

nr 3/2019 (3)



# SZKOŁA JAZDY

KWARTALNIK OGÓLNOPOLSKI

- ▶ Kursanci chcą zapłacić więcej
- ▶ Nie bądź dzbanem drogowym
- ▶ Wideomarketing
- ▶ Samorząd zawodowy
- ▶ Dlaczego egzaminowani oblewają?

# KONFERENCJA 2019



# Nie bądź dzbanem drogowym

Program **Nie bądź dzbanem drogowym** objęty jest patronatem



## TERMIN

Piątek, 20 września 2019  
Godzina 10:30

## MIEJSCE

DoubleTree by Hilton Hotel & Conference  
Centre Warsaw  
Skalnicowa 21  
04-797 Warszawa

Konferencja jest jednocześnie inauguracją ogólnopolskiego programu edukacyjnego dotyczącego bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Program prowadzony będzie w szkołach ponadpodstawowych na terenie całej Polski z udziałem liderów na rynku OSK.

**Teraz możesz do nich dołączyć.**

**SZCZEGÓŁY NA**

**SZKOŁA-JAZDY.PL**

# Epoka E

Mam całkowitą pewność, że to, co przedstawiamy Państwu w kolejnym numerze naszej wspólnej gazety, sygnalizuje nowy świat. Różne różności wchodzą w codzienność motoryzacyjną i wymagają od nas, byśmy zareagowali, bo jak nie zareagujemy, to ten nowy świat nas ominie. Dotyczy to i nowinek technicznych, i szkolenia nowych kierowców, ale i takich problemów, jak wszechobecność napojów energetyzujących i ich wpływu na nasze zdrowie i bezpieczną jazdę. Zalewają nas informacje o nowych napędach, ale my musimy do nowych wyzwań przygotować tych, którzy wchodzą w motoryzacyjne życie. Ale aby innych uczyć, sami musimy być na bieżąco. Ważne jest, byśmy się w tej sytuacji zjednoczyli i byli awangardą nowości.

Moim celem i marzeniem jest, by nasza gazeta motoryzacyjna, czyli „Szkoła Jazdy”, była potrzebna i była pod ręką każdego zawodowca i fana. Oddaję ją w Wasze ręce i czekam na recenzje od Was.



Włodzimierz Zientarski

## W NUMERZE

|   |    |  |    |
|---|----|--|----|
| Wideomarketing w social mediach<br>– sposób na sukces twojego OSK?              | 4  | Energetyki a jazda samochodem                              | 24 |
| Platna reklama na Facebooku<br>– sposób na pozyskanie większej liczby kursantów | 5  | Prawo jazdy z kodem 78                                     | 26 |
| Chwalisz się swoim sukcesem?  | 6  | Choroby zawodowe kierowców.<br>Jak się przed nimi ustrzec? | 29 |
| Kształt rynku: jak zatrudniani są ludzie, jak działają ośrodki                  | 8  | Efekty mogą być korzystne                                  | 30 |
| Wymowa – jak się skutecznie uczyć?  | 10 | Jazda wspomagana   | 32 |
| Autostrada  | 12 | Zmiany w ustawie   | 34 |
| Pokolenie Z: Jak rozmawiać, budować zaufanie, skutecznie uczyć                  | 14 | Dlaczego egzaminowani oblewają?                            | 36 |
| Prosty sposób na uniknięcie bólu  | 16 | Mity lat 90.<br>– 10 absurdów na temat opon                | 38 |
| Kursanci chcą zapłacić więcej   | 18 | Zasada (szczególnej) ostrożności                           | 40 |
| Jak uczyć przyszłych kierowców?   | 21 | Rozświetlić dzień  | 41 |
| Coraz niebezpieczniej na polskich drogach                                       | 22 | Żeby było bezpieczniej                                     | 42 |
|   |    | Obowiązek udzielenia pierwszej pomocy                      | 44 |

## SZKOŁA JAZDY

### Wydawca:

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

### Redaktor naczelny:

Włodzimierz Zientarski

### Redaguje zespół:

Szymon Janicki, Maciej Matuszak,  
Rafał Matuszak, Robert Przybylski,  
Marek Rупental, 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 adustacji tekstów. Przedruki jedynie za pisemną zgodą redakcji. Nakład: 5000 egz.





# Wideomarketing w social mediach – sposób na sukces twojego OSK?

**Od dawna mówi się o tym, że materiały wideo są najchętniej oglądanymi oraz najczęściej udostępnianym i komentowanym rodzajem treści w mediach społecznościowych. Nie powinno nas to dziwić.**

**W**edług statystyk dziennie wszyscy użytkownicy Facebooka oglądają łącznie ponad 100 milionów godzin materiałów wideo. Jak więc wykorzystać tę informację i przekuć ją w sukces swojej firmy w social mediach?

## ■ Po pierwsze – strategia!

W wideomarketingu, analogicznie jak we wszystkich działaniach promocyjnych, najważniejsza jest strategia. Musisz wiedzieć, jaki masz cel i jak będziesz dążył do jego osiągnięcia. Budowanie strategii powinno być poprzedzone wnikliwą analizą rynku, na którym działasz. W przypadku mediów społecznościowych nie jest to skomplikowane – możesz odwiedzić profile swojej konkurencji, sprawdzić, jakie formy promocji stosują oraz jakie to przynosi efekty. Oczywiście nie mamy na myśli kopiowania ich działań, tylko wyróżnienie się na ich tle.

## ■ Ciszka na planie! Kamera! Akcja!

Żeby zacząć tworzyć treści wideo na potrzeby mediów społecznościowych, wcale nie potrzebujesz profesjonalnego sprzętu, studia nagrań czy zawodowego operatora filmowego. Wystarczy tak naprawdę smartfon oraz dobry pomysł. Tak właśnie – pomysł to najważniejszy element wideomarketingu. Mimo że materiały wideo są najchętniej oglądanym rodzajem treści w social mediach, nie oznacza to, że możesz nagrać co-

kolwiek i już osiągniesz sukces. Publikowany content musi być przemyślany i wartościowy dla twoich odbiorców. Na przykład prowadząc OSK możesz nagrywać filmy, w których wyjaśniasz przepisy lub omawiasz różne sytuacje na drodze oraz znaki drogowe. Możliwości masz tak naprawdę wiele – wszystko zależy od twojej wyobraźni. Pomyśl, co chciałbyś obejrzeć, gdybyś był w swojej grupie docelowej? Jaki materiał byłby dla ciebie ciekawy? Co skłoniłoby cię do skomentowania lub udostępnienia filmu? Oczywiście możesz także najpierw zrobić rozeznanie, np. zapytać swoich kursantów, o czym chcieliby posłuchać, co sprawia im największą trudność itp.

## ■ Jaki format wybrać?

Obecnie Facebook umożliwia nam publikowanie materiałów wideo na kilka różnych sposobów. Pokróćce opiszemy je poniżej.

### Post wideo

To post, w którym zamiast zdjęcia lub grafiki umieszczamy wideo. Może być to nagrany przez nas film, może być to animacja czy pokaz slajdów.

### Transmisja live

Jak sama nazwa wskazuje, to transmisja na żywo. Jest to bardzo przydatny format, który zyskuje coraz większą popularność na Facebooku.

### Premiera

Ten format pozwala na zaplanowanie publikacji wideo, które zostanie wyświetlone jako transmisja na żywo, a po zakończonej transmisji film zostanie zapisany na twoim fanpage'u.

## ■ Pięć pomysłów na content wideo na profil OSK

1. Nagraj rekomendacje wideo od swoich kursantów.
2. Nagraj cykl materiałów szkoleniowych, w których tłumaczysz przepisy oraz znaczenie znaków drogowych (wykorzystaj format Premiera).
3. Przeprowadź Q&A w formie transmisji live.
4. Nagraj film, w którym opowiadasz o ofercie swojego OSK, i przekonaj przyszłych kursantów, że powinni wybrać właśnie ciebie.
5. Przeprowadź wywiad live z ekspertem w swojej branży (np. zawodowy kierowca, instruktor z wieloletnim doświadczeniem itp.)

Oczywiście to tylko kilka przykładowych propozycji. Ważne, aby nie bać się spróbować.

Mamy nadzieję, że po przeczytaniu tego artykułu wdrożysz materiały wideo do swojego planu marketingowego i szybko zobaczysz pozytywny wpływ tych działań na zainteresowanie twoimi usługami. Powodzenia!

*Mateusz Hałajewski*

# Płatna reklama na Facebooku

## – sposób na pozyskanie większej liczby kursantów

**Facebook już dawno przestał być portalem służącym wyłącznie do konwersacji ze znajomymi i przeglądania ich zdjęć z wakacji lub imprez rodzinnych. Obecnie to potężne narzędzie, które doskonale sprawdza się w biznesie.**

Większość marek nie wyobraża sobie pozyskiwania klientów bez wykorzystania mediów społecznościowych – dotyczy to zarówno gigantów, jak i małych lokalnych przedsiębiorstw. Jednak miej na uwadze to, że aby dotrzeć do jak największej liczby osób potencjalnie zainteresowanych twoimi usługami, musisz używać reklam płatnych.

Facebook udostępnił wszystkim użytkownikom tzw. Menedżera Reklam – to narzędzie służące do tworzenia oraz analizy kampanii reklamowych. Ma ono wiele praktycznych funkcji, które będziesz poznawał w trakcie uruchamiania kolejnych kampanii reklamowych. Przyjrzyjmy się zatem bliżej kolejnym etapom tworzenia kampanii.

### ■ Wybierz odpowiedni cel reklamowy

Tworząc kampanię w pierwszej kolejności musimy wybrać cel, który chcemy osiągnąć. Dostępne cele reklamowe to:

- Rozpoznawalność marki
- Zasięg
- Ruch
- Aktywność
- Instalacje aplikacji
- Wyświetlenia filmu
- Pozyskiwanie kontaktów
- Wiadomości
- Konwersje
- Sprzedaż z katalogu
- Ruch w firmie.

Skupmy się na kilku z nich, a mianowicie: rozpoznawalność marki, zasięg, aktywność, ruch, wyświetlenia filmu. Wybierając cel reklamowy tak naprawdę informujemy Facebook, na czym nam zależy. Pokrótkę opiszemy te, które mogą być dla przydatne na tę chwilę.

### ■ Rozpoznawalność marki

Gdy wybierzemy ten cel, algorytm Facebooka będzie się starał pokazać kreację reklamową osobom, które z większym prawdopodobieństwem zapamiętają naszą reklamę i markę.

#### Zasięg

Facebook postara się zdobyć jak największy zasięg, czyli wyświetli reklamę możliwie jak największej liczbie osób. Nie oznacza to jednak, że zawsze powinieneś wybierać ten cel, ponieważ



w tym wypadku Facebookowi nie będzie zależało na tym, żeby dotrzeć do osób, które z dużym prawdopodobieństwem wykonają jakąś akcję, będzie tylko wyświetlał twój post jak największej liczbie osób znajdujących się w twojej grupie odbiorców. Mogą to być osoby, które tak naprawdę zobaczą ten post przez ułamek sekundy i nawet nie zwrócą na niego uwagi.

#### Aktywność

Reklama zostanie wyświetlona osobom, które z dużym prawdopodobieństwem mogą wykonać jakąś akcję, np. polubić wpis, skomentować, udostępnić, kliknąć w zdjęcie itp.

#### Ruch

Wybierz ten cel, jeśli zależy ci na zwiększeniu ruchu, np. na stronie WWW.

#### Wyświetlenia filmu

Cel, który możemy wybrać podczas promowania wideo. Facebook będzie szukał ludzi, którzy prawdopodobnie obejrzą twoje wideo.

### ■ Stwórz grupę odbiorców

Po wyborze odpowiedniego celu reklamowego czas stworzyć grupę odbiorców, do której chcemy dotrzeć. Jak wiadomo, Facebook gromadzi miliardy danych o swoich użytkownikach, co m.in. ułatwia reklamodawcom precyzyjne kierowanie reklam, a przecież chcemy trafić tylko do ludzi, którzy faktycznie mogą być zainteresowani naszymi usługami.

Menedżer reklam pozwala nam stworzyć grupę odbiorców na podstawie takich danych, jak m.in.: lokalizacja, wiek, płeć, język, zainteresowania. Mówiąc zainteresowania mamy na myśli to, jakie strony internetowe odwiedza użyt-

kownik, jakie treści komentuje, lajkuje, udostępni w social mediach, a nawet to o czym pisze ze znajomymi przez messengera. Wiedząc o tym, możemy sobie uzmysłowić, jak ogromne możliwości targetowania reklam posiadamy. W przypadku promowania OSK możemy dotrzeć do osób o zainteresowaniach, takich jak np. „prawo jazdy”, „driving test”, „bezpieczeństwo ruchu drogowego”. Jak widać, niektóre występują wyłącznie w języku angielskim, więc warto szukać ich właśnie w ten sposób. Wybierając takie zainteresowania mamy bardzo duże szanse, że trafimy do osób, które faktycznie interesują się tymi tematami, odwiedzają strony internetowe o tematyce prawa jazdy itd. Ponadto możemy wybrać jako lokalizację miasto, w którym prowadzimy OSK, oraz na podstawie własnego doświadczenia wybrać zakres wieku, w jakim najczęściej są kursanci (np. 17–28). Za pomocą tych kilku ustawień stworzysz grupę odbiorców, która może być zainteresowana usługami twojej firmy. Oczywiście jest to tylko przykład i tak jak wspomnieliśmy, warto bazować także na swoim doświadczeniu i dostępnych danych.

### ■ Kreacja reklamowa to klucz do sukcesu!

Ostatni etap to stworzenie reklamy, która będzie wyświetlana użytkownikom. Nawet jeśli wybierzesz cel oraz idealnie dobierzesz grupę odbiorców, to tak naprawdę najważniejszym elementem jest właśnie kreacja. To ona musi zatrzymać uwagę użytkownika, następnie zachęcić go do zapoznania się z jej treścią, a później np. do przejścia na stronę WWW. Zadbaj o to, aby reklama wyróżniała się na tle konkurencji, nie zawierała zbyt dużej ilości tekstu, a także żeby miała jasne wezwanie do działania, np. sprawdź.

Mamy nadzieję, że udało nam się przybliżyć ci temat płatnych reklam na Facebooku. Korzystając z informacji, które zamieściliśmy w tym artykule, powinieneś uruchomić swoją pierwszą kampanię, która pomoże ci zebrać nowych klientów, bądź poprawić twoje dotychczasowe działania reklamowe w social mediach. W niedalekiej przyszłości nasze narzędzie biz.prawko.pl może w znacznym stopniu ułatwić ci tworzenie kampanii oraz pozyskiwanie kursantów. Obserwuj nasze profile w mediach społecznościowych, aby być na bieżąco.

**Mateusz Hałajewski**

# Chwalisz się swoim sukcesem?

**W marketingu i sprzedaży najważniejszy jest sukces. Twój sukces. I to, jak o nim informujesz.**

**K**iedy mowa o produktach droższych – a takim jest kurs na prawo jazdy – czas podjęcia decyzji zakupowej zawsze jest wydłużony. Wiesz, jak skrócić ten czas i pozyskać kursanta?

## ■ Dlaczego się nie chwalisz? To nic nie kosztuje!

W marketingu i sprzedaży funkcjonuje termin „dowód społeczny”. Odnosi się do prezentowania opinii recenzentów, konsumentów (w twoim przypadku byłiby to kursanci) na forum. Tak aby potencjalny kursant mógł znaleźć w nich potwierdzenie i uzasadnienie decyzji o wyborze twojego OSK.

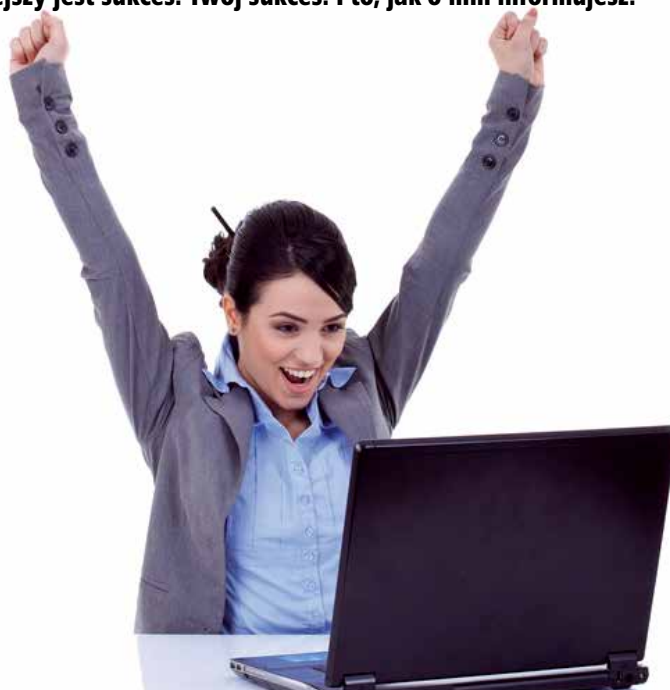
Pamiętaj, że publikowanie opinii nic nie kosztuje. Wykorzystaj darmowe, dostępne kanały komunikacji. Skup się na tych, gdzie znajdują się twoi kursanci. Facebook, Twitter, Instagram, YouTube, TikTok. Nie zapominaj też o wideo. Publikuj opinie wideo – wystarczy, że masz smartfon.

