

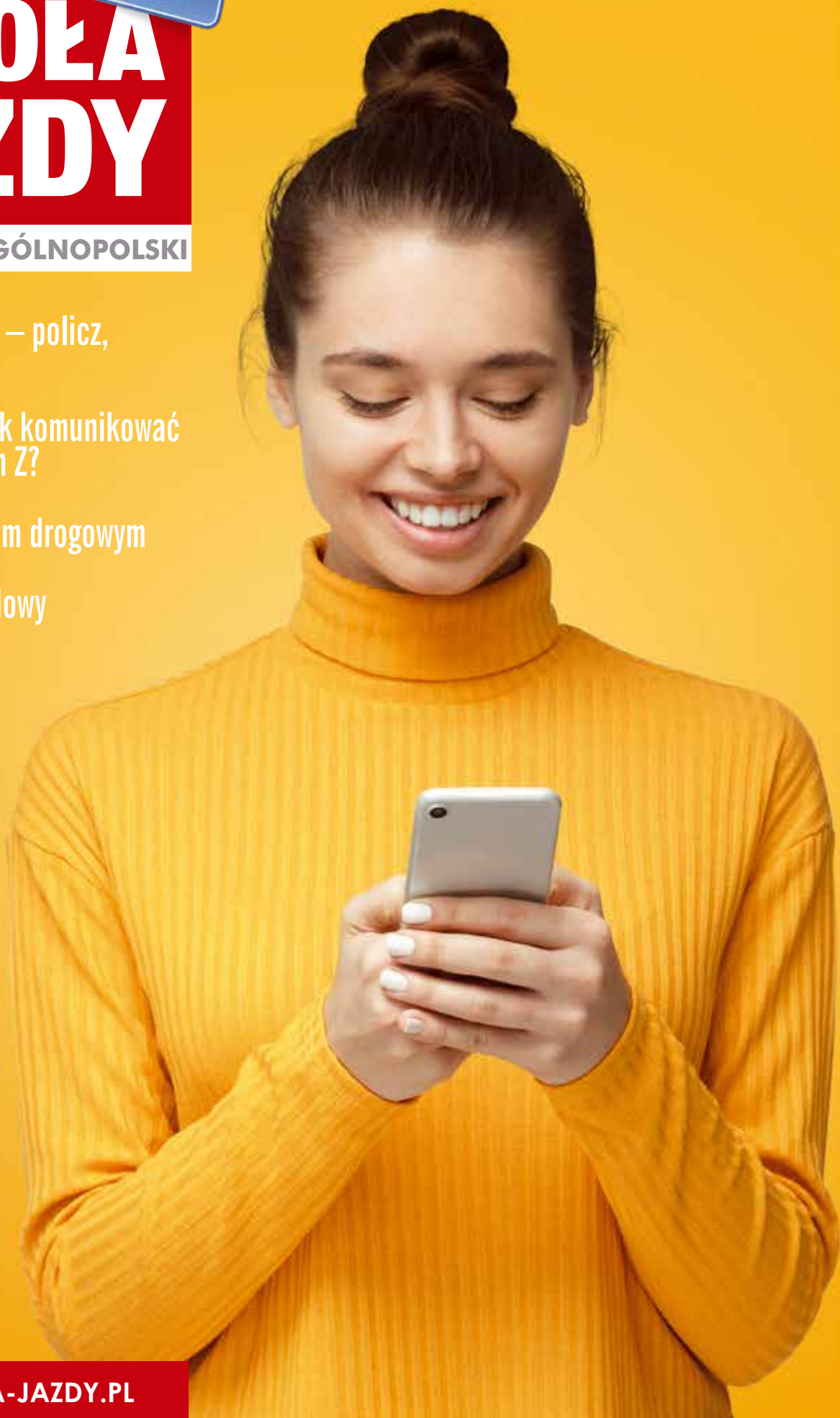
nr 2/2019 (2)



SZKOŁA JAZDY

KWARTALNIK OGÓLNOPOLSKI

- ▶ Cena minimalna – policz, co ci się opłaca
- ▶ Z jak Zmiana. Jak komunikować się z pokoleniem Z?
- ▶ Nie bądź dzbanem drogowym
- ▶ Samorząd zawodowy



CZ@S NA ZMIANY

JUŻ W MAJU



**ODKRYJ NOWY PORTAL
I SKLEP SZKOŁA-JAZDY.PL**



Włodzimierz Zientarski

REDAKTOR NACZELNY

Nie bądź idiotą! Nie daj się zabić!

Tak mówili do nas mądrzy ludzie ileś lat temu. I co? Myśmy się zabijali! Dziś mówią do nas i mądrzy, i doświadczeni: nie dajmy się zabić! I co? Wciąż to samo. My się nie tylko zabijamy, i to masowo, ale na dodatek dajemy się wodzić na pokuszenie różnym idiotom na drogach. Bo śmierć przychodzi do nas nie przypadkiem, zawsze jest jakiś powód. Jaki? My sami! Powiecie, że oszalałem. Tak, oszalałem. Bo jeśli ktoś taki jak ja od prawie pół wieku w telewizji, radiu, Internecie, w bezpośrednich rozmowach i Bóg wie gdzie jeszcze gada o przyczynach wypadków i widzi tę całą drogową tragedię, to nie może oszaleć? Ale nie poddajemy się i zapraszamy Was do nas, do naszej „Szkoły Jazdy”. Bo tutaj jak nigdzie indziej pokazujemy nowy świat drogowego języka. Dajcie się poprowadzić w ten świat, który pozwoli łatwiej zdać egzamin na prawo, a tym, którzy was uczą i egzaminują, czyli potężnym władcom WORD-ów, którzy budzą lęk, pokaże, że tego lęku może nie być. Bo przecież wszyscy jedziemy tym samym pojazdem. Używając naszego nowego języka: nie bądźmy dzbanami, szczególnie na drogach. O tym jest nasz kolejny numer, numer nowego języka tych, którzy nie dadzą się zabić i sami nie zabijają.

Włodzimierz Zientarski



W NUMERZE

Z jak zmiana.		Ma być łatwo czy bezpiecznie?	18
Jak komunikować się z pokoleniem Z?	4	Kierowcy seniorzy: kiedy i czy w ogóle przestać jeździć	20
Wzrost znaczenia urządzeń mobilnych w działaniach marketingowych	5	Szkolenie w Wielkiej Brytanii: samodzielność, otwartość, liberalne podejście	22
E-learning, czyli przyszłość edukacji	6	Nauka jazdy ciężarówką – zlecić czy prowadzić samemu?	25
E-commerce. Jak zarabiać na sprzedaży w sieci?	7	Niż demograficzny a rynek szkoleń w Polsce	26
Budżet w OSK – niezbędne narzędzie menedżera	8	PZPO: Minister infrastruktury został wprowadzony w błąd	28
Cena minimalna – policz, co ci się opłaca	10	Dlaczego dochodzi do wypadków?	30
HERE WE GO!	11	Rynek motoryzacyjny – raport	32
Kampanie online – przyszłość OSK?	12	Telefon za kierownicą	34
Nauka w wirtualnej rzeczywistości – pomysł na wykorzystanie nowoczesnej technologii w edukacji polskich kierowców	13	Jazda z ograniczeniami	38
Samorządy i federacje	14	Odcinkowa kontrola	39
Present simple – na co dzień, podczas każdej lekcji	16	Sezon na bezpieczeństwo – zadбай o opony	40
		Stres przed egzaminem	42

SZKOŁA JAZDY

Wydawca:

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

Redaktor naczelny:

Włodzimierz Zientarski

Redaguje zespół:

Szymon Janicki, Robert Kozubek, Maciej Matuszak, Rafał Matuszak, Robert Przybylski, Piotr Rucki, Marek Rupental, Krzysztof Syrek, Łukasz Szewczyk

Adres redakcji:

ul. Łady 14a, 71-605 Szczecin
e-mail: redakcja@szkola-jazdy.pl

Korekta:

Dorota Piechna

Skład:

e-kierowca – studio DTP

Druk:

KaDruk, www.kadruk.com.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo skrótów i adiacji tekstów. Przedruki jedynie za pisemną zgodą redakcji. Nakład: 5000 egz.



Z jak zmiana.

Jak komunikować się z pokoleniem Z?

Pokolenie Z to teraz główny odbiorca usług OSK. Jest nazywane również pokoleniem C od angielskich słów „connect, communicate, change”, odnoszących się do Internetu, komunikacji i gotowości do zmian. To ludzie urodzeni po roku 1998.



deo niż na suchy tekst. Dla niego komunikacja całkowicie zmieniła formę.

Miejsce książek zajęły audiobooki, a miejsce blogerów – vlogerzy. Emocje i myśli potrafią wyrazić za pomocą jednego emotikona lub gifa. Należy pamiętać, że minimalizm emocjonalny to trend, który aktualnie panuje w komunikacji młodych ludzi.

W treściach publikowanych w mediach cenią prostotę przekazu, humor, dobrze dopasowaną muzykę, design oraz obecność gwiazd i influencerów. Porozumiewanie się tym samym językiem daje im poczucie zrozumienia.

■ Dialog i spójny przekaz

Pokolenie Z traktuje media społecznościowe jak przestrzeń, w której może dzielić się opiniami, komentować, oceniać, kreować nowe dobra i usługi, manifestować swoją postawę, pozyskiwać potrzebne informacje.

Dzięki możliwości bycia ciągle online jest odporne na typowe marketingowe triki i tradycyjne formy reklamy, którymi bombardowane jest każdego dnia. Aby zainteresować typowego „zeta”, należy dopasować się do jego oczekiwań oraz zainteresowań.

Przedstawiciele pokolenia Z wracają uwagę nie tylko na jakość produktu, ale również na spójny przekaz w social mediach czy opinie pozostawione przez innych użytkowników. Od marek oczekują przede wszystkim dialogu. Nie można pozostawiać ich zapytań czy negatywnych opinii bez odpowiedzi. Cenią szybkość i praktyczność, dlatego kluczowy w tym przypadku jest czas.

Żyjemy w czasach społeczności, niewyobrażającej sobie życia bez Internetu, jak i otoczenia, które oparte jest na jego możliwościach. Żeby trafić do konsumentów, najpierw trzeba ich zrozumieć i umieć spojrzeć z ich perspektywy. Przedstawiciele pokolenia Z korzystają z social mediów, ale inaczej niż wcześniejsze generacje. Komunikacja w tym przypadku musi być oparta na ciekawym pomysle oraz wiarygodności i zaufaniu.

red.

Cechują się przede wszystkim wrodzoną wręcz zdolnością do funkcjonowania w wirtualnym świecie oraz świetną orientacją w nowinkach i gadżetach technologicznych. Dla OSK pokolenie Z to największa baza potencjalnych klientów. Jak najłatwiej do nich dotrzeć i jak się z nimi komunikować?

■ Wielozadaniowość

Generacja Z to pokolenie multiscreeningowe – w tej samej chwili ogląda telewizję, obsługuje smartfon i śledzi akcję filmu na tablecie. Realne życie i kontakty interpersonalne zastępuje kon-

taktami w wirtualnym świecie. Nie boi się pracy na odległość, obsługi skomplikowanych maszyn i programów informatycznych.

Dla niego rzeczywistość nie musi być namacalna. Generacja Z to pokolenie, które częściowo weszło już w dorosłość, świadomie konsumując treści w Internecie oraz z roku na rok stanowiąc coraz istotniejszą siłę nabywczą na rynku.

■ Sposób komunikacji

Pokolenie Z rzadko czyta całe artykuły pojawiające się w Internecie, skanując jedynie słowa kluczowe. Bardziej zwraca uwagę na treści wi-



Wzrost znaczenia urządzeń mobilnych w działaniach marketingowych

Smartfony są wykorzystywane jako podręczny komputer, dzięki któremu możemy załatwić wszystkie sprawy z każdego miejsca na świecie. Ludzie zaczynają traktować komórki jako podstawowe źródło dostępu do sieci.

Przez Internet kupujemy już nie tylko dobra cyfrowe, ale i ubrania, elektronikę, a nawet wiedzę w postaci webinarów czy kursów e-learningowych. Jak więc wykorzystać urządzenia mobilne w promocji swojego biznesu?

W Polsce najbardziej aktywną grupą użytkowników smartfonów i tabletów jest pokolenie Z. Nawet 69 proc. rozpoczyna swoją ścieżkę zakupową na urządzeniu mobilnym.

44 proc. osób z tej grupy w celu znalezienia właściwej oferty używa tabletu, a już 70 proc. użytkowników deklaruje, że przed dokonaniem zakupu w tradycyjny sposób najpierw poszukuje informacji o interesującym ich produkcie na urządzeniu przenośnym.

Nic więc dziwnego, że marketing internetowy jest najlepszą formą dotarcia do potencjalnych klientów. Popularność tych działań wiąże się przede wszystkim z komunikacją dzięki kanałowi, który najczęściej wykorzystują w swoim życiu codziennym i za pomocą którego odbierają najwięcej wiadomości.

Nowe technologie umożliwiają im łatwą i częstą wzajemną komunikację w gronie rówieśników, z którymi dzielą się swoimi opiniami. Mają również większe zaufanie do opinii znajomych załączonych w Internecie niż do tradycyjnych mediów i form promocji przedstawianych m.in. w telewizji czy na ulotkach.

Według raportu opublikowanego przez agencję Inmobi platformy mobilne to przyszłość. Konsumenci cenią urządzenia mobilne za ich nieograniczoną dostępność oraz łatwość użytkowania, dlatego warto zainwestować nie tylko w tradycyjne działania marketingowe, ale także online. Reklama w Internecie zapewni

Urządzenia mobilne to nieodłączny element naszego życia. Telefon komórkowy zabieramy praktycznie wszędzie – do pracy, kina czy na spacer z rodziną.

nieograniczony dostęp do informacji na temat firmy oraz jej produktów, jednocześnie napędzając sprzedaż.

Może przybierać tradycyjne formy, jak kreacje w postaci banerów lub coraz popularniejszy content marketing, skupiający się na budowaniu silnych relacji z konsumentem poprzez dostarczanie wartościowych treści albo kampanie prowadzone w mediach społecznościowych. W takich działaniach bardzo ważne jest również dopasowanie strony internetowej do każdego typu urządzeń – od komputerów poprzez tablety aż po telefony komórkowe.

Automatyczne dopasowanie układu strony do każdego typu urządzenia to gwarancja jej prawidłowego funkcjonowania w przyszłości. Zachowuje ona spójność wizualną i daje pewność, że na każdym urządzeniu będzie wy-

glądała podobnie bez rozjeżdżającej się treści czy nieładujących się w odpowiedni sposób obrazków.

Jest to niezwykle ważne, ponieważ obecnie użytkownicy konsumują treści na wielu ekranach równocześnie, dlatego przestaje mieć sens podział na użytkowników mobilnych i desktopowych. Reklama internetowa zyskała również bardzo dużą popularność dzięki możliwości dostosowania naszego komunikatu do konkretnej grupy ludzi – charakteryzującej się konkretnymi cechami osobowości czy zamieszkującej konkretny obszar naszego kraju.

Dzięki odpowiednim narzędziom mamy pewność, że przekaz reklamowy trafi do osób, na których najbardziej nam zależy, nie trawiąc przy tym przeznaczzonego na ten cel budżetu.

red.

E-learning, czyli przyszłość edukacji

E-learning, coraz częściej występujący także pod nazwą m-learning (od mobile), to nowoczesna forma edukacji. Popularna zwłaszcza wśród młodszych pokoleń, które przyzwyczajone są do zdalnej nauki, łapania okruchów wiedzy w biegu i w przeróżnych sytuacjach w ciągu dnia. Wystarczy smartfon i dostęp do Internetu.

Taki sposób nauki daje mnóstwo korzyści, które sprawiają, że coraz więcej osób decyduje się na zdalną edukację i podnoszenie swoich kwalifikacji. Jakie zalety ma e-learning i jak najlepiej wykorzystać go w szkoleniu przyszłych kierowników?

Młodzi ludzie, którzy stanowią główną grupę docelową ośrodków szkolenia kierowników, większość aspektów swojego życia przenieśli do sieci: to tam rozmawiają, poznają nowe osoby, spotykają się z ludźmi o podobnych zainteresowaniach oraz uczą się. Dzięki powszechnemu dostępowi do sieci rynek pracy przechodzi transformację, a wraz z nim i obszar szkoleń.

■ Zalety nauki online dla kursantów

Od tradycyjnego modelu nauki e-learning różni się przede wszystkim wygodą. Przystawianie wiedzy możliwe jest z dowolnego miejsca na świecie, w dogodnych godzinach. Naukę można tak zaplanować i rozłożyć w czasie, aby współgrała z innymi obowiązkami i zajęciami dnia codziennego.

Nic więc nie stoi na przeszkodzie, aby uczyć się do późna w nocy lub wcześniej rano. Jest to ogromna zaleta szczególnie dla tych, którzy nie dysponują dużą ilością wolnego czasu czy cenią elastyczność.

Ponadto nauka w trybie online daje możliwość indywidualizacji procesu szkoleniowego przez dostosowanie zakresu, intensywności, tempa i poziomu szkolenia do poszczególnych uczestników. Oznacza to, że sami decydujemy, jaki zakres materiału chcemy przerobić danego dnia i ile czasu chcemy na to przeznaczyć.

Materiały e-learningu przekazują wiedzę za pomocą grafiki, filmów, gier, interaktywnych zadań czy innych multimediów po to, by uczestnik jeszcze lepiej przyswoił dany materiał.

■ Gdzie miejsce dla wykładowcy?

Nie tylko uczestnicy e-learningu mogą cieszyć się zaletami oferowanymi przez ten tryb nauki. Nauka online ma również spory pakiet korzyści



skierowanych do właścicieli OSK i wykładawców.

Wśród nich jest możliwość prowadzenia szkolenia dla bardzo dużej grupy słuchaczy bez ponoszenia kosztów dojazdu. Sale wykładowe mogą pomieścić określoną liczbę osób. Dzięki platformie e-learningowej kurs może zostać przeprowadzony online w trybie na żywo dla wszystkich zainteresowanych.

Ponadto e-learning daje możliwość łatwego administrowania szkoleniami oraz monitorowania procesów szkolenia i postępów uczestników. Oznacza to, że właściciel szkoły w każdej chwili może sprawdzić, jak dany kursant radzi sobie z konkretnymi działami lub co sprawia mu najwięcej trudności.

Kolejną zaletą, o której nie można zapomnieć, jest redukcja kosztów związanych z organizacją szkoleń czy kursów na prawo jazdy. Dzięki

możliwości nauki bez wychodzenia z domu nie ma potrzeby wynajmowania pomieszczeń czy ponoszenia kosztów związanych z przeprowadzeniem szkolenia.

■ E-learning to nowoczesna i wygodna forma edukacji

E-learning zyskuje popularność, a grono jego zwolenników ciągle rośnie. Nic dziwnego, ma sporo zalet, które mogą ułatwić funkcjonowanie niejednego przedsiębiorstwa. Dzięki e-learningowi nauka staje się łatwiejsza, a właściciele ośrodków mogą zaoszczędzić pieniądze związane ze szkoleniami przyszłych kierowników. Dla młodych ludzi, którzy na co dzień korzystają z urządzeń mobilnych, taki sposób nauki to idealne przygotowanie do testu teoretycznego na prawo jazdy. **red.**

E-commerce.

Jak zarabiać na sprzedaży w sieci?

E-commerce, czyli inaczej mówiąc handel w sieci, stał się w ostatnich latach jednym z najbardziej dynamicznie rozwijających się kanałów dystrybucji. Wraz z nieograniczonym dostępem do Internetu oraz informatyzacją życia konsumenci zmienili również przyzwyczajenia zakupowe. Według raportu opublikowanego przez Gemius w minionym roku aż 82 proc. osób zrobiło zakupy korzystając z urządzeń mobilnych.

Nieograniczony dostęp do sieci i tym samym informacji wpływa na zmianę oczekiwań i przyzwyczajeń zakupowych klientów. Coraz częściej dokonują zakupów przez Internet za pośrednictwem laptopów czy smartfonów. Tym, co najbardziej motywuje internautów do e-zakupów, jest całodobowa dostępność sklepów i serwisów online. Nic więc dziwnego, że coraz więcej sklepów stacjonarnych decyduje się na przeniesienie swoich produktów do sieci. Konkurencja robi się coraz większa, ale i rynek rośnie w ekspresowym tempie. Pomiedzy sklepami toczy się zacięta walka o klientów, którzy decydują się na tego typu zakupy.

■ Większa liczba klientów

Prowadzenie biznesu online ma sporo zalet. Jedną z nich z pewnością jest szybkie dotarcie do większej liczby klientów. W porównaniu do sklepów stacjonarnych, które mają bardzo ograniczone możliwości w tej kwestii, biznes online daje sposobność dotarcia do szerszego grona potencjalnych klientów. Otwierając sklep internetowy wychodzimy naprzeciw oczekiwaniom konsumentów. Współczesny człowiek ceni swój czas i wygodę, dlatego woli robić zakupy siedząc w wygodnym fotelu z telefonem czy laptopem. Ponadto zakupów w Internecie praktycznie nie ograniczają granice terytorialne. Ludzie mogą skorzystać z usług sklepu bez względu na to, gdzie się znajdują.

■ Budowanie rozpoznawalności marki

Konsumenci w większości przypadków wybierają sklepy, które znają i którym ufają. Podświadomie kierują wzrok na logo oraz strony, które



już wcześniej widzieli lub zostały im polecane przez znajomych. Sklep internetowy jest bardzo dobrym sposobem na budowanie rozpoznawal-

ności marki wśród internautów nie tylko dzięki samej obecności, ale także dzięki posiadaniu profesjonalnej strony czy intuicyjności pozwalającej na proste i łatwe zakupy. Przedsiębiorcy działający w sieci mają również możliwość pozostania z klientami w stałym kontakcie, dzięki czemu budowanie wizerunku firmy staje się o wiele łatwiejsze i szybsze niż w przypadku sklepów stacjonarnych.

■ Oszczędność czasu i pieniędzy

W przeciwieństwie do sklepów stacjonarnych sklep internetowy sprawia, że nie trzeba przejmować się wynajmem oraz magazynowaniem produktów. Niepotrzebne są tam pomieszczenia ani personel zatrudniony do obsługi kas. Ponadto sklep internetowy znacznie ułatwia obsługę większej liczby klientów jednocześnie, a niezliczona liczba konsumentów może w tym samym momencie oglądać ten sam produkt, co nie byłoby możliwe w sklepie stacjonarnym.

■ Lepsza prezentacja oferty

W sklepie internetowym istnieje możliwość umieszczenia szczegółowego i zachęcającego opisu produktów. Dzięki multimedialności można opatrzyć je również krótką prezentacją wideo czy ciekawymi zdjęciami, co przyciągnie większą liczbę klientów i sprawi, że produkt będzie dla nich bardziej atrakcyjny.

Dzisiejsi konsumenci nie mają już czasu na tradycyjne zakupy lub ograniczają je jedynie do jednego dnia w tygodniu. Sklepy internetowe wychodzą naprzeciw ich potrzebom, pozwalając zaoszczędzić czas i spełniając potrzeby nawet najbardziej wymagających klientów.

red.

Budżet w OSK

– niezbędne narzędzie menedżera

Planowanie budżetu ma ogromne znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania każdej firmy. Niezależnie od tego, czy ośrodek dysponuje flotą kilkunastu pojazdów, czy jest to szkoła posiadająca tylko jeden pojazd szkoleniowy, a właściciel jest zarówno instruktorem, wykładowcą, jak i osobą wykonującą prace biurowe.

Budżet to zestawienie planowanych wpływów i wydatków. Konstruując budżet musimy pamiętać, aby wykonać to rzetelnie, bez nadmiernego optymizmu, pozostawiając pewien margines na wypadek, gdyby coś nie poszło zgodnie z planem.

Dobrze zaplanowany budżet umożliwia nam prawidłowe zarządzanie firmą. Ułatwia podejmowanie decyzji biznesowych, bieżącą analizę sytuacji firmy i zapewnia możliwość rozwoju.

