe. W sferze realnego biznesu i przychodów polską branżę tworzą i co najmniej przez następne pięć lat będą tworzyć przede wszystkim firmy produkujące części, podzespoły, akcesoria, elementy wyposażenia czy specjalistyczne pojazdy i rozwiązania wysyłane na eksport. Ten trend może się jeszcze umocnić. Po pierwsze dlatego, że nasi producenci bardzo sprawnie rozwijają sprzedaż

zagraniczną, a po drugie – nowe szanse może stworzyć rynek wewnętrzny.

– W większości branż rynek wewnętrzny jest wstępem do ekspansji zagranicznej – mówi Roman Kantorski, prezes Polskiej Izby Motoryzacji. – W sektorze motoryzacyjnym możliwa jest tendencja odwrotna. Za sprawą nowych inwestycji zagranicznych koncernów w Polsce, które zostały przyciągnięte w ostatnim czasie i miejmy nadzieję, że będzie ich jeszcze więcej, polskie firmy już dostarczające za granicę komponenty zyskują szansę rozwoju na rynku wewnętrznym.

Kantorski dodaje, że jeśli Polska ma zbudować własne auto osobowe, to tylko dzięki mistrzowskiej produkcji części i podzespołów.

■ Branża motoryzacyjna się umacnia

Łączne przychody firm uwzględnionych w drugiej edycji listy TOP30 polskiego przemysłu motoryzacyjnego wyniosły 9,6 mld zł. To suma niższa niż przychody największych firm z kapitałem zagranicznym operujących w Polsce. Chodzi o FCA Poland SA (14,3 mld zł w 2016 roku) i Volkswagen Poznań Sp. z o.o. (9,8 mld zł w 2015 roku). Warto jednak zwrócić uwagę na ciekawą dynamikę. Średni wzrost przychodów dla producentów części i podzespołów wyniósł 9 proc., akumulatorów – 20 proc. Z kolei przychody firm produkujących naczepy, przyczepy i zabudowy do samochodów wzrosły średnio o 16 proc. Najmniej wzrosły przychody producentów autobusów (średnio o 4 proc.).

– Największe wrażenie robią wyniki producentów pojazdów specjalnych. Przychody tych trzech firm z naszego zestawienia, w ujęciu łącznym, podwoiły się – mówi Wojciech Żuk.

Z analizy wywiadowni gospodarczej Bisnode, która opracowała dane do zestawienia TOP30, wynika z kolei, że blisko 70 proc. firm z branży

produkcji autobusów, jak również części i akcesoriów, jest w bardzo dobrej i dobrej kondycji finansowej. W takiej samej sytuacji są producenci przyczep i naczep. Wśród nich blisko 65 proc. jest w bardzo dobrej i dobrej kondycji finansowej.

– Na tle innych branż to świetny wynik. To także dowód, że cała branża motoryzacyjna umacnia swoją pozycję w polskiej gospodarce – mówi Tomasz Starzyk z Bisnode.

■ Innowacje kluczem do sukcesu

Według eksperta Bisnode ogromny potencjał tkwi w innowacjach. To one napędzają polski przemysł motoryzacyjny. Ultralekkie pojazdy, układy napędowe, innowacyjne komponenty i systemy do zastosowania w pojazdach, także technologie produkcji, regeneracji, odzysku i recyklingu to tylko niektóre obszary, w których prowadzone są badania nad rozwojem i udoskonaleniem produkcji. Z Tomaszem Starzykiem zgadza się Roman Kantorski.

– Widoczne jest również duże zainteresowanie programami badawczo-rozwojowymi, jak np. INNOMOTO (sektorowy program badań naukowych i prac rozwojowych – przyp. red.), którego celem jest wsparcie rozwoju innowacji w branży motoryzacyjnej. Polska, jako kluczowy eksporter wyrobów przemysłu motoryzacyjnego, powinna nie tylko prowadzić działalność produkcyjną, lecz także inicjować rozwiązania z zakresu B+R i skutecznie je wdrażać. To szansa dla polskich dostawców części i komponentów. Ważne jest, abyśmy wszyscy: firmy, ośrodki badawczo-rozwojowe oraz administracja państwowa, obrali kierunek na innowacje, ponieważ drugiej takiej szansy możemy nie mieć – mówi Roman Kantorski.