Zyskując opinię jednego kursanta trafiasz do jego znajomych, którzy mogą być potencjalnymi kursantami. Ponadto zyskujesz potwierdzenie jakości prowadzonych przez ciebie kursów dla każdego, kto odwiedzi twój fanpage na FB lub inne miejsce w sieci.

Ale dowód społeczny to nie tylko opinie. To także informacja o liczbie przeszkolonych kursantów, o procencie zdawalności twoich kursantów. Publikuj takie informacje na potwierdzenie twojej aktywności. Wejdź w skórę potencjalnego kursanta. Odwiedza twój stronę i czyta: „30 000 przeszkolonych kursantów” lub „98 proc. zdawalności za pierwszym razem”. To liczby, które przemawiają do wyobraźni i uzasadniają wybór twojego OSK. Jeśli możesz pochwalić się takimi liczbami, zrób to!

## ■ Poproś! To nie boli, a zyskasz wiele!

Twój klient, twój kursant jest z tobą przez dłuższy czas po podjęciu decyzji zakupowej. Budujesz i rozwijasz z nim relacje. Pamiętaj, że nawet po zakończeniu kursu ten klient dalej może być two-



im ambasadorem. Co znaczy, że może polecać różnymi kanałami twoją szkołę jazdy.

Korzystaj aktywnie z tego, co mówią i myślą twoi kursanci. Poproś każdego o wystawienie opinii o kursach. Jeśli masz zbudowaną relację, to nie powinno stanowić problemu. Dla kursanta to kilka sekund i kilka kliknięć w klawiaturę. A dla ciebie cenny dowód społeczny na to, jak wykonujesz swoją pracę.

Badaj i ankietuj swoich kursantów. Zbieraj cenne dane, które potem możesz wykorzystać budując ofertę sprzedażową i komunikację marketingową. Pytaj, za którym razem zdali egzamin. Pytaj, co im sprawiało problemy na egzaminie. Pytaj, co według nich mógłbyś zmienić w szkoleniu – ich opinia pomoże ci udoskonalić pracę, a ty zyskasz w ich oczach, jeśli zapytasz o opinię. Pytaj też o poziom cen kursów i dodatkowe usługi w ramach oferty, jak np. jazdy premium – z możliwością wyboru miejsca rozpoczęcia i zakończenia. Będziesz wiedzieć, jak zmodyfikować swoją ofertę, żeby kursant był zadowolony, a cena racjonalna z twojego punktu widzenia.

## ■ Nakręć się na sukces!

Dowód społeczny oprócz opinii kursantów i liczb reprezentujących sukces to także dłuższe formy, tak zwane studium przypadku. Możesz to wykorzystać i dokumentować szkolenie kursanta.

Nagrywaj materiały wideo w trakcie szkoleń teoretycznych i praktycznych. Wykorzystaj darmowe możliwości Facebooka i innych sieci społecznych i nadawaj na żywo. Pokaż, jak uczysz i jak uczą się twoi kursanci. Na koniec podsumuj to i przedstaw w dłuższej formie. To jedne z najlepszych nośników reklamy i informacji o twojej ofercie. Przede wszystkim nie jest nachalne sprzedażowo, komunikuje konkretnie i przedstawia sukces twój i kursanta.

Możesz transmitować na żywo jazdy z kursantem. Możesz transmitować spotkania i naukę teorii. Jednocześnie poproś swoich kursantów o podzielenie się tymi transmisjami, skomentowanie, udostępnienie. Zwiększysz zasięg, twoja marka stanie się bardziej rozpoznawalna, dowód społeczny zyska na sile.

**Krzysztof Syrek**

Chcesz żeby kursanci łatwo i szybko polecali Twój OSK swoim znajomym?



Chcesz zdobyć więcej kursantów i zarobić więcej na kursach?

Jeżeli prowadzisz własną Szkołę Jazdy to mamy dla Ciebie coś co odmieni Twój biznes.

**Pierwsze dwa tygodnie są za darmo.**

Otrzymasz naszą pomoc i wsparcie we wdrożeniu. To kilka sekund i możesz cieszyć się własną aplikacją mobilną i innymi prostymi w obsłudze funkcjonalnościami.

Dzięki aplikacji mobilnej będziesz mógł stworzyć własną sieć reklamową. Zupełnie za darmo Twoi kursanci będą mogli i nieść w świat informację o tym jak wyjątkowa jest Twoja szkoła jazdy.

# Kształt rynku: jak zatrudniani są ludzie, jak działają ośrodki

**Rozpoczynając pracę instruktora nauki jazdy wiele osób staje przed dylematem: zatrudnić się u kogoś czy założyć własny ośrodek szkolenia kierowców.**

|                     | Własna firma  | Praca na etacie   |
|---------------------|---|---|
| <b>Niezależność</b> | Pełna   | W dużym stopniu ograniczona   |
| Satysfakcja z pracy | Duża  | Zależy od indywidualnego podejścia  |
| Zarobki             | Wyższe, w miarę rozwoju firmy wzrastają                                 | Stale zarobki zależne wprost proporcjonalnie od liczby przepracowanych godzin           |
| Czas                | Nielimitowany (około 250 godzin w miesiącu)<br>Elastyczność czasu pracy | Maksymalnie 8 godz. dziennie (ok. 200 godzin w miesiącu)<br>Nieelastyczność czasu pracy |
| Formalności         | Dużo obowiązków formalnych  | Ograniczona   |
| Odpowiedzialność    | Duża  | Ograniczona   |

Raczej odradzałbym rzucanie się na szeroką wodę i zakładanie własnego ośrodka na początku kariery. Bardziej korzystnym rozwiązaniem jest podjęcie pracy instruktora i nabranie doświadczenia pod okiem doświadczonych szkoleniowców. Dzięki temu upewnimy się, czy szkolenie innych jest tym, co chcemy w życiu robić. Nie jest to lekkie zajęcie, choć daje wiele satysfakcji, gdy widzimy efekty naszej pracy – zadowolonych kursantów zdających egzamin.

Na założenie własnego biznesu przyjdzie czas, gdy będziesz w stanie w pełni świadomie przeanalizować wszystkie argumenty za i przeciw.

## ■ Zalety i wady pracy instruktora nauki jazdy

Istnieją różne formy zatrudnienia: umowa o pracę, umowa-zlecenie, umowa o współpracę. Różnią się one prawami i obowiązkami zarówno pracowników, jak i pracodawców. W zależności od umowy możemy mieć prawo do urlopu, zwolnienia lekarskiego lub nasze zarobki będą zależeć tylko od liczby przepracowanych godzin.

### Praca u kogoś cechuje się następującymi zaletami:

- Wiesz, o której zaczynasz i o której kończysz. Kończąc jazdy masz czas dla siebie, nie musisz myśleć o innych rzeczach, które trzeba zrobić, aby firma funkcjonowała poprawnie. Po pracy masz więcej czasu na hobby, dla rodziny.
- Łatwe do oszacowania, przewidywalne dochody. Wiedząc, ile godzin w miesiącu jesteś w stanie przepracować, bez problemu możesz policzyć, ile zarobisz. Nie musisz się martwić nieoczekiwanymi kosztami, awariami itp.
- Robisz tylko to, co lubisz. Możesz skupić się na doskonaleniu warsztatu instruktorskiego, nie myśląc o opłaceniu składek do ZUS, rozliczeniu z urzędem skarbowym, kontrolami ze strony starostwa.

Oczywiście praca w czyimś ośrodku ma też swoje wady:

- Trudno zwielokrotnić zarobki. Jesteś ograniczony czasem, jaki możesz poświęcić na jazdy. Oczywiście, możesz oczekiwać podwyżki stawki za godzinę jazdy, jeśli twoja praca jest bardziej efektywna. Podniesienie kwalifikacji o kolejne kategorie prawa jazdy także wiąże się ze wzrostem zarobków, jednak jest to wciąż maksymalnie 200–220 godzin miesięcznie.
- Nie pracujesz na swoją markę. Pracując u kogoś, budujesz markę jego ośrodka. Tak więc gdy będziesz chciał zacząć prowadzić swój biznes, budujesz wizerunek od początku.

## ■ Zalety i wady własnego OSK

W takim razie może lepiej założyć swój ośrodek i stać się przedsiębiorcą. Podobnie jak w przypadku pracy u kogoś, prowadzenie własnego biznesu szkoleniowego ma wady i zalety.

Zacznijmy od zalet:

- Nie masz szefa. Sam ustalasz, co trzeba zrobić, układasz grafik pracy, sam odpowiadasz za swoje decyzje.
- Wyższe przychody. To oczywiście tylko w przypadku osiągnięcia odpowiedniego poziomu obrotów, masz jednak większy wpływ na zysk z kursanta. Możesz operować cenami, poszerzać wachlarz usług dostępnych w ośrodku, tak aby podnieść przychód jednostkowy z kursanta.
- Większy poziom zadowolenia z sukcesów. Rozwój firmy, świadomość, że coś budujesz, zwiększa poziom satysfakcji z wykonywanej pracy.
- Przychody z pracy innych. Jeśli w twoim ośrodku zaczynasz zatrudniać innych instruktorów, to zaczynasz zarabiać także na ich pracy. Twój dochód nie zależy wyłącznie od liczby przeprowadzonych jazd lub wykładów.
- Pracujesz na swoją markę. Wysiłki włożone w dbałość o satysfakcję kursantów wracają do ciebie w formie wartości marki i firmy.



#### Wady:

- Nielimitowany czas pracy. Nie ma co ukrywać, prowadzenie własnego biznesu zajmuje więcej czasu. Minimalnie będziesz poświęcał 250 godzin miesięcznie, z czego tylko część będzie przynosiła dochód w postaci wypracowanych godzin jazd. Za inne czynności nikt ci nie zapłaci.
- Odpowiadasz za wszystkie procesy w firmie. Oczywiście nie musisz wszystkiego robić sam, jednak wynajęcie podmiotów zewnętrznych wiąże się z dodatkowymi kosztami. Trudno jest zrezygnować z kosztów prowadzenia rachunkowości, ale prowadzenia dokumentacji czy działań promocyjnych możesz się nauczyć.
- Zarządzasz ludźmi. Jest to trudne i odpowiedzialne zajęcie. Musisz nauczyć się delegowania zadań, egzekwowania ich od pracowników, motywowania. To właściciel odpowiada za kształtowanie kultury organizacyjnej w firmie.
- Odpowiedzialność finansowa. To ty poniesiesz konsekwencje ewentualnego niepowodzenia swoich działań. Zobowiązania będziesz musiał regulować bez względu na liczbę kursantów na w sali wykładowej.
- Jeśli zdecydujesz się na prowadzenie ośrodka indywidualnie, to pracujesz cały rok. Na urlopie trzeba także odpowiadać na telefony, e-maile, prowadzić działania promocyjne itp.
- Musisz pamiętać o inwestycjach. Osiągając zysk z działalności ośrodka nie możesz przeznaczyć go w całości na konsumpcję. Powinieneś odkładać środki na niespodziewane koszty, odtworzenie majątku, wymianę wyeksploatowanych pojazdów.
- Brak pewnych zarobków. Zarobki zależą od liczby kursantów zgłaszających się na kurs oraz od kosztów, jakie poniesiesz w danym miesiącu. Po kilku latach prowadzenia ośrodka jesteś w stanie w przybliżeniu oszacować przychody w danym miesiącu, jednak prognozowanie zawsze jest obarczone dość dużym błędem.
- Egzekucja płatności od kursantów. Niestety, często zdarza się, że musimy upominać się o należne opłaty za kurs.

#### ■ Jak to wygląda od strony finansowej

Po przeanalizowaniu wszystkich za i przeciw pracy u kogoś i prowadzenia własnego ośrodka przyjrzyjmy się, jak wygląda to od strony finansowej.

Założmy, że będziemy mieli miesięcznie siedmiu kursantów. Jest to maksymalna liczba osób, jaką instruktor jest w stanie przeszkolić miesięcznie.

| Kursanci                                       |             |
|--|-------------|
| Liczba kursantów miesięcznie                   | 7           |
| Średnia liczba godzin dodatkowych na kursanta  | 3           |
| Cena dodatkowej godziny jazdy                  | 70,00 zł    |
| Koszt materiałów szkoleniowych dla kursanta    | 30,00 zł    |
|  |             |
| Kadra i ośrodek                                |             |
| Wynagrodzenie instruktora: godzina jazdy       | 24,00 zł    |
| Maks. liczba godzin pracy instruktora dziennie | 10          |
| Liczba dni pracujących instruktora w miesiącu  | 25          |
| Wynagrodzenie pracownika biurowego             | 3 500,00 zł |
| Wynajem sali wykładowej i biura                | 1 500,00 zł |
| Wynajem placu manewrowego                      | 500,00 zł   |
| Koszt promocji i reklamy                       | 500,00 zł   |

| Pojazd                             |              |
|------------------------------------|--------------|
| Cena pojazdu szkoleniowego         | 45 000,00 zł |
| Stawka amortyzacyjna auta w latach | 5            |
| Roczny koszt ubezpieczenia pojazdu | 1 500,00 zł  |
| Roczny koszt przeglądów i napraw   | 2 500,00 zł  |
| Średnie zużycie paliwa na godzinę  | 1,5          |
| Cena paliwa                        | 5,00 zł      |
| Maks. czas pracy pojazdu dziennie  | 12           |

Opierając się na powyższych danych koszty funkcjonowania ośrodka kształtują się następująco:

| Wyliczenia                      |              |
|---------------------------------|--------------|
| Koszty stałe miesięczne         |              |
| Wynajem sali wykładowej i biura | 1 500,00 zł  |
| Wynajem placu manewrowego       | 500,00 zł    |
| Koszt pracownika biurowego      | 3 500,00 zł  |
| Amortyzacja aut szkoleniowych   | 750,00 zł    |
| Koszt promocji i reklamy        | 500,00 zł    |
| Ubezpieczenie                   | 125,00 zł    |
| Przeglądy, naprawy              | 208,33 zł    |
| suma                            | 7 083,33 zł  |
|                                 |              |
| Koszty zmienne                  |              |
| Liczba godzin do wyjeżdżenia    | 231          |
| Paliwo                          | 1 732,50 zł  |
| Wynagrodzenie instruktora       | 5 544,00 zł  |
| Materiały dla kursantów         | 210,00 zł    |
| suma                            | 7 486,50 zł  |
|                                 |              |
| Suma kosztów                    |              |
|                                 | 14 569,83 zł |

| Cena kursu                    |              |
|-------------------------------|--------------|
| Przychód ze sprzedaży kursów  | 13 125,00 zł |
| Przychód z godzin dodatkowych | 1 470,00 zł  |
| Przychód całkowity            | 14 595,00 zł |
| Zysk                          |              |
|                               | 25,17 zł     |

Powyższe wyliczenia pokazują, że prowadzenie własnego ośrodka szkolenia wcale nie jest jednoznacznie lepszym wyborem. Przy szkoleniu siedmiu osób miesięcznie i założeniu, że sam wykonujesz jazdy dopiero cena kursu powyżej 1 870 zł spowoduje, że zarobisz więcej niż jako instruktor.

Oczywiście w budżecie są pewne pozycje kosztowe: pracownik biurowy, koszty reklamy, tańszy plac i sala wykładowa, które możesz zredukować i dzięki temu zwiększyć swój zysk, ale mogą także pojawić się nieoczekiwane wydatki.

Dlatego musisz sobie odpowiedzieć na pytanie, czy wolisz stabilizację i w miarę pewne zarobki, czy jesteś gotowy podjąć ryzyko i dzięki ciężkiej pracy osiągnąć wyższe zyski po jakimś czasie.

Maciej Matuszak



# Wymowa

## – jak się skutecznie uczyć?

**Dla każdej grupy zawodowej trudność w poznawaniu języka obcego związana jest z innym jego aspektem.**

**D**la prawników jest to kwiecisty język, wyrafinowane struktury gramatyczne. Dla lekarzy – słownictwo pochodzenia łacińskiego i właściwa wymowa oraz ortografia. W biznesie – stosowanie w korporacji słownictwa w znaczeniach, które wszyscy członkowie organizacji rozumieją tak samo. Dla pilotów – wydajność i jednoznaczność komunikacyjna. A co stanowi wyzwanie dla instruktorów i egzaminatorów nauki jazdy? Przygotowując standard #DriveMoreEnglish korzystałem z doświadczeń wielu lat pracy z przedstawicielami wszystkich powyższych branż.