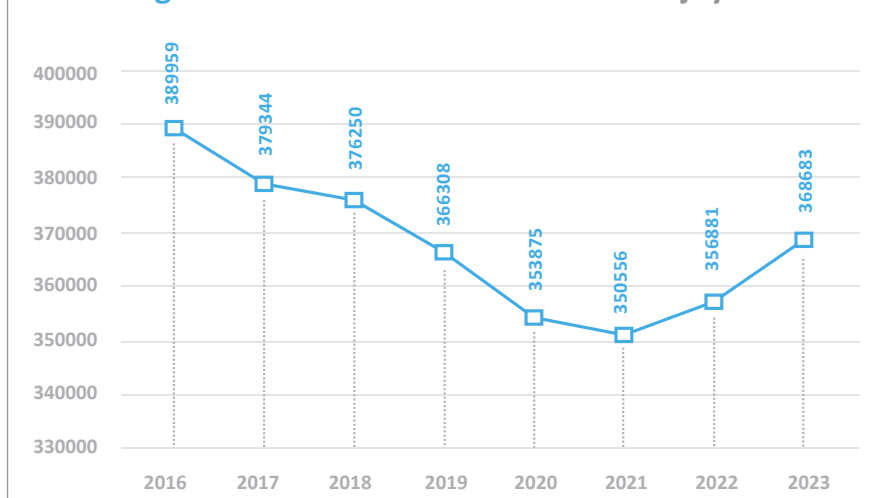
Decydując się na przygotowanie budżetu pamiętajmy, że ma to sens, tylko jeśli podejmiemy do tego w pełni profesjonalnie. Będziemy systematyczni, na początku każdego roku przygotowujemy plan na najbliższych dwanaście miesięcy, natomiast co miesiąc będziemy analizowali realizację planów, a w przypadku odchyłań wprowadzimy niezbędne zmiany w funkcjonowaniu ośrodka.

■ Przychody

Chcąc oszacować przychody, musimy założyć, ile kursantów miesięcznie będziemy szkolili. Dla ośrodków, które funkcjonują już kolejny rok, jest to prostsze zadanie, ponieważ mogą oprzeć się na danych z poprzednich okresów. Jeśli nie notujemy ciągłego wzrostu liczby kursantów, którzy chcą zapisać się do nas na kurs, bezpiecznie jest przyjąć poziom zeszłego roku. Co i tak przy spadającej liczbie 18-latków wymusza podejmowanie działań powodujących wzrost naszego udziału w rynku szkoleniowym.

Robiąc założenia, pamiętajmy o wpływie pół roku, rozkładzie świąt, długich weekendów, a nawet zmian w przepisach na liczbę osób, która będzie chciała zgłosić się na kurs. Możemy także założyć, ile średnio kursanci dokupią godzin dodatkowych.

Prognozowana liczba 18-latków w kolejnych latach



■ Koszty

Koszty w ośrodku są pozycją, na którą mamy bezpośredni wpływ. Ich wysokość zależy od naszych decyzji i w tym obszarze możemy szybko reagować na zmieniającą się sytuację na rynku. Pamiętajmy o zaplanowaniu kosztów stałych, które nie zależą od liczby kursantów, i zmiennych rosnących wraz z liczbą szkolonych osób.

■ Praca z budżetem

Po zaplanowaniu kosztów i przychodów przychodzi czas na systematyczną pracę z budżetem. Jeśli chcemy, aby budżet był dla nas przydatnym narzędziem, musimy aktualizować go co najmniej raz w miesiącu o rzeczywiste dane.

Najprościej stworzyć kopie tabel z naszymi planami i uzupełniać je danymi rzeczywistymi. Porównując plany z ich realizacją widzimy, czy

to, co zaplanowaliśmy, ma szansę powodzenia, czy może nieodpowiednio oszacowaliśmy nasze możliwości.

Dzięki pracy z budżetem otrzymamy na bieżąco informację o kondycji finansowej naszego ośrodka, czy na przykład nie powinniśmy wprowadzić korekty swoich planów. Będziemy wiedzieli, czy możemy zainwestować kolejne środki w rozwój z pieniędzy dodatkowo zarobionych w ośrodku, czy będziemy musieli zrezygnować z części oczekiwanego zysku. Znajdziemy także odpowiedź na pytanie, czy przy poziomie cen i liczbie szkolonych osób opłaca nam się prowadzić własny ośrodek. Może zarobimy tyle samo pracując jako instruktor w innym OSK, a odejdą nam zmartwienia związane z zarządzaniem i prowadzeniem ośrodka.

Maciej Matuszak

Przykładowy plik z budżetem do pobrania: bit.ly/budzetosk

Przykładowy plan przychodów:													
Planowane przychody	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	suma 2019
Cena kursu	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	21600
Cena godziny dodatkowej	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	
Liczba kursantów	12	15	16	18	15	18	18	16	20	18	16	10	192
Liczba godzin dodatkowych	36	45	48	54	45	54	54	48	60	54	48	30	576
Przychód z kursów	21600	27000	28800	32400	27000	32400	32400	28800	36000	32400	28800	18000	345600
Przychód z godzin dodatkowych	2520	3150	3360	3780	3150	3780	3780	3360	4200	3780	3360	2100	40320
suma	24120	30150	32160	36180	30150	36180	36180	32160	40200	36180	32160	20100	385920

Koszty													
Planowane koszty	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	suma 2019
wynajem sali wykładowej i biura	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	24000
wynajem placu manewrowego	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	6000
Koszt pracownika biurowego	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500	42000
Amortyzacja aut szkoleniowych	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	18000
Koszt promocji i reklamy	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	6000
Ubezpieczenie	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	3000
Przeglądy, naprawy	417	417	417	417	417	417	417	417	417	417	417	417	5000
Średnie spalanie paliwa na godzinę	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	
Cena paliwa	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	
Paliwo	2970	3713	3960	4455	3713	4455	4455	3960	4950	4455	3960	2475	47520
Wynagrodzenie instruktora	9504	11880	12672	14256	11880	14256	14256	12672	15840	14256	12672	7920	152064
Materiały dla kursantów	360	450	480	540	450	540	540	480	600	540	480	300	5760
suma	24675	25508	25785	26340	25508	26340	26340	25785	26895	26340	25785	24120	309422

Cena minimalna

– policz, co ci się opłaca

Hasło „cena minimalna” od lat przewija się podczas dyskusji na temat rentowności szkoleń kierowców w Polsce. Wiele osób uważa, że tylko dzięki ustaleniu ceny minimalnej możliwe będzie podniesienie jakości szkoleń na kursach nauki jazdy.

Miesięczne koszty funkcjonowania ośrodka	
Pozycja	kwota w zł
Wynajem sali wykładowej i biura	2 000,00
Wynajem placu manewrowego	500,00
Koszt pracownika biurowego	3 500,00
Amortyzacja aut szkoleniowych	1 500,00
Koszt promocji i reklamy	500,00
Ubezpieczenie	250,00
Przeglądy, naprawy	416,67
Paliwo	3960,00
Wynagrodzenie instruktora	12 672,00
Materiały dla kursantów	480,00
suma	25778,67

Zastanówmy się jednak, kto taką cenę ustali, na jakiej podstawie? Mamy wiele przykładów na to, że zapisy w ustawach tworzone są przez grupy osób, które nie mają na uwadze tego, jak polepszyć sytuację całej branży i umożliwić oferowanie lepszych jakościowo szkoleń, a działają na rzecz wybranej grupy OSK. Cenę określoną w ustawie lub rozporządzeniu trudno jest zmienić, a w przypadku rosnących kosztów pracy i cen paliwa możemy mieć związane ręce i pracować poniżej kosztów.

Zalóżmy, że ustawodawca określiłby cenę np. na 1600 – 1800 zł. Dla wielu ośrodków byłaby to cena niższa niż mają obecnie, a niełatwo byłoby wytłumaczyć, dlaczego nasz kurs jest droższy niż określili to ustawodawca. Społeczeństwo może nie dostrzegać różnicy pomiędzy ceną minimalną a urzędową i walka na hasła promocyjne „u nas nie przepłacasz” lub „u nas ceny zgodne z ustawą” jest wielce prawdopodobna.

Dlatego warto wziąć sprawy w swoje ręce i wykonać kalkulację, ile tak naprawdę powinien kosztować nasz kurs na prawo jazdy.

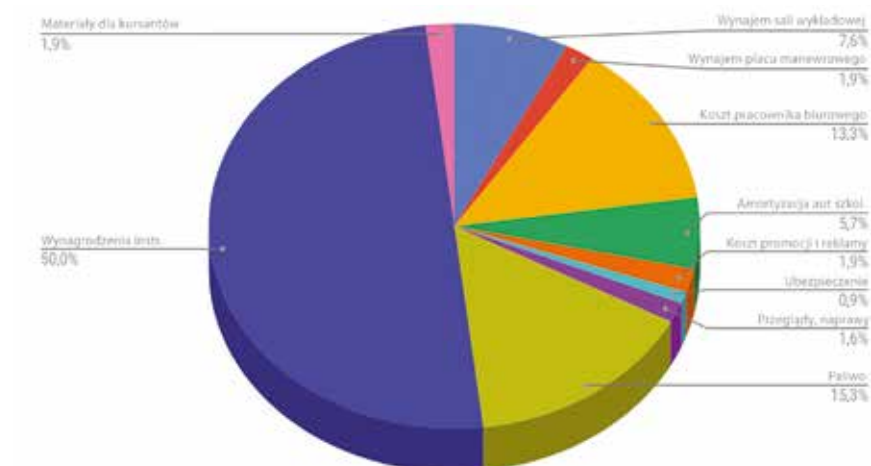
■ Przychody

Podstawowym źródłem przychodu w OSK jest sprzedaż kursów na prawo jazdy i godzin dodatkowych wykupowanych przez naszych kursantów, jak i kursantów z innych ośrodków.

Zakładamy, że średnio miesięcznie szkolić będziemy szesnaście osób, co przy dodaniu godzin dodatkowych daje nam 528 godzin do wyjeżdżenia. Następnie zakładamy, że pojazd będzie pracował 12 godzin dziennie przez 25 dni w miesiącu. Z obliczeń wynika, że powinniśmy mieć dwa auta szkoleniowe oraz – zakładając, że maksymalny czas pracy instruktora wynosi 10 godzin – współpracować z trzema instruktorami.

■ Koszty

Zacznijmy od wyliczenia kosztów, które ponosimy w ośrodku. Możemy je podzielić na stałe – niezależne od liczby kursantów i zmienne – ich wielkość rośnie wraz z liczbą kursantów. Jeśli szkolimy na więcej niż jedną kategorię prawa jazdy, koszty wynajmu sali wykładowej, obsługi biura musimy



podzielić proporcjonalnie na poszczególne kategorie, np. proporcjonalnie do liczby szkolonych osób.

Do kosztów stałych zaliczamy:

- amortyzację pojazdów szkoleniowych – koszt zakupu pojazdu 45 000 lub koszt wynajmu długoterminowego, leasingu (amortyzacja standardowo pięć lat)
- ubezpieczenie auta – 1 500 szt./rok
- wynagrodzenie pracownika biurowego – 3 500 zł/mies.
- wynajem sali wykładowej i placu manewrowego – 2500 zł/mies.
- promocję i reklamę – 500 zł/mies.

Koszty zmienne to:

- koszty paliwa – 1,5 l średnie zużycie na godzinie
- koszty materiałów dla kursantów – 30 zł/szt.
- koszty przeglądów i napraw – 2500 szt./rok
- wynagrodzenie instruktora 24 zł brutto (około 20 zł netto przy umowie-zleceniu).

Po podsumowaniu kosztów możemy przejść do najciekawszej części, a mianowicie do ustalenia zysku, jaki chcemy mieć z prowadzonej działalności.

■ Zysk

Mając zebrane koszty miesięczne funkcjonowania ośrodka możemy zastanowić się, jaki zysk ma przynieść nam ośrodek. Dla wartości 7 000 zł wychodzi nam, że powinniśmy osiągnąć przychód w wysokości 32 778,67 zł. Przychód ten

składa się z przychodu z godzin dodatkowych 3 360 oraz z przychodu z kursów 29 418,67 zł.

Mając takie dane łatwo obliczyć, że jeśli godzina dodatkowa będzie kosztowała 70 zł, cena minimalna za kurs w naszym ośrodku powinna wynosić 1 838,67 zł.

■ Optymalizacja

Na podstawie analizy powyższych obliczeń wnioskujemy, że wiele ośrodków szkoli nie osiągając zysków i nie myśli o rozwoju. Oczywiście istnieje wiele obszarów, w których możemy szukać optymalizacji, np. LPG w autach, prowadzenie części zajęć osobiście. Ciekawą alternatywą do zakupu aut jest wynajem długoterminowy, gdy znamy dokładny miesięczny koszt użytkowania auta i nie musimy martwić się niespodziewanymi wydatkami na naprawy i serwis.

Istnieje pewien poziom cen, poniżej którego nie da się zejść i prowadzić szkolenia takie na jakie sami chcielibyśmy uczęszczać.

Przedstawiony powyżej sposób kalkulacji ceny minimalnej kursu może stanowić podstawę do bardziej skomplikowanych obliczeń. Warto wpisać dane swojego ośrodka i zastanowić się, czy cena, za jaką oferujemy kurs, jest optymalna.

Maciej Matuszak

Plik z wyliczeniami można pobrać pod adresem: bit.ly/cenaminalna

HERE WE GO!

Kurs na prawo jazdy kategorii B w języku angielskim gotowy i dostępny na en.prawko.pl

Kurs na prawo jazdy kategorii B w języku angielskim to pełne tłumaczenie teorii niezbędnej do zdania egzaminu w tym języku.

Prawko.pl w języku angielskim to:

- skuteczne narzędzie, przygotowujące obcojęzycznych kursantów do egzaminu na prawo jazdy w Polsce
- najważniejsza część programu #DriveMoreEnglish, zachęcającego instruktorów i egzaminatorów do uczenia się i posługiwania zawodowym językiem angielskim w obliczu coraz większego zainteresowania kursem i egzaminem na prawo jazdy w języku angielskim w naszym kraju.

Tekst kursu w języku angielskim stanowi tłumaczenie programu dostępnego w języku polskim: 2300 slajdów z zachowaniem terminologii z oficjalnych testów. W procesie opracowania przekładu kursu zadbałszy o zgodność terminologii z oficjalnymi testami na prawo jazdy w języku angielskim. Dzięki temu kursant uczący się z wykorzystaniem programu #DriveMoreEnglish poznaje słowa i związki frazeologiczne, z którymi nie zetknął się wcześniej, i nie będzie miał kłopotów z ich zrozumieniem podczas egzaminu. Fachowe słownictwo nie stanowiłoby raczej trudności dla osoby, dla której angielski jest językiem ojczystym, jednak mogłoby być niezrozumiałe dla kandydatów, dla których jest on językiem obcym, nawet jeśli opanowali go biegle. Przygotowując tłumaczenie opieraliśmy się na wielu latach doświadczenia w tworzeniu materiałów edukacyjnych dla kierowców, kandydatów na kierowców oraz instruktorów nauki jazdy i ośrodków szkolenia kierowców. Korzystaliśmy także z bogatych doświadczeń w kreowaniu programów nauczania języka angielskiego do celów specjalistycznych (biznes, technologia, lotnictwo). Dlatego prawko.pl w języku angielskim to z jednej strony skuteczne narzędzie dla kandydatów przygotowujących się do egzaminu na prawo jazdy, z drugiej – doskonały instrument kształcenia dla instruktorów i egzaminatorów chcących opanować język angielski w codziennych sytuacjach zawodowych. Zdecydowana większość slajdów została przygotowana w formie instrukcji dla kandydata. Jest to gotowe narzędzie pracy dla instruktora, a dzięki dostępności kursu także w języku polskim łatwo będzie opanować słownictwo.

Dlatego już od maja, na podstawie cyklu materiałów publikowanych na szkola-jazdy.pl



(patron medialny projektu) i przeprowadzonych webinarów, wprowadzamy także:

– program e-learning języka angielskiego dla instruktorów i egzaminatorów: 60 modułów lekcyjnych z nagraniem wymową, słownictwem, gramatyką i przykładami zastosowania w codziennych sytuacjach zawodowych, zgodnie z zasadą sprawdzoną w innych branżach: „**uczysz się wyłącznie tego, co jest ci potrzebne na co dzień**”. Kurs e-learning #DriveMoreEnglish dostępny jest już teraz na portalu kierowca.pl

– bezpłatne spotkania live, mające formę konsultacji, rozmowy, krótkiej lekcji językowej na stronie szkola-jazdy.pl na Facebooku, w czasie których prezentować będziemy wybrane zagadnienia językowe i odpowiadać na pytania. Już dzisiaj anonsujemy także cykl wywiadów i programów telewizyjnych, promujących kształcenie i pracę instruktora oraz egzaminatora nauki jazdy w języku angielskim

– na nowej szkole-jazdy.pl codziennie omawiać będziemy najważniejsze i najbardziej przydatne według nas, na podstawie informacji zwrotnej od Was, słowa, wyrażenia, zwroty.

Jako autor wyżej wymienionych kursów szczerze zachęcam do aktywności w obszarze uczenia się i nauczania w języku angielskim. Myślę, że to ogromna szansa, na której skorzystacie zarówno osobiście, jak i zawodo-

wo. Osobiście – ucząc się języka angielskiego w kontekście komunikacji zawodowej; to Wy wybieracie czas i miejsce nauki. Z pewnością jesteście świadomi, jak bardzo wzbogacającym doświadczeniem jest uczenie się języka obcego, ile daje przestrzeni do rozwoju osobistego, jak wiele drzwi otwiera. Zawodowo – wszystkie statystyki i prognozy wskazują jednoznacznie, że obcokrajowców w Polsce jest i będzie coraz więcej, także młodych, dla których nasz kraj będzie naturalnym miejscem zdawania egzaminu na prawo jazdy. Lata doświadczeń i uczestnictwa w procesie kształcenia specjalistów (biznes, prawo, medycyna, lotnictwo, technologia) uświadomiły mi, jak ważna jest aktywność. Pozytywne nakręcenie się i tworzenie rynku, który ma przyszłość. Umożliwienie uczenia się w języku angielskim właśnie w Waszym OSK.

Pozostają do Waszej dyspozycji
szymon.janicki@e-kierowca.pl

Szymon Janicki

Nauczyciel i autor programów nauczania specjalistycznego języka angielskiego (biznes, medycyna, technologia, prawo, lotnictwo). Autor e-learningu języka angielskiego w lotnictwie: ica04u.pl. Założyciel ilcs.eu – pierwszego polskiego portalu do nauki języka angielskiego specjalistycznego.

Kampanie online — przyszłość OSK?

Wciąż powtarzamy, że trzeba przestawić się na inne tory, jeśli chcemy skutecznie docierać do naszych potencjalnych klientów. Do nudzenia opowiadamy o pokoleniu Z, obecnie przeważającym w grupach docelowych każdego OSK. A nim się obejrzymy, w dorosłość wejdzie pokolenie Alfa.

Jeszcze bardziej cyfrowe, jeszcze bardziej mobilne, jeszcze bardziej świadome, że nowe technologie tracą już status nowych – tempo rozwoju i zachodzących zmian wskazuje mówić nam o „obecnych” technologiach.

Jesteś gotowy na przerzucenie ciężaru promocji do Internetu? Jeśli nie, stracisz kontakt ze swoimi klientami. Jeśli nie, stracisz pieniądze na promocję i nie będziesz wiedzieć, co działa, a co przepala twój budżet. Za dużo możesz stracić, żeby nie myśleć poważnie o cyfrowych metodach promocji twojego OSK.

■ Umiesz liczyć? Licz na online!

Jeśli chcesz świadomie prowadzić swój biznes i nie przepłacać, musisz liczyć się z tym, że największy ciężar promocji trzeba przenieść do sieci. Bo sieć teraz to urządzenie, z którymi twoi klienci przeżywają każdy dzień. To smartwatch, smartfon, tablet, laptop, desktop.

Działania w sieci są obliczalne. To powoduje, że można z wysokim prawdopodobieństwem przewidywać skutki przyszłych promocji. Dzięki temu lepiej planować budżet. Wyciągać konkretne wnioski i optymalizować koszty.

■ Dlaczego wykluczyłem tradycyjną telewizję?

Bo telewizja w tradycyjnym rozumieniu traci swoją wagę, podobnie jak inne tradycyjne kanały promocji. Teraz telewizja też przeniosła się do sieci. Nie bez powodu Netflix bije rekordy popularności, a młodsze pokolenia uciekają od tradycyjnych kanałów rozrywki na rzecz dostępnych przez sieć.

Według badań przeprowadzonych w 2018 roku ponad połowa ankietowanych twierdziła, że wiodącym kanałem jest sieć i platformy streamingowe. Ponad 70 proc. z nich uważało, że w przyszłości głównym kanałem będą platformy streamingowe, np. Netflix.

Ponad 90 proc. pokolenia Z korzysta z content marketingu w mediach społecznościowych, blisko 60 proc. dokonuje zakupu pod wpływem działalności influencerów.



Metody promocji ewoluują do postaci cyfrowej. Ty też musisz.

■ Dlaczego online to twoja przyszłość?

Pokolenie Z boi się wykluczenia ze strumienia wiadomości (FOMO – fear of missing out). Dlatego funkcjonuje w sieci tak samo jak w rzeczywistym świecie. Ta granica nie zatarła się, ta granica po prostu przestała istnieć.

Biorąc po uwagę to, że pokolenie Z działa jednocześnie na kilku ekranach, tj. kilku urządzeniach, docieramy do kolejnego punktu potwierdzającego, że musisz myśleć online.

■ Chodzi o atrybucję i analitykę!

Model atrybucji klienta to sposób, w jaki pozyskujesz kandydata na kierowcę. Dzięki działaniom online będziesz w stanie ocenić, na jakich etapach z jakich urządzeń korzystają twoi potencjalni klienci, kiedy docierasz do nich z przekazem reklamowym.

Raz kursant odwiedzi twoją stronę korzystając ze smartfona, kolejnym razem z tabletu, potem z komputera, żeby ostatecznie wrócić do oferty na smartfonie. Dzięki temu będziesz w stanie rozplanować budżet przeznaczony na promocję. Wiesz, które kanały będą najlepiej działały i będziesz mógł na reklamę mobile przeznaczyć np. 70 proc., a na reklamę desktop 30 proc. Oczywiście to nie są konkretne liczby, bo takie decyzje wymagają głębszej analizy. Zwłaszcza jeśli chodzi o budżetowanie.

W każdym razie obojętnie jakie zaplanowane działania promocyjne wykonasz w sieci, każde będziesz mógł obliczyć, wyliczyć i zastawić ze sobą, żeby wyciągnąć wartościowe wnioski.

Kampania offline z ulotkami nie da ci takich korzyści. Nie będziesz w stanie realnie ocenić skuteczności takiej promocji. Natomiast to, co stanie się w sieci, pozwoli ci obliczyć skuteczność, a nawet przewidywać, jak prowadzić promocję w przyszłości.

■ To może przerażać

Zdaję sobie sprawę, że prowadzenie kampanii, znajomość mechaniki i algorytmów różnych systemów reklamowych może przytłaczać. Eksperci uczą się tego całe życie i nigdy nie przestają, bo systemy ulegają ciągłym zmianom.

Ciągłym zmianom ulegają też preferencje konsumentów, które wywołują potrzebę wypracowania innych strategii w systemach reklamowych.

Nie znaczy to jednak, że trzeba od razu dawać za wygraną. Są rozwiązania, które znacznie ułatwiają prowadzenie kampanii promocyjnych w sieci.

W oparciu o wiedzę ekspertów i skomplikowane algorytmy powstają platformy, dzięki którym stworzenie kampanii odbywa się w kilku kliknięciach i w znacznie uproszczonym interfejsie.

Do takiego celu zmierza też Biz.prawko.pl, gdzie już niedługo powstaną specjalne panele i funkcjonalności upraszczające tworzenie promocji w sieci.