Jakub Ziębka



W zakładach Grupy Boryszew w Chetmku produkuje się m.in. gumę preformowaną do przewodów klimatyzacyjnych, paliwowych, chłodzenia oleju i innych wykorzystywanych do transportu płynów w pojazdach samochodowych.

(Nie) porozumienie

Rozmawiamy ze sobą, ale się nie słuchamy – takie zdanie chyba najbardziej charakteryzuje polskie społeczeństwo. Nie inaczej jest z przedstawicielami branży nauki jazdy. Każda organizacja ma swój zbawczy plan naprawczy, oczywiście jedyny słuszny! Swoje trzy grosze dorzucają jeszcze niezrzeszeni właściciele szkół jazdy oraz ich pracownicy.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Zrzeszeni nie mogą patrzeć na niezrzeszonych, prezesi nie mogą patrzeć na nikogo, bo boją się każdego, kto może im zagrozić w kolejnych wyborach.

■ Barwne wizje prezesów

Głupie pomysły samozwańcych naprawiaczy branży mnożą się niczym króliki w okresie lęgowym. To jest lawina, nikt już chyba nie chce jej zatrzymać. Bo i po co! Każdy normalny właściciel ośrodka szkolenia kierowców przestał się przejmować zapowiadany zmianami. Każdy rozsądnie myślący szef oraz instruktor widzi, że jest to po prostu bicie piany. Jeżeli ukaże się gdzieś wywiad z prezesem stowarzyszenia nr 1, w którym nakreśli on swoją wizję, możemy być pewni, że wkrótce do kontraktu przejdzie prezes stowarzyszenia nr 2. Wymyśli zupełnie coś innego. Do pewnego momentu jest to nawet zabawne, że tak dostojni panowie mogą mieć tak wybujałe pomysły. Nawet najlepsi pisarze fantasy mogą pozazdrościć naszym zbawcom i wybawicielom kreatywności oraz wizji.

Ja jestem tylko biernym obserwatorem tych wojen na górze, wzajemnych animozji. Ale z żalem stwierdzam, że w naszej branży nigdy nie będzie dobrze. Dlaczego? Bo wizje są tak rozbieżne, a politycy, którzy mają wpływ na kształt prawa w Polsce, są tak nieskuteczni w stanowieniu mądrego, dobrego prawa, że nie mamy co liczyć na porządek. Jeżeli do osób decyzyjnych spływa milion sprzecznych i wykluczających się pomysłów na naprawę naszej branży, to... resztę dopiszcie sobie sami.

■ Wolny rynek

Czytając komentarze pod moimi artykułami na stronie internetowej „Szkoły Jazdy” oraz spływające do mnie e-maile czasami czuję się zażenowany. Proszę mi wierzyć, moje teksty nie mają magicznej mocy, nikogo nie zbawią. Ale



gdybym taką moc miał i byłbym prezesem stowarzyszenia, zająłbym się stworzeniem regulacji pozwalających ludziom zarobić, nie kwestią dotyczącą własności placu manewrowego. Argumenty, że ktoś 30 lat temu zainwestował na wsi w hektar ziemi mnie nie przekonują. Dlaczego? Bo w Poznaniu ten sam hektar w centrum miasta będzie kosztował kilka milionów złotych. Jeżeli pięciu szefów OSK się dogada i wspólnie wynajmie jedną salę – nie ma problemu. Niech to robią, niech racjonalizują swoje koszty. Czy kursant ucierpi, gdy będzie korzystał z sali, którą wynajmie kilka podmiotów? Ludzie, żyjemy w XXI wieku, ktoś buduje pod wynajem, inny wynajmuje. To się nazywa wolny rynek.