Obserwując waszą pracę postawiliśmy na:

- wymowę
- jednoznaczne komunikaty
- przejrzystą formę prezentacji słownictwa
- struktury gramatyczne umożliwiające błyskawiczną komunikację treści, tak aby budowanie zdań nie trwało zbyt długo w dynamicznie zmieniającej się sytuacji drogowej.

### ■ Wymowa. Jak się jej uczyć?

Zapewniam, że nie taki diabeł straszny. W programie #DriveMoreEnglish prezentujemy słownictwo niezbędne wykładowcom podczas kolejnych lekcji nauki jazdy, zawsze ilustrując słowa i wyrażenia przykładami zastosowania w zdaniach, którym towarzyszą nagrania. Możecie poznać więc wymowę słów i wyrażeń, a następnie przećwiczyć je w pełnych zdaniach, powtarzając za lektorem, dbając o intonację, melodię języka i stawiając w mowie kropki, przecinki, znaki zapytania.

Aby dobrze wypowiadać, trzeba nauczyć się słuchać. Wyrobić wrażliwość na dźwięki. Oczywiście idealnym rozwiązaniem, które stosuję pracując z osobami chcącymi nauczyć się języka angielskiego z konkretnym akcentem (np. modny akcent nowojorski), jest nauczenie się międzynarodowego alfabetu fonetycznego. Ale to zadanie wyłącznie dla najbardziej ambitnych i nie ma zastosowania dla naszych potrzeb, w sa-



mochodzie nauki jazdy. My musimy porozumieć się szybko i zrozumiale.

Przed każdą lekcją wymowy, powtarzaniem za lektorem, dobrze jest trochę rozgrzać aparat artykulacyjny, który przywykł w czasie poprzednich godzin pracy do miejsc, sposobu wypowiedziania dźwięków w języku polskim. Rozgrzewka języka, warg, policzków to nic trudnego, w Internecie znajdziecie ćwiczenia stosowane przez aktorów. Ale tak naprawdę wystarczy porzypchać językiem policzki, rozćwiczyć wargi, pokłaskać językiem o podniebienie twarde itd. Do tej pory zawsze tak robię przed egzaminami językowymi, które prowadzę, lub ważnymi prezentacjami. Naprawdę poczujecie różnicę.

A teraz kilka bardzo praktycznych porad dotyczących wymowy w języku angielskim

- akcent, w przeciwieństwie do języka polskiego, w języku angielskim starannie kładziemy wyłącznie sylabę akcentowaną. Samogłoski w sylabach nieakcentowanych staramy się jak najbardziej zredukować, tak jakbyśmy chcieli wymówić wyłącznie spółgłoski. Dlatego np. w słowie *accelerator* (pedał gazu) wypowiemy mocno tylko sylabę rozpoczynającą się spółgłoską *r* – uzyskamy coś na kształt eksIREJtr, ponieważ samogłoski we wszystkich pozostałych sylabach staramy się jak najbardziej skrócić. Dzięki temu słowa będą brzmiały naprawdę po angielsku.
- angielskie *r* jest inne niż polskie. Aby poprawnie je wypowiedzieć, utrzymujcie język

w neutralnej pozycji, a wypowiadając *r* nie dotykajcie językiem podniebienia, za to lekko zaokrąglicie usta. Prosty przepis na legendarne miękkie *r*.

- *th* – na temat sposobu wypowiedziania tej charakterystycznej angielskiej spółgłoski napisano tomy. Mówiąc słowo *think* wystarczy czubek języka włożyć pomiędzy zęby górne i dolne. Wypowiadając ten dźwięk pozwólcie powietrzu wydostać się przez szczeliny pomiędzy językiem a zębami. To właśnie w tym momencie produkowany jest ten dźwięk. W słowie *think* będzie bezdźwięczny/ w słowie *the* wypowiemy go bardziej twardo – dźwięcznie.
- w przeciwieństwie do języka polskiego w angielskim rozróżniamy samogłoski długie i krótkie. I nie chodzi tylko o iloczasy – wydłużenie samogłoski (zresztą nawet iloczasy w języku polskim zanikł w XVI wieku i obecnie jest stosowany tylko w znaczeniu emfaticznym, np. nacechowane emocjonalnie przedłużone *co*). W języku angielskim samogłoski różnią się między sobą nie tylko długością, ale także sposobem artykulacji, np. krótkie *i* w słowie *fit* brzmi trochę jak polskie *y*, a długie w słowie *feed* jest szersze, dłuższe i wypowiedziane z językiem z przodu. Z kolei długie *o* i *a* wypowiedziane przy cofniętym języku. Świetnym dźwiękiem, którego produkcja podczas zajęć wywołuje zawsze dużo śmiechu, jest *a* w takich wyrazach, jak *bat*, *pat* itp. Czubkiem języka dotykamy przestrzeni pomiędzy dolnymi jedykami z tyłu, a całą resztę języka próbujemy wypchnąć na zewnątrz, w tym momencie wypowiadamy dźwięk *a* lub *e*. Nie ma znaczenia, który, ważne, aby konsekwentnie ☺.

### ■ Dlaczego to takie ważne?

Wymowa ma oczywiście kluczowe znaczenie w skutecznej komunikacji ustnej, szczególnie gdy komunikat wypowiedziany jest szybko, zgodnie z sytuacją na drodze. Nie musimy mówić,

postępować się oksfordzką wymową, tak naprawdę w środowisku międzynarodowym może to nawet budzić dyskomfort. Ważne, aby komunikat wypowiadać wyraźnie i szybko. Poprawna wymowa w samochodzie nauki jazdy ma kluczowe znaczenie dla komunikacji z kursantem. Chodzi o to, aby komunikat był dla niego łatwy do zrozumienia, aby nie musiał się koncentrować na odkodowaniu znaczenia zdania, a mógł błyskawicznie wykonać polecenie lub przygotować się do manewru obserwując sytuację na drodze.

## ■ Jak to wyćwiczyć

Niestety, nikt nie wynalazł jeszcze łatwej metody.

Ja zawsze rozpoczynałem ćwiczenie od zapoznania się ze zdaniem w formie pisemnej, potem odsłuchiwałem się w wymowę, następnie powtarzałem, patrząc na napisane zdanie, próbując nadać za lektorem, wreszcie powtarzałem bez patrzenia na zdanie. Idealnym dopełnieniem całości, polecanym przez wielu lingwistów, jest nagrywanie i odsłuchiwanie własnej wymowy. Ja nigdy nie byłem wystarczająco cierpliwy i zamiast nagrywać i odsłuchiwać sam siebie, wolałem słuchać kolejnych nagrań i ćwiczyć wymowę powtarzając je.

Dla bardziej zaawansowanych uczniów doskonałą metodą jest oglądanie wiadomości i próba powtórzenia zdań, które wypowiedzane są bardzo szybko przez lektorów. Nie zalecam jednak powtarzania kwestii filmowych, filmy są doskonałe dla ćwiczenia rozumienia, ale nie wymowy. Często nacechowane są różnymi naleciałościami, regionalizmami, dialektami, których przyswojenie może zachwiać język, a złych nawyków niełatwo się pozbyć – to jako instruktorzy wiecie doskonale. Tak jak trudno odczytać się niewłaściwego trzymania kierownicy, tak niełatwo zmienić nieprawidłowy sposób wypowiedzania samogłosek.

Uważam również, że ważne jest, aby starać się zachowywać melodię języka, ona ma znaczenie dla odbioru komunikatu. Dzięki właściwej intonacji możemy akcentować znaczenie poszczególnych wyrazów.

Od września podczas wspólnych zajęć online będziemy ćwiczyć wymowę poszczególnych słów, zdań i wielozdaniowych komunikatów, które są treścią kursu *#DriveMoreEnglish* i materiałów dostępnych na stronie [szkola-jazdy.pl](http://szkola-jazdy.pl). Zobaczcie, że będzie z tym sporo zabawy i śmiechu, a nauka będzie bardzo skuteczna.

### 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](http://icao4u.pl). Założyciel [ilcs.eu](http://ilcs.eu) – pierwszego polskiego portalu do nauki języka angielskiego specjalistycznego



**HELLO!**

# Angielski

**Słówka które warto znać**

- **Break the traffic rules** – łamać zasady ruchu
- **Brake abruptly** – hamować gwałtownie

Brake before when you approach junction – Zahamuj, gdy dojeżdżasz do skrzyżowania (zwolnij to slow down)

The road is wet, expect longer braking distance – Droga jest mokra, spodziewaj się dłuższej drogi hamowania.

- **Fasten the seatbelt** – zapiąć pas bezpieczeństwa

Fasten the seatbelt before you start the motor – Zapnij pas zanim włączysz silnik.

Check if other passengers have fastened the seatbelt too. You are responsible for that – Sprawdź, czy inni pasażerowie zapięli pasy. Jesteś za to odpowiedzialny.

- **Start** – rozpocząć/ ruszyć

When the green light is on at the crossroads, start driving – Gdy na skrzyżowaniu włączy się zielone światło, zacznij jechać/ ruszaj.

Start driving smoothly and gradually, do not press the accelerator so fast and strong – Rozpocznij jazdę płynnie i stopniowo, nie naciskaj pedału gazu tak szybko i mocno.

- **Set** – ustawić

Set the mirrors in the appropriate position – Ustaw lusterka w odpowiedniej pozycji.

Set the seat properly: you need to feel comfortable – Ustaw fotel właściwie: musisz się czuć komfortowo.



# Autostrada

**Na autostradzie dochodzi do zderzenia dwóch pojazdów (ciężarówka i osobówka), wywołującego zainteresowanie jadących po przeciwległej jezdni, przez co zwalniają, aby lepiej widzieć, a być może nawet uwiecznić zdarzenie telefonem.**

**N**agle wyhamowanie zmusza jadących z tyłu do niemal gwałtownego hamowania, przez co dochodzi do karambolu. Jako ostatni porusza się samochód ciężarowy, który uderza w poprzedzające osobówki, stające w płomieniach. Dla niektórych nie ma już ratunku. Sześć osób ginie w płomieniach...

Taka tragedia musi wywołać refleksję i zmusić do zastanowienia się, dlaczego w tak absurdalnej sytuacji doszło do takiej tragedii. Autostrady uważane są za jedne z bezpieczniejszych dróg. Choć ich długość w naszym kraju nie jest imponująca, gdyż razem z drogami ekspresowymi liczą około 3 200 km, to w 2018 roku doszło na nich do 841 wypadków, w których śmierć poniosło 107 osób (z czego na autostradach wydarzyły się 434 wypadki, 636 osób doznało obrażeń ciała, a 52 poniosły śmierć). Duże prędkości na autostradach i drogach ekspresowych powodują, że pomimo niewielkiej liczby zdarzeń drogowych są to najczęściej wypadki o poważnych konsekwencjach.

- Czy kandydaci na kierowców są właściwie przygotowywani do uczestnictwa w ruchu drogowym?

- Czy z 30 godzin zajęć praktycznych cztery godziny jazdy poza obszarem zabudowanym, gdzie prędkość jest większa niż 70 km/h, to wystarczająca praktyka, aby po uzyskaniu prawa jazdy bezpiecznie poruszać się po drogach szybkiego ruchu?

Kierowanie pojazdem na drogach szybkiego ruchu na pozór wydaje się banalnie proste w porównaniu do ruchu w obszarze zabudowanym, gdzie występuje duże natężenie ruchu. Takie myślenie jest błędne. Jeżeli prędkość pojazdu zwiększa się, powinna też wzrastać koncentracja kierującego. Różnice prędkości na autostradzie są znaczne: ciężarówki mogą jechać maksymalnie 80 km/h, autobusy spełniające dodatkowe warunki techniczne 100 km/h, natomiast samochody osobowe 140 km/h. Prędkości te wymuszają pilne obserwowanie wszystkiego, co się na drodze dzieje zarówno przed, jak i za pojazdem, i wymuszają odpowiednio wcześniejszą reakcję na zmieniającą się sytuację drogową. Wszystkie manewry wymagają wcześniejszego upewnienia się, że wykonanie go nie przyczyni się do spowodowania zagrożenia na drodze, a także da możliwość odpowiedniej reakcji innym uczestnikom

komu ruchu. Pojazdy ciężarowe i autobusy wyposażane są w ograniczniki prędkości, które jednak mają dozwolone tolerancje, co powoduje, że ciężarówki poruszają się z różnymi prędkościami (od 87 do 93 km/h). Różnice prędkości są niewielkie, jednak na drogach szybkiego ruchu dochodzi do wyprzedzania się tych pojazdów. Aby zachować maksimum bezpieczeństwa, należy upewnić się, czy istnieje możliwość bezpiecznej zmiany pasa bez zajechania drogi innym uczestnikom ruchu.

Droga zatrzymania pojazdu samochodowego poruszającego się z prędkością 140 km/h wyniesie około 150 metrów. Drogi szybkiego ruchu nie mają skrzyżowań, występują na nich bardzo długie odcinki proste, do tego włączony tempomat, zastępujący w tym momencie pracę kierowcy, powoduje monotonność jazdy, co zdecydowanie osłabia czujność kierowcy.

- Dlatego baczna obserwacja sytuacji przed pojazdem oraz kontrola w lusterkach wstecznych tego, co się dzieje za pojazdem, może się okazać jedyną atrakcją podróży.
- Zbliżając się do miejsca wjazdu na autostradzie należy bacznie obserwować pas

włączenia oraz to, co dzieje się na lewym pasie, gdyż w przypadku pojawienia się pojazdu kultura jazdy wymaga umożliwienia bezpiecznego włączenia się do ruchu.

- Jeżeli zajdzie taka potrzeba, a jest możliwość bezpiecznego opuszczenia prawego pasa, należy opuścić go i przejechać na lewy pas, by umożliwić wjeżdżającym na drogę włączenie się do ruchu.
- W przypadku awarii pojazdu, o ile nie ma możliwości opuszczenia drogi szybkiego ruchu lub dojechania do najbliższego MOP-u, należy miejsce jego postoju odpowiednio oznakować poprzez włączenie świateł awaryjnych i ustawienie trójkąta ostrzegawczego co najmniej 100 metrów za pojazdem.
- W przypadku złej widoczności powyższe zabiegi mogą okazać się mało skuteczne, dlatego dobrze jest mieć z sobą żółtą lampkę błyskową.

Wjazd na drogę szybkiego ruchu odbywa się z pasa włączenia. Nie zmienia to jednak faktu, że przejeżdżając z pasa włączenia na drogę szybkiego ruchu wymaga się od kierowcy zachowania szczególnej ostrożności.

- Przed opuszczeniem pasa włączenia należy w lewym lusterku zewnętrznym kontrolować ruch na pasie, na który zamierzamy wjechać.
- Jeżeli tym pasem poruszają się pojazdy, należy ustąpić im pierwszeństwa. Tę regułę należy stosować z pełną odpowiedzialnością, aby nie wymusić pierwszeństwa przed pojazdami poruszającymi się już po drodze.
- Widząc jadące prawym pasem pojazdy kierujący znajdujący się na pasie włączenia powinien dostosować prędkość swojego pojazdu, tak aby nie doprowadzić do zatrzymania, gdyż wówczas znacznie trudniej będzie opuścić pas włączenia.

Poruszając się autostradą lub drogą ekspresową dobrze jest już na etapie planowania podróży ustalić kilometraż, na którym zjedziemy z drogi. Ponadto poruszając się już po drodze należy pilnie obserwować tablice informujące o zjeździe. Opuszczenie drogi szybkiego ruchu związane jest z wytraceniem prędkości. Aby bezpiecznie wykonać manewr skrętu, należy poprzedzić go odpowiednio wcześniejszym zasygnalizowaniem. Ta informacja jest niezbędna kierowcom poruszającym się za pojazdem, aby i oni mogli wytracić prędkość lub zmienić pas ruchu. Obserwując prawe lusterko zewnętrzne kierowca ma wgląd, czy może w bezpiecznie dokonać zmiany pasa ruchu (pas zjazdu). Na tablicach informacyjnych można odczytać odległość, jaka dzieli pojazd od zjazdu i odpowiednio wcześniej do tego manewru się przygotować. Do spowolnienia prędkości nie powinno się doprowadzać na pasie, po którym pojazd się porusza, lecz dopiero na pasie służącym do zjazdu. Pozwoli to na utrzymanie płynności ruchu na drodze bez konieczności podejmowania

przez innych uczestników ruchu zbytecznych manewrów, takich jak hamowanie czy zmiana pasa ruchu. Pasy służące do zjazdu poza drogami szybkiego ruchu mają najczęściej przebieg po łuku o różnym stopniu krzywizny, dlatego należy odpowiednio dostosować prędkość do krzywizny łuku, parametrów pojazdu oraz przewożonego ładunku.