Krzysztof Syrek

Nauka w wirtualnej rzeczywistości

– pomysł na wykorzystanie nowoczesnej technologii w edukacji polskich kierowców

Kto jeszcze dwadzieścia kilka lat temu uwierzyłby, że sporą część codziennego życia będzie spędzał używając smartfona? Pierwsze telefony imponowały nam rozbudowaną listą dzwonek, a za pomocą dzisiejszych robimy „live’y”, opłacamy rachunki i oglądamy ulubione seriale.



W środowisku biznesowym często przewija się stwierdzenie, że jedyne, co pewne, to zmiana. Zmiana z kolei, która obrała kierunek na nowe i lepsze, to kluczowy element postępu. Szybko i bardzo ogólnie można z tego wywnioskować, iż postęp to stały element naszego życia, który w istocie ma nam wszystkim przynosić lepsze.

A co dobrego dzieje się za sprawą postępu w edukacji kierowców? Nie da się ukryć, że i w tej dziedzinie zmiana w pewnym sensie jest stałą. Co najważniejsze, przesiadamy się do coraz to nowszych i szerzej wspierających kierowców pojazdów. Zmieniła się również forma testów egzaminu teoretycznego, które wymagają od kandydatów na kierowców większego zaangażowania i lepszego zrozumienia sytuacji drogowych. Dzięki technologii komputerowej przesuwamy uczących się z pozycji biernych czytelników do coraz bardziej aktywnych uczestników ruchu drogowego.

Już w latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia wskazywano, że skuteczność edukacji rośnie wraz ze wzrostem zaangażowania zmysłowego ucznia. W praktyce oznacza to, że im bardziej aktywnie bierzemy udział w poznawaniu, tym więcej z tego zapamiętujemy. Z całą pewnością żaden instruktor nauki jazdy nie jest tym zaskoczony. Przecież wszyscy wiemy, że najskuteczniej przyswajamy wiedzę w samochodzie i prawdziwym ruchu drogowym.

A gdyby tak wykorzystać tę wiedzę, połączyć z nowoczesną technologią, podnieść skuteczność przyswajania i jednocześnie zminimalizować ryzyko niepożądanych sytuacji powodowanych przez kursantów? Takie wyzwanie podjęliśmy we wrocławskiej spółce MagicVR, która we współpracy z funduszem Kvarko ASI sp. z o.o. realizuje projekt pn. „System edukacyjno-szkoleniowy zachowań drogowych w wirtualnej rzeczywistości”. Projekt ma charakter działań badawczo-rozwojowych i jest współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014–2020.

W ramach tego przedsięwzięcia pod operacyjną nazwą WirtualnaElka podjęliśmy się zadania zbudowania nowoczesnego i dostępnego kosztowo symulatora, który dzięki technologii VR (ang. VR – virtual reality) pomoże budować wśród polskich kierowców niezbędną świadomość oraz pożądane nawyki, czego następstwem będzie wzrost bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Nawiązaliśmy współpracę z przedstawicielami m.in. środowisk instruktorów nauki jazdy oraz doskonalenia techniki jazdy. Przeanalizowaliśmy statystyki dotyczące wypadków drogowych oraz zapytaliśmy o opinię instytucje związane z technologią i bezpieczeństwem na polskich drogach. Pod koniec marca zorganizowaliśmy również konferencję, której celem było przetestowanie oraz ocena prototypowego symulatora przez przedstawicieli ww. środowisk. Pośród wszystkich klientów, którzy dostrzegają potencjał przygotowywanego systemu, należy wymienić przede wszystkim ośrodki szkolenia

kierowców z całej Polski. To właśnie dla nich przystępny i nowoczesny symulator VR może stać się źródłem wielu istotnych korzyści, w tym zapewnić m.in.:

- wzrost atrakcyjności edukacyjnej ośrodka wśród klientów młodego pokolenia
- możliwość bezpiecznego wdrażania i oswajania z pojazdem oraz ruchem drogowym kandydatów na kierowców
- możliwość symulowania i grupowej analizy zachowań w sytuacjach drogowych, trudnych do wywołania w prawdziwym ruchu
- niższe koszty związane z eksploatacją pojazdów nauki jazdy poprzez lepsze przygotowanie kursantów do jazdy, a przez to niższe ryzyko np. szkód na drodze
- wzrost ogólnej atrakcyjności rynkowej oraz bezpieczeństwa w oferowanych procesach edukacyjnych
- możliwość wykorzystania symulatora do promocji własnego ośrodka bądź zwiększania przychodów poprzez udział w dodatkowych projektach szkoleniowych.

W prace nad funkcjonalnością i jakością symulatora zaangażowany jest jeden z najlepszych w Polsce zespołów specjalistów od wirtualnej rzeczywistości z firmy MagicVR. To dzięki umiejętnościom tych ludzi symulator będzie zapewniał wysoki poziom immersji (zaangażowania się w wirtualną rzeczywistość) przy jednocześnie niewygórowanych wymaganiach sprzętowych. W połączeniu z programem finansowania sprzętu oraz zakupu licencji symulator WirtualnaElki zapowiada sporą rewolucję w edukacji kandydatów na kierowców.

Skoro już dzisiaj omawia się i reguluje sprawy dotyczące kolejnych poziomów autonomii pojazdów, zaproszenie nowej technologii do nauki przyszłych kierowców wydaje się obowiązkiem. Jak pokazuje analiza światowych trendów wykorzystania VR-u w edukacji, wejście w posiadanie tej technologii może stać się kluczem do sukcesu w perspektywie najbliższych lat.

Aleksander Sienkiewicz,
koordynator projektu,
www.WirtualnaElka.pl



Samorządy i federacje

Skuteczność polskiego systemu szkolenia i egzaminowania kierowców, jak również wizerunek osób pracujących w tej branży nie są najlepsze. Podejmowane są więc działania na rzecz poprawy stanu rzeczy.

Aktualnie w sieci trwa zbieranie podpisów w deklaracji poparcia zatytułowanej „Inicjatywa Społeczna Nieobojętnych na rzecz powołania Samorządu Zawodowego Instruktorów i Egzaminatorów”. Została już podpisana przez 1354 instruktorów i egzaminatorów. Powołanie samorządu zawodowego ma zagwarantować m.in. rozwój zawodowy instruktorów i egzaminatorów, unowocześnienie i ujednoczenie szkolenia oraz egzaminowania, nadzór merytoryczny, bezpieczeństwo i stabilizację biznesu, partnerskie relacje branży ze wszystkimi organami i instytucjami oraz wzrost bezpieczeństwa na drogach.

„Sposoby szkolenia i egzaminowania istotnie się «zestarzyły» (...). Dewizą, która często temu towarzyszy, jest to, aby wszystko było taniej, aby na każdej rzeczy oszczędzić. Czyli po tanioci do bylejakości. Skutkiem tego jest permanentnie niezadowolający i drogo nas wszystkich kosztujący stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na pytanie, dlaczego tak jest, nie wystarcza już odpowiedź – magiczne zaklęcie – że za wypadki i kolizje odpowiada «niedostosowanie prędkości do warunków ruchu». Część społeczeństwa jest tym faktem zupełnie niezainteresowana, część przestała już wierzyć, że są możliwe zmiany, inna grupa dobrze chce, ale do końca nie wie, jak poprawiać bezpieczeństwo, czyli przyczynić się do zwiększenia komfortu życia” – napisał na portalu prawodrogowe.pl Tomasz Matuszewski, były instruktor nauki jazdy, a obecnie zastępca dyrektora WORD w Warszawie oraz przewodniczący komitetu koordynującego Inicjatywy Społecznie Nieobojętnych na rzecz powołania Samorządu Zawodowego.

Inicjatywa Społeczna Nieobojętnych na rzecz powołania Samorządu Zawodowego Instruktorów i Egzaminatorów przypomina, że obecnie w Polsce działa osiemnaście samorządów – w tym lekarzy, adwokatów, radców prawnych, notariuszy czy komorników. Zgodnie z konstytucją samorządy odpowiadają za reprezentowanie zawodów i osób wykonujących te zawody, a w szczególności prezentowanie wspólnie uzgodnionego stanowiska wobec organów władzy i administracji państwowej w kwestiach pozostających w zakresie ich kompetencji. Samorządy sprawują także pieczę nad należyтым wykonywaniem zawodów. Najważniejszym celem działania Samorządu Zawodowego Instruktorów i Egzaminatorów ma być dążenie do poprawy autorytetu branży, która ma pozostać profesjonalna i wiarygodna, a nie za wszelką cenę walczyć o klienta, co mogłoby

doprowadzić do nasycenia rynku firmami quasi-szkoleniowymi, a nie szkołami jazdy z prawdziwego zdarzenia. Samorząd chce dążyć do tego, by kwalifikacje osób zajmujących się szkoleniem kierowców dawały poczucie komfortu i bezpieczeństwa.

Ponadto Samorząd Zawodowy Instruktorów i Egzaminatorów miałby zajmować stanowiska w sprawach istoty procesu szkolenia i egzaminowania w kontekście wpływu na bezpieczeństwo i porządek ruchu drogowego, współpracować z organami władzy publicznej oraz organizacjami pozarządowymi w obszarze kierunków rozwoju zawodów i problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego, ustalać standardy wykonywania zawodów i standardy kwalifikacji zawodowych, w szczególności etycznych, jak również wydawać prawa do wykonywania zawodu.



Chłodnym okiem na pomysł spogląda Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców. „Można formułować zasady tworzenia samorządu instruktorów, ale nie bez w słuchania się w głosy tych, którzy z kursantem od wielu lat pracują na co dzień i na co dzień czują ciężar odpowiedzialności za bezpieczeństwo zarówno osoby szkolonej, jak i innych uczestników ruchu drogowego. Nie wolno odbierać głosu nawet tym, którzy z różnych powodów nie są aktywni społecznie, ale na pewno nie są obojętni, gdyż wszystkich działających w branży szkoleniowej dotyczą skutki nie najlepszych rozwiązań prawnych dotyczących szkolenia kandydatów na kierowców. Bardziej niż podsuwanie gotowych wizji konkretnemu środowisku, szczególnie jeśli myślimy o samorządności, potrzebne jest szukanie sposobów na aktywizację środowiska poprzez szeroką edukację i dyskusję na temat pożądanego przez nie rozwiązań. Dochodzimy tu do pytania, co lepiej służy wypracowaniu form i wprowadzeniu samorządności środowiska: podanie ryby czy wędki?” – komentuje zarząd PFSSK.

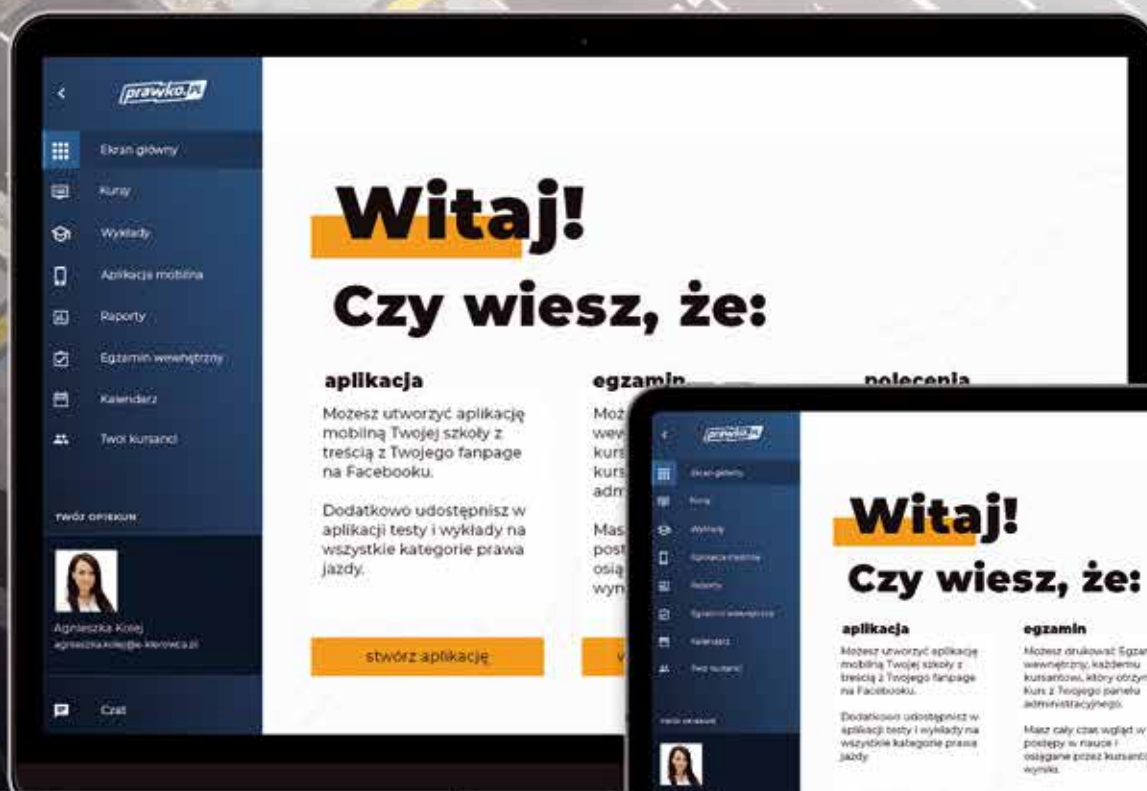
Przedstawiciele PFSSK powołują się przy tym na 20-letnią historię działalności stowarzyszenia oraz mediacje i konsultacje, które miały realny wpływ na jakość szkolenia czy pracy środowiska. A dorobek jest już ogromny i obejmuje m.in. wyeliminowanie wprowadzania zmian w bazie pytań egzaminacyjnych, przynoszącego jedynie korzyści materialne firmom wydawniczym, a narażającego na straty OSK i kursantów; przeniesienie części zadań egzaminacyjnych do ruchu drogowego; możliwość skrócenia czasu trwania części praktycznej egzaminu, jeżeli wszystkie zadania będą wykonane prawidłowo; możliwość przeprowadzania egzaminu pojazdami OSK czy zmniejszenie wymagań dla urządzeń rejestrujących w autach OSK.

PFSSK podkreśla, że deprecjonowanie wieloletnich wysiłków nie służy zabiegom mającym na celu zwiększenie znaczenia zawodu instruktora nauki jazdy. Dzielenie środowiska, z własnego punktu widzenia, na tak zwanych nieobojętnych, a więc w domyśle i obojętnych, nie służy niczyjemu dobru, a na pewno tworzeniu klimatu do integracji środowiska. „Każde środowisko zawodowe liczy na to, że samorząd będzie miał większy, niż mają stowarzyszenia zawodowe, wpływ na rozwiązania prawne, a opinie samorządu będą wiążące dla twórców prawa. Takie oczekiwanie może okazać się złudne. Władza wykonawcza jako władza sensu stricto polityczna niechętnie dzieli się władzą z obywatelami, w szczególności gdy wykazują oni wysoki stopień instytucjonalnej samoorganizacji i autonomii, jak w wypadku samorządów zawodowych. Współczesna historia Polski pokazuje, że jedyną drogą do osiągnięcia sukcesu przez społeczeństwo jest solidarność pomiędzy ludźmi, a w przypadku instruktorów, wykładowców i wszystkich instytucji, organizacji i firm funkcjonujących w obszarze szkolenia kierowców solidarność w osiągnięciu celu poprzez wspólne działanie ponad podziałami, wynikającymi ze złe rozumianej rywalizacji i konkurencji” – dodaje zarząd PFSSK. W publikacjach apeluje przy tym do wszystkich, szczególnie młodych przedstawicieli zawodów instruktora i egzaminatora, aby korzystając chociażby z zasobów Internetu samodzielnie dochodzili do wniosków opartych o doświadczenia przedstawicieli grup zawodowych od lat walczących o samorządy oraz tych, które doświadczyły funkcjonowania samorządów i mają na ich temat mocne zdanie.

Łukasz Szewczyk

nowe funkcje i więcej korzyści

biz.prawko.pl



Więcej, lepiej, zawsze, wszędzie...



Present simple

– na co dzień, podczas każdej lekcji

Czas Present Simple to najprostszy i bardzo często stosowany w codziennej pracy czas języka angielskiego. Obok trybu rozkazującego i czasowników modalnych będzie waszym podstawowym narzędziem komunikacji z obcojęzycznym kursantem.



Present Simple wyraża czynności, które dokonywane są zwyczajowo, stale, okresowo, co jakiś czas, a nie w chwili obecnej.

Stosujemy go także do wyrażania przepisów prawa, zasad ruchu drogowego. Dlatego w pracy instruktora, egzaminatora będziecie go używali na co dzień.

Jest przydatny w ocenianiu umiejętności i postępów wiedzy kursanta.

Konstruowanie zdań oznajmujących twierdzących w czasie Present Simple jest łatwe, należy jednak zwrócić uwagę na zdania pytające i przeczące, których budowa jest zupełnie inna gramatycznie niż w języku polskim.

■ KONSTRUKCJA ZDANIA

Jak sama nazwa wskazuje (*present*), jest to czas teraźniejszy i... jest bardzo prosty (*simple*), bo praktycznie składa się tylko z formy podstawowej czasownika. I dlatego:

You **drive** very safely – Jeździsz bezpiecznie.

I **have** classes on Fridays – W piątki prowadzę zajęcia.

You **work** at a good driving school – Pracujesz w dobrej szkole jazdy.

We **work** from Monday to Saturday – Pracujemy od poniedziałku do soboty.

Wyjątkiem jest trzecia osoba liczby pojedynczej, w której do czasownika należy dodać końcówkę *s*. Dlatego powyższe zdania w trzeciej osobie liczby pojedynczej będą brzmiały:

He **drives** very safely.

She **has** classes on Friday (nieregularna odmiana czasownika *have*, w trzeciej osobie: *has*)

Mike **works** at a good driving school.

She **works** from Monday to Friday.

Wykorzystując Present Simple bardzo często wyraża się **częstotliwość wykonywanych czynności**. Dokonuje się tego za pomocą następujących wyrażań:



English	Polish
always	zawsze
often	często
usually	zwykle
sometimes	czasami
rarely, seldom	rzadko
hardly ever	prawie nigdy
never	nigdy

Zwróćcie uwagę na ich pozycję w zdaniu: umieszczamy je pomiędzy podmiotem a orzeczeniem.

He **always** drives very safely.

She **never** has classes on Friday.

She **usually** works from Monday to Friday.

■ PYTANIA W PRESENT SIMPLE

Aby zadać pytanie w czasie *Present Simple*, należy zastosować operator **do** lub **does** (dla trzeciej osoby liczby pojedynczej).

Singular	Plural
Do I work at a driving school?	Do we work at a driving school?
Do you work at a driving school?	Do you work at a driving school?
Does he work at a driving school? Does she work at a driving school?	Do they work at a driving school?

W pytaniach bardzo często stosujemy „słowa pytające”, np. **when**, **where**, **how**. Umieszczamy je zawsze na początku zdania.

When do you have classes? – Kiedy prowadzisz zajęcia?

Where do you drive with a student on the first lesson? – Gdzie (lub dokąd) jeździsz z kursantem podczas pierwszych zajęć?

How often do you run examinations? – Jak często prowadzisz egzaminy?

What do you teach during the second lesson? – Czego uczysz podczas drugiej lekcji?

■ PRZECZENIA

Zdania przeczące tworzy się dodając do czasownika **do not** (don't) lub **does not** (doesn't) dla trzeciej osoby liczby pojedynczej.

You **don't** drive very safely.

She **doesn't** have classes on Fridays.

We **don't** work from Monday to Saturday.

Szymon Janicki

Nauczyciel i autor programów nauczania specjalistycznego języka angielskiego (biznes, medycyna, technologia, prawo, lotnictwo). Autor treści #DriveMoreEnglish oraz e-learningu języka angielskiego w lotnictwie: icao4u.pl. Założyciel ilcs.eu – pierwszego polskiego portalu do nauki języka angielskiego specjalistycznego

Angielski

Słówka które warto znać

Kontekst: wyprzedzanie

- **overtake** – wyprzedzać
- **promptly** – szybko, sprawnie, niezwłocznie
When you overtake another vehicle, you should return to the right lane promptly – Gdy wyprzedzisz inny pojazd, powinieneś niezwłocznie wrócić na prawy pas ruchu.
- **overtaking** – wyprzedzanie
The overtaking manoeuvre must be performed decisively – Manewr wyprzedzania musi być wykonywany zdecydowanie.
- **assess** – ocenić
You need to assess if you are able to finish the overtaking manoeuvre safely before you start it – Musisz ocenić, czy jesteś w stanie bezpiecznie zakończyć manewr wyprzedzania.
- **cut off** – zajeżdżać drogę
When you finish the overtaking manoeuvre, don't cut off – Kiedy kończysz manewr wyprzedzania, nie zajeżdżaj drogi.
You didn't switch on the indicator and you cut the other driver off – Nie włączyłeś kierunkowskazu i zajechałeś drogę innemu kierowcy.
- **no overtaking** – zakaz wyprzedzania
Can you see the no overtaking sign? Don't even try to overtake the vehicle in front of you – Widzisz znak zakazu wyprzedzania? Nawet nie próbuj wyprzedzać pojazdu jadącego przed tobą.
- **end of the overtaking restriction** – koniec zakazu wyprzedzania
There is the end of the overtaking restriction sign in a hundred meters. You may prepare for the overtaking manoeuvre – W odległości 100 metrów jest znak „koniec zakazu wyprzedzania”. Możesz przygotować się do manewru wyprzedzania.
- **oncoming traffic** – pojazdy nadjeżdżające z przeciwnika
Watch out for the oncoming traffic when you want to overtake – Uważaj na zbliżające się pojazdy z przeciwnika, gdy chcesz wyprzedzać.
- **accelerate** – przyspieszać
Accelerate but don't overspeed – Przyspiesz, ale nie przekraczaj limitu prędkości.
- **centre line** – linia przerywana
Before overtaking approach the centre line and make sure that there is no oncoming traffic – Przed przystąpieniem do manewru wyprzedzania zbliż się do linii przerywanej i upewnij się, że nikt nie nadjeżdża z przeciwnika.
- **no passing line** – linia ciągła
You must not overtake here. Can you see the no passing line? – Nie wolno ci tutaj wyprzedzać. Widzisz linię ciągłą?





Ma być łatwo czy bezpiecznie?

Anonsujemy nowy cykl „Z życia WORD-ów”, w którym będziemy przedstawiać spojrzenie na kwestie szkolenia, egzaminowania, bezpieczeństwa ruchu drogowego z punktu widzenia instytucji i osób egzaminujących.

W pierwszym artykule: Tomasz Kozłowski – kierownik Pionu Organizacji Egzaminów Państwowych Zachodniopomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Koszalinie.

Jednym z elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego są bez wątpienia WORD-y. W rozmaitych branżowych periodykach dyskutuje się nad bezpieczeństwem wyłącznie na podstawie liczb, statystyk. Trudno prowadzić w ten sposób merytoryczną dyskusję. Bo jeżeli tak ma się odbywać i jeśli wyciągać radykalne wnioski, to przede wszystkim należy zlikwidować wszystkie przejścia dla pieszych, bo na nich ginie najwięcej osób. Nawiasem mówiąc i odnosząc się do ogólnej tendencji dyskursu o systemie nauczania – ostatnio NIK zaproponował zawieszenie matury z matematyki z powodu słabych wyników!

Wyniki na egzaminie państwowym na prawo jazdy to problem wielowymiarowy. Niestety, w jego omawianiu ograniczamy się do prostej analizy i przedstawianiu re-

cepty na poprawę sytuacji. Jest to działanie powierzchowne, które nie może przynieść rzeczywistych zmian jakościowych.

■ Czy egzaminatorzy są surowi?

Egzaminatorzy przestrzegają przepisów prawa w zakresie egzaminowania. Czy to jest ich błąd? Nie można mieć pretensji do funkcjonariusza publicznego – a jest nim egzaminator podczas prowadzenia egzaminu – że przestrzega prawa. W naszej ocenie aktualnie obowiązujące przepisy ubezwłasnowolniają egzaminatora. Z jednej strony, bardzo wysokie kwalifikacje (trudna droga do tego, aby uzyskać uprawnienia do egzaminowania), a z drugiej – bardzo drobiazgowo przepisy, które prowadzą egzaminatora za rączkę.