Zacznijmy współpracować z sobą lokalnie. Zobaczymy wtedy, czy w naszej okolicy nie działa dobre OSK. Może warto się z nim jakoś dogadać, żeby zmniejszyć koszty infrastruktury, wtedy zwiększą się możliwości podniesienia pensji pracownikom. Może takie porozumienie małych OSK sprawi, że będą silną konkurencją dla wielkich? Może trzeba na siebie spojrzeć przychylnym okiem, a nie widzieć w drugim człowieku tylko wroga i konkurenta.

■ Nie wracajmy do gospodarki centralnie planowanej

Uczciwie się przyznaję: wynajmuję salę wykładową, w której do dyspozycji mam m.in. tablicę multimedialną, rzutnik, laptopy, 50 miejsc siedzących, toaletę. Płacę tylko za czas, jaki spędzam w niej z kursantami. Wykłady prowadzę we wtorki i czwartki. Po co mi sala na własność? Żeby pięć dni stała pusta?

Plac manewrowy wynajmuję od prywatnej firmy. Jestem zadowolony. Płacę, nic mnie nie interesuje, mam święty spokój. Korzystam z ochrony, monitoringu, zadaszonego miejsca dla motocykli, pomieszczenia technicznego, toalety. Samochody leasinguję. Jest to rozwiązanie, z którego korzysta wiele firm w Polsce. Czy to coś złego?

Biznes potrzebuje elastyczności, nie wiązania sobie pętli na szyi. Nam są potrzebne rozwiązania biznesowe na miarę czasów, w których żyjemy. Powinniśmy więc wymagać od prezesów stowarzyszeń tworzenia propozycji nowoczesnych. Wystarczy nam już chyba doświadczeń z czasów centralnie planowanej gospodarki. ■

Przegląd legislacyjny

Wakacyjne miesiące przyniosły kilka wartych odnotowania legislacyjnych nowości dla branży. Najważniejszą było pojawienie się w lipcu nowego rozporządzenia w sprawie kontroli, które w dodatku błyskawicznie weszło w życie, bo już następnego dnia po ogłoszeniu. Również w lipcu mogliśmy zapoznać się z projektem zakładającym wcześniejsze wdrożenie CEPiK-u 2.0 i m.in. okresów próbnych dla prawa jazdy kategorii B. Jednak temu tematowi poświęcony został odrębny materiał w tym numerze „Szkoła Jazdy”.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Nowe rozporządzenie w sprawie kontroli (Dz. U. poz. 1324) w większości powtarza wcześniejsze regulacje.

Najważniejszą nowością jest oczywiście zaktualizowany wzór informacji o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia pierwszych zajęć.

Różnice w stosunku do poprzedniego wzoru obejmują:

- zmianę nagłówka
- usunięcie dwóch ostatnich kolumn: „Data rozpoczęcia szkolenia praktycznego” i „Miejsce prowadzenia pierwszych zajęć praktycznych” (ustawa od dawna nie wymaga tych danych)
- dodanie jednego przypisu: „Dane podczas kontroli przedkłada się odrębnie dla każdego kursu”.

Nie trzeba było długo czekać na pierwsze wątpliwości związane ze stosowaniem nowego formularza – ani z przepisów ani z samego wzoru nie wynika bowiem jak należy traktować kursy, które nie obejmują żadnych zajęć teoretycznych.