Osobnym zagadnieniem jest zachowanie bezpiecznego odstępu między pojazdami.

W niektórych przepisach regulujących zasady odbywania się ruchu na drogach znajdziemy odległości podane w metrach i centymetrach. Choć niekiedy są jasno określone, nie oznacza, to, że podczas jazdy kierowca będzie posługiwał się miarką, aby nie łamać przepisów. Trudno jest więc je egzekwować. Jako przykład niech posłuży przepis zezwalający na przewóz dziecka na tylnej kanapie poza specjalnym fotelikiem

**Kierowanie pojazdem na drogach szybkiego ruchu na pozór wydaje się banalnie proste w porównaniu do ruchu w obszarze zabudowanym, gdzie występuje duże natężenie ruchu. Takie myślenie jest błędne.**

czy też innym urządzeniu do przewozu dzieci, jeżeli jego wzrost przekracza 135 cm. Trudno, aby policjant przeprowadzający kontrolę, żądał od dziecka zdjęcia butów, prowadził je pod ścianę najbliższego budynku, kazał mu się wyprostować i tam za pomocą miarki sprawdził, czy ma ono 134 cm, czy może 136 cm. Inny przepis, wskazujący minimalną odległość, nakazuje kierowcy podczas wyprzedzania roweru, wózka rowerowego, motoroweru, motocykla lub kolumny pieszych oprócz zachowania szczególnej ostrożności zachować odstęp, który nie może być mniejszy niż 1 m. Wyprzedzanie jest czynnością dynamiczną, nie ma możliwości zmierzenia, czy została zachowana odległość 1 metra. Niechronieni uczestnicy ruchu są mimo wszystko zabezpieczeni przez ustawodawcę odstępem wspomnianego 1 metra. Ponadto podczas wyprzedzania przepisy nakazują, poza zachowaniem szczególnej ostrożności, zachowanie bezpiecznego odstępu od wyprzedzanego pojazdu, co umożliwiłoby indywidualne interpretacje.

Choć artykuł 2 ustawy prawo o ruchu drogowym w ostatnich latach został dość mocno rozbudowany i zawiera już 85 definicji, w dalszym ciągu nie znajdziemy w nim pojęcia „bezpieczny odstęp”. Identyczne zapisy mówiące o zachowaniu bezpiecznego odstępu znajdziemy w przepisach mówiących o wymijaniu i omijaniu. Jak ustalić więc dystans określany przez przepisy jako bezpieczny odstęp, skoro nie jest on podany ani w metrach, ani w sekundach, ani żadnej innej mierzalności? Policjanci podczas

rozpatrywania zdarzeń drogowych (wypadków, kolizji), podają w niektórych przypadkach jako przyczynę niezachowanie bezpiecznego odstępu, ale oceniają ją dopiero po skutkach. Na przykład najechanie na tył poprzedzającego pojazdu wskazuje, że uczestnik ruchu, który ma rozbity przód w samochodzie, nie zachował bezpiecznego odstępu od poprzedzającego pojazdu, gdyż nie zdążył wyhamować, w wyniku czego doszło do zderzenia pojazdów. Szczęście, jeśli takie zdarzenie kończy się tylko na stratach materialnych. Niestety, każdego roku niezachowanie bezpiecznego odstępu jest przyczyną ponad dwóch tysięcy wypadków drogowych, w wyniku których obrażeń ciała doznaje około trzech tysięcy osób, a śmierć ponosi około 50 uczestników ruchu drogowego.

W Niemczech i Francji niezachowanie bezpiecznego odstępu karane jest mandatem w wysokości 400 euro. Policjanci sprawdzają odstępy między pojazdami za pomocą fotoradarów, które nie tylko mierzą prędkość, ale również odległości między pojazdami. W przepisach tych państw znajdują się zapisy nakazujące zachowanie odstępu od poprzedzającego pojazdu, który wynosi połowę prędko-

ści (np. jeżeli pojazd porusza się z prędkością 90 km/h, odstęp powinien wynosić minimum 45 metrów).

Przepisy te mają zastosowanie na autostradach. W obszarze zabudowanym, na drogach wewnątrzmiastowych, zachowanie odstępu wynoszącego połowę prędkości spowodowałoby znaczne utrudnienia i korki. Nam jako uczestnikom ruchu drogowego pozostaje oczekiwać na uregulowanie tej kwestii na autostradach i drogach krajowych dwujezdniowych. Jednym przepisem można uniknąć ponad dwóch tysięcy wypadków i zachować życie pięćdziesięciu osobom każdego roku.

Nawiązując do opisanego na wstępie wypadku należy zastanowić się nad tokiem myślenia niektórych uczestników ruchu. Ważniejsze okazało się zaspokojenie ciekawości, być może zrobienie zdjęcia lub nawet filmiku, którym będzie można pochwalić się znajomym czy szerszej publiczności w Internecie, niż zachowanie podstaw bezpieczeństwa. Jadąc drogą szybkiego ruchu kierowca ma świadomość, że nie występują tam skrzyżowania, awaryjne, gwałtowne hamowanie również zdarza się bardzo rzadko, co znacznie usypia czujność. Opisane w tym felietonie mankamenty doprowadziły do ogromnej tragedii, tragedii tym większej, że wśród ofiar śmiertelnych były dzieci...

Może ta tragedia spowoduje, że zachowamy większą czujność i ostrożność za kierownicą, a przede wszystkim zdroworozsądkowe myślenie.

Marek Rupental

# Pokolenie Z: Jak rozmawiać, budować zaufanie, skutecznie uczyć

Rozmowa z Moniką Jankowską-Janicką, menedżerem sprzedaży ogólnopolskiego koncernu mediowego i dyplomowanym trenerem biznesu.

**C**oraz więcej instruktorów nauki jazdy ma problem z komunikacją z młodymi ludźmi, którzy zgłaszają się na kurs nauki jazdy. Ale, z drugiej strony, wszyscy pamiętamy, gdy sami byliśmy młodzi, starsze pokolenia narzekały, że trudno się z nami porozumieć.

**Jest coś wyjątkowego w komunikowaniu się z obecnymi osiemnasto-, dwudziestolatkami, czy może problemy komunikacyjne to typowy konflikt pokoleń? Czy pokolenie Z ma jakieś wyróżniające je cechy wspólne? Jak do niego dotrzeć, jak skutecznie komunikować się z jego przedstawicielami podczas lekcji nauki jazdy i egzaminów na prawo jazdy? O czym pamiętać?**

Z pewnością jest to, także w Polsce, zupełnie inne pokolenie niż wszystkie poprzednie, ponieważ wychowało się w towarzystwie nowych technologii i od zawsze towarzyszy mu ekran: tablet, smartfon itd.

**Jak to wpływa na komunikowanie się?**

To sprawia, że dla nich równie ważne są dwa światy: wirtualny i realny. W obu są równie mocno zakorzenieni. Do tego stopnia, że jeśli przeżywają coś w świecie realnym, a nie towarzyszy temu świat wirtualny, to takie doświadczenie traktują jako niekompletne. Czyli jeżeli coś się dzieje w świecie realnym, a oni nie mogą skomentować tego, podzielić się tym w świecie wirtualnym za pomocą mediów

społecznościowych lub komunikatorów (bo już nie e-mailem, ogromna większość coraz rzadziej korzysta z poczty elektronicznej), to nie traktują takiego przeżycia jako w pełni wartościowe. Oczywiście spotykają się z sobą – w biurach, galeriach handlowych – natomiast nigdy nie będzie tak, że wystarczy im doświadczenie w świecie realnym, muszą je jeszcze podeprzeć światem wirtualnym.

**I jest to charakterystyczna cecha tego pokolenia niezależnie od tego, czy mówimy o młodzieży z największych ośrodków miejskich, małych miasteczek, najlepiej uposażonych materialnie i ubogich, z najbardziej prestiżowych liceów i słabszych szkół?**

Tak, to jego cecha uniwersalna, szeroko opisywana w tej chwili w badaniach psychologicznych i socjologicznych. Nazwy pokolenie Z lub wstępująca zwłaszcza w źródłach amerykańskich pokolenie C, od *connected*, odnoszą się do młodych ludzi, którzy na stałe są online. Trzydzieści procent ogółu tego pokolenia jest online przez 24 godziny na dobę. Jest też jeszcze jedno określenie: pokolenie instant, bo jego przedstawiciele muszą mieć wszystko natychmiast, tu i teraz. Oni nie chcą czekać. To dotyczy także sprzedaży. Będą wybierali marki dostępne natychmiast i trafiające w 100 procentach w ich potrzeby. Nie będą elastyczni, np. jeśli chcesz się skutecznie komunikować z takim kursantem, musisz być dla niego stale dostępny.

**Czyli to, co stworzył e-kierowca – biz.prawko.pl – to produkt skrojony na miarę ich potrzeb?**

Tak, ponieważ są to ludzie, którzy zadając pytanie chcą natychmiast otrzymać odpowiedź. Zauważam także, obserwując młodych ludzi w rozmaitych firmach, że często wolą kontakt za pomocą komunikatora od tradycyjnej rozmowy. To jest trudne dla usługodawców, sprzedawców – jak wyjaśnić trudną sprawę, jak wyjść z sytuacji kryzysowej? Przecież my zawsze, także w zespołach sprzedażowych, byliśmy uczeni, że jeśli mamy kryzys w komunikacji z klientem, powinniśmy natychmiast rozmawiać, dzwonić lub się spotkać. Pokolenie Z unika rozmów, bo są one komunikacyjnie trudne. Woli korzystać z gotowych buttonów w komunikatorach lub dla określenia emocji użyć emotikona, niż rozmawiać.

**Co jeszcze jest charakterystyczne dla sposobu komunikowania się ludzi tego pokolenia?**

To ludzie, którzy mają bardzo niepokładany świat autorytetów i wartości. Często czują się zagubieni. Paradoksalnie w przeciwieństwie do poprzednich pokoleń autorytetem dla nich są rodzice. Jako pierwsze młode pokolenie potrafią spojrzeć krytycznie na youtuberów i influencerów, nie wierzą im już bezgranicznie. Potrzebują też konkretnej i autentycznej rekomendacji. Czyli np. wybierając ośrodek szkolenia kierowców będą w większości opierali się na opiniach kolegów i koleżanek lub innych użytkowników mediów społecznościowych.

Wspomniałaś, że dla pokolenia Z równie ważne jest życie w świecie realnym, jak i wirtualnym. Ale gdy kandydat na kierowcę wsiada do samochodu, jest wyłącznie w świecie realnym. Wydawałoby się, że do komunikowania się z nim wystarczy tryb rozkazujący: *skręć, włącz, sprawdź, upewnij się*. Ale nagle okazuje się, że młodzi ludzie rezygnują w trakcie kursu, że są nieodporni na stres.

Jest jeszcze stosunkowo wcześnie, aby wyodrębnić wszystkie kluczowe cechy tego pokolenia, natomiast z pewnością jest tak, że są to dzieci wychowywane bezstresowo, co powoduje, że źle reagują na stres. Nie znoszą też presji, co zauważam w firmach. To pokolenie wchodzi na rynek pracy i jest spory problem ze stawianiem mu wymagań.

**Ale tu są bardzo czytelne wymagania, przepisy, którym trzeba się podporządkować.**

Tak, ale presja komunikacyjna jest czymś, co zupełnie odrzucają. Jest to też grupa ludzi, wśród których ze względu na ciągłą obecność w ich życiu świata wirtualnego częściej wykrywa się stany depresyjne. Psychologowie podkreślają, że jest to bezpośrednio związane ze smartfonicznością ich życia od najmłodszych lat, z tym, że są uzależnieni, że nie potrafią funkcjonować bez smartfonów i czują się wtedy nieszczęśliwi.

**W krajach rozwiniętych coraz mniej młodych ludzi zainteresowanych jest uzyskaniem prawa jazdy. Motywują to postawą proeko-**

**logiczną, możliwością skorzystania z usług Ubera w miastach, tanich linii lotniczych w dalszych podróżach. Dla poprzednich pokoleń uzyskanie prawa jazdy było pierwszym krokiem do autentycznej niezależności.**

Postawy proekologiczne mają wśród nich charakter uniwersalny. To wartość, której oni mogą się chwycić, nie dostrzegają tutaj kontekstu politycznego. Ale przede wszystkim chodzi o to, że korzystając z komunikacji miejskiej mogą cały czas korzystać ze smartfonu. Jadąc samochodem nie mogą tego robić.

**Przejdźmy do porad praktycznych. Co powiedziałaabyś instruktorowi nauki jazdy? Jak ma się komunikować z ludźmi pokolenia Z? Jak do nich trafić?**

Powinny przede wszystkim zbudować zaufanie. Bez tego w komunikacji klient – usługodawca nie zbudujemy trwałej relacji. Instruktor nauki jazdy naprawdę ma szansę zdobyć zaufanie kursanta – jest przecież specjalistą. Nie musi być dla przedstawiciela tego pokolenia gwiazdą, kierowcą rajdowym ani znanym youtuberem. Ważne, że skutecznie wyszkolił określoną liczbę kierowców, znajomych osób, które teraz bezpiecznie jeżdżą. Poprzez zaufanie buduje się autorytet – autorytetu tym młodym ludziom nie da się narzucić. Warto złapać kontakt, być w relacji. Dla ludzi tego pokolenia bardzo ważna jest atmosfera – niezależnie od tego, czy są w pracy, klubie itd. Atmosfera, która sprawia, że czują się dobrze, nie są traktowani z góry lub

przedmiotowo, a mogą być sobą. Nieważne, czy wsiada do samochodu chłopak z dreadami, wytatuowana dziewczyna w przesadnym według ciebie makijażu – nie zwracasz na to uwagi. Bo to dla nich, w dzisiejszym świecie nie ma znaczenia. Obserwuję wzrost popularności w dużych miastach nowych sieciowych marek szybkiego jedzenia. Produkt jest dostępny błyskawicznie, wszyscy – niezależnie od wieku, są na ty, sprzedawca i klient także, atmosfera jest luźna i zupełnie bezpretensjonalna. Nieważne, skąd jesteś, ile masz lat, czym się zajmujesz, jaki jest twój status społeczny.

Ludzie tego pokolenia są wielozadaniowi jak żadne dotąd. Potrafią w tym samym czasie uczyć się, oglądać serial, korzystać z mediów społecznościowych i rozmawiać przez telefon. Wiemy to. A skutkiem tego jest to, że nie potrafią się skoncentrować.

Dla nich koncentracja, utrzymanie jej, jest ogromnym wysiłkiem. Dlatego pomocne może być uświadomienie im tego, ale nie jako słabości, a szansy. Że tutaj, przez godzinę lekcji nauki jazdy, mogą poćwiczyć, nabyć nową umiejętność – koncentracji właśnie. Pamiętajmy też, że jest to świadome pokolenie. Wielu podejmuje już decyzję o podjęciu prób odsmartfoniczowania się. Podejdźmy ich od tej strony. Powiedzmy: spróbuj także wykorzystać lekcję nauki jazdy jako lekcję koncentracji, uważności. Bardzo modny jest ostatnio termin: *mindfulness*. To także może być nasza metoda.