Podkreślam, że wszystkie regulacje dotyczące procedury uzyskiwania uprawnień, również finansowe, ustala właściwy minister.

Ponadto szczegółowa analiza wyników nakazuje zadać sobie wiele pytań.

- Dlaczego zdawalność na egzaminie teoretycznym wynosi tylko 50 proc.? Przecież pytania są znane i, co ważniejsze, wszystkie osoby przystępujące do egzaminu państwowego zdały egzamin wewnętrzny w OSK.
- Dlaczego 32 proc. osób nie zdaje na placu manewrowym? Zadania do wykonania na placu manewrowym są przecież znane, kryteria oceny bardzo precyzyjnie opisane i w końcu, podobnie jak przy egzaminie teoretycznym, te osoby zdały egzamin wewnętrzny w OSK.
- Dlaczego podstawową przyczyną niepowodzeń na egzaminie w ruchu drogowym (48 proc.) jest wymuszenie pierwszeństwa, zagrożenie kolizją i niewłaściwy przejazd przez skrzyżowania?

Analiza wyników poszczególnych instruktorów pokazuje, że można szkolić bardzo dobrze

(zdawalność na poziomie ponad 60 proc., a nawet 100 proc.) i szkolić na niskim poziomie (zdawalność poniżej 10 proc.). **Ponad 70 proc. OSK ma zdawalność poniżej średniej!**

Często odnosimy się do zdawalności zwłaszcza u naszych zachodnioeuropejskich sąsiadów. Szkoda, że nie jest podana pełna informacja. Ile godzin przed egzaminem osoba się szkoliła i jakie są konsekwencje administracyjne wobec OSK, których kandydaci wielokrotnie nie zdają egzaminu, a otrzymali zaświadczenie potwierdzające umiejętności.

ZORD w Koszalinie na bieżąco analizuje wyniki osiągane na egzaminach. Prowadzimy w ramach warsztatów egzaminatorów zajęcia, mające na celu ujednolicanie kryteriów egzaminowania i eliminowanie niewłaściwych zachowań egzaminatorów.

Podczas oceny matur (dzieje się to co roku) nikt nie krytykuje okręgowych komisji egzaminacyjnych, natomiast nadzór pedagogiczny nakazuje wprowadzać w placówkach oświatowych programy naprawcze. **Te dane są ważne w kontekście uzyskiwania uprawnień, ponieważ maturzyści są głównymi klientami WORD-ów.**

Osoby, które zdały egzamin państwowy, mają wiedzę i umiejętności, aby samodzielnie i bezpiecznie poruszać się po drogach publicznych. Można natomiast postawić pytanie, jak z tej wiedzy i umiejętności korzystają. Przecież każdy kierowca wie, jakie są dopuszczalne prędkości, że nie można prowadzić po spożyciu alkoholu itd. A jednak łamiemy te przepisy, co potwierdzają policyjne raporty, zwłaszcza po tzw. długich weekendach.

Mimo wszystko w zakresie bezpieczeństwa jest co raz lepiej, choć jeszcze sporo nam brakuje. Przede wszystkim szacunku dla przepisów ruchu drogowego, życzliwości wobec innych uczestników ruchu drogowego i tzw. kultury jazdy.

Niestety, w naszym społeczeństwie nadal panuje przyzwolenie na łamanie przepisów, a nawet jest to w dobrym tonie. Słychać to w komentarzach po egzaminach.

Przejazd bez zatrzymania na tzw. zielonej strzałce, przejechanie przez linie ciągłe, wymuszenie pierwszeństwa przy zmianie pasa, brak sygnalizowania zawczasu i wyraźnie itd. To wszystko w ocenie osób zdających drobniźgi, o które czepiają się egzaminatorzy. „Panie egzaminatorze, przecież tak się nie jeździ, całe miasto by stanęło”. Ciekawy socjologicznie jest fakt, że będąc w innych krajach stosujemy się do przepisów. Czyżby chodziło tylko o kary?

Jako społeczeństwo chorujemy na schizofrenię w ocenie bezpieczeństwa na drogach. Narzekamy na WORD-y, że są rygorystyczne, że policja poluje na kierowców, nawet odebraliśmy strażom gminnym radary, sądy potrzebują ponad roku, aby ukarać ewidentnych piratów drogowych, a z drugiej strony, np. po długim weekendzie, ogłaszamy żałobę narodową, że tyle osób ginie na naszych drogach.



■ **Jakikolwiek system wprowadzimy – realizują go konkretni ludzie**

I to jest nasz słaby punkt. System szkolenia i egzaminowania będzie działał wówczas, jeżeli ludzie w nim uczestniczący będą respektowali jego reguły. Oczywiście system szkolenia i egzaminowania musi być prosty, przejrzysty i czytelny dla każdego. Aktualne przepisy mają wiele usterek i niezrozumiałych zapisów. Są po prostu przeregulowane!

Dlaczego np. kursant w zakresie kategorii AM prawa jazdy ma dziesięć godzin szkolenia teoretycznego, a w zakresie pozostałych kategorii motocyklowych trzydzieści? Czyżby czternastolatki (kat. AM) potrafiły nauczyć się tych samych przepisów ruchu drogowego trzy razy szybciej od osoby dorosłej? Przecież niezależnie od kategorii osoby będą jeździły po tych samych drogach, na których obowiązują te same zasady, stoją te same znaki drogowe, jest ta sama organizacja ruchu.

Dlaczego w ustawie Prawo o ruchu drogowym nie zdefiniowano kategorii skrzyżowania typu rondo?

W naszym społeczeństwie wytworzyło się przekonanie, że to WORD-y są przeszkodą w uzyskaniu prawa jazdy. A być może pozostałe strony tego procesu powinny uderzyć się w pierś. Może osoby szkolone powinny bardziej przykładać się do nauki, może OSK powinny bardziej przykładać się do jakości szkolenia i przeprowadzania egzaminów wewnętrznych.

A jest to możliwe. Około 32 proc. osób jest w ZORD Koszalin tylko raz. Są dobrze przygoto-

wani do egzaminu i po prostu zdaje go za pierwszym razem. Być może to właśnie między innymi dzięki WORD-om nasze statystyki wypadków powoli, ale systematycznie się poprawiają. WORD-y są ostatnią instytucją, która weryfikuje i wpuszcza na drogi publiczne nowych kierowców. Ostatnie pomysły i sugestie, że dzięki zmianie nadzoru nad egzaminami z marszałka na wojewodę będzie łatwiej zdać egzamin, przypominają o ból głowy. Czy pan wojewoda będzie wskazywał, kto ma zdać, a kto nie?

Wyrażam nadzieję, że ten artykuł jest początkiem merytorycznej dyskusji.

■ **Na koniec kilka danych statystycznych za rok 2018.**

Zdawalność z teorii:

- za pierwszym razem z kat. B – 59,51 proc., ogólna z kat. B – 49,89 proc.
- za pierwszym razem wszystkie kategorie – 61,64 proc., ogólna z wszystkich kategorii – 51,94 proc.

Zdawalność z jazdy:

- za pierwszym razem z kat. B – 31,44 proc., ogólna z kat. B – 25,45 proc.
- za pierwszym razem wszystkie kategorie – 35,06 proc., ogólna z wszystkich kategorii – 27,94 proc.

Tomasz Kozłowski
kierownik Pionu Organizacji
Egzaminów Państwowych
Zachodniopomorskiego Ośrodka Ruchu
Drogowego w Koszalinie

Kierowcy seniorzy: kiedy i czy w ogóle przestać jeździć

Państwa europejskie stosują różną praktykę odnawiania uprawnień do prowadzenia pojazdów w zależności od wieku kierowcy. Interdyscyplinarne badania medyczne, społeczne, psychologiczne wskazują na skomplikowane i niejednoznaczne zależności pomiędzy zaawansowanym wiekiem kierowców a bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Coraz więcej państw proponuje fakultatywne kursy adresowane do seniorów oraz akcentuje społeczne i zdrowotne znaczenie mobilności osób starszych.

■ Europejskie statystyki i procedury

Standardy sprawdzania stanu zdrowia starszych kierowców z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zyskują coraz szersze zainteresowanie z powodu prognoz demograficznych w Europie – dynamiczny przyrost liczby kierowców powyżej 75. roku życia w najbliższych dekadach. Obecnie 16 proc. Europejczyków to osoby powyżej 65. roku życia, a 4 proc. ma ponad 80 lat. W 2040 roku będzie to odpowiednio: 25 proc. i 8 proc. Prognozy statystyczne OECD wskazują, że już w roku 2030 25 proc. kierowców w Finlandii, Francji, Holandii, Hiszpanii, Norwegii, Szwecji i Wielkiej Brytanii stanowić będą osoby powyżej 65. roku życia.

W niektórych krajach badania medyczne kierowców w zależności od wieku nie są wymagane (np. Polska, Francja, Niemcy, Szwecja), w innych obowiązują procedury medyczne sprawdzania stanu zdrowia u kierowców nie tylko w podeszłym wieku (przykłady w tabeli poniżej). Francja, Holandia i Wielka Brytania mają największą liczbę kierowców powyżej 65. roku życia, co ma bezpośredni wpływ na mobilność seniorów i wynikające z niej korzyści indywidualne i społeczne.

Jedną z analiz Komisji Europejskiej porównuje fiński i szwedzki system oceniania możliwości prowadzenia pojazdu w starszym wieku. W Finlandii wymagane są regularne badania medyczne od 70 roku życia, podczas gdy w Szwecji taki obowiązek nie istnieje. Porównanie statystyk wypadków w Szwecji i Finlandii nie wykazuje znaczących różnic w liczbie wypadków spowodowanych przez starszych kierowców. Natomiast Finlandia ma zdecydowanie więcej ofiar wśród

niechronionych starszych uczestników ruchu drogowego niż Szwecja – prawdopodobnie jest to związane z tym, że wielu starszych pieszych utraciło prawo kierowania pojazdem. Badania prowadzone w Australii zostały podsumowane podobnym wnioskiem: mimo że w stanie Wiktorii nie obowiązują kontrole stanu zdrowia w zależności od wieku prowadzącego, statystyki wypadków powodowanych przez starszych kierowców nie są wcale gorsze niż w stanach, które wprowadziły taki obowiązek. European Road Safety Observatory (ERSO) wskazuje, że kierowcy w podeszłym wieku to bardzo zróżnicowana grupa, a jednym z niewielu łączących ich kryteriów statystycznych jest zdecydowanie obniżająca się liczba przejechanych kilometrów rocznie – proporcjonalnie do przyrostu wieku. Warto jednak zapewne zwrócić uwagę na statystyki amerykańskie, które w ostatnich latach wskazują wzrost liczby przejechanych kilometrów przez starszych kierowców, a wzrost ten jest znacznie bardziej dynamiczny niż w pozostałych grupach wiekowych.

■ Kształcenie i świadomość zamiast zakazu

Nie wszystkie kraje ograniczają się do obowiązkowej weryfikacji stanu zdrowia kierowców, niektóre komplementarnie lub zamiennie wprowadzają dobrowolne programy szkoleniowe, np. niemiecki Ältere aktive Kraftfahrer to cztery seminaria prowadzone w formie warsztatów. Prowadzący zachęca uczestników do autorefleksji i samooceny nawyków i zachowania podczas prowadzenia pojazdu. Zajęcia mają formę dyskusji i wymiany doświadczeń. Kurs oferuje starszym kierowcom możliwość poznania aktualnie obowiązujących przepisów. Z kolei holenderski BROEM to dobrowolne poddanie się ocenie jakości jazdy. Oferowany jest kierowcom w wieku 50+. Nie jest

egzaminem! Na BROEM składa się ocena stylu kierowania pojazdem, badanie wzroku oraz szybkości reakcji, kurs odświeżający wiedzę na temat przepisów ruchu drogowego. Do kursu dołączony jest podręcznik zawierający informacje na temat wpływu wieku na kierowanie pojazdem oraz porady i wskazówki dla zaawansowanych wiekowo kierowców. Po zakończeniu kursu uczestnik otrzymuje indywidualny raport wskazujący jego mocne i słabe strony oraz sugestie dotyczące dalszego kształcenia umiejętności i świadomości.

■ Medycyna

Interdyscyplinarnie problematyce zależności pomiędzy statystykami wypadków z udziałem seniorów a stanem zdrowia związanym z procesami starzenia, profilaktyką zdrowotną przyjrzyli się Japończycy, gdy w 2008 roku okazało się, że ponad 40 proc. ofiar śmiertelnych stanowiły osoby w podeszłym wieku (źródło: drivesafety.com). W wyniku badań opracowane zostały wnioski, zgodnie z którymi regularne badania należy prowadzić już w wieku średnim i nie mogą ograniczać się wyłącznie do fizycznego stanu zdrowia, ale także powinny brać pod uwagę kwestie poznawcze, stan psychiczny itp.

Niewiele osób starszych zdaje sobie sprawę z pogorszenia wzroku na poziomie poznawczym oraz jego wpływu na możliwość podejmowania decyzji – brak świadomości tej korelacji jest jedną z podstawowych przyczyn wypadków. Profesorowie Tomoaki Nakano, Muneo Yamada i Shin Yamamoto w pracy „Metodologia oceny zdolności do prowadzenia pojazdów przez osoby starsze oraz próba systematyzacji” (źródło: sciencedirect.com) podkreślają konieczność uświadamiania tej zależności już kierowcom w średnim wieku i łączenia wiedzy z obowiązkiem regularnego podnoszenia umiejętności praktycznego kierowania pojazdem. Statystyki wykazały, że:

- większość wypadków z udziałem innych pojazdów spowodowanych przez starszych kierowców ma miejsce na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej oraz na zakrętach
- wypadki bez udziału innych pojazdów to przede wszystkim uderzenia w elementy konstrukcyjne na zakrętach lub zjazdach z jezdni
- częstą przyczyną kolizji było niezatrzymanie pojazdu mimo czasowo prawidłowo podejmowanej decyzji o hamowaniu lub zwalnianiu, wynikiem czego było wymuszenie pierwszeństwa lub uderzenie w tył innego pojazdu.

„Przyczyny wypadków powodowanych przez osoby starsze są bezpośrednio związane z charakterystyką obniżania się wraz z wiekiem skutecznej percepcji zdarzeń: podzielność uwagi w sytuacji natężonego ruchu drogowego, reaktywność na gwałtownie zmieniające się sytuacje drogowe, skrócenie okresu skupienia uwagi. Wszystko to spowodowane jest deterioracją widzenia peryferyjnego, kognitywnego odbierania bodźców wzrokowych, percepcji głębi i odległości. Przedmioty i obiekty często są po prostu niezauważane w warunkach obniżonej widoczności (zmierzch i noc)”.

Raport European Road Safety Organization dodaje do tego obniżony poziom koordynacji ruchowej, słabsze i mniej wydolne mięśnie. W 1993 roku JE Kuhlman w artykule „Zakres ruchów szyjnych” wskazał, że osoby w podeszłym wieku mają aż o 25 proc. mniejszą sprawność rotacyjną, elastyczność i zakres ruchów szyi niż osoby młodsze. Jest to tym bardziej ważne, że często ruchami szyi próbują kompensować w pojeździe zawężone pole widzenia.

Nakano, Yamado i Yamamoto podkreślają, że badania okresowe, które potwierdzają umiejętności prowadzenia pojazdów przez starszych kierowców, nie powinny koncentrować się tylko na sytuacjach niebezpiecznych, a raczej sprawdzać reakcje kierowców w sytuacjach codziennych, zwykłych, bo to właśnie w takich kontekstach drogowych kierowca musi zwracać uwagę na wiele zdarzeń i oceniać sytuację wielopłaszczyznowo i w wydłużonym czasie. Opracowany przez nich komputerowy model weryfikacji umiejętności sprawdza przede wszystkim sprawność w wybieraniu i utrzymywaniu kierunku jazdy, przyspieszaniu, hamowaniu. Pozostałe założenia modelu to jak najszerzy zbiór codziennych sytuacji drogowych oraz zmiana intensywność (trzy poziomy) pojawiania się bodźców świetlnych, obiektów nieruchomych, pieszych, pojazdów celem zmierzenia sprawności podzielności uwagi.

Ciekawy sondaż przeprowadzili Szwajcarzy, którzy przyjrzeni się statystykom badań dopuszczających kierowców seniorów do dalszego prowadzenia pojazdów. W sondażu uczestniczyło aż 268 lekarzy orzeczników, którzy przekazali wyniki przeprowadzonych badań, okazało się, że jedynie 2 proc. postępowań diagnostycznych

Kraj	Przepisy w wybranych krajach Europy
Dania	Od 70. roku życia odnawianie prawa jazdy na podstawie świadectwa zdrowia co cztery, trzy, dwa lata. W wieku 80+ obowiązkowe badania medyczne co rok
Wielka Brytania	70 lat i więcej – obowiązkowe badania medyczne co trzy lata i obowiązek zgłoszenia przez kierowcę zdiagnozowania wszelkich stanów chorobowych oraz uszczerbków na zdrowiu mogących mieć wpływ na kierowanie pojazdem
Finlandia	Od 45 lat odnowienie na podstawie badań co pięć lat, po 70. roku życia lekarz decyduje o terminie kolejnych badań medycznych będących warunkiem przedłużenia uprawnień. Wyniki badań i zalecenia są weryfikowane przez drugiego lekarza
Włochy	Badania medyczne co dziesięć lat do 50. roku życia, po 50. co pięć lat, po 70. co trzy lata
Holandia	Po 70. roku życia badania medyczne wymagane co pięć lat, ale lekarz może zdecydować o krótszym okresie, po upływie którego badania należy powtórzyć
Portugalia	Od 70 lat badania co dwa lata
Czechy	Pierwsza ocena medyczna w wieku 60 lat. Następnie w wieku 65, 68 i później co dwa lata
Estonia	Co dziesięć lat ocena medyczna do 65. roku życia, później co pięć lat

Źródło: European Commission, ec.europa.eu

zakończyły się wynikiem negatywnym przede wszystkim ze względu na znacznie pogorszony wzrok oraz obniżenie możliwości kognitywnych (źródło: Swiss Medical Weekly – smw.ch).

■ Infrastruktura drogowa i wyposażenie pojazdów

ERSO proponuje jeszcze szersze spojrzenie, ponieważ oprócz badań zdrowotnych i edukacji wskazuje na konieczność dostosowania infrastruktury drogowej oraz pojazdów do potrzeb coraz liczniejszej grupy kierowców zaawansowanych wiekowo: projekt skrzyżowań, oznakowanie pionowe i poziome, systemy wspomagania kierowcy ADAS (Advanced Driver’s Assistance Systems) zamontowane w samochodzie.

Z kolei amerykańska Beverly Foundation opracowała standard 5As, których spełnienie może ułatwić seniorom rezygnację z prowadzenia pojazdów i korzystanie ze środków komunikacji publicznej bez konieczności dokonywania rewolucyjnych zmian w stylu życia:

- Dostępność (availability): gęstość przystanków, stacji przesiadkowych, komfort wsiadania i wysiadania z pojazdów, połączenia biorące pod uwagę cele podróży osób starszych, które nie są takie same jak osób młodych
- Otwartość (acceptability): respektowanie kryteriów standardu komfortowej podróży z punktu widzenia osób starszych
- Łatwość korzystania (accessibility) i zwrócenie uwagi na indywidualne ograniczenia seniorów: wsparcie przed, w trakcie i po podróży. Usługi

„od drzwi do drzwi”, „przez próg”, wsparcie u celu podróży

- Elastyczność (adaptability), której brakuje w tradycyjnych połączeniach środków transportu publicznego (np. zatrzymywanie się wyłącznie na wyznaczonych przystankach)
- Przystępność cenowa (affordability).

Problematyka górnego limitu wieku dla kierowców wraca za każdym razem, gdy wypadek o dramatycznych skutkach jest spowodowany przez kierowcę w bardzo zaawansowanym wieku lub znanego publicznie seniora. Z drugiej strony, powyższe przykłady i badania wskazują, że w wielu krajach toczy się poważna debata oraz prowadzone są badania i kampanie wspomagające seniorów w bezpiecznym prowadzeniu pojazdów. Kilka miesięcy temu, po wypadku 97-letniego księcia Filipa, którego prawdopodobnie oślepiło ostre słońce, wątpliwości bardzo trafnie spuentował Edmund King – szef brytyjskiego Związku Motorowego: „Gdybyśmy mieli ograniczać uprawnienia do kierowania pojazdem ze względu na wiek, zdecydowanie bardziej prawdopodobne jest to, że ograniczalibyśmy je młodym kierowcom. Decyzja, czy schować kluczyki do szuflady, jest bardzo trudna i powinna być podejmowana na podstawie opinii lekarza oraz członków rodziny, a nie arbitralnie ustalanych przepisów. Każdy z nas starzeje się inaczej, to kwestie indywidualne. A księciu Edynburga życzymy wszystkiego najlepszego na drodze”.

Szymon Janicki

Autor programu #DriveMoreEnglish

Szkolenie w Wielkiej Brytanii: samodzielność, otwartość, liberalne podejście

Rozmowa z Tymkiem Skrobanem, ekspertem ruchu drogowego i instruktorem nauki jazdy w Wielkiej Brytanii.



Wiem, że prowadzisz w Wielkiej Brytanii ośrodek szkolenia kierowców.

Ośrodek szkolenia kierowców to szumna nazwa, a w Wielkiej Brytanii jest to trochę inaczej zorganizowane. System nauki jazdy jest zbudowany zupełnie inaczej niż w Polsce, szkoły nauki jazdy w naszym rozumieniu właściwie tam nie istnieją. Wszystko opiera się na zdecydowanie większej wolności. Najczęściej instruktorzy prowadzą własną działalność, czasami są zrzeszeni w firmach franchisingowych. Każdy może nawet na egzamin przyjechać własnym samochodem. Jedyne formalne wymaganie w stosunku do samochodu to legalna rejestracja pojazdu,

nawet pedały po stronie instruktora nie są wymagane. W rzeczywistości każdy może się szkolić niezależnie.

Co to znaczy?

Gdybym nie był instruktorem, mógłbym sam wyszkolić swoją córkę. Często mam klientów, których np. rodzice już nieco podszkolili. W ogóle do otrzymania tymczasowego prawa jazdy wystarczy mieć siedemnaście lat, wypełnić odpowiedni formularz i uiścić opłatę. Tymczasowy kierowca musi mieć asystę i nie może jeździć na autostradach. Oczywiście osobę uczącą się trzeba ubezpieczyć.

Jakie warunki należy spełnić, aby zostać instruktorem?

Zdać trzy egzaminy: teoretyczny, praktyczny – z umiejętności jazdy (naturalnie z podwyższonymi wymaganiami) oraz z umiejętności nauczania. Wszystko według zasady: to ty jako instruktor jesteś dla ucznia. Aby zostać instruktorem, należy otrzymać ocenę A (najwyższa ocena) lub B (średnie umiejętności). Do każdego egzaminu można podchodzić trzy razy. W przypadku trzykrotnego niepowodzenia należy odczekać dwa lata. Licencję odnawia się okresowo (standard's check), w przypadku uzyskania oceny A co pięć lat, odnawianie jest płatne (300 funtów).

Odbywa się to w ten sposób, że podczas godzinnej lekcji na tylnym siedzeniu jest egzaminator, który sprawdza jakość pracy instruktora. Na co dzień trzeba się szkolić samemu, trzymać rękę na pulsie i nieustannie się szkolić. W Wielkiej Brytanii działają organizacje ochotnicze, np. Institute of Advanced Motorist Road Smart, które zrzeszają m.in. zawodowych policjantów z drogowki, z którymi instruktorzy mogą podnosić swoje kwalifikacje. Policjanci są prawdziwymi guru dla instruktorów, mają niesamowitą wiedzę, umiejętności.