Poza najważniejszym dla ośrodków nowym wzorem zgłoszenia, niewielkie zmiany dotyczą tworzenia i prowadzenia przez urząd planu kontroli. Kontrola ośrodka szkolenia kierowców wskutek złożonej na niego skargi nie będzie zgodna z nowym rozporządzeniem umieszczana w planie kontroli. Zostanie tam umieszczona natomiast kontrola przeprowadzana na podstawie wyników analizy statystycznej naruszeń przepisów ruchu drogowego popełnionych przez osoby przeszkolone w tym ośrodku w ciągu dwóch lat od dnia uzyskania przez te osoby prawa jazdy określonej kategorii. Plan kontroli nie będzie uzupełniany, z uwagi na doraźny charakter, o kontrole ośrodka szkolenia kierowców wpisanego w innym powiecie, którego infrastruktura jest zlokalizowana na obszarze działania danego starosty, wszczynane wskutek skarg na nieprawidłowy przebieg szkolenia oraz na wniosek starosty, który wpisał OSK do rejestru przedsię-

INFORMACJA O TERMINIE, CZASIE I MIEJSCU ROZPOCZĘCIA PIERWSZYCH ZAJĘĆ WRAZ Z LISTĄ UCZESTNIKÓW KURSU^{1), 2)}

....., dnia r.

.....
(nazwa ośrodka szkolenia)

Lp.	Imię	Nazwisko	Numer PESEL ³⁾	Data i godzina rozpoczęcia szkolenia teoretycznego	Miejsce prowadzenia szkolenia teoretycznego
1					
2					
3					
...					

.....
(podpis kierownika ośrodka szkolenia)

1) Informacja może być przekazana drogą elektroniczną.

2) Dane podczas kontroli przedkłada się odrębnie dla każdego kursu.

3) W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL wpisuje się serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument.

biorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców. W celu podniesienia efektywności i skuteczności nadzoru nad ośrodkiem szkolenia kierowców zmieniono definicję kontroli doraźnej oraz dodano definicję kontroli problemowej.

Zgodnie z nowym § 4 organ przeprowadza kontrolę:

- 1) kompleksową – w czasie której bada się całokształt działalności ośrodka
- 2) problemową – w czasie której bada się wybrane zagadnienia związane z działalnością ośrodka
- 3) doraźną – w czasie której bada się wyłącznie zagadnienia wynikające ze złożonych skarg lub z pozyskanych informacji dotyczących działalności ośrodka.

Jednocześnie określono, które kontrole są planowe albo doraźne oraz kompleksowe lub problemowe. I tak w przypadku:

- kontroli rocznej – przeprowadzana będzie kontrola kompleksowa
- kontroli, której powód stanowi analiza statystyczna zdawalności osób szkolonych w danym ośrodku – przeprowadzana będzie kontrola kompleksowa lub problemowa

- kontroli przeprowadzanej na skutek skargi na ośrodek albo kontroli ośrodka zarejestrowanego w powiecie – przeprowadzana będzie kontrola doraźna i problemowa.

Plany kontroli stworzone już na podstawie nowego rozporządzenia powinny zostać zatwierdzone do końca sierpnia.

■ Uzyskiwanie uprawnień instruktorskich po nowelizacji

8 lipca weszło w życie rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców, opłat oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także stawek wynagrodzenia członków komisji (Dz. U. poz. 1105).

Zmiany nie są rewolucyjne:

- osoby przystępujące do egzaminów dla kandydatów na instruktorów i instruktorów oraz kandydatów na wykładowców i wykładowców w zakresie prawa jazdy kategorii B+E, C+E i D+E są zwolnione z drugiej części tego egzaminu;

– wprowadzona została nowa tabela opłat za przeprowadzenie egzaminu uwzględniająca powyższe.

Przepisami przejściowymi określono, że w stosunku do osób, które przed dniem wejścia w życie rozporządzenia rozpoczęły lub ukończyły szkolenie, ale nie przystąpiły do egzaminu bądź są w trakcie egzaminu, stosuje się znowelizowane przepisy.

Rozporządzenie miało na celu wyeliminowanie wątpliwości i kontrowersji związanych z faktem, że program szkolenia nie przewiduje przeprowadzania zajęć teoretycznych w zakresie prawa jazdy kategorii B+E, C+E i D+E.