*Rozmawiał Szymon Janicki*



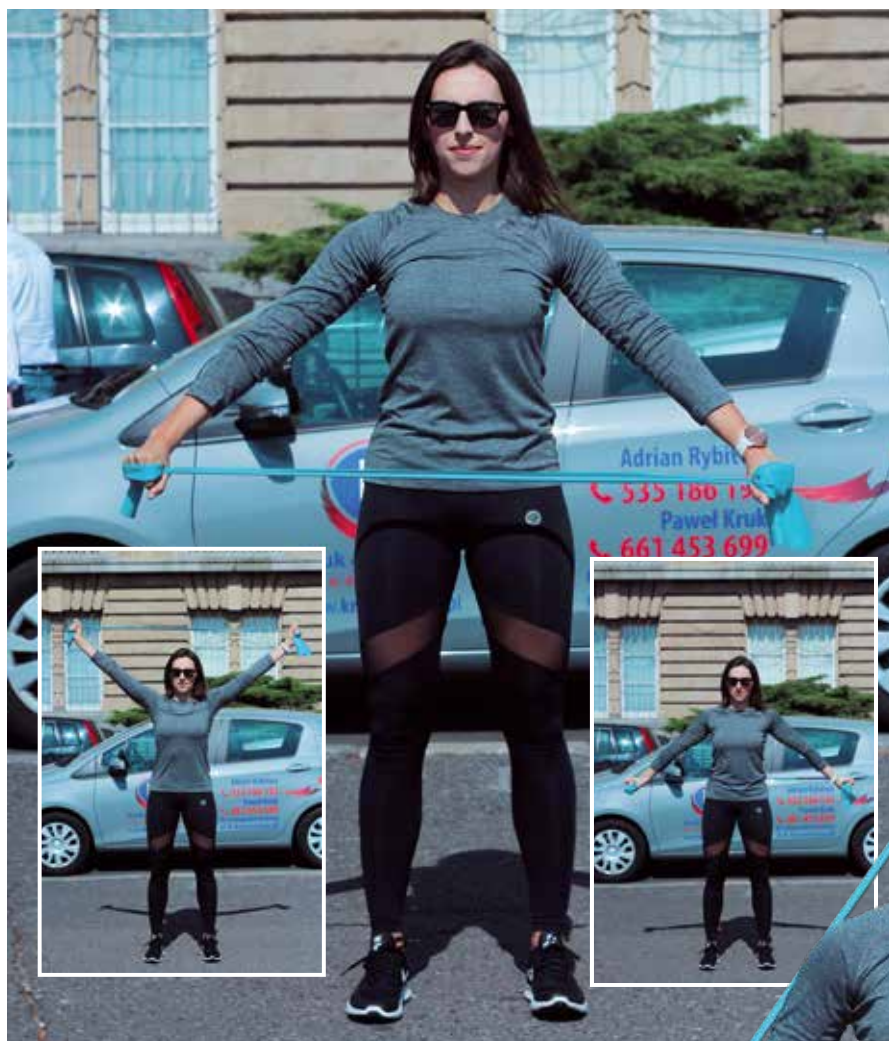
**P**racując za kierownicą lub biurkiem bardzo dużo czasu spędzasz siedząc. Trudno jednak będzie wyeliminować czynnik pozycji siedzącej, który źle wpływa na twoje zdrowie. Ból pleców czy kolan może pojawić się w każdej chwili – grunt to wiedzieć, jak ten przykry moment odroczyć lub całkowicie wyeliminować ze swojego życia. Nawet jeśli brak ci czasu na regularny trening na siłowni czy w plenerze, postaraj się wygospodarować chwilę na aktywność fizyczną.

Poniżej przedstawiam kilka ćwiczeń mobilizujących i rozciągających, które wykonywane regularnie wzmocnią twoje ciało i uchronią przed kontuzjami.

**Paulina Zygodlik:**  
trenerka personalna,  
konsultantka fitness

# Prosty sposób na uniknięcie bólu

## Ćwiczenia wzmacniające i mobilizujące



◀ Chwyć gumę i rozstaw dłonie na szerokość barków (lub nieco szerzej). Trzymaj ręce prosto – nie uginaj ich w łokciach. Powoli unieś gumę nad głowę i opuść za ciało. Wykonuj ruch powoli, dokładnie. Zatrzymaj ręce za plecami, weź parę oddechów. Powtórz kilka razy.

Chwyć gumę i rozstaw dłonie na szerokość barków (lub nieco szerzej). ▶ Trzymaj ręce prosto – nie uginaj ich w łokciach. Tym razem tylko jedną rękę kieruj nad głowę i opuść za ciało. Druga ręka pozostaje w pierwotnej pozycji. Wykonuj ruch powoli, dokładnie. Zatrzymaj rękę za plecami, weź parę oddechów. Powtórz ruch zmieniając stronę.





Położ się na brzuchu, oprzyj czoło o matę, opuść swobodnie nogi. Ręce skieruj do przodu, tak aby tworzyły z twoim ciałem literkę I. Kciuki skieruj do góry. Pulsacyjnie wykonuj kciukami ruch do góry. Następnie skieruj ręce do przodu, tak aby tworzyły z Twoim ciałem literkę Y. Kciuki nadal kieruj do góry i pulsacyjnie wykonuj kciukami ruch do góry. Na koniec skieruj ręce do boku, tak aby tworzyły z twoim ciałem literkę T. Kciuki trzymaj uniesione. Pulsacyjnie wykonuj kciukami ruch do góry. Powtórz każdą literkę dziesięć razy.



Położ się na brzuchu, oprzyj czoło o matę, opuść swobodnie nogi. Złap za taśmę/piłkę i skieruj do przodu, tak aby utworzyła z twoim ciałem literkę I. Unieś wysoko wyprostowane ramiona i przenieś przedmiot z jednej ręki do drugiej, przekładając ręce za plecami. Wykonaj kilka ruchów w jedną i drugą stronę.



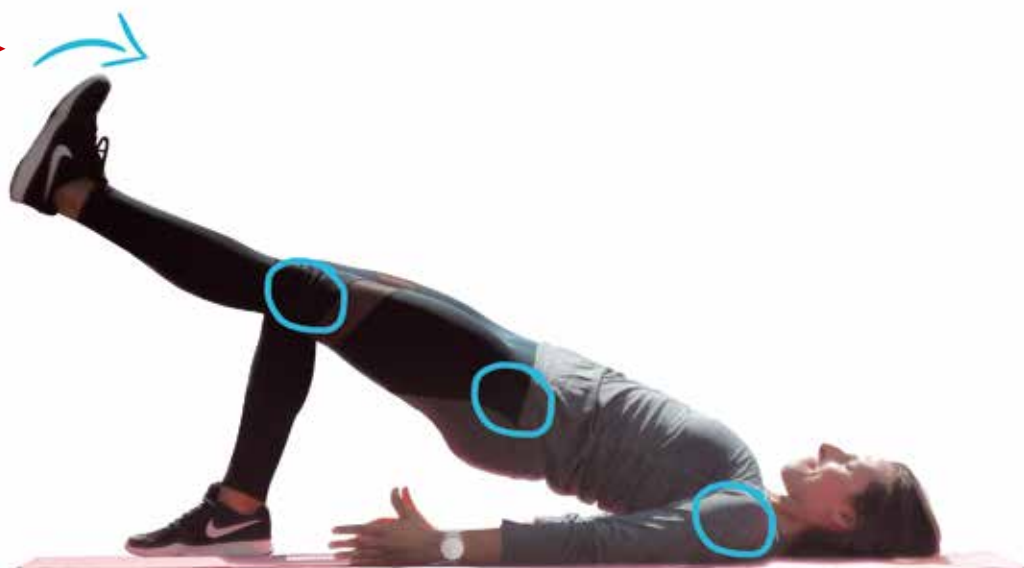
Usiądź na macie, złap końce gumy oporowej. Zablokuj ją o stopy (nogi nie mogą być przeprostowane w kolanach). Wąsko prowadząc łokcie wzdłuż ciała przyciągnij końce taśmy do tułowia. Wróć do pozycji startowej.





◀ Rozpocznij na rękach i kolanach. Usztywnij mięśnie tułowia i ścięgnij topatki. Podnieś kolana około 3–5 centymetrów nad podłogę, tak aby masa ciała spoczywała na rękach i stopach. Wytrzymaj w tej pozycji kilkanaście sekund.

▶ Połóż się na plecach i ugnij nogi w kolanach. Zwróć uwagę, by twój kręgosłup był w pozycji neutralnej z zachowaną naturalną krzywizną. Stopy ustaw stabilnie na szerokość bioder, a ręce ulóż wzdłuż ciała. Wbij stopy w ziemię i powoli unieś biodra do góry, napinając przy tym pośladki. Ciało musi tworzyć linię prostą: kolana – biodra – ramiona. Wyprostuj jedną nogę, piętę kierując do przodu. Wytrzymaj w tej pozycji kilkanaście sekund.



◀ Połóż się na plecach z rękami rozłożonymi po bokach. Raz jedną, raz drugą nogą rób wymachy, lewą do prawej ręki i na odwrót. Staraj się nie odklejać rąk od ziemi.



◀ Połóż się na plecach. Ręce wyprostuj w stronę sufitu. Nogi unieś i ugnij pod kątem prostym, tak aby podudzia znalazły się w pozycji równoległej do podłoża. Opuść prawą nogę, zatrzymując piętę tuż nad podłożem. Wróć do pozycji startowej. Wykonaj to samo drugą nogą. To jedno powtórzenie.

▶ Połóż się na plecach. Wałek lub zwinięty ręcznik wsuń poniżej łopatek. Stopy i pośladki staraj się oprzeć o podłoże, wyprostowane ręce wyciągnij za siebie. Zostań w tej pozycji kilka sekund głęboko oddychając.



Chwyć gumę i rozstaw dłonie na szerokość barków (lub nieco szerzej). Trzymaj ręce prosto – nie uginaj ich w łokciach. Powoli unieś gumę nad głowę i ściągnij taśmę w dół za siebie, prowadząc łokcie blisko ciała.



# Kursanci chcą zapłacić więcej

**Obalam mit o wyjątkowości szkoleń nauki jazdy. Oczywiście nie chodzi tu o wagę tej usługi i jej wpływ na bezpieczeństwo – to jest bezsporne, ale o podejście niektórych właścicieli ośrodków. Uważają oni, że rynkiem szkoleń kierowców rządzą inne prawa niż pozostałymi branżami.**

Często słyszę, że nie można zestawiać tej usługi z żadną inną, ponieważ kupujemy ją na ogół raz w życiu, więc nie możemy oprzeć się na wcześniejszych doświadczeniach. Zgoda, w większości przypadków jest to usługa kupowana jednorazowo. Jednak podczas dokonywania wyboru ośrodka kierują nami przyzwyczajenia i doświadczenia, jakie wynieśliśmy z innych zakupów, i to na nich się opieramy.

Zastanówmy się więc, którą ze sprawdzonych strategii ustalania cen możemy zastosować na rynku szkoleń kierowców. W ostatnich latach większość ośrodków korzystała z rozwiązania: cena niższa niż u konkurencji. Rozwiązanie to wydaje się prostą drogą do zdobycia nowych klientów i osiągnięcia sukcesu, ale czy pasuje do

rynku szkoleniowego? Seria bankructw wśród ośrodków obniżających ceny udowadnia, że nie. Strategia ta może być stosowana jedynie wtedy, gdy możemy osiągnąć poziom kosztów znacząco niższy od konkurencji. W szkoleniu kierowców, w którym największy udział w kosztach ma zakup auta szkoleniowego, paliwa i pracy instruktora, nie mamy takiej możliwości. W konsekwencji obniżanie ceny musiałoby się wiązać z obniżeniem jakości oferowanych usług, a to już prosta droga do spadku zadowolenia klientów i w dłuższej perspektywie ich braku.

Innym rozwiązaniem, także stosowanym na rynku, jest cena dopasowana do konkurencji. Strategia ta stosowana jest na rynku dóbr porównywalnych. Najczęściej jednak w parze idzie

podniesienie ceny innego produktu, który stanowi niezbędne uzupełnienie oferty. W szkoleniu kierowców można taką strategię stosować, podnosząc np. ceny godzin dodatkowych, które dla znacznej grupy kursantów stanowią uzupełnienie kursu podstawowego. Nie wpłynie to jednak na znaczne podniesienie przychodu z kursanta, gdyż średnio kursanci dokupują 3–5 godzin dodatkowych, co przy podniesieniu ich ceny o 30 proc. zwiększy nasz przychód tylko o około 100 zł.

Cena wyższa niż u konkurencji – rozwiązanie to w przeciwieństwie do przedstawionych wcześniej ma zasugerować klientom, że nasza usługa jest lepszej jakości, bardziej ekskluzywna. Jest to właściwa droga, szczególnie obecnie,

| Kurs podstawowy<br>(1 900 zł) | Kurs optymalny<br>(to, co w podstawowym +)<br>(2 200)                        | Kurs VIP<br>(to, co w optymalnym +)<br>(2 500)                    |
|-------------------------------|--|---|
| 30 godzin praktyki            | Testy i podręcznik w cenie kursu   | Indywidualne konsultacje dotyczące przepisów, np. online          |
| 30 godzin wykładów            | Dowolność dobierania godzin jazd   | Załatwienie wszelkich formalności                                 |
| Testy online w ramach kursu   | Możliwość odwołania jazdy na 24 godziny przed zajęciami bez ponoszenia opłat | Kurs e-learningowy w cenie kursu                                  |
| Jazdy w godzinach 10–16       | Rabat na usługi dodatkowe – 10 proc.   | Jazdy w dogodnych godzinach, np. po 16, przed 8                   |
|                               |  | Możliwość odwołania jazdy na godzinę przed bez ponoszenia kosztów |
|                               |  | Dowóz do domu w ramach godziny jazdy                              |
|                               |  | Rabat na usługi dodatkowe – 20 proc.                              |
|                               |  | Egzamin wewnętrzny w cenie kursu                                  |

gdy mniejszą rolę podczas dokonywania wyborów odgrywa cena. Przy wyborze tej strategii musimy jednak pamiętać, że wyższa cena musi być poparta faktami, musi być uzasadniona. Strategia ta jest dobrym kierunkiem działań, gdyż oprócz budowania wizerunku ośrodka oferującego usługi na wyższym poziomie niż inne, zmusza także właściciela do ciągłego analizowania rynku oraz nieustannego opracowywania i wdrażania kolejnych rozwiązań przekonujących potencjalnych kursantów do wyjątkowości oferty. Musimy o tym pamiętać, gdyż w przypadku sukcesu konkurencja prędzej czy później będzie chciała naśladować nasze działania.

A może zastosować kilka wariantów cenowych, zamiast jednej ceny za kurs?

Większość z nas podczas zakupów lubi mieć wybór. Chcemy decydować, co jest dla nas niezbędne, za co chcemy zapłacić. Dlatego dobrze jest dać klientom możliwość wyboru usługi, która bardziej im będzie odpowiadała. Powinniśmy założyć, że kursanci na początku kursu nie zdają sobie sprawy z tego, co jest niezbędne, co ułatwi im naukę. Dlatego podczas rozmowy z potencjalnymi kursantami musimy przedstawić im wszystkie aspekty kursu na prawo jazdy.

Spróbujmy tak ułożyć cennik, aby stworzyć możliwość wyboru. Opracujmy metodę, która skłoni kursantów do zapłacenia wyższej

| Nazwa usługi                             | Cena |
|--|------|
| Godzina dodatkowa                        | 80   |
| Egzamin wewnętrzny                       | 100  |
| Badania lekarskie                        | 100  |
| Pojazd ośrodka dostępny podczas egzaminu | 100  |
| Obecność instruktora podczas egzaminu    | 50   |

ceny za nasze usługi, a jeżeli wybiorą cenę niższą, to niech będzie wiązała się ona z obniżeniem kosztów, np. poprzez optymalizację pracy ośrodka.

Oczywiście nie proponujemy zbyt wielu opcji, żeby kursanci nie poczuli się zagubieni. Zaczniemy np. od trzech typów usług zawierających różne przywileje:

Pamiętajmy także o umieszczeniu w cenniku usług dodatkowych, aby uzmysłowić kursantom wartość usług, które otrzymują w cenie pakietu.

Jak widać na powyższym przykładzie, kursanci mogą wybrać wyższą cenę za kurs, jeśli zaoferujemy im usługi dopasowane do ich oczekiwań, a my pozostaniemy konkurencyjni rynkowo przy wariantach podstawowych. Ludzie stają się coraz

bardziej wygodni i cenią swój czas, dlatego też są gotowi zaakceptować wyższe koszty kursu, jeśli docenią korzyści z nich wynikające.

W dobie malejącego zainteresowania kursami nauki jazdy, wynikającego z nizu demograficznego i ogólnoswiatowej mody na nierobienie prawa jazdy wśród młodzieży, podniesienie przychodu z kursanta wydaje się jedynym sposobem na rozwijanie biznesu.

Na koniec jeszcze jedna uwaga. Nie bójmy się eksperymentować, zmieniać cen i wachlarza usług zawartych w poszczególnych wariantach kursu. Analizujmy zachowania kursantów, co wybierają, czasami jedna zmiana powoduje, że chętniej będą decydowali się na wariant dla nas optymalny.

Maciej Matuszak

Program **Nie bądź dzbanem drogowym** objęty jest patronatem



## Nie bądź dzbanem drogowym

**Prowadzisz OSK?** Teraz możesz dołączyć do **liderów** wśród OSK i uczyć młodzież jak bezpiecznie uczestniczy w ruchu drogowym



oficjalny program edukacyjny  
pod patronatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego  
prowadzony w szkołach ponadpodstawowych

### *Dlaczego to tak ważne?*



*„Chcemy uzbroić młodsze pokolenia w wiedzę o inteligentnym i bezpiecznym poruszaniu się na drodze w nowej motoryzacyjnej rzeczywistości. Zarówno z punktu widzenia kierowcy, pasażera jak i pieszego.”*

*- Włodzimierz Zientarski*

### *Bezpośrednio w szkołach!*



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

*- Krzysztof Ledzion*

### **Liderzy OSK w całej Polsce**

uczą w szkołach przyszłych dojrzałych uczestników ruchu drogowego

Nasz cel to dotarcie do młodzieży w szkołach ponadpodstawowych. Do tych którzy rozpoczynają swoją motoryzacyjną przygodę. Chcemy, aby przyszli kierowcy zrozumieli wymiar odpowiedzialności związanej z uczestnictwem w ruchu drogowym.