Czy jest coś szczególnie charakterystycznego w podejściu do uczniów, specyfice szkolenia kierowców w Wielkiej Brytanii?

Zwróciłbym uwagę na etykę zawodową instruktorów. Łapanie punktów karnych za prędkość, nie wspominając o jeździe pod wpływem alkoholu, jest tutaj nie do pomysłenia. Po drugie: jesteśmy przede wszystkim wyczerpani na bezpieczeństwo. Brytyjskie drogi są jednymi z najbardziej bezpiecznych na świecie. Uczymy na zasadzie coachingu – nauczania samodzielnego myślenia, auto-refleksji, zachęcania do zadawania pytań. Zachęcamy do przemyślenia jakości prowadzenia samochodu podczas lekcji i wyciągania wniosków podczas kolejnych zajęć. Uczeń wsiada do samochodu i mówi: Męczy mnie parkowanie, przećwiczmy to dzisiaj ponownie. Ludzie, jeśli są zachęceni, naprawdę dochodzą do wniosków samodzielnie. Muszą mieć świadomość dobrze wydanych zainwestowanych pieniędzy. Generalnie gdy uczeń wsiada do samochodu, pytamy: co chciałbyś dzisiaj zrobić? A nie: dzisiaj będziemy robić to i to. Moim zadaniem jest nauczyć jeździć, a nie przygotować do egzaminu.

Jasne, ale to jest wpisane w system brytyjskiej edukacji, która od najmłodszych lat zachęca do samodzielności, wyciągania wniosków, refleksji, świadomości. Polski system edukacji, oparty na testowaniu wiedzy i przygotowujący do egzaminów, a nie do życia, sprawia, że uczniowie przede wszystkim chcą zdać egzamin, a nie nauczyć się bezpiecznie jeździć. Instruktorowi w Polsce trudno zapewne oczekiwać autorefleksji od ucznia, bo polski system edukacji przez ponad dziesięć lat kształcenia nie nauczył go tej umiejętności.

Tak, ta świadomość dotyczy ludzi niezależnie od wieku, wykształcenia, pochodzenia społecznego i etnicznego. Dam ci przykład. Uczę panią, która ma 86 lat, w zasadzie nie uczę jej, ona ma prawo jazdy od 40 lat. Jest po operacji, mieszkała w Stanach i jeździła na automacie. Zgłosiła się do mnie, aby upewnić się, czy jest bezpieczna. Jeździ utartymi ścieżkami, takimi in the middle of nowhere na prowincji. Bała się jechać do miasta, więc natychmiast wziąłem ją

do dużego Gloucester. I po dwóch godzinach poczuła, że jest samodzielna.

Ten przykład zapewne wynika też z tego, że w Wielkiej Brytanii, poza badaniami medycznymi seniorów, system opiera się na osobistej odpowiedzialności kierowców w zaawansowanym wieku, zobowiązanych do informowania stosownych władz o zdiagnozowaniu chorób mogących mieć wpływ na jakość prowadzenia pojazdu.

Bo tam nie ma obowiązkowych badań lekarskich dla kandydatów dla kierowców. Egzamin zaczyna się od tego, że musisz przeczytać tablicę rejestracyjną samochodu przed tobą – z odległości 20 metrów. Możesz nosić okulary, mieć duże schorzenia. Ten kraj jest bardziej liberalny. Mam osobę, która jest głucha, czyta wyłącznie z ust. Tak, generalnie seniorzy jeżdżą bezpiecznie. Jedyne, co zauważam – nie patrz w tylne lusterka, robią się za nimi zatory, bo między wioskami i małymi miasteczkami są bardzo wąskie. To jest frustrujące, może spowodować niebezpieczne sytuacje. Choć ludzie są cierpliwi, rzadko używają klaksonu.

A jak wygląda egzamin?

Egzamin to 38–40 minut jazdy. Na egzaminie praktycznym można popełnić piętnaście małych błędów, dużych nie. Natomiast cyklicznie popełniane małe błędy są sumowane: z trzech małych błędów robi się jeden duży i się oblewa. Egzamin według zasady independent driving – instruktor wyznacza cel podróży, a ty sam wybierasz trasę lub egzaminator nastawia trasę w nawigacji, ale jeśli się trasę pomyli – żaden problem, przecież tak też się może zdarzyć w codziennym życiu. Nie ma placu manewrowego – wszystko odbywa się w naturalnym ruchu drogowym. Podczas egzaminu wymagane jest wykonanie jednego manewru w dowolnej części egzaminu. Co ciekawe, jeśli chodzi o egzamin teoretyczny, to kursu takiego jak w Polsce nie ma. Kandydat nabywa materiały i uczy się sam. Egzamin składa się z pytań testowych z jedną lub kilkoma poprawnymi odpowiedziami, na koniec filmy hazard perception, sprawdzające umiejętność przewidywania zagrożeń.

Co sądzisz o cyklu i idei filmów hazard perception puszcanych podczas egzaminu teoretycznego?

Świetna rzecz, aby wyczerli ludzi, którzy nie mają nawyków. Teraz co prawda filmy rzeczywiste zostały zastąpione przez generowane komputerowo. I dlatego jest bardziej sztucznie, nie jestem do tego przekonany. W poprzedniej wersji było to bardziej żywe. Komputerowe grafiki nie są autentyczne, wszystko jest przerysowane. Natomiast na egzaminie na prawo jazdy w Wielkiej Brytanii wszystko ma być przystosowane do warunków jazdy rzeczywistej. I dlatego na

egzaminie jest nawigacja, system cruise control. Po prostu podąża się za technologią.

Znam trochę rejony Gloucester. W 1998 roku opiekowałem się grupą uczniów uczestniczących w wyjazdowych kursach języka angielskiego i uczyłem w czasie wakacji języka angielskiego grupkę imigrantów w Cheltenham. Pamiętam pogranicze angielsko-walijskie jako bardzo spokojne miejsce, gdzie jeździ się kulturalnie i zwraca uwagę na pieszych. Tam się chyba fajnie mieszka, jeździ i uczy jeździć.

Tak, w Londynie to wygląda inaczej. Tam jest zupełnie inne tempo. Inaczej się też jeździ, trzeba mieć oczy dookoła głowy. W dużych miastach w Wielkiej Brytanii trzeba uważać na motocyklistów, przeciskających się kurierów na skuterkach. Staram się prowadzić lekcje w największych miejscowościach regionu, tam, gdzie są duże skrzyżowania, bardziej skomplikowane ronda.

Wielka Brytania to społeczeństwo wieloetniczne. Czy w swojej pracy dostrzegasz tę wielokulturowość?

Tak, choć przede wszystkim uczę osoby z pochodzeniem brytyjskim, to oczywiście nie oznacza, że są to tylko biali Anglicy. Ja nie jestem rodowitym Brytyjczykiem, to, że mówię z twardym akcentem, dla nikogo nie jest problemem. Mam wśród uczniów ludzi rozmaitych ras, poziomów zamożności, wykształcenia, statusu społecznego.

Czy np. sikha, białego Anglika, muzułmanów uczy się inaczej?

Absolutnie nie, szybko się okazuje, że ludzie są tylko ludźmi. Są otwarci. Muzułmanie są oczywiście bardzo głęboko religijnymi ludźmi, wszystko odnoszą do religii. Ja jestem ateistą, ale to dla nikogo nie jest problemem – to się sprawdza w dwie strony. Ja jestem po prostu bardzo otwarty. Wiesz, dobry instruktor ma umiejętności, których nie sposób się wyuczyć. Po prostu komunikacyjnie „przyklei” się do każdego: wiekowo, kulturowo. Najważniejsze, by każdy, niezależnie od miejsca, z którego pochodzi, i co ze sobą przynosi dobrze się czuł w samochodzie. I wtedy po prostu dobrze się pracuje.

Pamiętasz jakąś szczególną sytuację?

Szymon, jakie to jest piękne, do jakich rozmów dochodzi w samochodzie! O ilu rzeczach można rozmawiać. Uczyłem człowieka z Bangladeszu. Jestem vegetarianinem od 30 lat, rozmawialiśmy. Okazało się, że on pracował w restauracji. Na następną lekcję przyniósł mi spicy falafele. Zawsze staram się, aby ludzie podczas lekcji byli wyluzowani, zrelaksowani.

Tymek Skroban

ekspert i doradca ruchu drogowego w Wielkiej Brytanii, autor materiałów szkoleniowych dla kierowców, instruktor nauki jazdy

Szymon Janicki

autor cyklu DriveMoreEnglish



LEKCJA 1 TEMAT: Ogólnopolski projekt edukacyjny Stowarzyszenia Kierowca.PL



Nie bądź dzbanem drogowym



Nie bądź dzbanem drogowym to projekt, który ma uświadomić uczestnikom ruchu drogowego jakie są nasze obowiązki, jaką ponosimy odpowiedzialność oraz jak zbytnia brawura może wpłynąć na nasze życie.

Uczestnicząc w ruchu drogowym odpowiadamy nie tylko za siebie ale także za pozostałych uczestników. Nasze czyny mają odbicie zarówno w naszym jak i innych zdrowiu.

Musimy się wzajemnie przestrzegać, informować, rozmawiać, przedstawiać konsekwencje i skutki nierozwagi. Musimy uzbroić siebie i innych w wiedzę, świadomość oraz to co najważniejsze w ruchu drogowym, czyli wyobraźnię.

To narzędzia, które zaowocują bezpieczeństwem w ruchu drogowych. Podniosą świadomość nas wszystkich i zapobiegą niepotrzebnej brawurze. Zgasimy przyczynę tak wielu nieszczęść na drodze.

Stowarzyszenie Kierowca.pl jako organizacja o ogólnopolskim zasięgu oraz jako propagator edukacji o bezpiecznym ruchu drogowym postanawia wyruszyć w Polskę. Chcemy uzbroić młodsze pokolenia w wiedzę o inteligentnym poruszaniu się na drodze. Zarówno z punktu widzenia pieszego, pasażera jak i kierowcy.

Nasz cel to dotarcie do szkół ponadpodstawowych i uczniów w wieku 16+. Możesz być tam z nami! Przyjmujemy zgłoszenia od instruktorów i wykładowców!

Zawodowi instruktorzy i wykładowcy z ramienia stowarzyszenia Kierowca.pl odwiedzą uczniów w ich szkołach. Wyposażeni w niezbędne do przeprowadzenia wykładów instrumenty zaproponują ciekawe i niestandardowe spotkania.

Każde z takich spotkań zakończą interaktywne testy z wiedzy o ruchu drogowym. Uczniowie otrzymają 2-dniowy dostęp do platformy edukacyjnej stowarzyszenia Kierowca.pl.

Instruktor opowie o zasadach bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym. Zaprezentuje relacje z wypadków oraz przestrzeże o konsekwencjach brawury na drodze. Będzie mówił do uczniów, którzy łąda moment osiągną wiek pozwalający na podejście do egzaminu na prawo jazdy. Dlatego poruszy kwestie związane z przygotowaniem do egzaminu, nauką teorii, poda informacje o źródłach wiedzy w internecie.

Przyszli kierowcy zrozumieją wymiar odpowiedzialności za zachowanie na drodze. Dodatkowo zmniejszyemy niepotrzebny stres jaki im często towarzyszy w trakcie nauki jazdy oraz w trakcie samego egzaminu.

Nasz program edukacyjny ma zakreślić jak największe kręgi na mapie Polski. **Planujemy odwiedzić jak najwięcej szkół w 380 powiatach Polski.**

Włodzimierz Zientarski

PREZES STOWARZYSZENIA KIEROWCA.PL

Nauka jazdy ciężarówką – zlecić czy prowadzić samemu?

Przed szkolnictwem państwowym i branżą oferującą naukę jazdy samochodem ciężarowym otwierają się duże możliwości współpracy.

Rozpoczął się trzeci rok kształcenia uczniów szkół branżowych pierwszego stopnia na kierunku kierowca-mechanik. 1 września 2018 roku takie klasy funkcjonowały w całej Polsce w blisko stu dwudziestu szkołach. – Rozwijanie szkolnictwa zawodowego to najlepsza inwestycja, bo te pieniądze do nas wrócą w postaci większego zatrudnienia – podkreśla starosta gostyński Arkadiusz Boruszewski. Gostyńskie Centrum Edukacyjne, grupujące szkoły branżowe pierwszego i drugiego stopnia, jako jedno z pierwszych w Polsce uruchomiło nauczanie w specjalności kierowca-mechanik.

■ Praca czeka na chętnych

Boruszewski podkreśla, że jednym z najdroższych w nauczaniu zawodów jest kierowca-mechanik, ale na tych specjalistów jest duży popyt i absolwenci szkoły branżowej łatwo znajdą pracę. Według szacunków Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych tylko w Polsce firmy transportu drogowego gotowe są zatrudnić kilkadziesiąt tysięcy kierowców. W nadchodzących latach problem stanie się jeszcze bardziej palący, ponieważ na emeryturę odejdą liczne roczniki.

Brak rąk do pracy jest łagodzony przez zatrudnianie osób spoza Unii Europejskiej, które coraz częściej można spotkać za kierownicami rejestrowanych w Polsce samochodów. Na koniec 2018 roku Główny Inspektorat Transportu Drogowego wydał 72,4 tys. świadectw pracy kierowcy dla osób niebędących obywatelami Polski i Unii Europejskiej. Najczęściej są to obywatele Ukrainy oraz Białorusi.

Długofalowym rozwiązaniem zapewniającym stały napływ kierowców może być odtworzone z niemalym trudem szkolnictwo zawodowe. – Potrzebowaliśmy dekady, by można było wpisać profesję kierowcy na listę zawodów – mówi prezes ZMPD Jan Buczek. Po ponad dekadzie starań przedstawicieli ZMPD w Ministerstwie Edukacji Narodowej oraz Ministerstwie Infrastruktury trzy lata temu Zrzeszenie doprowadziło do reaktywacji nauczania w zawodzie kierowca-mechanik. Pierwotnie Ministerstwo Edukacji



zgodziło się tylko na podstawie programową zawierającą uzyskanie prawa jazdy kategorii B.

Udało się jednak przekonać polityków, że jest to rozwiązanie połowiczne. W Systemie Informacji Oświatowej już pojawił się projekt wprowadzenia do programu nauczania szkół branżowych pierwszego stopnia prawa jazdy kat. C. Wkrótce powinno zostać opublikowane stosowne rozporządzenie MEN.

■ Efektywnie wydane złotówki

Szkoły oraz finansujące je samorządy muszą odpowiedzieć na pytanie, jak sfinansować naukę przyszłych kierowców. Szczególnie wysokie koszty łączą się z uzyskaniem kwalifikacji wstępnej. Wymaga ona jazd samochodem ciężarowym lub na symulatorze. Szkoła może zapewnić jazdy we własnym zakresie lub podpisać umowę z prywatną firmą świadczącą takie usługi.

– W tym roku nastąpiła zmiana w sposobie wyliczania subwencji oświatowej. Zawody ze specjalizacją motoryzacyjną otrzymały większą wagę, a za tym i większą subwencję, choć i ona nie pokrywa wszystkich wydatków – zauważa

naczelnik wydziału edukacji, kultury i turystyki Starostwa Powiatowego w Gostyninie Szymon Szczypawka.

Unikanie niepotrzebnych kosztów jest kluczowe dla wdrożenia nauki zawodu kierowcy-mechanika. Dyrekcje szkół oraz finansujący je samorządowcy muszą rozważyć, czy dla kilkunastu uczniów z każdego rocznika opłaca się kupować symulator lub samochód ciężarowy przystosowany do nauki jazdy, zatrudnić instruktora lub kierowcę z odpowiednimi uprawnieniami i ponosić coroczne wydatki na ubezpieczenie pojazdu, jego przeglądy oraz rejestrację.

Może okazać się, że zamiast kupować na własność drogi sprzęt, lepiej jest sięgnąć po zasoby firm komercyjnych, które mając więcej klientów, będą w stanie zapewnić niższe koszty szkoleń.

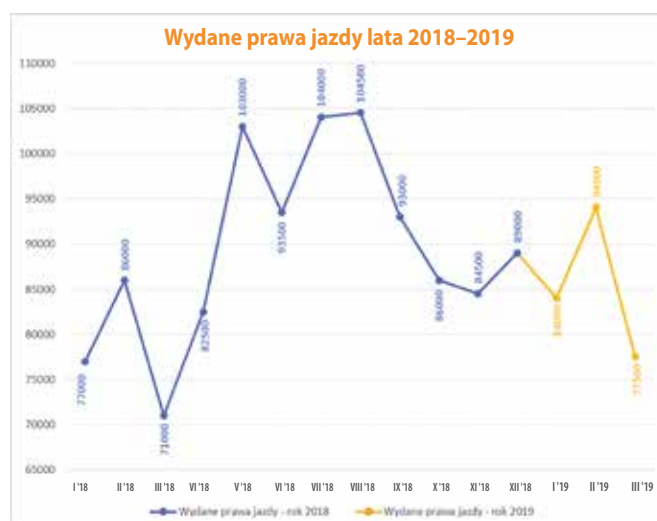
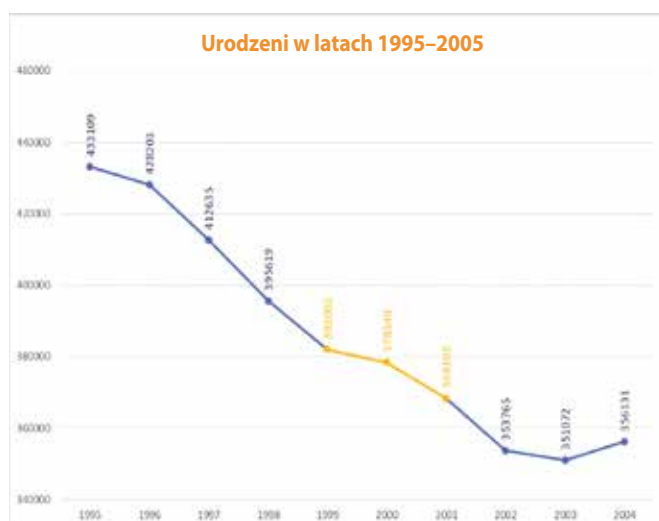
Robert Przybylski

Tekst opracowany, na podstawie materiałów ZMPD z magazynu:

przewoźnik

Niż demograficzny a rynek szkoleń w Polsce

Pisaliśmy o tym, że wszystkie znaki na niebie i ziemi wskazują, iż przed nami dołek demograficzny. Pierwszy kwartał roku 2019 mamy za sobą. Sprawdźmy, czy nasze prognozy pokrywają się z danymi z rynku.

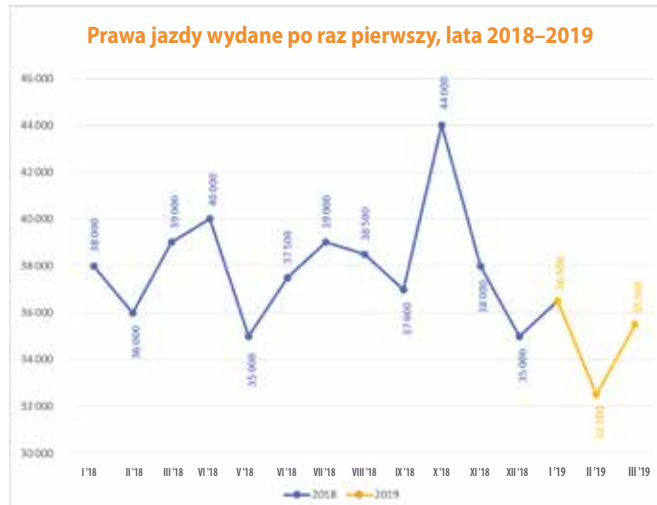


Tak jak pisaliśmy w pierwszym numerze kwartalnika, wchodzimy właśnie w dołek demograficzny. Jak możemy zaobserwować na wykresie (Urodzeni w latach 1995–2005) od 1995 do 2003 roku obserwowaliśmy stały spadek liczby urodzeń. Średnio wynosił około 2,6 proc. Natomiast w rocznikach obecnie wchodzących na rynek szkoleń, czyli 1999–2001, średni spadek to około 2,4 proc.

Oczywiście to analiza w uproszczonej formie. Nie każdy Polak robi prawo jazdy w wieku 18 lat i nie każdy w ogóle je robi. Sprawdźmy zatem dane z rynku i zweryfikujmy, czy nasze prognozy się sprawdzają. Poddajmy analizie liczbę wydanych praw jazdy w roku 2018 i pierwszym kwartale 2019 (Wydane prawa jazdy lata 2018–2019). I oto pierwsza ciekawostka. Z danych wynika, że w roku 2019 jest lepiej niż w roku 2018. Widzimy, że co miesiąc wydawano kilka tysięcy praw jazdy więcej niż rok wcześniej. Średnio w pierwszym kwartale 2019 roku daje to około 9 proc. więcej dokumentów niż w pierwszym kwartale roku 2018. Można powiedzieć, że jest świetnie i oby tak dalej – niestety, dane te nie są miarodajne.

Mamy bowiem informacje o wszystkich wydanych dokumentach prawa jazdy. Wśród nich są też dokumenty wydane powtórnie. Bardziej miarodajne będzie spojrzenie na dane o dokumentach wydanych po raz pierwszy (Prawa jazdy wydane po raz pierwszy, lata 2018–2019). Na tym wykresie widzimy już znaczący spadek liczby wydanych dokumentów. W styczniu wydano o 4 proc. mniej, w lutym aż 10 proc., a w marcu 9 proc. Jest to znaczący spadek, tym bardziej że zima była łagodna i warunki pogodowe raczej nie przyczyniły się do tak znacznego spadku w stosunku do roku poprzedniego.

Aby mieć pewność, że nie jest to tylko chwilowy spadek liczby nowych kierowców, a stała tendencja, porównajmy te same miesiące w latach 2015–2019 (Prawa jazdy wydane po raz pierwszy, lata 2016–2019). Z danych wynika jednoznacznie, że pierwszy kwartał br. jest najłagodniejszy od kilku lat.



Średnio doszło do prawie 8-procentowego spadku w porównaniu do roku 2018. Jeszcze większą różnicę obserwujemy, kiedy pierwszy kwartał 2019 roku porównamy do tego samego okresu lat 2017 i 2016. Odpowiednio jest to 17 proc. mniej niż w roku 2017 i 14 proc. mniej niż w roku 2016.

Tendencję spadkową liczby wydawanych praw jazdy potwierdza zestawienie kwartałne, które pozwala nam prognozować, jak będzie w następnych kwartałach 2019 roku (Prawa jazdy wydane po raz pierwszy – ujęcie kwartałne).