■ Komu kod

Poza legislacyjnym podsumowaniem lata proponuję pochylenie się nad problemem kodów ograniczeń. Otóż okazuje się, że w przypadku zdawania egzaminu na kategorię B+E pojazdem wyposażonym w automatyczną skrzynię biegów kierowca, zgodnie z tym, co przewidziano w systemie teleinformatycznym, otrzyma prawo jazdy z ograniczeniem do prowadzenia pojazdów wyłącznie z automatyczną skrzynią biegów, nawet jeśli posiada już prawo jazdy kategorii B bez ograniczeń. Takie rozwiązanie wydaje się pozbawione nie tylko podstaw prawnych, ale i sensu. Oto bowiem kierowca, który jest uprawniony do prowadzenia pojazdu z manualną skrzynią biegów, w zagadkowych okolicznościach traci zdolność i prawo do obsługi pedału sprzęgła po sprzęgnięciu tego samego pojazdu z przyczepą.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 6 lit. c w zw. art. 6 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami prawo jazdy kategorii B uprawnia do kierowania:

- a) pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu i motocykla
- b) zespołem pojazdów złożonym z pojazdu, o którym mowa w lit. a, oraz z przyczepy lekkiej
- c) zespołem pojazdów złożonym z pojazdu, o którym mowa w lit. a, oraz z przyczepy innej niż lekka, o ile łączna dopuszczalna masa całkowita zespołu tych pojazdów nie przekracza 4250 kg z zastrzeżeniem, że zespołem pojazdów, którego dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 t, może kierować osoba, która zdała część praktyczną egzaminu państwowego, potwierdzoną wpisem do prawa jazdy.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 12 ustawy o kierujących pojazdami prawo jazdy kategorii B+E uprawnia do kierowania pojazdem określonym w prawie jazdy kategorii B, łącznie z przyciepą (przyczepami), przy czym dopuszczalna masa całkowita ciągniętej przyczepy nie może przekraczać 3,5 t. Art. 11 ust. 4 ustawy stanowi, że dodatkowym warunkiem wydania prawa jazdy kategorii B+E, C1+E, C+E, D1+E lub D+E jest

spełnienie wymagań w zakresie odbycia szkolenia i zdania egzaminu, określonych odpowiednio dla prawa jazdy kategorii B, C1, C, D1 lub D.

Z powyższego wynika zatem, że kategorie +E nigdy nie mają samodzielnego charakteru. Nie mogą zostać uzyskane bez odpowiedniej kategorii podstawowej i stanowią jedynie jej rozszerzenie.

Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia nie rozstrzyga o tym, w jaką skrzynię biegów powinien być wyposażony pojazd przeznaczony do szkolenia i egzaminowania w zakresie kategorii B+E, mimo że np. w § 43 ust. 4 pkt 11 lit. b zawarto wymóg, by ciągnik siodłowy z naczepą w zakresie kategorii C+E był wyposażony w ręczną skrzynię biegów. Pozwala to uznać a contrario, że rodzaj skrzyni biegów w pojeździe wykorzystywanym do szkolenia i egzaminowania w zakresie kategorii B+E nie jest prawnie relewantny.

Art. 13 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami określa rodzaje ograniczeń, jakim może podlegać uprawnienie do kierowania pojazdami, w tym w punkcie 4 – ograniczenia uprawnienia do kierowania wskazanymi pojazdami. Ustawa nie zawiera bardziej szczegółowych regulacji w tym zakresie.

Zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, kod 78 oznacza „ograniczenie do prowadzenia wyłącznie pojazdów bez pedału sprzęgła albo dźwigni ręcznej w przypadku kategorii AM, A1, A2 i A’”. Należy stwierdzić, że aktualnie brak jest przepisów, które wyczerpująco określałyby kryteria i zasady przypisywania ograniczeń.