**JAK WZIĄĆ UDZIAŁ W PROGRAMIE?**

WEJDŹ NA

**WWW.DZBANDROGOWY.PL**

I DOŁĄCZ DO PROGRAMU

**JAKO WYKŁADOWCA!**

# Jak uczyć przyszłych kierowców?

**Przedstawiciele ZMPD promując zawód kierowca-mechanik wzięli udział w Dniu Spedycji, zorganizowanym 27 maja 2019 roku przez Zespół Szkół Rolniczych Centrum Kształcenia Praktycznego w Kaczkach Średnich.**

**P**odczas spotkania z młodzieżą klas pierwszych i drugich radca prezesa ZMPD Tadeusz Wilk przedstawił branżę międzynarodowego transportu drogowego – rolę, jaką pełni ona w polskiej gospodarce oraz przyszłość, jaka się przed tą branżą rysuje. – Polski międzynarodowy transport drogowy to potęga. W 2004 roku, kiedy wchodziliśmy do Unii Europejskiej, mieliśmy niecałe 10 tys. firm dysponujących nieco ponad 41 tys. pojazdami. Po piętnastu latach jest blisko 36 tysięcy przedsiębiorstw, które mają imponującą liczbę 234 tys. samochodów ciężarowych. Dziś już 28 proc. przewozów w Europie wykonują nasi przedsiębiorcy, co oczywiście wywołuje negatywne reakcje wśród przedstawicieli rządów zachodnich państw, chcących ograniczenia ekspansji przewoźników ze wschodu Europy – powiedział Tadeusz Wilk.

Prognoza rozwoju jest zachęcająca, przez najbliższych trzydzieści lat transport drogowy będzie się nadal rozwijał. To powoduje też problemy, zwłaszcza z kierowcami. ZMPD regularnie odwiedza szkoły branżowe i zachęca do nauki w zawodzie kierowca-mechanik. – Praca na pewno będzie nas was czekała. Nie martwcie się, po skończeniu nauki nie będziecie mieli problemu z zatrudnieniem w transporcie – zapewnił młodzież radca prezesa, przypominając zakończone sukcesem dziesięcioletnie starania Zrzeszenia o przywrócenie kształcenia tego zawodu w szkołach publicznych. – Dziś kształcimy przyszłych kierowców w ponad stu szkołach, w których uczy się blisko dwa tysiące osób – powiedział Tadeusz Wilk.

Z kolei Juliusz Skurewicz z Polskiej Izby Spedycji i Logistyki opowiedział o spedycji jako takiej, jej rodzajach i specyfice każdej z nich. W dyskusji panelowej prowadzonej przez dyrektora szkoły Krzysztofa Świerka rozmawiano m.in. o tym, czego od przyszłych pracowników oczekują pracodawcy w branży spedycji i transportu międzynarodowego, w tym jakie kompetencje należy kształtować w uczniach oraz – uwzględniając rozwój systemów IT – jak będzie wyglądała przyszłość sektora transportowego.

Panelistami, poza Tadeuszem Wilkiem i Juliuszem Skurewiczem, byli także prezes zarządu



firmy Promet Trans Ewelina Jacaszek-Spychalska oraz przedstawiciel firmy Ambro Logistics Tomasz Janczak.

Praktycy biznesu zwrócili uwagę przede wszystkim na naukę języków obcych oraz znajomość podstawowych aktów prawnych, z drugiej strony zaś podkreślili odporność na stres. Przyznali jednocześnie, że przy całej rozwiniętej technice najważniejszy jest człowiek i jego wyjątkowe umiejętności. – Dopóki nie będzie teleportacji towarów, dopóty będą potrzebne pojazdy – samochody, statki czy wagony – powiedział Tadeusz Wilk.

Mówiąc o technicznym rozwoju ciężarówek jako przykład podał pojazdy autonomiczne i samochody, które zamiast lusterek mają zamontowane kamery ułatwiające kierowcom orientację. – Dzisiejsze ciężarówki są naszpikowane

elektroniką. Chwilami same myślą: oceniają odległość przed poprzedzającym pojazdem, wiedzą, że za chwilę będzie górką i należy zmienić bieg, pilnują, by kierowca jechał prawidłowym torem jazdy.

Dlatego dzisiejsza szkoła nie może uczyć, tak jak przed dwoma dekadami. Przy udziale naszych ekspertów staramy się budować nowoczesne programy nauczania – powiedział radca prezesa. Podkreślił przy tym, że bardzo ważną kwestią jest przyswojenie przez uczniów przynajmniej podstaw IT.

W przerwie uczniowie mieli okazję do zapoznania się z kabiną ciągnika siodłowego – na szkolnym parkingu pojawiły się dwa pojazdy, które cieszyły się dużym zainteresowaniem młodzieży.

*Piotr Gawelczyk*

# Coraz niebezpieczniej na polskich drogach

**Ostatnie kilkanaście lat upłynęło pod znakiem spadającej liczby tragicznych zdarzeń na polskich drogach. Niestety, korzystna tendencja zaczyna się odwracać – po 2017 roku liczba ofiar wypadków drogowych zaczęła rosnąć.**

Przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej krajowa sieć dróg nie wyglądała dobrze. Brakowało autostrad, drogi krajowe i gminne były w złym stanie. Wiele do życzenia pozostawiała też infrastruktura. Nie opracowano rozwiązań upłynniających i porządkujących ruch drogowy, poprawiających bezpieczeństwo pieszych czy pozwalających na automatyczne wykrywanie i penalizowanie wykroczeń drogowych.

Unijne dotacje w połączeniu z nakładami z krajowego budżetu pozwoliły diametralnie zmienić drogową rzeczywistość Polski. Do 2012 roku, w ramach przygotowań do piłkarskiego Euro, zbudowano wiele odcinków tras ekspresowych i autostrad, które uzupełniano w kolejnych latach. Znacząco wzrosła też liczba dobrze oświetlonych przejść dla pieszych z azylami w postaci wysepek czy aktywowanej przyciskiem sygnalizacji świetlnej. W największych miastach istotnie rozrosła się sieć dróg rowerowych. Arterie patrolowały coraz nowocześniejsze nieoznakowane radiowozy z wideorejestratorami. Nad przestrzeganiem ograniczeń prędkości czy sygnalizacją świetlną na niewralgicznych skrzyżowaniach zaczęły czuwać urządzenia nadzorowane przez ITD. Swoją wkład w bezpieczeństwo miały także fotoradary straży miejskich. Nierzadko ustawiano je w dyskusyjnych miejscach, jednak wiedząc o tych praktykach kierowcy rozważnie jeżdżili przez obszary zabudowane.

W 2016 roku, zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego, straże miejskie utraciły jednak prawo do używania fotoradarów. Prawo wymagało także, by urządzenia pomiarowe (poza rejestrującymi przejazd na czerwonym świetle) były wyraźnie oznaczone. Kierowcy dość szybko zaczęli lekceważyć ograniczenia prędkości. W unikaniu przypadkowej wpadki, jak również spotkania z funkcjonariuszem kontrolującym prędkość za pomocą ręcznego miernika lub nieoznakowanego radiowozu, istotnie pomagają aplikacje na smartfony. Efekt jest dość smutny. Chociaż kulturowo aspirujemy do zachodniej części Europy, mentalnie jesteśmy dziesiątki lat za nią,



przestrzegając prawa tylko dlatego, by uniknąć kary, a nie z poczucia obowiązku dbania o bezpieczeństwo swoje i innych użytkowników dróg.

Jak wspomnieliśmy, po 2017 roku obserwowany jest wzrost liczby poszkodowanych na drogach. W pierwszych kwartałach 2017, 2018 i 2019 roku śmierć poniosło odpowiednio 483, 527 i 628 osób. Do połowy czerwca liczba zabitych wzrosła już do 944, a rannych do 12264 osób. Ogólna liczba zdarzeń spadła względem 2018 roku, jednak są one poważniejsze w skutkach. Z małym prawdopodobieństwem popełnienia błędu można więc założyć, że zaczęliśmy prowadzić samochody szybciej i mniej uważnie. Dlaczego? Komentujący wyniki z pierwszego kwartału przedstawiciele policji twierdzili, że do wzrostu liczby tragicznych wypadków mogła się też przyczynić łagodniejsza niż przed rokiem zima. W czasie bezśnieżnej czy bezdeszczowej pogody kierowcy jeżdżą bowiem bardziej ryzykownie.

Niestety, wciąż na bardzo wysoka jest liczba poszkodowanych tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego, czyli pieszych, rowerzystów i użytkowników jednośladów z napędem spalinowym. To blisko 40 proc. ofiar wypadków w Polsce. Kolejne apele funkcjonariuszy czy mediów o poszanowanie praw najsłabiej chronionej grupy użytkowników dróg nie przynoszą efektów. Na porządku dziennym wciąż jest wymuszanie pierwszeństwa na pieszych i rowerzystach czy wyprzedzanie na skrzyżowaniach. Nie bez winy są też piesi czy rowerzyści. Część z nich za nic ma elementarne zasady ruchu drogowego. Nierzadko też doprowadzają do wypadków pod wpływem alkoholu.

Statystyki nie pozostawiają jednak złudzeń. W ubiegłym roku z winy pieszych doszło do 6,7 proc. wypadków, natomiast spośród wszystkich zdarzeń spowodowanych przez kierujących tylko do 12,4 proc. doprowadzili użytkownicy jednośladów. Największą poprawę bezpieczeństwa można uzyskać kształtując właściwe umiejętności i postawy u kierowców samochodów.

Wbrew temu co twierdzi wielu motoryzowanych oddawanie do użytku kolejnych kilometrów nowoczesnych dróg i inwestycje w infrastrukturę nie przyniesie już znaczącej poprawy, jeżeli sami nie zrozumiemy, że bezpieczeństwo zależy od nas. Pod tym względem nie jest u nas gorzej niż w Czechach, na Słowacji czy Węgrzech, gdzie liczba wypadków w przeliczeniu na liczbę mieszkańców jest wyraźnie mniejsza. Niewykluczone, że poskutkowałoby znaczne zaostrzenie kar i nasilenie kontroli drogowych. Nie jest to jednak decyzja, która pozwoli na zabicie politycznego kapitału, który obecnie dla każdej partii jest na wagę złota.

Z najnowszego raportu Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) wynika, że ok. 70 proc. poszkodowanych niechronionych użytkowników dróg traci życie na odcinkach w obszarach zabudowanych. W 2017 roku było to aż 9500 osób! Niestety, Polska znalazła się z tyłu stawki z wynikiem 57 poszkodowanych



# PIERWSZEŃSTWO PIESZYCH w Europie

**PIESZY NA PRZEJŚCIU MA PIERWSZEŃSTWO W MOMENCIE:**



wejścia na jezdnię



zbliżania się do jezdni z wyraźnym zamiarem przejścia przez jezdnię



zbliżania się do jezdni nawet jeżeli zamiar przejścia przez jezdnię nie jest widoczny

AUSTRIA

BELGIA

BULGARIA

CZECHY

DANIA

FRANCJA

HOLANDIA

NIEMCY

NORWEGIA

**POLSKA**

RUMUNIA

SŁOWACJA

SŁOWENIA

SZWAJCARIA

WĘGRY

1) kierowcy zobowiązani są do ustąpienia pierwszeństwa także pieszym krążącym w strefie dla pieszych lub strefie gromadzenia się nawet jeżeli nie wykazują oni wyraźnego zamiaru przejścia przez jezdnię

źródło: Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

marsit infografika.wp.pl

na milion obywateli. Gorzej wypadły Rumunia (105), Chorwacja (88), Serbia (74) i Grecja (58). Przykłady Norwegii (5), Szwecji (9), Wielkiej Brytanii (11), Holandii (13) oraz Irlandii i Hiszpanii (po 14) doskonale obrazują, jak wiele mamy jeszcze do zrobienia.

Co ciekawe, w Polsce odnotowano sporą – nawet na tle zachodniej Europy – poprawę – z 1813 osób zabitych na miejskich drogach w 2010 roku do 1238 w 2017 roku. Twórcy raportu zauważają jednak, że to prawdopodobnie szczęście w nieszczęściu. Mimo że coraz chętniej przesiadamy się na rowery, skutery czy inne alternatywne środki transportu, stale wzrasta liczba pojazdów w polskich miastach, co powoduje spadek średnich prędkości jazdy, a więc potencjalne skutki zdarzeń drogowych też są mniej poważne. Jednocześnie eksperci ETSC sygnalizują,

że rosnący udział nowych środków transportu wymusi przeorganizowanie miejskiej infrastruktury w sposób zapewniający bezpieczne i w miarę możliwości odseparowane kanały ruchu, a przynajmniej kontrolę prędkości, co skutecznie studzi zapał kierowców do łamania ograniczeń.

Wiele jednak wskazuje, że sytuacja mogłaby być znacznie lepsza. Portal brd24.pl ujawnił fragmenty raportu przygotowanego przez ITS na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury. W dokumencie, na którego opublikowanie zamawiający jeszcze się nie zdecydował, wyraźnie wskazano, że większość zmotoryzowanych przekracza dozwoloną prędkość w pobliżu przejść dla pieszych i nie zwalnia, dojeżdżając do zebry – nie tylko po to, by przepuścić przechodniów, ale również dlatego, by dać sobie większą szansę na ich dostrzeżenie.

Policja natomiast podała do wiadomości, że działająca od listopada na terenie Warszawy grupa operacyjna Speed namierzyła 7700 kierujących, którzy nie stosowali się do ograniczeń prędkości. Ponad 2045 z nich straciło prawo jazdy na trzy miesiące za przekroczenie prędkości w obszarze zabudowanym o ponad 50 km/h. Na tle krajów zachodniej Europy nasz system jest wybitnie liberalny. Za granicą kierowcy muszą liczyć się z czasowym zatrzymaniem uprawnień już przy ponadprogramowych 30 km/h. Przy przekroczeniach powyżej 50 km/h w grę wchodzi nawet bezwarunkowe więzienie, cofnięcie uprawnień na kilka lat, wysoki mandat, a nawet konfiskata pojazdu. A to wystarczy, by do szarżowania na drogach zniechęcić nawet najbardziej majątnych.

*Łukasz Szewczyk*

# Energetyki a jazda samochodem

**Na każdej stacji paliw dostępna jest szeroka oferta napojów energetycznych w różnych smakach. Czy mają korzystny wpływ na kondycję kierowających? Zdania są podzielone.**

Zmęczenie jest śmiertelnym wrogiem zmotoryzowanych. Najlepszym sposobem na pokonanie senności za kierownicą jest... sen. Przepisy regulują tylko cykl pracy kierowców zawodowych. Użytkownicy samochodów mogą prowadzić tak długo, jak czują się na siłach. Aby zmniejszyć ryzyko zaśnięcia za kierownicą, wielu zmotoryzowanych sięga po mocną herbatę, kawę lub napoje energetyczne. Ostatnie z wymienionych bywają przedmiotem ożywionych dyskusji. Wiele osób zastanawia się bowiem, czy naprawdę pomagają w walce ze zmęczeniem.

Skład napojów energetycznych jest w dużej mierze podobny – poza wodą zawierają one duże ilości cukru, kofeinę, jak również odpowiadającą za ich charakterystyczny smak taurynę. Skład i proces produkcji są na tyle proste, że jedna fabryka potrafi dostarczać napoje sprzedawane później pod różnymi markami – minimalnie lub w ogóle nieróżniące się smakiem. Napisy na etykietach energetyków głoszą, że płyny te przywracają do życia zarówno ciało, jak i umysł, pomagają walczyć z długotrwałym wysiłkiem czy utrzymywać koncentrację. Część osób jest przekonana do tego typu produktów. Jest jednak grupa, która twierdzi, że energetyczny „kopniak” jest słaby – po chwilowym przyplynie sił witalnych następuje jeszcze większa zapaść. Kto ma rację? Napoje energetyczne poddano testom. Warto znać ich wyniki.

Ekspert zajmujący się tematyką zmęczenia kierowców niemal jednogłośnie twierdzą, że napoje zawierające kofeinę mogą pomóc w podtrzymaniu czujności, jednak nie redukują zmęczenia. Trzeba więc używać ich z głową, w miarę możliwości najwyżej na ostatnim i to niezbyt długim etapie podróży.