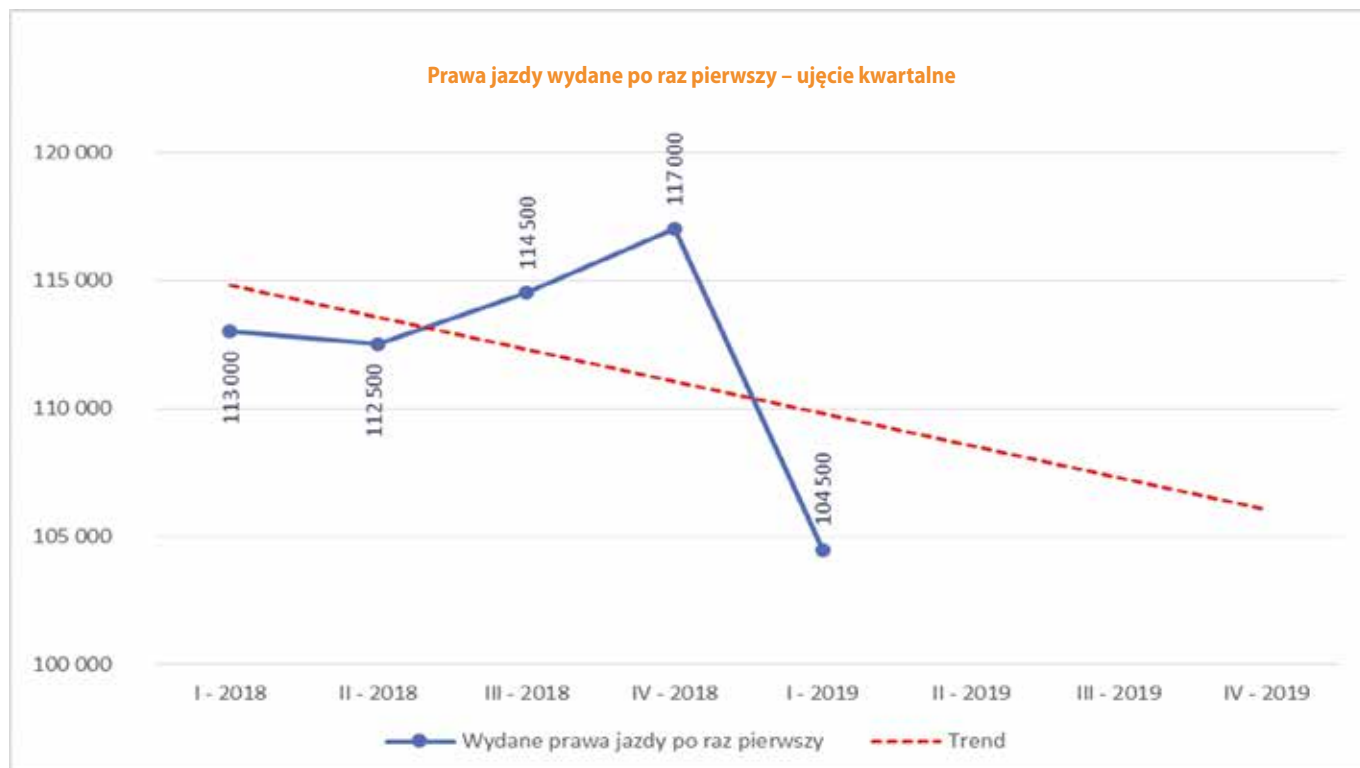
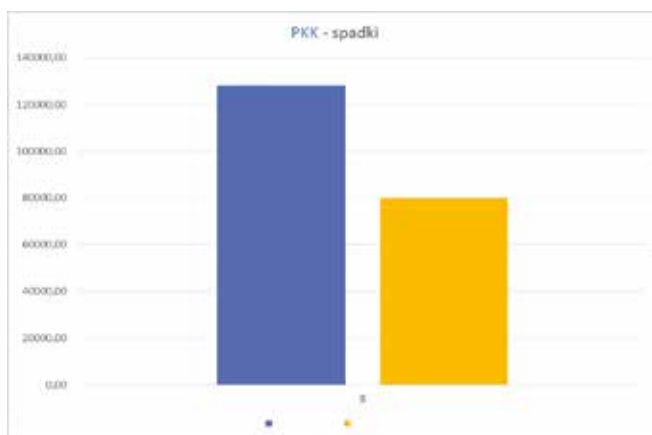
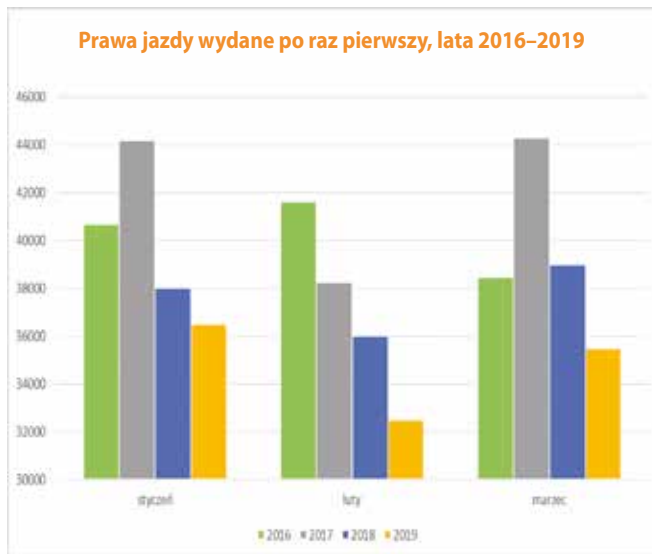
Oczywiście za nami dopiero pierwszy kwartał 2019 roku, jednak prognozowana tendencja i obecne dane z rynku pokazują dużo większe spadki w liczbie kursantów, niż wynikałoby to z prognoz demograficz-

nych. Być może spowodowane jest to obecną strukturą społeczeństwa i zmianą filozofii życiowej młodego pokolenia. Obecnie już nie uważa się, że posiadanie prawa jazdy to coś niezbędnego i trzeba zdobyć jak najszybciej. Dlatego młodzi ludzie na kurs często decydują się wraz z podjęciem pierwszej pracy, gdy dokument ten jest niezbędny do jej wykonywania.

Na koniec spójrzmy, jak wygląda liczba wygenerowanych przez wydziały komunikacji numerów PKK. Zestawiając dane ze stycznia i lutego 2018 roku oraz analogicznie z podobnego okresu bieżącego roku otrzymujemy ciekawe wyniki.

Dla kategorii B notujemy olbrzymi spadek wydanych PKK. Przez pierwsze dwa miesiące 2019 roku wydano ich aż o 37 proc. mniej niż w tym samym okresie roku 2018. Natomiast w przypadku kategorii A(A1,A2), C(CEC1,C1E) i D(DE, D1,D1E) odnotowujemy wzrosty. Wnoszą odpowiednio dla kategorii A 11 proc., C – 4,5 proc., D – 18,5 proc. Nie są to być może oszałamiające wartości, ale w kontekście bardzo dużego spadku w kategorii B to pozytywne zjawisko. Kategoria B stanowi ponad 70 proc. całego rynku szkoleń i tendencja spadku zainteresowania nią jest niepokojąca.

Redakcja szkola-jazdy.pl



PZPO: Minister infrastruktury został wprowadzony w błąd

Jest wiele jednoznacznych badań na temat wpływu opon z homologacją zimową na bezpieczeństwo.

Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego jest zaniepokojony, że urzędnicy zajmujący się drogami – którzy przygotowali odpowiedź na interpelację poselską dla ministra infrastruktury – nie znają obszernej biblioteki rzetelnych badań na temat bezpieczeństwa, jakie zapewniają opony z homologacją zimową (zimowe i całoroczne) w warunkach jesienno-zimowych. Minister najwyraźniej został wprowadzony w błąd jakoby brak było jednoznacznych wyników badań dotyczących zachowania opon zimowych i całorocznych w różnych warunkach atmosferycznych.

– Od pierwszych dni swojego istnienia Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego (PZPO) uświadamia, jak duże znaczenie dla bezpieczeństwa drogowego mają opony. Mity i nieuzasadnione przekonania na temat ogumienia należą do najważniejszych problemów, z jakimi PZPO się mierzy. Odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury na poselską interpelację udowadnia, że intensywne zmagania o poprawę świadomości Polaków w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego muszą nadal trwać – mówi Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego.

Komisja Europejska w studium wybranych aspektów korzystania z opon związanych z bezpieczeństwem wskazuje, że w 27 europejskich krajach, w których wprowadzono wymóg jazdy na oponach z homologacją zimową (zimowe i całoroczne), nastąpiła 46-procentowa redukcja prawdopodobieństwa wystąpienia wypadku drogowego w warunkach zimowych – w porównaniu z jazdą na oponach letnich w tych samych warunkach. Ten sam raport dowodzi, że wprowadzenie prawnego wymogu jazdy na oponach posiadających homologację zimową zmniejsza liczbę śmiertelnych wypadków o 3 proc. Jest to uśredniona wartość – są kraje, które odnotowały spadek liczby wypadków o 20 proc.

Także eksperci ds. bezpieczeństwa drogowego rekomendują sezonową zmianę opon. W naszym klimacie – przy gorącym lecie i mroźnej zimie – jest to jedna z gwarancji bezpiecznej jazdy. Niemieckie niezależne i rzetelnie przeprowadzone badania pokazują wyraźnie, że ryzyko wypadków drogowych i kolizji jest sześciokrotnie większe w zimie niż w lecie. Ponadto droga



hamowania pojazdu na mokrej powierzchni przy oponach zimowych jest o 20 proc. krótsza niż przy oponach letnich. Właśnie te brakujące kilka metrów do zahamowania decyduje bardzo często o liczbie ofiar wypadków drogowych.

Wartości te znajdują potwierdzenie także w badaniu naukowców z Politechniki Świętokrzyskiej – na ośnieżonej nawierzchni przy prędkości raptem 20 km/h różnica w drodze hamowania między oponami letnimi i zimowymi wyniosła 16 metrów. Badanie było prowadzone zarówno z udziałem układu ABS, który zapobiega blokowaniu kół, jak i bez niego.

Co więcej, badania przeprowadzone przez Politechnikę Poznańską w marcu 2014 roku na dwóch typach opon letnich i zimowych (dwa komplety klasy premium i dwa komplety klasy budżetowej) pokazują, że także na suchej nawierzchni, przy temperaturze wahającej się w trakcie testu między +7,5°C a 10°C – porównu-

jąc najbardziej zbliżone prędkości początkowe hamowania – opony zimowe i letnie mają bardzo zbliżone parametry. Przy tej samej prędkości wykazują różnicę w drodze hamowania jedynie rzędu 0,5–1,5 m.

Badania sfinansowane przez Narodowe Centrum Nauki w 2012 roku pokazują, że twardość gumy bieżnika opony letniej wyraźnie wzrasta w okresie zimowym, co może powodować gorsze warunki przylegania opony do nawierzchni oraz zmniejszenie zdolności do przekazywania momentu napędowego na nawierzchnię drogi.

Potwierdzają to także testy dziennikarskie, choćby redakcji brytyjskiego „Auto Express” przeprowadzone wspólnie z Automobilklubem Królewskim (RAC) przy temperaturze dodatniej 5,9°C na mokrej nawierzchni. Wskazały one przewagę opon zimowych w takich warunkach – droga hamowania opon zimowych wyniosła 35,5 m,

zaś droga hamowania opon letnich segmentu premium to ponad 42 m.

Z kolei belgijska organizacja Pneuband wskazuje, że gdy jedziemy po mokrej nawierzchni z prędkością 90 km/h przy temperaturze 2°C droga hamowania na oponach zimowych jest o 11 m krótsza niż na letnim ogumieniu – to ponad dwie długości samochodu klasy premium.

Co ważne, wszystkie powyższe i zacytowane badania zostały przeprowadzone w rzeczywistych warunkach za pomocą samochodów wyposażonych w system ABS oraz starszych modeli bez tego systemu.

Badania i testy udowadniają, w jak szerokim zakresie warunków pogodowych i temperatury, charakterystycznych dla okresu późnej jesieni i zimy, opony zimowe lub całoroczne zwiększają bezpieczeństwo drogowe.

– Polska jest jedynym krajem Unii Europejskiej z takim klimatem, gdzie przepisy nie przewidują wymogu jazdy na oponach zimowych lub całorocznych w warunkach jesienno-zimowych. Według badań Moto Data z 2017 i 2018 rok 78 proc. polskich kierowców opowiada się za wprowadzeniem wymogu jazdy na oponach zimowych lub całorocznych w zimowych miesiącach roku. Ustawodawcy brakiem działań w tym obszarze sprawiają, że Polska nie tylko nie jest w stanie dogonić Europy pod względem bezpieczeństwa drogowego, ale także że Europa stale nam ucieka – podkreśla Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego. – Co roku od kilkudziesięciu lat na drogach ginie ponad 3000 osób. To tyle, ile pracuje w dużej fabryce. Bezpieczeństwo na drogach, którymi codziennie poruszają się miliony z nas, jest tak samo ważne jak podatki, emerytury czy edukacja dzieci – dodaje.

Nagrania z testów „Auto Express” i RAC nt. opon zimowych pokazują, jak bardzo ogumienie adekwatne do temperatury, wilgotności i śliskości nawierzchni pomaga kierowcy w kontroli nad pojazdem i potwierdzają różnicę pomiędzy oponami zimowymi a letnimi nie tylko na oblodzonej czy ośnieżonej, ale i na mokrej drodze w chłodnej jesiennej temperaturze:

Na oblodzonej drodze podczas jazdy z prędkością 32 km/h droga hamowania na oponach zimowych jest krótsza o 11 m w porównaniu z oponami letnimi, co odpowiada trzykrotnej długości samochodu!

Na ośnieżonej drodze przy prędkości 48 km/h samochód na oponach zimowych zahamuje wcześniej niż samochód na oponach letnich aż o 31 m!

Na mokrej nawierzchni przy temperaturze +6°C droga hamowania samochodu jadącego na oponach letnich była dłuższa aż o 7 metrów niż samochodu na oponach zimowych. Najpopularniejsze samochody mają długość nieco ponad 4 m. Gdy samochód na oponach zimowych bezpiecznie się już zatrzymał, maszyna na



ogumieniu letnim jechała jeszcze z prędkością ponad 32 km/h.

Na mokrej nawierzchni przy temperaturze +2°C droga hamowania samochodu jadącego na oponach letnich była dłuższa aż o 11 m niż samochodu na oponach zimowych.

Wszystkie powyższe dane były wielokrotnie prezentowane przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury oraz posłom. Są ogólnie dostępne po sygnaturach ISBN. Ich kwerendą jest też ostatni raport Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego z listopada 2018 roku „Wpływ

opon na bezpieczeństwo drogowe”, który również został przekazany rządowi i parlamentarzystom.

– Rozmawiamy, analizujemy i decydujemy, ale nie wprowadzamy społeczeństwa i ministrów w błąd informacją o braku rzetelnych i jednoznacznych wyników badań nt. poprawy bezpieczeństwa dzięki używaniu opon zimowych oraz całorocznych w okresie jesienno-zimowym – apeluje Piotr Sarnecki.

Więcej informacji na stronie pzpo.org.pl

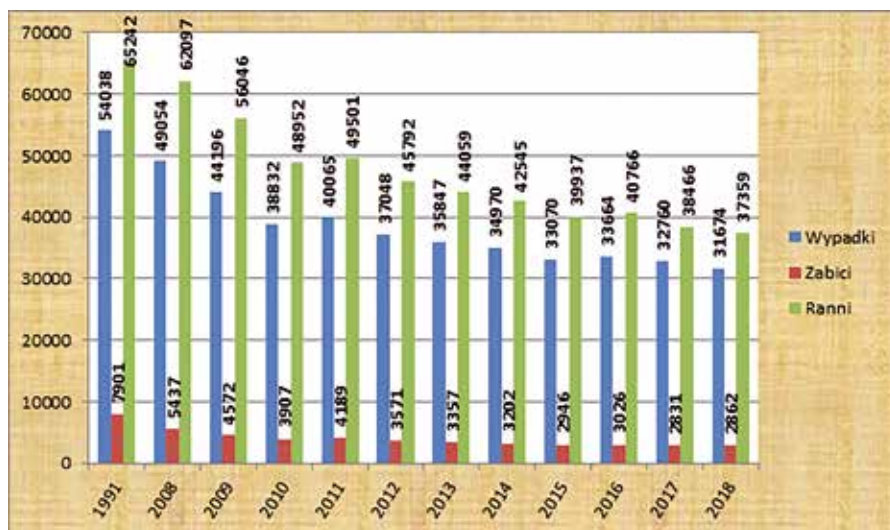
Dlaczego dochodzi do wypadków?

Do pierwszego śmiertelnego wypadku z udziałem auta z silnikiem spalinowym doszło w Londynie 17 sierpnia 1896 roku. Pojazd firmy Motor Carriage, kierowany przez sir Arthura Jamesa Edsalla, potrącił pieszą, panią Bridget Driscoll. Koroner wyliczył, że auto poruszało się z prędkością około 7,5 km/h.

Po tym tragicznym wypadku na kilka lat w Londynie prędkość została ograniczona do 6,5 km/h. Jeszcze przed końcem XIX wieku, w roku 1899, można było nabyć samochody, które rozwijały prędkość powyżej 100 km/h. Obecnie obserwujemy bardzo szybki rozwój motoryzacji. W naszym kraju na koniec 2018 roku było zarejestrowanych 29 milionów 656 tysięcy 238 pojazdów. Z każdym dniem zwiększa się natężenie ruchu na drogach. Przy dynamicznym rozwoju gospodarki i pędzie życia często zapominamy o bezpieczeństwie własnym, a także innych uczestników ruchu drogowego. Na palcach jednej ręki możemy policzyć dni w roku, kiedy na drogach nie doszło do wypadków z ofiarami śmiertelnymi. Najtragiczniejszy w dziejach polskiej motoryzacji był rok 1991. Wówczas na polskich drogach w 54 038 wypadkach życie straciło 7901 osób. Później przez wiele lat liczba wypadków drogowych kształtowała się na podobnym poziomie. Dotyczyło to również ofiar śmiertelnych – do roku 2008 liczba ofiar śmiertelnych sięgała 5,5 tysiąca. Przełomowy okazał się rok 2009. Wówczas liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się o 865 i z każdym następnym rokiem zaczęła maleć. Przedstawia to poniższy wykres.

Na podstawie powyższego wykresu można stwierdzić, że sytuacja bezpieczeństwa ruchu drogowego poprawia się, mimo to nie mamy być z czego dumni, gdyż w krajach UE zajmujemy piąte miejsce od końca.

Policja prowadzi zarówno statystykę wypadków, jak i ich przyczyn. Jednak znacznie odbiega to od analiz prowadzonych w sprawach innych wypadków komunikacyjnych. Na przykład do wypadku parolotniarza powoływana jest komisja ds. badania wypadków lotniczych. W przypadku wypadku drogowego czynności prowadzone są przez policjanta lub prokuratora. Owszem, na późniejszym etapie powoływani są biegli, jednak często zdarza się, że jest ich kilku i każdy przedstawia inną ocenę przyczyn tego samego zdarzenia. Stąd moje wątpliwości co do faktycznych analiz przyczyn wypadków drogowych.



Przez wiele lat jako najczęstszą przyczynę wypadków wskazywano niedostosowanie prędkości do warunków drogowych. Od czterech lat jest to nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu.

W roku 2018 główne przyczyny wypadków to:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu – 7 488 wypadków
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 6 256 wypadków
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych – 3 072 wypadki.

Na dalszych miejscach znalazły się: niezachowanie bezpiecznej odległości – 2292 wypadki, nieprawidłowe wyprzedzanie – 1310 wypadków, nieprawidłowe skręcanie – 782 wypadki, nieprawidłowa zmiana pasa 681 wypadków, nieprawidłowe wymijanie – 587 wypadków, nieprawidłowe cofanie – 485, niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej – 450 wypadków.

Na uwagę zasługuje fakt, że w roku 2018 w 38 wypadkach (tylko!) jako przyczynę wypadku wskazano stan techniczny pojazdu. Jestem przekonany, że można mieć wątpliwości do tej liczby.

Należy zastanowić się, dlaczego nie stosujemy się do przepisów regulujących zasady

ruchu drogowego i popełniamy wykroczenia drogowe, których efektem są wypadki. Z czego wynika ignorancja zasad bezpieczeństwa? Złe prawo? Brak nieuchronności kary? A może są inne przyczyny?

Za kierownicą pojazdu mają zasiadać przede wszystkim osoby trzeźwe. Ale stan psychomotoryczny trzeźwych również ma ogromne znaczenie, bo będzie przekładał się na czas reakcji kierowcy na zmieniającą się sytuację na drodze.

Niepokojące jest to, iż w ostatnich latach coraz częściej popełniane są wykroczenia związane z niezastosowaniem się do sygnalizacji świetlnej oraz znaków „stop” i „ustąp pierwszeństwa przejazdu”. Kierowcy sami oceniają, z jaką prędkością mogą poruszać się o danej porze dnia czy na danym odcinku drogi. Nie ma o tym mowy w przepisach.

Obecny system szkolenia kandydatów na kierowców przygotowuje ich do zdania egzaminu, co ma niewiele wspólnego z umiejętnościami kierowania pojazdem po otrzymaniu prawa jazdy. Rezygnacja z obowiązkowej teorii powoduje, że kandydaci uczą się testów, a nie przepisów, co w przyszłości ma wiele negatywnych skutków.

W ostatnich latach ograniczona została prędkość na drogach przez system Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym oraz nieoznakowane wideorejestratory, co przełożyło się na spadek wypadków oraz ich ofiar. Do wypadków z pieszymi dochodzi przede wszystkim na obszarach zabudowanych, gdzie skutecznym narzędziem okazał się przepis pozwalający na cofnięcie uprawnień na trzy miesiące kierowcy, który na tym obszarze przekroczy prędkość o więcej niż 50 km/h od dozwolonej. Niemniej jednak codzienny pośpiech powoduje, że przekraczanie dozwolonych prędkości jest najczęściej popełnianym wykroczeniem, ale też równie często karanym przez policję czy ITD. Dynamiczny ruch wymusza na kierowcach przyspieszenie, gdy widzą w lusterku wstecznym, że poruszający się z tyłu pojazd wjeżdża na zderzak. Krótkie odstępy między pojazdami, duża prędkość powodują, że w przypadku gwałtownego zwolnienia dochodzi do najechania na pojazdy poprzedzające.

Duże niebezpieczeństwo stwarza zły stan techniczny dróg, a szczególnie nierówności,

w których zbiera się woda. Po wjechaniu w kałużę może dojść do aquaplaningu, czyli utraty przyczepności opony podczas jazdy po nawierzchni pokrytej wodą, spowodowane tworzeniem się warstwy wody między oponą a jezdnią. W rezultacie kierowca może utracić kontrolę nad pojazdem.

Nawet z pozoru niegroźny manewr omijania wyrwy w jezdni może być niebezpieczny. Kierujący pojazdami jadącymi za autem wymijającym przeszkodę nie mają możliwości zorientowania się, że w jezdni jest wyrwa. Nagła zmiana kierunku jazdy omijającego ją pojazdu dezorientuje jadących za nim. Jeśli do tego dojdzie hamowanie, nieszczęście gotowe. Za przyczynę tego zdarzenia policjant uzna niezachowanie bezpiecznego odstępu lub niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze, nie uwzględniając wyrwy w jezdni. W 2014 roku Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę w policji. W raporcie wskazała, że 40 proc. policjantów ruchu drogowego nie przeszło specjalistycznego szkolenia. A w mniejszych jednostkach

terenowych to właśnie oni wykonują czynności na miejscach zdarzeń drogowych.

Niemale znaczenie na wypadki mają warunki atmosferyczne. Wbrew logice na drogach jest najbezpieczniej, kiedy są one najgorsze (ulewny deszcz, zalegający śnieg, lód, błoto pośniegowe itp.). Informacje o stanie pogody zapisywane są w protokołach powypadkowych, jednak za przyczynę wypadku policja uznaje wyłącznie zachowanie się kierującego w chwili zajścia.

Na bezpieczeństwo w ruchu drogowym wpływ mają człowiek, droga i samochód. Błąd ludzki, zły stan techniczny pojazdu lub drogi mogą przyczynić się do wypadku. Niestety, jak wskazałem, w 2018 roku tylko w 38 zdarzeniach na 37 359 za przyczynę wypadku policja uznała stan techniczny pojazdu. W ani jednym przypadku nie oceniono, że powodem był stan nawierzchni. W statystykach policji jest tajemnicza rubryka określana jako „przyczyny inne”, jednak takie uogólnienie nie pozwala na precyzyjną diagnozę przyczyn wypadku i eliminowanie ich w przyszłości.

Marek Rupental



Rynek motoryzacyjny

– raport

Ile mamy samochodów w Polsce i czy ciągle rejestrujemy kolejne? Ilu kierowców jeździ autami z silnikiem wysokoprężnym, a ilu przesiadło się do samochodów elektrycznych? Pojazdy jakich marek obecnie sprzedają się najlepiej? Na te pytania postaramy się odpowiedzieć w tym raporcie.