W rozporządzeniu w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców w § 5 ust. 3 pkt 2 uznaje się, że osoby ubiegające się o prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1 lub D – posiadające odpowiednio prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1 lub D z ograniczeniem do prowadzenia tylko pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, odbyły szkolenie podstawowe w ramach procedury uzyskiwania dotychczas posiadanych uprawnień. Taka treść przepisu pozwala wnioskować, że prawodawca nie przewiduje ograniczenia do prowadzenia tylko pojazdów z automatyczną skrzynią biegów w odniesieniu do innych kategorii niż wymienione w przepisie. Zakładając bowiem, że możliwe byłoby ograniczenie do prowadzenia tylko pojazdów z automatyczną skrzynią biegów w odniesieniu do kategorii niewymienionych w przepisie, miałoby to czynienie z absurdalnym i niczym nieuzasadnionym różnicowaniem praw i obowiązków posiadaczy tych kategorii – jako jedyni musieliby w celu zniesienia ograniczenia odbywać szkolenie. ■

www.trends.com.pl

BMW i VOLKSWAGEN bez tajemnic!

trendy



nowości



porady



testy

historia



Jedynie na rynku magazyny prawdziwych miłośników aut

www.trends.com.pl



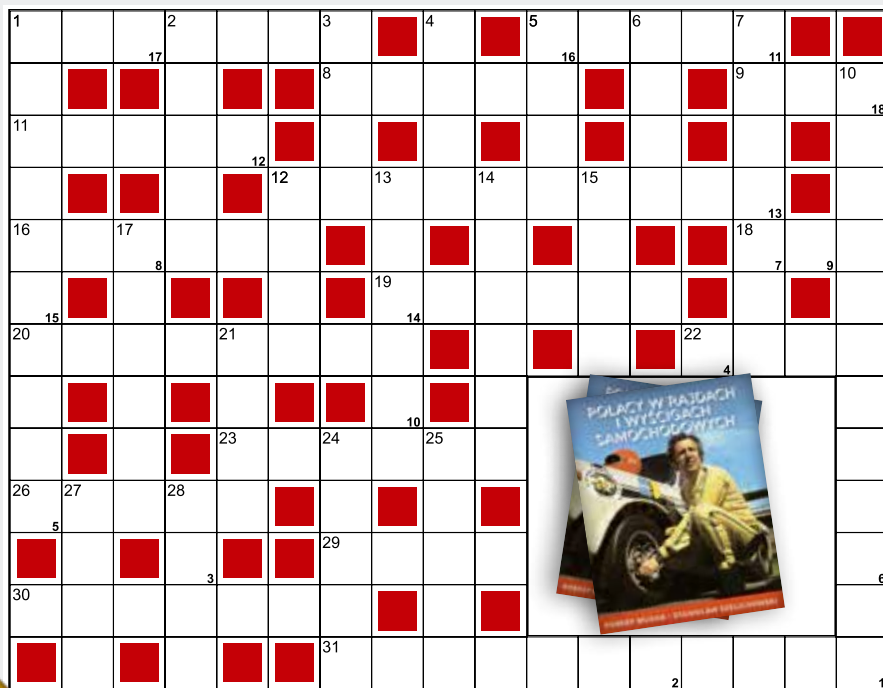
Uśmiechnij się



Znalezione w Internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 18 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Stany Zjednoczone”. Nagrodę wyślemy pocztą.

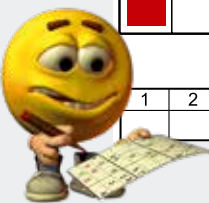
Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Polacy w rajdach i wyścigach samochodowych”.