Zarówno kawa, jak i energetyki nie działają od razu. Nieprzypadkowo w ramach prowadzonej w Wielkiej Brytanii kampanii na rzecz bezpieczeństwa Think! sugerowano wypicie dwóch filiżanek kawy lub jednego napoju, a następnie zrobienie 15-minutowej drzemki, by dać kofeinie czas na zadziałanie. Loughborough Sleep Research Centre zauważa, że jedna puszka energetyka ogranicza objawy średniego zmęczenia. Wypicie dwóch praktycznie je eliminuje na kolejne 90 minut. Co ciekawe, badania wykazały też, że puszka napoju energetycznego, który zawiera ok. 70–180 mg kofeiny, nie pobudza kierowcy znacznie lepiej od filiżanki kawy (20–120 mg kofeiny w zależności od gatunku). Po 1–1,5 godziny pozytywnego działania energetyka pojawiają się problemy. Poziom dekoncentracji czy czas reakcji

stają się zauważalnie gorsze. Niektórzy kierowcy odczuwają wręcz skokowy przyrost zmęczenia. Kolejna dawka kofeiny nie przyniesie już jednak wyraźnej poprawy – ostrzega brytyjski Instytut of Advanced Motorists. Krytycznym momentem jest zanik pozytywnego działania kofeiny na organizm. Z badań przeprowadzonych w USA i Wielkiej Brytanii wynika, że wówczas najłatwiej o zaśnięcie za kierownicą.

Amerykańska organizacja National Safety Commission zaleca spożywanie umiarkowanych ilości energetyków oraz innych napojów z kofeiną. Nadmiar kofeiny w organizmie wywołuje bowiem efekt podobny do upojenia alkoholowego – pojawiają się nierówna praca serca, drżenie mięśni, zdenerwowanie czy problemy ze skupieniem uwagi. W skrajnej sytuacji w grę wchodzi uczucie dezorientacji, a nawet halucynacje. Food and Drug Administration podaje, że oznaki zatrucia kofeiną mogą pojawić się po wprowadzeniu do organizmu 250 mg tej substancji, co odpowiada wypiciu dwóch dużych puszek energetyków. Regularne spożywanie dużych ilości kofeiny może przyczynić się też do rozregulowania naturalnego cyklu dobowego i pojawiania się senności w nieoczekiwanych momentach. Sygnałem ostrzegawczym, że energetyki przynoszą więcej szkody niż pożytku są bóle głowy i problemy z koncentracją. Brytyjscy naukowcy przypominają, że tego typu napoje są szczególnie niewskazane dla osób mających wysokie ciśnienie krwi, problemy z sercem lub kręwnych z tego typu dolegliwościami – nadmiar kofeiny może doprowadzić do zawału serca, który na drodze jest tak samo zabójczy, jak zaśnięcie za kierownicą.

Istotny problem został wykryty przez amerykańskie Research Society on Alcoholism. Przeprowadzone przez sześć lat badania wykazały, że osoby mające w zwyczaju mieszać alkohol z energetykami częściej siadają za kierownicę w stanie upojenia. Przyczyny problemu nie udało się zdiagnozować, ale jedna z teorii mówi, że przyczynia się do tego znoszenie się efektów działania depresanta (alkohol) i środka pobudzającego (kofeina). W efekcie skutki upojenia alkoholowego są maskowane.

Na koniec ciekawostka. Producenci napojów energetycznych finansują wiele dyscyplin sportu, także motorowego. Umowy sponsorskie obligują kierowców do ubierania się w odzież z logotypami tych firm, jak również picia, zwłaszcza podczas konferencji prasowych, wspomnianych



napojów. To sprytna zagrywka marketingowa – biorąc kolejne tyki napoju gwiazda sportu doskonale eksponuje logo producenta. Nie wszyscy sportowcy piją energetyki z małych puszek. Niektórzy mają przy sobie bidony o pojemności 0,7 l, które napełniają jednak wodą mineralną. Ktoś ważny musiał to zauważyć, bo minęły ledwie dwa miesiące, a kierowcy zaczęli ostentacyjnie na oczach dziennikarzy otwierać największe z oferowanych przez daną markę puszek, by wziąć kilka drobnych tyków. Wizerunkowy problem został zażegnany, daje to jednak do myślenia...

Lukasz Szewczyk

JUŻ JEST!

NOWA SZKOŁA - JAZDY.PL



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



*Włodzimierz Zientarski*

REDAKTOR NACZELNY

# Prawo jazdy z kodem 78

**Kierowcy przekonują się do samochodów z automatycznymi skrzyniami. Za trendami nadąża ustawodawstwo, które przewiduje możliwość zdobycia prawa jazdy zawężonego do pojazdów z automatami. Zainteresowanie kategorią B z kodem 78 wciąż jest jednak symboliczne.**

W Europie automatyczne przekładnie ma już 30 proc. nowo sprzedawanych aut. Kiedy od średniej dla rynku przejdziemy do statystyk opisujących poszczególne klasy, wyniki będą jeszcze bardziej zaskakujące. W segmentach małych i miejskich aut (A i B) zdecydowana większość samochodów ma ręcznie sterowane skrzynie. Z dostępnością automatycznych jest problem, gdyż tylko nieliczne marki oferują lubiane przez kierowców szybko działające dwusprzęgłowe przekładnie. Trzonem oferty są zautomatyzowane skrzynie z pojedynczym sprzęgłem. To nic innego jak klasyczna ręczna skrzynia z siłownikami odpowiadającymi za obsługę sprzęgła i wybieranie przełożeń. Zautomatyzowane przekładnie są lubiane przez producentów, gdyż nie komplikują konstrukcji samochodów, niewiele ważą, są zwarte i nie windują kosztów projektowania i produkcji pojazdów – wystarczy wyposażyć manualną przekładnię w moduł i elektronikę sterującą.

Niestety, podczas jazdy czuć, że to kompromisowe rozwiązanie. Biegi są zmieniane w wolnym tempie. Na tyle, że podczas bardziej dynamicznej jazdy głowy kierowcy i pasażerów odrywają się od zagłówków – zupełnie jakby samochód był prowadzony przez początkującego kierowcę. Zautomatyzowana skrzynia potrafi także szybko spalić tarczę sprzęgła. Wystarczy, że kierowca będzie zbyt delikatnie ruszał czy manewrował lub pokonywał wzniesienia z minimalnymi prędkościami, a elektronika skrzyni będzie utrzymywała sprzęgło w poślizgu. Naprawdę nie trzeba wiele, by w samochodzie ze zautomatyzowaną skrzynią poczuć specyficzny zapach palonych okładzin sprzęgła. Tego typu problemy nie występują w dwusprzęgłowych przekładniach (choć oczywiście ich sprzęgła podlegają eksploatacyjnemu zużyciu i muszą być wymieniane co 150–300 tys. km) oraz klasycznych automatach z hydrokinetycznym przetwornikiem

momentu obrotowego. Oba typy skrzyń są łatwo dostępne w autach kompaktowych, klasy średniej, wyższej i SUV-ach. W klasie średniej udział automatycznych skrzyń przekracza już 50 proc., natomiast niektóre modele z górnej półki w ogóle nie są dostępne z manualnymi przekładniami.

Kierowca, który planuje użytkowanie samochodu z automatyczną skrzynią, może zdać egzamin na prawo jazdy pojazdem z automatem – otrzyma wówczas uprawnienia z kodem 78, który oznacza, że będzie mógł prowadzić jedynie samochody pozbawione sprzęgła. Nawet jeżeli pojazd z automatem przestał być luksusem –



używany można z powodzeniem kupić za kilka tysięcy złotych – to liczba zainteresowanych zdobyciem tych specyficznych uprawnień pozostaje ograniczona.

Najwięcej zainteresowanych samochodem z automatyczną skrzynią jest w najbardziej zamieszkałym kraju Warszawie. W 2018 roku do egzaminu praktycznego w stołecznym WORD-zie przystąpiło 0,65 proc. ogółu osób egzaminowanych w zakresie kategorii B. We Wrocławiu było to 0,44 proc., w Krakowie 0,43 proc., a Toruniu – 0,1 proc. Zbliżone wyniki odnotowały także inne WORD-y – chociażby szczeciński, którego statystyki zamieszczamy w tabeli poniżej.

– Obserwujemy powolny wzrost zainteresowania kategorią B prawa jazdy z tym ograniczeniem, natomiast odwrotnie jest w przypadku kategorii B1. To jednak wciąż promil ogólnej liczby egzaminów praktycznych w zakresie prawa jazdy kategorii B. Małe zainteresowanie kategorią B1 można na pewno tłumaczyć m.in. wysoką ceną pojazdów – nawet na rynku wtórnym. Do tego pojazdy te mimo swej wysokiej ceny oferują, mówiąc delikatnie, średni komfort i poziom bezpieczeństwa. W efekcie tylko nieliczni decydują się zdobyć ten rodzaj uprawnień. W przypadku kategorii B z ograniczeniem uprawnień do prowadzenia pojazdów z automatyczną skrzynią biegów decydują się



| Rok  | Liczba egzaminów | % liczby egzaminów na kat. B |
|------|------------------|------------------------------|
| 2016 | 153              | 0,42 %                       |
| 2017 | 133              | 0,40 %                       |
| 2018 | 204              | 0,56 %                       |
| 2019 | 113              | 0,73 %                       |

*Liczba osób przystępujących w WORD Szczecin w latach 2016–2019 do egzaminu w zakresie kat. B prawa jazdy z ograniczeniem do prowadzenia pojazdów wyłącznie z automatyczną skrzynią biegów*

na nie – według moich obserwacji – dwie grupy kandydatów na kierowców. Po pierwsze są to osoby, które ze względu na niepełnosprawność są niejako zmuszone do takiego wyboru. Drugą grupę stanowią osoby starsze, które z różnych względów (np. z obawy przed problemami z techniką jazdy i manualną zmianą biegów) wybierają kategorię B z kodem 78. Pojawiły się nawet ośrodki, które w tym celu zakupiły pojazdy z automatem i podstawią je na egzaminy praktyczne. Zdecydowana większość kandydatów na kierowców w województwie opolskim woli mieć uprawnienia bez ograniczeń tego typu, mimo iż popularność automatów systematycznie rośnie – zauważa Andrzej Rak, zastępca dyrektora WORD Opole.

Wciąż symboliczne zainteresowanie egzaminami na „automatyczne” prawo jazdy podczas każdej zmiany przekłada się na ogromne skoki procentowe. – Biorąc pod uwagę analogiczne okresy bieżącego i poprzedniego roku, liczba przeprowadzanych egzaminów wzrosła dwukrotnie – mówi Beata Olszewska z Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku.

– Dla OSK szkolenie kierowców do jazdy samochodami z automatycznymi skrzyniami biegów jest sporym problemem. Trzeba mieć na stanie dodatkowe auto, jak również odpowiednio ułożyć grafik instruktorów. Zainteresowanie kursem tego typu jest jednak bardzo ograniczone. W naszej szkole była to może jedna osoba na kwartał – twierdzi Marek Obrębski, właściciel szkoły Auto Kurs z Warszawy.

Dlaczego tak mało osób stara się o prawo jazdy z kodem 78? Odpowiedź wydaje się prosta – to się po prostu nie opłaca. Nie chodzi tu jednak o zdobywanie uprawnień, które kosztuje zwykle 100–300 zł więcej niż zwykłe prawo jazdy kategorii B. Czynnikiem hamującym są ograniczenia związane z uprawnieniami – kto nagle zechce jeździć wszystkimi samochodami osobowymi, musi ponownie zdać egzamin praktyczny w WORD, co oznacza wydatki i konieczność wygoszparowania czasu (warto wykupić choć dwie godziny jazd szkoleniowych, by zapoznać się ze specyfiką placu manewrowego). Być może sytuacja wyglądałaby inaczej, gdyby ustawodawca przewidział samoistne „odblokowywanie” się prawa jazdy z kodem 78 na przykład po trzech czy pięciu latach. Skoro z motocyklami o małych pojemnościach się to udało, to również w tym

przypadku nie powinno mieć złych skutków. Na początku przygody z samochodem niebezpieczne sytuacje na drodze nie są bowiem tworzone przez niewłaściwe operowanie skrzynią biegów, tylko brak umiejętności panowania nad torem ruchu pojazdu, niewyczuwanie gabarytów nadwozia, błędne interpretowanie rozwoju sytuacji na drodze czy zamiarów innych kierowców.

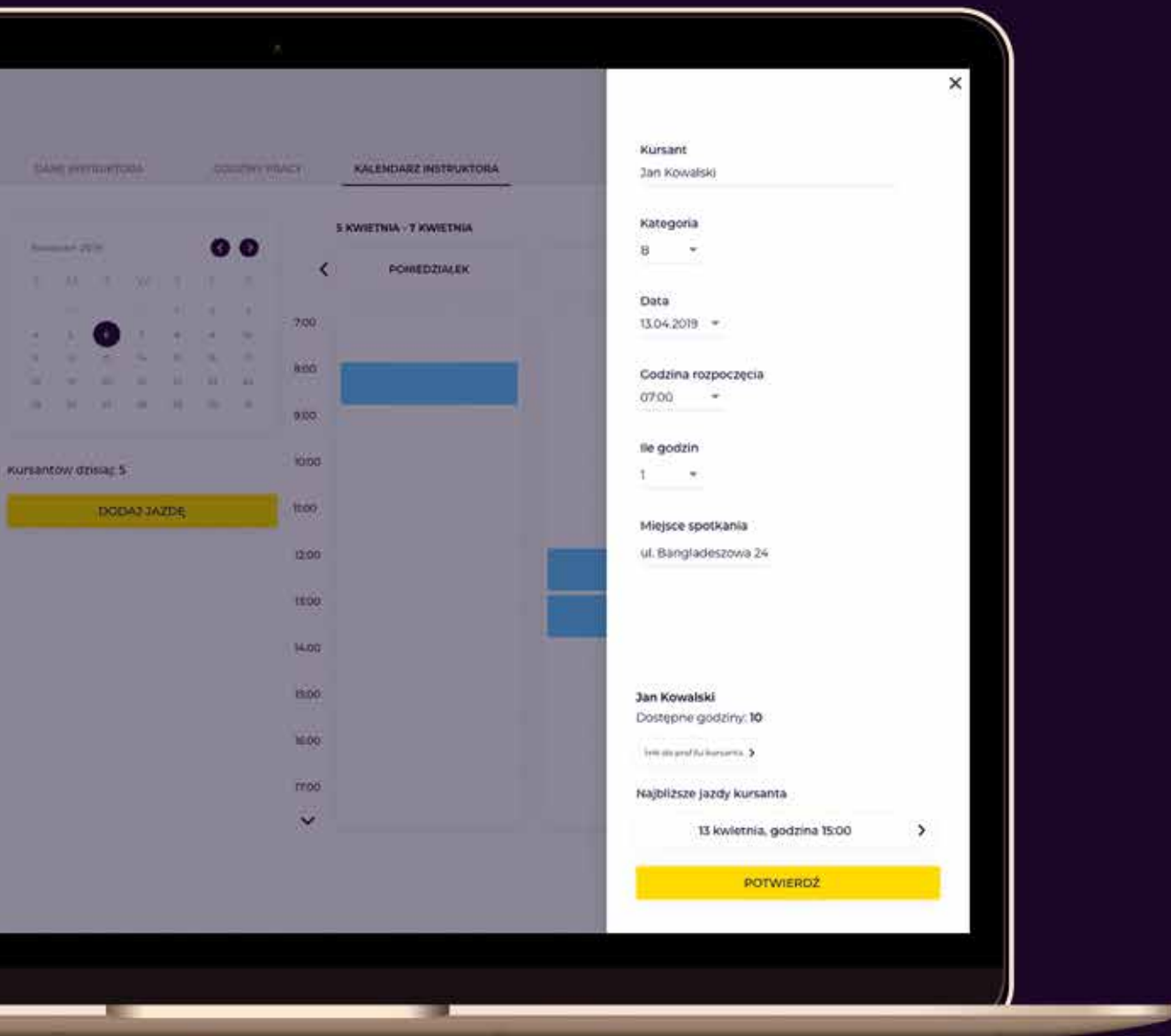
Zainteresowanie „automatycznymi” prawami jazdy prawdopodobnie utrzyma się wśród osób, które z powodu dysfunkcji fizycznych nie są w stanie prowadzić samochodów z manualnymi skrzyniami biegów, jak również osób mających ograniczyć stres towarzyszący egzaminowi i mogących pozwolić sobie na zakup oraz regularną wymianę fabrycznie nowych aut.

Zainteresowanie prawami jazdy z kodem 78 jest ograniczone także w innych krajach Europy. W Wielkiej Brytanii, gdzie podaż samochodów pozbawionych pedału sprzęgła jest znacznie większa niż w Polsce, a przepisy dotyczące szkolenia i egzaminowania są bardziej liberalne, niecałe 6 proc. osób decyduje się na prawo jazdy „Category B auto”. Gdy po jakimś czasie chcą one kierować autami z manualną skrzynią, podobnie jak w Polsce – muszą zdać egzamin.