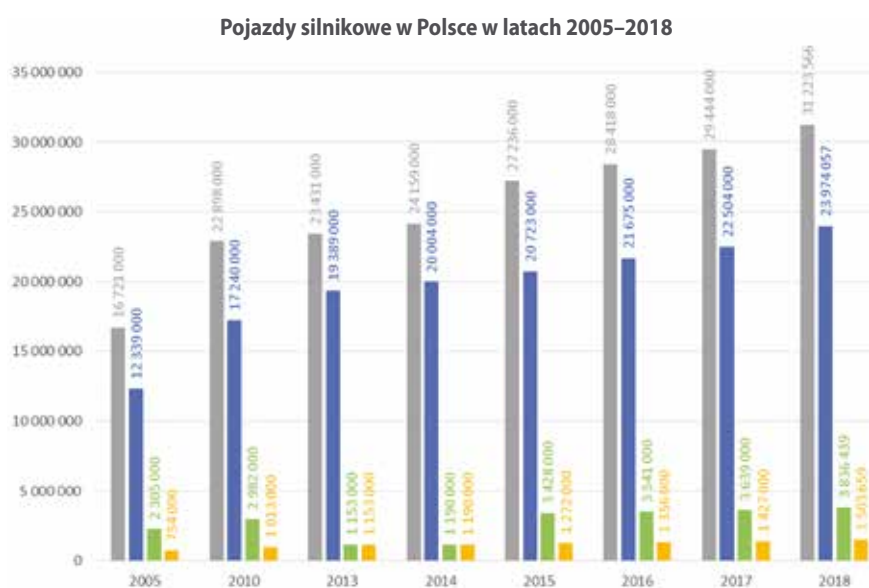
Polacy kochają motoryzację. Od lat jesteśmy w czołówce europejskiej pod względem liczby rejestrowanych pojazdów, samochodów osobowych przypadających na jednego mieszkańca, zarejestrowanych pojazdów przypadających na 1000 mieszkańców (Pojazdy silnikowe w Polsce w latach 2005–2018). W roku 2018 było to monad 31 mln zarejestrowanych pojazdów, z czego 77 proc. stanowiły samochody osobowe. Nadmienić jednak należy, że wśród nich są auta, które mają ponad dziesięć lat (licząc od daty pierwszej rejestracji) i nie były aktualizowane w bazach CEP w ciągu ostatnich sześciu lat (nie są to pojazdy zabytkowe). Znaczna ich część prawdopodobnie nie jest już użytkowana na drogach, a część mogła trafić na złomowiska. Według danych CEP (na koniec 2017 roku) było to 7 632 700 sztuk. 5 645 400 to auta osobowe, 938 300 samochody ciężarowe, a 600 500 motocykle.

W roku 2018 zarejestrowano w Polsce 1 937 884 pojazdów, z czego ponad 75 proc. stanowiły samochody osobowe (Zarejestrowane pojazdy w roku 2018).

Daje nam to miejsce w europejskiej czołówce. W tym zestawieniu wyprzedzamy także potęgę motoryzacyjną, jak Niemcy, Francja czy Wielka Brytania (Eurostat – liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców). Niestety, ciągle bardzo wysoka jest liczba samochodów mających ponad dziesięć lat. W 2017 roku średni wiek samochodu osobowego wynosił 13,8 roku (o 0,2 roku więcej niż w roku 2016), natomiast mediana sięgała czternastu lat. Samochody osobowe 4-letnie lub młodsze stanowiły na koniec 2017 roku 11,1 proc. (PZPM).

Diesel czy benzyna? Na koniec 2017 roku 46 proc. pojazdów stanowiły modele z silnikami benzynowymi, diesel to 39 proc., LPG 14 proc., inne 1 proc. (Źródło: PZPM na podstawie danych CEP).

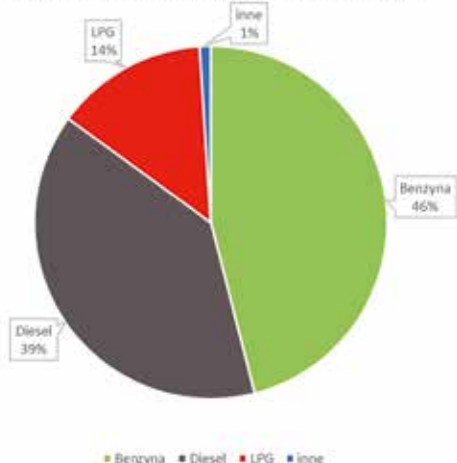
Do końca marca 2019 roku w Polsce zarejestrowano 4 987 elektrycznych samochodów osobowych (EV – ang. battery [?] electric vehicles). Polska zakończyła ubiegły rok z wynikiem 1 324 EV, odnotowała wzrost o 22,9 proc. w porównaniu do 2017 roku (1068). Co ciekawe, więk-



szość stanowiły samochody w pełni elektryczne (BEV – ang. battery electric vehicles) – 3 163, a pozostałą część hybrydy typu plug-in (PHEV, ang. plug-in hybrid electric vehicles) – 1 824. To 63 proc. do 37 proc., w Europie jest to obecnie 55 proc. do 45 proc. Park elektrycznych pojazdów dostawczych na koniec marca br. wyniósł 278 sztuk, e-busów 198, a elektrycznych skuterów i motocykli 3 445.

Skoro już wspomnieliśmy o Europie, to jak elektromobilność wygląda właśnie tam? Mamy ok. 0,4 proc. wszystkich pojazdów elektrycznych eksploatowanych w Europie (1,3 mln sztuk). Według Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów (ACEA) w 2018 roku w UE sprzedano 301 847 osobowych pojazdów elektrycznych. Najwięcej pojazdów elektrycznych wśród państw członkowskich UE zarejestrowano

Samochody osobowe w podziale na rodzaj paliwa



w Niemczech (67 658), Wielkiej Brytanii (59 947), Francji (45 623) i Norwegii (72 689) – która to obecnie jest liderem pod tym względem.

W pierwszym kwartale br. zanotowano pewną stagnację na rynku samochodów osobowych. Od początku 2019 roku zarejestrowano 139 809 nowych samochodów osobowych, o 76 mniej niż w analogicznym okresie 2018 roku.

Od początku roku przybyło 7 985 nowych pojazdów o DMC powyżej 3,5 t. To o 2,6 proc. więcej niż w tym samym czasie ub.r. Liczba samochodów ciężarowych wzrosła o 4,2 proc. do 7453, a autobusów spadła o blisko 15,2 proc. do 532.

W pierwszym kwartale br. zarejestrowano 6 543 nowych jednoślądów. Aż o 75 proc. więcej niż w analogicznym okresie 2018 roku, ale mniej niż o 1,4 proc. niż w 2017. Największy wzrost odnotowano w przypadku motorowerów, których zarejestrowano 3 022, czyli o 83,6 proc. (+1 376) więcej niż przed rokiem. Przybyło też motocykli, zarejestrowano ich 3 521, czyli +68,2 proc. w stosunku do ub.r.

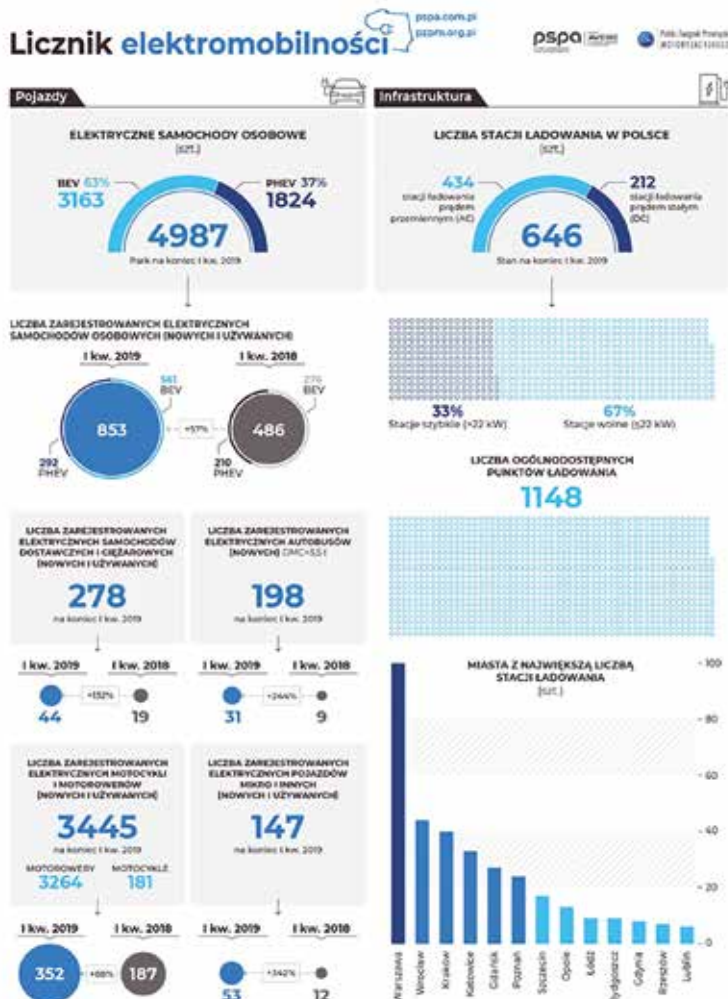
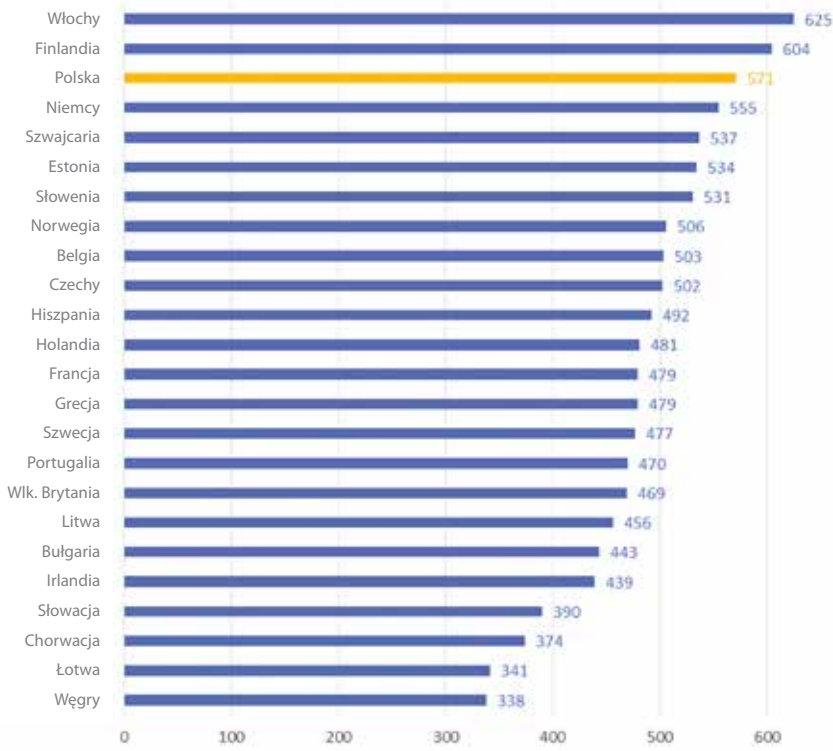
Najpopularniejszą marką wśród klientów indywidualnych ciągle jest Toyota. Kolejne miejsca zajmują: Skoda, Dacia, Opel i Kia. Jednak z tej piątki tylko Dacia zanotowała wzrost sprzedaży w stosunku do I kwartału poprzedniego roku, i to aż o 61 proc. Duże wzrosty sprzedaży odnotował również Fiat – + 58 proc., Mitsubishi – +50 proc. i Honda – +20 proc.

Najpopularniejszymi modelami wśród aut firmowych w I kwartale 2019 roku były: skoda octavia, volkswagen golf, skoda fabia, opel astra i ford focus. Jednak wszystkie te modele odnotowują kilkuprocentowe spadki w sprzedaży dla firm. Największe skoki sprzedaży wśród aut firmowych odnotowały: volkswagen tiguan – +63 proc., toyota corolla – +63 proc. i hyundai tucson – +18 proc.

Źródła:

- Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego – pspa.com.pl
- GUS – stat.gov.pl
- Eurostat – ec.europa.eu/eurostat/
- CEPIK – www.cepik.gov.pl/statystyki

Eurostat – liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców





Telefon za kierownicą

Badania jednoznacznie dowodzą, że korzystanie z telefonu podczas jazdy znacząco zwiększa ryzyko wypadku. Niestety, problem jest znacznie większy niż kilkanaście lat temu.

Na przełomie XX i XXI wieku telefony komórkowe były na tyle proste, że pozwalały na odbieranie połączeń, a klasyczna przyciskowa klawiatura wprawnej osobie umożliwiała napisanie SMS-a bez częstego spoglądania na ekran. Obecnie praktycznie każdy ma smartfona z licznymi aplikacjami, dostępem do Internetu, serwisów społecznościowych, aparatem fotograficznym, wideopołączeniami. Niestety, z funkcji tych kierowcy bardzo często korzystają podczas jazdy, odrywając wzrok od drogi. Mało kto zdaje sobie sprawę, że sekunda podczas jazdy z prędkością 100 km/h oznacza pokonanie 28 metrów. Podczas zajęć z przyszłymi kierowcami warto więc im uświadamić, ile metrów przejeżdża się „na ślepo” pisząc choćby krótkiego SMS-a.

Od korzystania ze smartfonów podczas jazdy kierowców nie zniechęcają ani wysokie mandaty, ani działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa. Sytuacja wygląda wręcz zupełnie inaczej. Współczesne samochody mają coraz więcej systemów wsparcia – jazda półautonomiczna przestaje być pieśnią przyszłości nawet w autach kompaktowych.

Z przeprowadzonych przez Euro NCAP badań wynika, że systemy wsparcia stanowią pokusę do pisania wiadomości tekstowych dla 34 proc.



kierowców. 33 proc. ankietowanych nie miało by nic przeciwko rozmowie z telefonem przy uchu. Na marginesie warto dodać, że 11 proc... zdecydowałoby się na krótką drzemkę! Doskonale

obrazuje to, jak bardzo zmieniło się spojrzenie na prowadzenie samochodu – z przyjemności samej w sobie staje się ono codzienną czynnością, której znaczenie marginalizujemy. Opublikowany

przez European Transport Safety Council raport potwierdza, że korzystanie z telefonu podczas jazdy to już codzienność. Połowa uitożsamianych z przywiązania do ładu prawnego Niemców przyznaje, że chociaż sporadycznie sięga po smartfon w trakcie jazdy. Z kolei 36 proc. Czechów mówi wprost, że używa telefonów prawie za każdym razem. Gdzieś między tymi wartościami mieszczą się wyniki dla Hiszpanii czy Irlandii.

Efekty? Centrum technologii niemieckiego towarzystwa ubezpieczeniowego Allianz szacuje, że na tamtejszych drogach więcej osób ginie już z powodu związanego z telefonami rozproszenia uwagi niż jazdy pod wpływem alkoholu. Belgijski Road Safety Institute ustalił, że kierowcy, którzy korzystają z telefonów, 44 proc. rzadziej spoglądają na znaki i o 28 proc. gorzej kontrolują położenie i zachowanie innych kierujących. We Francji już teraz statystyki mówią o 9 proc. śmiertelnych wypadków z powodu używania telefonów. Natomiast w Irlandii smartfon przyczynia się do 20–30 proc. kolizji. Jako skrajny przykład ETSC przytacza wypadek, który wydarzył się w Belgii. Kierowca vana, który zginął w wypadku, trzymał w ręku telefon...

Już teraz nowoczesne telefony mają funkcje mogące ograniczać liczbę powiadomień, gdy urządzenie wykryje, że zostało sparowane z zestawem głośnomówiącym. W starszych smartfonach można zainstalować podobnie działające aplikacje. Mają one cechę wspólną – kierowca musi chcieć korzystać z trybu samochodowego, co wciąż rzadko ma miejsce. Rośnie więc presja, także ze strony amerykańskiego National Highway Traffic Safety Administration, by na producentach telefonów wymusić wprowadzenie takiej funkcjonalności.

Mniej radykalne metody mogą nie zdać egzaminu. W Wielkiej Brytanii każdego dnia 200 kierowców otrzymuje mandaty za korzystanie z telefonów, mimo że grozi za to mandat o równowartości 1000 zł oraz sześć punktów karnych, co dla początkujących kierowców oznacza utratę prawa jazdy, a dla kierowców po dwuletnim okresie próbnym uzyskanie połowy możliwych punktów oraz zakaz prowadzenia pojazdów na pół roku.

Wszystko wskazuje, że problem będzie narastał. – Obserwujemy, że pokolenie młodych kierowców, obecnie mające kilkanaście lat, jest jeszcze bardziej skłonne do podejmowania czynności przyczyniających się do rozpraszania uwagi podczas jazdy. Z naszej analizy wynika, że jeżeli nie zostaną podjęte dalsze kroki, wraz z kolejnym pokoleniem kierowców przyjdzie jeszcze wyższe zagrożenie wypadkami – twierdzi Tom Dingus z Virginia Tech Transportation Institute. Na alarm bije także Theresa May. Komentując zaostrożenie prawa związanego z korzystaniem z telefonów podczas jazdy mówiła, że udało się sprawić, że połączenie alkoholu i samochodu jest już społecznie nieakceptowalne, a teraz musimy zrobić to samo z telefonami podczas jazdy. Z ciekawą



inicjatywą wyszła także brytyjska policja, która zaproponowała konfiskowanie telefonów i kart SIM w przypadku wykrycia wykroczeń związanych z telefonami.

Problemem związanym z bezpieczeństwem na drogach są nie tylko kierowcy korzystający z telefonów podczas jazdy. Równie groźne stało się zjawisko tzw. smart-zombie, czyli pieszych tak zaabsorbowanych używaniem smartfona, nie-rzadko ze słuchawkami w uszach i słuchających

muzyki, że kompletnie odciętych od rzeczywistości. Zderzenie z innym pieszym czy wtargnięcie przed nadjeżdżający rower może skończyć się kilkoma potłuczeniami. Niestety, piesi ze smartfonami coraz częściej ignorują także konieczność zwracania uwagi na samochody, a publikowane w sieci filmy coraz częściej prezentują nagłe wtargnięcia na jezdnię, które mogą stać się przyczyną tragedii.

Lukasz Szewczyk

Program przeznaczony
dla właścicieli OSK

Zadzwoń!

+48 603 405 506

Jeździsz bezpiecznie?

Wybierz ubezpieczenie,
które **to** docenia.



Wejdź na



[SZANUJELKE.PL](https://szanujelke.pl)

i ubezpieczaj się taniej!

ONLINE

WYKŁADY NA ŻYWO

SZKOŁA
JAZDY

TV

Kategoria B

w każdy piątek

13:00

*ekspert odpowiada, obalamy mity
i przedstawiamy proste rozwiązania*

- Eugeniusz Matuszak

Dla kierowców zawodowych

w każdy piątek

10:00

*ekspert odpowiada, m.in. obsługa tachografu,
czas pracy kierowców*

- Marek Rupental

Jazda z ograniczeniami

Słynące z troski o bezpieczeństwo Volvo jako pierwsza marka ogłosiło, że zamierza wyposażyć wszystkie swoje samochody w ograniczniki prędkości maksymalnej.auta produkowane od 2020 roku nie pojadą szybciej niż 180 km/h.

Decyzję uzasadniono dążeniem do poprawy bezpieczeństwa na drodze. Przy zdarzeniu dochodzącym przy prędkości 190 km/h kierowca i pasażerowie mają znikome szanse na przeżycie. Nawet jeżeli przed uderzeniem kierującemu uda się zredukować prędkość o połowę, przeciążenia będą ogromne. Ale to tylko jedna strona medalu. Nie można zapominać, że konstrukcja pojazdu musi być dopasowana do jego osiągnięć. Jeżeli auto jest w stanie pędzić 200 km/h i więcej, musi mieć odpowiednio mocne hamulce, wytrzymałe opony i dopracowane elementy aerodynamiczne, które zapewnią odpowiednią siłę docisku, a przynajmniej ograniczą tendencję do odciążania tyłu nadwozia. Wolniej jeżdżący samochód może okazać się więc przyjemniejszy w codziennej eksploatacji od dotychczas produkowanych. W wielu krajach zachodniej Europy zmiana nie zrobiła na nikim większego wrażenia. Mało kto decyduje się na jazdę z prędkością przekraczającą 160 km/h, gdyż w większości państw oznacza to słone mandaty, a w określonych sytuacjach nawet możliwość trafienia do zakładu karnego (np. w Norwegii, Francji czy Szwajcarii). Decyzja Volvo była natomiast szeroko komentowana w Polsce. Potwierdza to tylko, że wciąż panuje u nas kult prędkości, który niestety nie jest poparty dbałością o umiejętności czy troską o stan techniczny pojazdów.

Ograniczniki prędkości w samochodach nie są wymysłem ostatnich lat. W Japonii od dekad obowiązuje limit 180 km/h – i do takiej wartości są skalowane prędkościomierze nawet sportowych samochodów. W 2001 roku, kiedy japońskie motocykle złamały próg 300 km/h, definitywnie zakończył się „wyścig zbrojeń” – na skalach prędkościomierzy tamtejszych maszyn przestała pojawiać się liczba 300 i wyższe, a jednoślady zaczęto wyposażać w ograniczniki. W obawie, że zostaną narzucone rządowe i jeszcze ostrzejsze ograniczenia. W Europie mię-

dzy wiodącymi markami w 1987 roku. została zawarta dżentelmeńska umowa na 250 km/h. W ostatnim czasie obserwujemy jednak coraz większą liczbę odstępstw od niej. Szybciej mogą jeździć nie tylko supersportowe auta, ale także najmocniejsze wersje popularnych modeli, w których za dopłatą przesuwany jest ogranicznik prędkości (np. z 250 do 270 km/h).

To, że dana firma nie mówi wprost, że jakiś samochód nie ma ogranicznika, wcale nie oznacza, że nie jest on obecny na pokładzie. Volvo od dłuższego czasu stosuje limity 230 i 210 km/h. Znajdują się one także w pojazdach innych firm. W tym w dużych autach dostawczych, które przestały się rozpędzać do więcej niż 160 km/h. Do 140–160 km/h limitowane są samochody elektryczne. Przy szybszej jeździe radykalnie wzrasta pobór prądu, a prognozowany zasięg topnieje w oczach. Z pewnością nie każdy to sprawdzał, ale z dziennikarskiego obowiązku nadmienimy, że stosowane są także ograniczniki prędkości na biegu wstecznym. Niedługo można było się na nim rozpędzać do odciążenia zapłonu, co oznaczało nawet 50–60 km/h, obecnie część aut nie pojedzie na wstecznym szybciej niż 30 km/h.

Ograniczniki prędkości nie są więc pieśnią przyszłości, a drogową rzeczywistością. Droga do ich popularyzacji wydaje się bardzo krótka. I wcale nie musi być torowana przepisami. Wystarczy, że za obecność ogranicznika prędkości można będzie uzyskać dodatkowe punkty w testach Euro NCAP, a większość firm zacznie je stosować. W podobny sposób udało się wymusić montowanie brzczyków przypominających o konieczności zapinania pasów, kompletu poduszek powietrznych, systemów automatycznie hamujących przed przeszkodami czy ostrzegających o opuszczaniu pasa ruchu, funkcji rozpoznawania znaków drogowych i ostrzegania o przekraczaniu dozwolonej prędkości, a także programowanych przez kierowcę ograniczni-

ków prędkości, które często są zintegrowane z tempomatami. Obecnie bezpieczeństwo jest zbyt cenną kartą przetargową, by rezygnować z pozytywnych raportów na jego temat w danym modelu pojazdu, jeżeli ocenę można poprawić niewielkim kosztem lub całkowicie za darmo, jak jest to w przypadku ogranicznika prędkości. Dla firm tuningowych jego usunięcie nie będzie stanowiło żadnego problemu. Już teraz za kilkaset euro można kupić moduły wyciskające z silników od kilkunastu do kilkudziesięciu dodatkowych koni mechanicznych, jak również likwidujące lub przesuwające ograniczniki prędkości. Tego typu boksy wpina się w wiązkę elektryczną pojazdu, a w razie potrzeby demontuje w ciągu kilkudziesięciu sekund.