POZIOMO:

1) ustawiany na drodze za uszkodzonym pojazdem. 5) słynna włoska wyspa na Morzu Tyrreńskim. 8) miasto nad Narwią. 9) faza Księżyca. 11) niezbędne w karetce pogotowia. 12) urządzenie do magazynowania energii elektrycznej. 16) tymczasowa droga okrężna. 18) Iwan Groźny. 19) uszczerbek należności. 20) twierdzenie uznane za oczywiste, pewnik. 22) fakty, informacje. 23) niewielki domek w ogrodzie. 26) filozof z Rotterdamu. 29) choroba zakaźna. 30) pojazd komunikacji miejskiej. 31) zrzeczenie się tronu.

PIONOWO:

1) napełnianie zbiorników materiałami pędnymi. 2) ... próbna. 3) porusza się w cylindrze. 4) przełożony meczetu. 5) angielskie imię męskie. 6) układ polityczny. 7) bezwład, bierność. 10) manewr na drodze. 12) u boku Ewy. 13) druk reklamowy. 14) odpłatna naprawa. 15) niejedno na parkingu. 17) choroba oczu. 21) halucynacja, przywidzenie. 24) starożytne miasto znane z dzieła Homera. 25) bywa na cztery koła. 27) wydechowa lub kanalizacyjna. 28) nie lubiana przez drogowców.



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 Łukaszyk, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Marek Rupał, Marcin Kukawka, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorunkiewicz.

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

Foto: Jakub Ziębka, materiały Kii, Dariusz Piorunkiewicz, Paul Bica/Flickr, PandaOverseas.com, Łukasz Szewczyk, archiwum Citroena, Marta Mićko-Nogalska, archiwum Karoliny Pilarczyk, Albin Sieczkowski, materiały KPP Zgierz, archiwum Energi, materiały Grupy Wielton, archiwum Solaris Bus & Coach, materiały Grup Boryszew.

Korekta: Dorota Piechna

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

SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

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

SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

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

Zamów prenumeratę!



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



ZAPROSZENIE

7-8 października 2017

Ogólnopolska Konferencja Partnerów e-kierowca

BEŁCHATÓW 2017

HOTEL WODNIK – Słok k. Bełchatowa

Szanowni Państwo!

Mamy przyjemność zaprosić właścicieli i kierowników OSK na konferencję branżową organizowaną dla Partnerów biznesowych firmy e-kierowca. W celu uzyskania szczegółowych informacji prosimy o kontakt z Działem Handlowym firmy pod numerem telefonu: **91 487 83 32**.

PROGRAM KONFERENCJI

SOBOTA 07.10.2017		
9.00 - 10.45	Przyjazd, powitanie i zakwaterowanie uczestników konferencji.	
11.00 – 12.00	Prezentacja: Innowacje dla Partnerów jako źródło przewagi konkurencyjnej.	Dariusz Piorunkiewicz
12.00 – 12.15	Przerwa kawowa.	
12.15 – 13.15	Poznać kursanta – zrozumieć klienta. Prezentacja z ogólnopolskiego raportu „Świat młodych” w kontekście postaw młodych kursantów.	Przedstawiciel pracowni badawczej IQS
13.15 – 13.30	Przerwa kawowa.	
13.30 – 14.15	Facebook – komu to potrzebne? Polityka zarządzania komunikacją na Facebooku perspektywy właściciela i zarządzającego OSK.	Maciej Klebański
14.15 – 15.30	Obiad.	
15.30 – 16.15	Wystąpienie Sekretarza Krajowej Rady BRD oraz Przewodniczącego Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.	Konrad Romik
16.15 – 16.30	Przerwa kawowa.	
16.30 – 17.45	Instruktor – ambasador Twojego ośrodka. Jak skutecznie motywować instruktorów, aby byli najlepszą wizytówką OSK?	Maciej Sasin
17.45 – 18.00	Przerwa kawowa.	
18.00 – 19.00	Moduł prawny. Spotkanie z branżowym prawnikiem.	Radosław Biernat
20.00	Uroczysta kolacja z programem rozrywkowym.	
NIEDZIELA 08.10.2017		
Od 6.30	Śniadanie.	
Do 12.00	Wymeldowanie i wyjazd.	