Walka o poprawę bezpieczeństwa na drogach sprawiła, że od 2021 roku standardem w nowo produkowanych samochodach mają być tzw. inteligentne ograniczniki prędkości. Sercem tego systemu jest kamera, która rozpoznaje ograniczenia widniejące na mijanych znakach. Dodatkowym źródłem informacji mogą być dane z nawigacji. Samochód będzie mógł ostrzegać kierującego o przekroczeniu dozwolonej prędkości albo „przejąć” daną wartość dla tempomatu lub ustawianego przez kierowcę ogranicznika prędkości. W modelach wyższej klasy stosowane są już pedały gazu, które w powyższych sytuacjach zaczynają stawiać nienaturalnie duży opór, zniechęcając do zbyt szybkiej jazdy. Cechą wspólną tego typu ograniczników jest możliwość przełamania bariery lub zlekceważenia komunikatów ostrzegawczych. Obecnie powszechnie stosowane są wyłączniki inteligentnych ograniczników (wystarczy odszukać odpowiednią pozycję w menu komputera pokładowego). Właściciel auta może ograniczyć też ostrzeżenia wyłącznie do komunikatów na wyświetlaczu oraz ustawić próg interwencji (nawet do 10–20 km/h powyżej limitu).

Łukasz Szewczyk

Odcinkowa kontrola

Fotoradary zmuszają kierowców do jazdy z dozwoloną prędkością tylko w konkretnym punkcie. Świetnie sprawdzają się więc na skrzyżowaniach czy w innych niebezpiecznych miejscach. Na trasach znacznie skuteczniejszym strażnikiem porządku są odcinkowe kontrole prędkości.

Zasada działania odcinkowego pomiaru prędkości jest prosta. Na wjeździe do kontrolowanej strefy wykonywane jest zdjęcie pojazdu. Widnieją na nim numery rejestracyjne oraz dokładna godzina wykonania fotografii. Analogiczny obraz jest rejestrowany na wyjeździe z odcinkowego pomiaru prędkości. Dysponując dokładną informacją o czasie przejazdu i znając odległość między kamerami system może ustalić średnią prędkość na danym odcinku. Wyższa od dozwolonej jest podstawą do nałożenia na kierowcę mandatu. Przy niższej zdjęcia są automatycznie usuwane z systemu. W Polsce pierwsze urządzenia do odcinkowego pomiaru prędkości pojawiły się na drogach w 2015 roku. Obecnie GITD dysponuje trzydziestoma zestawami. Ze statystyk policji wynika, że w miejscach działania odcinkowego pomiaru prędkości liczba wypadków spadła o połowę. W niektórych punktach udało się wręcz zatrzymać tragedie.

Opublikowane przez Komisję Europejską dane również potwierdzają wysoką skuteczność systemów odcinkowych kontroli prędkości. W Austrii w jednym z tuneli z obowiązującym ograniczeniem prędkości do 80 km/h w pierwszym roku działania odcinkowego pomiaru średnia zmierzona prędkość pojazdów spadła o ponad 10 km/h. Po dwóch latach austriacki system przyczynił się do zmniejszenia liczby tragicznych wypadków o 33 proc., natomiast zderzeń z rannymi o blisko 49 proc. Oszacowano także bilans inwestycji, biorąc pod uwagę bezpieczeństwo czy emisję spalin redukowaną przez niższe prędkości. Każde zainwestowane euro przyniosło ponad pięć euro oszczędności.

Doskonałe efekty przyniosło wprowadzenie kontroli średnich prędkości na włoskich drogach. Debiutujący w 2006 roku system Tutor przyczynił się do zmniejszenia liczby zabitych aż o 51 proc., a rannych o 27 proc. Całkowita liczba zdarzeń drogowych zmniejszyła się natomiast o 19 proc. W Holandii na obszarach odcinkowego pomiaru prędkości kierowcy przekraczający dozwoloną prędkość stanowią 1 proc. całkowitego ruchu, a liczba kolizji spadła nawet o 50 proc. Nie jest to jednak regułą. W opublikowanym przez Science Direct raporcie Accident Analysis & Prevention jeden rozdział poświęcono odcinkowemu pomiarowi prędkości. Opisano m.in. efekty działania systemu w Belgii na trzypasmowej autostradzie z limitem 120 km/h, mierząc prędkości na 6 km przed i za strefą pomiaru oraz w niej. Średnia prędkość wewnątrz kontrolowanego obszaru



spadła o niemal 6 km/h, mimo to blisko 86 proc. kierowców decydowało się na przekroczenie dozwolonej prędkości o nieco ponad 10 proc.

Polacy nie przykładają zbyt dużej wagi do przestrzegania ograniczeń prędkości w obszarach odcinkowych pomiarów. Wielu użytkowników dróg zdaje sobie sprawę z marginesu 10 km/h. Skrzętnie korzystają z tego kierowcy samochodów ciężarowych, jadąc 80 km/h zamiast 70 km/h. Generalna Inspekcja Transportu Drogowego ujawniła, że w 2018 roku najwięcej, bo aż 16,5 tysięcy zdjęć wykonał sprzęt nadzorujący drogę między Babigosem a Gniazdomem. Dalej znalazły się odcinkowe pomiary w Lubinie (10 tys.) oraz umieszczone między miejscowościami Rybitwy i Polesie (10 tys.). To jednak wyniki zauważalnie mniejsze niż w przypadku klasycznych fotoradarów. Najbardziej zajęty z nich, znajdujący się w Gliwicach, zrobił kierowcom łamiącym przepisy 26,4 tysięcy fotografii. W Warszawie (przy ul. Spacerowej) udokumentował 22 tys. przypadków złamania prawa, natomiast urządzenie w Kamieńsku – 13,8 tys.

W 2016 roku w pięciu miejscach z wyłączonymi fotoradarami straży miejskiej sprawdzono, jak kierowcy przestrzegają ograniczeń prędkości. Limit naruszyło aż 73 proc. z nich. Na przekroczenie dozwolonej prędkości o 10 km/h, co przy włączonym fotoradarze oznaczałoby ryzyko otrzymania mandatu, zdecydowało się 45 proc. kierowców. Tam, gdzie działają fotoradary ITD, mało kto decyduje się na tak szybką jazdę, mimo że tajemnicą poliszynela jest, że urządzenia re-

jestrują większe wykroczenia od ustawowej tolerancji 10 km/h. Sytuacja jest wręcz odwrotna. Wielu kierujących zwalnia poniżej dozwolonego limitu – nawet gdy warunki pozwalają na jej utrzymywanie. Zdarza się nieraz, że przy limicie 90 km/h tempo spada do 60 km/h. Wynika to z dwóch głównych czynników: kierowcy przez lata przyzwyczaili się, że prędkości były mierzone w punktach ze znacznymi ograniczeniami prędkości – nierzadko 50 czy 60 km/h. Wielu kierujących nie zwraca także bacznej uwagi na oznakowanie dróg, a nierzadko gubi się w kolejnych ograniczeniach prędkości i znoszeniu ich przez kolejne znaki czy skrzyżowania.

Obecnie punkty odcinkowego pomiaru prędkości praktycznie nie różnią się od oznakowania zwykłych fotoradarów – do znaku D-51 (Kontrola prędkości. Fotoradar) dodawana jest jedynie tabliczka informująca o długości odcinka, na którym mierzona jest średnia prędkość. Ministerstwo Infrastruktury zdecydowało się na opracowanie zmian, wzorowanych na stosowanych już w wielu krajach Europy. Strefa kontroli prędkości będzie wyznaczona znakami D-51a i D-51b z dwoma aparatami fotograficznymi. Na otwierającym znajdzie się też miniatura tablicy informującej o obowiązującym ograniczeniu prędkości. Na zmianę oznakowania zarządcy dróg będą mieli 24 miesiące od ogłoszenia zmian. Wciąż nieoznakowane pozostaną natomiast obsługiwane przez GITD urządzenia rejestrujące wjazd na skrzyżowanie na czerwonym świetle.

Łukasz Szewczyk



Sezon na bezpieczeństwo

— zadbaj o opony

Kiedy wymienić opony na letnie? Jak sprawdzić stan opon po zimie? Kiedy kontrolować ciśnienie? Jaki warsztat wybrać, by nie uszkodzić kół? Czy czujniki w oponach są niezawodne?

Gdzie oddać zużyte opony? Jak uniknąć mandatu za niewłaściwy stan opon? Siedem wiosennych porad dla kierowców pomoże zadbać o opony i zapewnić większe bezpieczeństwo na drodze.

– Za bezpieczną jazdę odpowiadają nie tylko umiejętności kierowcy, ale także odpowiedni stan auta, a zwłaszcza jakość opon i ich stan techniczny. To one są jedynym punktem styku pojazdu z drogą. Regularne sprawdzanie kondycji ogumienia znacząco wydłuży jego żywotność – a gdy dojdzie do nagłej niebezpiecznej sytuacji na drodze, może zadecydować o długości drogi hamowania samochodu przed przeszkodą czy pieszym. Niestety aż 58 proc. kierowców zbyt rzadko sprawdza ciśnienie w oponach. Właściwe dla sezonu i dobre opony są podstawą bezpieczeństwa drogowego – mówi Piotr Sarnecki,

dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego.

■ Jak zadbać o opony na wiosnę?

Nie spiesz się z wymianą opon na letnie

Dopiero gdy temperatura rano i wieczorem przekracza 7°C, można wymienić opony zimowe na letnie nie obawiając się poślizgu lub wydłużonej drogi hamowania. Warto pamiętać, że wiosną jeździe często są mokre – a w takiej sytuacji, przy temperaturze niższej niż 7°C, wciąż lepiej reagują dobrej jakości opony zimowe.

Masz opony całoroczne? Skontroluj ich stan po zimie!

Jeśli jeździmy na oponach całorocznych, nie powinniśmy unikać wizyty w dobrym serwisie. Po zimie warto sprawdzić wyważenie kół oraz

stan opon – czy nie mają pęknięć lub wyrzuceń, zwłaszcza w wewnętrznych warstwach i od wewnątrz nadkola. Niektóre uszkodzenia trudno zdiagnozować gołym okiem – warto udać się do dobrego warsztatu. Pamiętaj – uszkodzona opona może pęknąć w czasie jazdy!

■ Nie korzystaj z przypadkowych warsztatów

Tylko w sprawdzonym warsztacie można liczyć na fachowy serwis opon – to znaczy przy użyciu profesjonalnych i regularnie serwisowanych narzędzi, dokonany przez wykwalifikowany zespół mechaników. Dzięki temu mamy pewność, że ogumienie i felgi nie zostaną uszkodzone przez zużyte narzędzia oraz nieumiejętne zdejmowanie czy zakładanie opon, a koła będą prawidłowo

i z odpowiednią siłą przykręcone do piast – nie za słabo ani nie za mocno. Profesjonalna obsługa zadba także o odpowiednie wyważenie wszystkich kół i sprawdzi stan hamulców oraz zawieszenia po zimowym sezonie – zwiększy się komfort jazdy, unikniemy również drgań kierownicy oraz nadwozia.

■ Pamiętaj o ciśnieniu!

Jest to jeden z najważniejszych parametrów zapewniających właściwą kontrolę nad autem. Zbyt niski poziom ciśnienia w oponach wydłuża drogę hamowania, pogarsza przyczepność auta, przyspiesza zużycie opon oraz zmniejsza efektywność paliwową. Gdy ciśnienie jest o 30–40 proc. za niskie, opona rozgrzewa się do temperatury, przy której następują poważne uszkodzenia wewnętrzne – co może doprowadzić do jej rozzerwania w trakcie jazdy. Kierowcy powinni mieć nawyk sprawdzania poziomu ciśnienia w oponach przynajmniej raz w miesiącu – należy to robić na zimnych oponach lub po jeździe nie dłuższej niż 2 km.

■ Czujniki ciśnienia nie zwalniają z czujności

W nowych samochodach homologowanych po listopadzie 2014 roku obowiązkowo montuje się TPMS – system monitorowania ciśnienia w oponach, alarmujący o spadkach poziomu tego parametru w trakcie jazdy. Polski Związek Przemysłu

Oponiarskiego rekomenduje, by nawet w takich samochodach regularnie kontrolować ciśnienie opon – niezależnie od wskazań czujników. Przewidziane przez producenta samochodu wartości poziomu ciśnienia w oponach znajdują się w instrukcji obsługi pojazdu oraz na nalepce wewnątrz auta (najczęściej na dole środkowego słupka od strony kierowcy).

■ Zużyty bieżnik to jedna z najczęstszych wad w oponach – uważaj na mandat!

Prawo jest jasne – głębokość rzeźby bieżnika, w przypadku braku tzw. wskaźników zużycia na oponie, nie powinna być mniejsza niż 1,6 mm. Lekceważąc ten przepis ryzykujemy zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego przez policję i mandatem w wysokości nawet 500 zł – ale co gorsza – narażamy siebie oraz innych na niebezpieczeństwo. Starty bieżnik sprawia, że znacznie pogarsza się przyczepność pojazdu, przez co łatwiej wpaść poślizg, a podczas jazdy w deszczu gwarantuje wystąpienie zjawiska niekontrolowanej jazdy na poduszce wodnej – tzw. aquaplaningu, czyli utraty przyczepności po wjechaniu w kałużę.

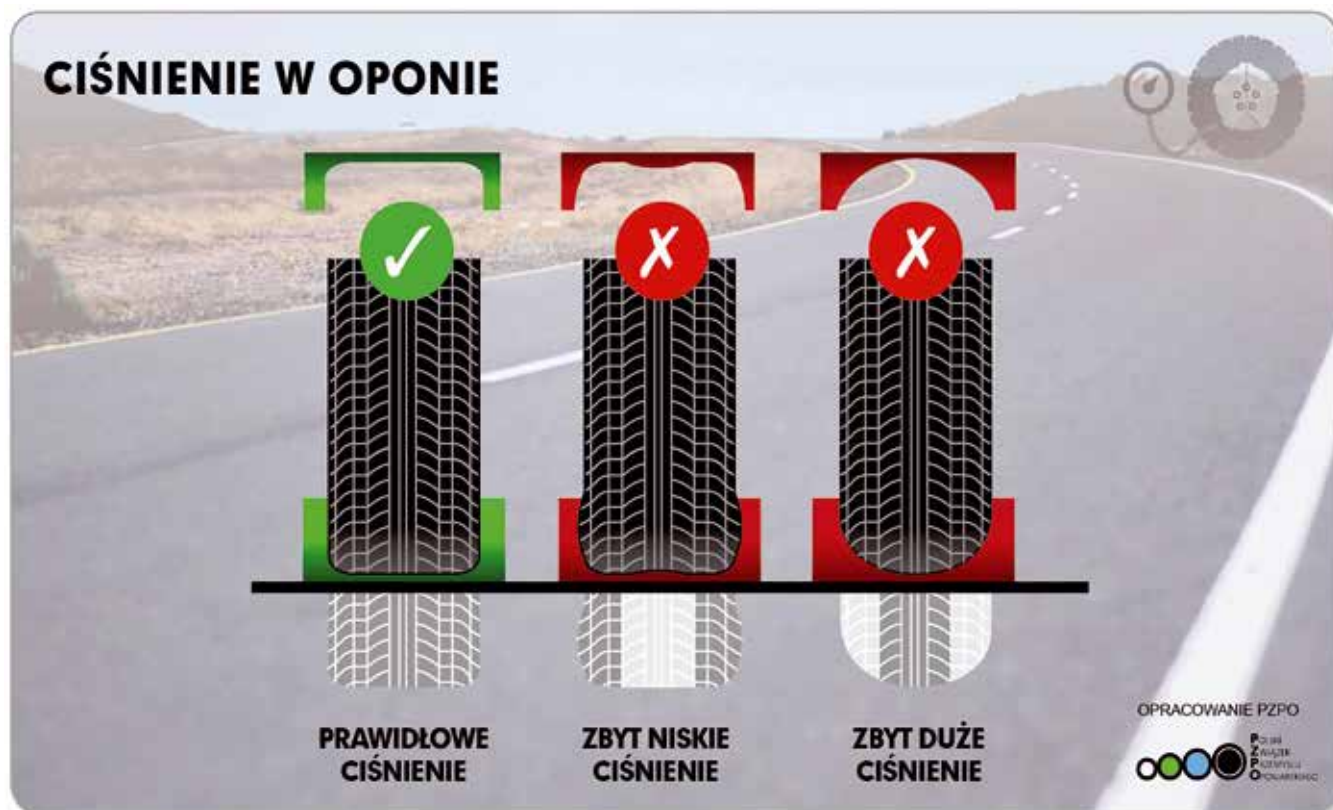
■ Kupujesz nowe opony? Zadбай o utylizację zużytych

Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego przypomina, że odpowiedzialnością kierowcy jest

również zadbanie o utylizację zużytych opon. Najlepiej oddać je do dobrego warsztatu, który przekaże je do profesjonalnych firm zajmujących się ich recyklingiem. Używane opony do samochodów osobowych nie nadają się do powtórnej sprzedaży, ponieważ mogą narazić kierowców na niebezpieczeństwo, gdy dojdzie do ich rozzerwania w czasie jazdy. Dzięki legalnemu obiegowi zużytych opon, zapewnianemu m.in. przez Centrum Utylizacji Opon, mamy pewność, że po kilku latach dawania poczucia bezpieczeństwa nam i naszym rodzinom będą one przetworzone w procesie recyklingu i powtórnie wykorzystane do innych celów – zamiast psuć krajobraz łąk i lasów, kiedy wybierzemy się latem na łono natury.

– Rocznie na drogach na całym świecie traci życie 1,35 mln ludzi wskutek wypadków. Polska, pośród 175 państw, znajduje się na 52 pozycji, ze wskaźnikiem 9,7 zabitych na 100 tys. mieszkańców – a ogólna liczba zabitych wynosi 3 698. Są to jedne z najgorszych danych w Unii Europejskiej, które pokazują, że jako kierowcy musimy więcej uwagi zwracać na stan techniczny naszych samochodów. Mamy coraz lepsze drogi i infrastrukturę, a liczba wypadków i ofiar nie maleje. Zły stan techniczny auta, w tym opon, jest bezpośrednią przyczyną 1/3 wypadków na drodze. Po sezonie zimowym warto zrobić przegląd w profesjonalnym serwisie o dobrej renomie – dzięki temu możemy wcześniej wykryć wady i uniknąć niebezpiecznych sytuacji podczas wiosennych i letnich wypraw – dodaje Piotr Sarnecki.

Więcej informacji na stronie pzpo.org.pl



Stres przed egzaminem

Prawo jazdy to jeden z najbardziej upragnionych dokumentów. Uprawnienia wynikające z posiadania prawka dają wielką swobodę we wszelkich działaniach, dają wolność, niezależność i wiele innych możliwości.



na kursie zadań egzaminacyjnych, np. na placu manewrowym.

I tu pada pytanie: czy można jakoś zaradzić na stres przed egzaminem?

Stres egzaminacyjny będzie zawsze, ale czy można coś zrobić, aby choć trochę zmniejszyć lęk przed egzaminem? Tak. Wydaje mi się, że tak.

I nie chodzi o jakieś formy medytacji czy zażywanie środków uspokajających, choć i takie sposoby stosują maksymalnie zestresowani kandydaci na kierowców.

Wiele zależy od instruktora rozpoczynającego i przeprowadzającego szkolenie, a po szkoleniu także od egzaminatora, który ma za zadanie sprawdzić, czy dana osoba poradzi sobie w ruchu drogowym, będzie jeździła zgodnie z przepisami, techniką kierowania i przede wszystkim bezpiecznie. A tego musi kursanta nauczyć instruktor.

Instruktor jest osobą, która przyszłego kierowcę wprowadza w zawiłości przepisów ruchu drogowego i zapoznaje z techniką prowadzenia pojazdu. To od niego zależy, jakie postępy będzie robił kursant. Instruktor musi być po części psychologiem, i nauczycielem. Musi ocenić, jakimi możliwościami na danym etapie kursu dysponuje szkolona osoba i czy można przejść do kolejnych elementów nauki. Musi przeprowadzić swojego podopiecznego przez szkolenie możliwie jak najbardziej efektywnie, wykorzystując do tego swoją wiedzę teoretyczną i praktyczną, swoje doświadczenie. Nie bez znaczenia jest również zaangażowanie kursanta w proces szkolenia, jego możliwości psychofizyczne i motoryczne. Każdy człowiek jest inny i tych samych umiejętności będzie się uczył w innym tempie.

Jednak każdy jest w stanie nauczyć się jeździć samochodem, choć jeden będzie potrzebował na to trzydziestu godzin, a drugi pięćdziesięciu, a może i więcej.

Stresu na egzaminie całkowicie nie da się wyeliminować, a można go znacznie zmniejszyć wyłącznie wtedy, kiedy nauczymy kursanta jeździć samochodem.

Proste i logiczne. Czymże jest egzamin praktyczny na prawo jazdy, jeśli nie jazdą w ruchu drogowym, podczas której kierunek jazdy zamiast instruktora czy nawigacji wskazuje egzaminator. Trzeba naprawdę porządnie nauczyć kursanta jeździć samochodem, a wynik egzaminu to rezultat naszego szkolenia.

Piotr Rucki

W dzisiejszych czasach posiadanie prawa jazdy jest tak samo naturalne i potrzebne (w CV musi być), jak posiadanie np. dowodu osobistego. Tylko dowód osobisty otrzymujemy bez żadnego problemu, a w zdobycie prawa jazdy trzeba jednak włożyć trochę wysiłku.

Wiele osób decyduje się zrobić kurs na prawo jazdy z różnych przyczyn i powodów.

Młodzi ludzie z reguły na prawko idą, bo koledzy idą, bo koledzy już je zrobili albo najwyżej lubią motoryzację i chcą już sami prowadzić pojazd, a nie pełnić rolę pasażera i marzyć, kiedy będą mogli sami LEGALNIE usiąść za kierownicą i pojechać tam, gdzie chcą, poczuć tę wielką frajdę, jaką daje prowadzenie samochodu czy motocykla. Są też kursanci wysłani na kurs przez rodziców, którzy twierdzą, że prawo jazdy trzeba mieć, bo zawsze się przyda.

Niezależnie od powodów, jakie przyświecają zrobieniu prawka, wszyscy muszą przejść obowiązkowo

szkolenie w OSK pod okiem instruktora. Okazuje się jednak, że kurs (chodzi oczywiście o zajęcia praktyczne) jest dla wielu bardzo stresującym przeżyciem. Wielokrotnie słyszałem, choć najczęściej dowiadywałem się o tym znacznie później, o bólach głowy czy brzucha przed szkoleniem.

I nie jest to raczej związane z tym, że kursant boi się instruktora, tylko z poruszaniem się autem w ruchu drogowym. Kursant obawia się ruszania spod świateł, bo auto potrafi niestety zgasnąć, ruszania pod górkę, bo auto może się stoczyć i w kogoś wjechać, jazdy po rondach. Dla wielu jest to najwyżej w świecie stresujące.

Jeśli takie doznania towarzyszą szkoleniu, to co dzieje się na egzaminie państwowym. Dla wielu ludzi już egzamin wewnętrzny w OSK jest dużym przeżyciem. Samo słowo „egzamin” wywołuje stres i pustkę w głowie. Nie są w stanie prawidłowo odpowiedzieć na pytania z teorii, nie potrafią wykonać ćwiczonych wielokrotnie



INTERNETOWA TELEWIZJA SZKOŁA JAZDY



WYWIADY - PORADY - OKIEM EKSPERTÓW

WSZYSTKO DLA OSK Z DZIEDZIN:

BIZNESU, PRZEPISÓW, OPTYMALIZACJI KOSZTÓW, MARKETINGU I PROMOCJI

WIĘCEJ NA: WWW.FACEBOOK.COM/SZKOLAJAZDYINFO

ORAZ WWW.SZKOLA-JAZDY.PL

LIVE

**SZKOŁA
JAZDY**

szkola-jazdy.pl



internetowa tv



portal



sklep online

e-kierowca



**Prawo
Jazdy**
.COM.PL

BIZ *prawko.PL*

STREFA OSK