Posiadanie prawa jazdy wyłącznie na samochody z automatycznymi skrzyniami może okazać się utrudnieniem w najmniej spodziewanych momentach. Nie umożliwi rozpoczęcia pracy w roli kuriera czy kierowcy auta dostawczego – w tym segmencie wciąż przeważają ręczne przekładnie. Problem może pojawić się nawet przy ubieganiu się o stanowisko przedstawiciela handlowego czy kierowniczki, ale niższego szczebla – raczej nie można liczyć na luksus w postaci samochodu z automatyczną skrzynią. Nie uda się także wynająć wszystkich aut dostępnych w miejskich wypożyczalniach „na minuty”. Kolejny problem pojawi się podczas wakacyjnych wyjazdów. Samochody z automatycznymi skrzyniami są oczywiście dostępne, ale trzeba liczyć się z kosztem wyższym przynajmniej o 50 zł/dzień (dopłata do automatycznej skrzyni). W najgorszej sytuacji będą osoby zainteresowane wynajmem małego samochodu segmentu A. Bardzo rzadko mają one automaty. Trzeba przejść jeden lub dwa segmenty wyżej – na przykład czterodniowy wynajem auta w Rzymie zamiast równowartości 360 złotych może kosztować 860 złotych.

**Łukasz Szewczyk**

# KALENDARZ INSTRUKTORA ON-LINE



SZCZEGÓŁY I DARMOWE DOSTĘPY  
JUŻ NA KONFERENCJI  
WE WRZESNIU

WEJDŹ NA [BIZ.PRAWKO.PL](http://BIZ.PRAWKO.PL) JUŻ TERAZ

# Choroby zawodowe kierowców. Jak się przed nimi ustrzec?

**Z danych firmy doradczej PwC wynika, że na polskim rynku pracuje obecnie ok. 650 tys. kierowców zawodowych. Jak pokazuje raport TransJobs.eu, ponad 98 proc. z nich to mężczyźni.**

Kierowcy spędzają w trasie od kilku dni nawet do kilku tygodni. Taki tryb pracy naraża tę grupę zawodową na wiele chorób. Im dłuższy staż pracy, tym bardziej kierowca narażony jest na negatywne skutki zdrowotne, nie tylko natury psychicznej, ale również fizycznej. Jakie choroby zawodowe dotyczą kierowców i jak można się przed nimi ustrzec?

Według „Gazety Wyborczej” co roku średnio 25 tys. polskich kierowców rezygnuje z pracy. Powodem nie są niskie pensje – w 2017 roku średnie wynagrodzenie kierowców z kategorią prawa jazdy C+E, czyli posiadających uprawnień niezbędne do prowadzenia samochodu ciężarowego z przyczepą lub naczepą, wynosiło przeciętnie 6200 zł brutto, a ok. 1/3 osób zatrudnionych na tym stanowisku otrzymywało też comiesięczne premie. Okazuje się, że jedną z najczęstszych przyczyn rezygnacji z zawodu jest bardzo zła kondycja zdrowotna kierowców i związane z nią choroby zawodowe.

Siedzący tryb pracy, brak aktywności fizycznej i trudności z utrzymaniem zbilansowanej diety to główne przyczyny złej kondycji kierowców zawodowych. Statystyczny kierowca tygodniowo spędza za kółkiem ok. 50 godzin, a wysiłek fizyczny, jakiego wymaga od niego praca, ogranicza się do załadunku i rozładunku. Powyższe czynniki mogą wpływać negatywnie na zdrowie i sprzyjać rozwojowi wielu chorób. Do najczęstszych schorzeń kierowców zalicza się choroby układu krążenia, takie jak choroba niedokrwienna serca czy nadciśnienie tętnicze. Siedzący tryb życia przyczynia się ponadto do powstawania poważnych schorzeń kręgosłupa, a także problemów z żyłkami, hemoroidami, stawami i niektórymi partiami mięśni. Jednym z najczęstszych schorzeń, które dotyczą kierowców, ale też szerzej – osoby, które prowadzą w większym stopniu siedzący tryb pracy, jest zakrzepica.

Zakrzepica to stan polegający na powstaniu zakrzepu w żyłę. Zakrzepowe zapalenie żył dotyczy zazwyczaj kończyn dolnych, choć może występować także w innych rejonach układu żylnego. Podaje się, że u ok. 50 proc. pacjentów choroba przebiega bezobjawowo, ale niewydolność żylna układu naczyniowego prowadzi



do różnych schorzeń. Zakrzepica żył wydaje się najgroźniejsza, gdyż wiąże się nie tylko z dolegliwościami bólowymi i powstawaniem trudno gojących się ran. Z uwagi na możliwość oderwania się skrzepu istnieje ryzyko zatoru płucnego, który może zakończyć się śmiercią. Według statystyk śmiertelność w wyniku zatoru tętnicy płucnej jest nawet większa niż przy zawałe czy udarze mózgu. Objawy charakterystyczne dla zakrzepicy żyłnej kończyny dolnej to m.in. obrzęk i powiększenie obwodu nóg, a także ich zaczerwienienie i ból. Jeśli zaobserwujemy u siebie takie symptomy, powinniśmy jak najszybciej udać się do lekarza.

Wielogodzinne unieruchomienie w pracy znacznie podnosi ryzyko zakrzepicy. By zapobiec

jej wystąpieniu, kierowcy powinni przestrzegać kilku kluczowych zasad. Jedną z nich jest ruch – podczas postoju zawsze powinni znaleźć czas na ćwiczenia rozciągające lub spacer. Wskazane jest także baczne zwracanie uwagi na jakość diety, a także unikanie żywności typu fast food – popularnej wśród tej grupy zawodowej z uwagi na dużą dostępność w przydrożnych barach. Do diety można również dołączyć składniki, których spożywanie wpływa pozytywnie na układ krążenia i redukuje szansę na rozwój niebezpiecznego schorzenia.

– W profilaktyce stosuje się ekstrakty antykoagulantów roślinnych, które zmniejszają ryzyko zachorowania na zakrzepicę – mówi Janusz Rokicki, prezes zarządu grupy Grupy S8 Sp. z o.o., producenta suplementu diety dla kierowców. – Mają one poprawić krążenie u osób przebywających przez długi czas w pozycji siedzącej, głównie kierowców rozmaitych kategorii – od taksówkarzy po prowadzących pojazdy typu tir, u których problemy krążeniowe, zwłaszcza kończyn dolnych, są częstą dolegliwością.

Profesor Witold Tomkowski, kardiolog i specjalista chorób naczyń, mówi, że wprawdzie nie ma w Polsce wiarygodnych badań, a w badaniach światowych jest wiele rozbieżności, ale szacuje się, że rocznie w Europie na żylną chorobę zakrzepowo-zatorową zapada ponad 1,5 mln osób, a z powodu zatoru tętnicy płucnej umiera 500 tys. W Polsce zaś ok. 150 tys. osób rocznie zapada na zakrzepicę żył głębokich i 50 tys. umiera z powodu zatoru płucnego. Prawidłowa diagnoza stawiana jest natomiast 30–40 razy rzadziej niż w krajach Europy Zachodniej. Dlaczego tak się dzieje? – Lekarze rodzinni i innych specjalności, do których zgłaszają się pacjenci z różnymi dolegliwościami, mają niewielką wiedzę na temat tej choroby i nie zdają sobie sprawy z powagi problemu – uważa prof. Tomkowski.

Wielu czynnych zawodowo kierowców choruje na zakrzepicę, nie widzi jednak jej objawów, stąd nie szuka rozwiązania problemu. Pozostali są w grupie ryzyka, jeśli nie dbają o dobrą kondycję i nie stosują zbilansowanej diety.

# Efekty mogą być korzystne

Pomysł powołania samorządu zawodowego dla instruktorów i egzaminatorów budzi sporo emocji.



Część branży uważa, że zadba on o poprawę standardów pracy w zawodzie i podniesienie bezpieczeństwa na drogach. Inni twierdzą, że efekty pracy samorządu będą mierne, a przedsiębiorcy zostaną obciążeni przymusowymi składkami członkowskimi.

Ideą samorządów jest reprezentowanie danej grupy zawodowej, opiniowanie zmian w prawie, jak również kontrola nad standardami pracy instruktorów i egzaminatorów. Własne samorzady mają różne zawody w Polsce. Najbardziej znany jest samorząd zawodowy lekarzy, ale istnieją też samorzady farmaceutów, weterynarzy, adwokatów, radców prawnych czy notariuszy.

Warto dodać, że także w tych grupach zawodowych instytucje samorządów budzą sporo emocji. Przykładowo w 2009 roku ówczesny rzecznik praw obywatelskich zaskarżył do Trybunału Konstytucyjnego przepisy dwudziestu ustaw, które przewidują obowiązkową przynależność do samorządów zawodowych. Prof. Michał Kulesza z Uniwersytetu Warszawskiego, specjalista zajmujący się głównie samorządnością terytorialną, twórca administracyjnej reformy kraju z lat 90., bronił natomiast samorządów podkreślając, że to nie stowarzyszenia czy organizacje społeczne, ale jednostki, które wykonują czynności administracji publicznej. – Czy ktoś pyta nas, czy mamy należeć np. do danej gminy? Nie. A samorząd lekarski można

właśnie porównać do samorządu terytorialnego – argumentował.

Jakie szanse i zagrożenia w związku z ewentualnym powstaniem samorządu zawodowego instruktorów i egzaminatorów widzą właściciele ośrodków szkolenia kierowców? O opinie postanowiliśmy zapytać kilku właścicieli OSK z różnych części Polski.

– Pomysł na powołanie samorządu jest inicjatywą cenną, bo polski rząd od czterech lat obiecuje zmiany, ale tak naprawdę nic się nie dzieje. Nasze środowisko widzi wiele złego w obecnym modelu działania branży – od powodów oblewania na egzaminach (np. zagłówki czy brakujący 1 cm do linii) po model i sposób działania części szkół jazdy. Do zrobienia jest wiele. Trzeba zoptymalizować procesy szkolenia i egzaminowania, co wpłynie na bezpieczeństwo. Obecnie wiele osób podczas kursu chce jeździć tylko po placach manewrowych – zauważa Krzysztof Kołodziejczak z najstarszego w Polsce stowarzyszenia szkół nauki Autos.

Czy pojawienia się zupełnie nowej instytucji należy się obawiać? – Widzę zarówno plusy, jak i minusy powołania samorządu zawodowego. Jest nas stosunkowo niewiele – 25 tys. instruktorów i egzaminatorów. Jeżeli wraz z powołaniem samorządu obowiązkowe staną się składki członkowskie, co będzie z osobami, które szkoleniem kierowców zajmują się okazjonalnie? Czy nie okaże się, że zostanie nas 12 tys.?

Może to być zbyt mała liczba do utrzymania korporacji, która w skali roku ma potrzebować 14 mln zł. Obecnie wielu właścicieli OSK zmagają się z problemem braku rąk do pracy. Powołanie samorządu i dodatkowe oskładkowanie może dodatkowo ten problem pogłębić. Jeżeli nawet powołanie samorządu docelowo zawód instruktora uatrakcyjni, to zanim to nastąpi, minie kilka lat. Jestem za powołaniem silnej dobrze finansowanej organizacji zrzeszającej instruktorów i egzaminatorów, takiej jak np. samorząd, ale mam wiele wątpliwości co do przymusowej przynależności. Uważam, że taka organizacja powinna udowodnić, że jest skuteczna, a przynależność do niej po prostu się opłaca. Obawiam się, że obowiązkowa przynależność wpłynie negatywnie na jakość i zaangażowanie ludzi pracujących w samorządzie. Rozumiem, że składka na poziomie 100–200 zł miesięcznie nie zrujnuje budżetu OSK czy instruktora, jednakże każdy z nas chciałby wiedzieć, co otrzyma w zamian i jaki będzie miał wpływ na decyzje władz samorządu. Należy także pamiętać, że samorząd jest organizacją zrzeszającą instruktorów i egzaminatorów, natomiast zmiany w systemie szkolenia i egzaminowania powinny także obejmować ośrodki szkolenia kierowców i WORD-y. Oczywiście dzisiaj mamy regionalne stowarzyszenia, które zrzeszają najczęściej właścicieli OSK, ale są to organizacje społeczne działające na zasadach non profit. Jako wiceprezes WSOSKil



wiele rozmawiam z kolegami i koleżankami na temat zmian w systemie szkolenia i egzaminowania. Wszyscy jesteśmy zgodni, że zmiany są potrzebne, ale niekoniecznie zgadzamy się co do ich kierunku – mówi Cezary Drozdowski, właściciel szkoły jazdy Prawko.

Zalety i wady inicjatywy zauważają także przedstawiciele innych OSK. – Jestem bardziej na tak niż na nie, ponieważ uważam, że każdy nowy pomysł, inicjatywa są godne rozważenia przy założeniu, że mogą coś zmienić na lepsze. Prawo jazdy było, jest i będzie, społeczeństwo potrzebuje samodzielności, wygody i szybkości w poruszaniu się, ale również zasługuje na godny i respektowany przez szkoleniowców program szkolenia. Zdanie egzaminu państwowego na instruktora bądź egzaminatora nauki jazdy nie czynią ich jeszcze profesjonalistami, lecz ciągle podnoszenie swoich kompetencji, rozwój, szkolenia spowodują, iż będziemy jako środowisko mieć większą wiedzę i autorytet. Standardy prowadzenia OSK na terenie naszego kraju pozostawiają naprawdę wiele do życzenia, istnieją dalej firmy bez odpowiedniej infrastruktury, nieszanujące obowiązujących przepisów, zaniżające ceny szkoleń kosztem jakości i rzetelności. W tych, ale również w innych aspektach SZIE mógłby pomóc i korzystając z wiedzy kompetentnych ludzi zająć się organizacją obowiązkowych i niefikcyjnych warsztatów, powołać ciało branżowców, które znając temat od środka, mogłoby bliżej zweryfikować problemy OSK. Myślę tu o nadzorze prowadzonym. Duży mogą więcej, w grupie siła, jako samorząd możemy być bardziej słyszalni i mieć większy, bardziej istotny wpływ na to, co dzieje się na górze, a co nas dotyczy i ma realny wpływ na naszą wspólną przyszłość. Przeglądając się projektowi z boku, lecz również czynnie uczestnicząc w kilku spotkaniach dotyczących powołania Samorządu Zawodowego Instruktorów i Egzaminatorów, mam obawę i nieodparte wrażenie, iż nie wszystkie osoby chcą grać do jednej bramki, a nawet próbują być już arbitrami we własnej sprawie, szukając sobie odpowiedniego miejsca, widząc jednocześnie w tym pomysł na swój indywidualny biznes – mówi Damian Badura z gorzowskiej Wyższej Szkoły Jazdy DB. Jego zdanie podziela Szczepan Łągoda z białostockiej szkoły jazdy Szał: – Trzeba coś zrobić z sytuacją na rynku szkoleniowym. Oczywiście życie pokaże, czy samorząd będzie w stanie coś zmienić. Trzeba jednak sprawić, by ustawodawcy zaczęli korzystać z naszej wiedzy, doświadczenia podczas tworzenia prawa dotyczącego szkolenia, egzaminowania kierowców i kandydatów na kierowców, co jest istotne nie tylko z punktu widzenia OSK, ale również całego społeczeństwa, gdyż na szali są kwestie związane z bezpieczeństwem. Do tej pory postulaty branży były niewysłuchiwane.

Inaczej ocenia sytuację Franciszek Saługa, właściciel szkoły jazdy Auto-Art.: – Wiele jest już stowarzyszeń OSK i innych podobnych zwią-

ków, które działając na rynku szkolenia kierowców nie ponoszą żadnych kosztów zatrudnienia pracowników na cele statutowe. A tu słyszymy, że podzielone są już szefowskie stołki za niemałe wynagrodzenia w tworzącym się dopiero samorządzie. Nawet nie przewidziano tam miejsca dla instruktora nauki jazdy. Będzie to następny twór, którego działania i tak odbijają się będą od zamkniętych drzwi wielu urzędów. Dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy odejść od placów manewrowych, na których kursanci ćwiczą jakieś cyrkowe sztuczki. Gdyby nie było takich zadań egzaminacyjnych, to osoby szkolone spędziłyby dużo więcej czasu w ruchu drogowym. Nie może być tak, że codziennie jeżdżący motocyklista czy kierowca z zawodową kategorią prawa jazdy nie ma żadnych szans zdać egzamin państwowy bez spędzenia kilku godzin z instruktorem. Zmiany obecnego stanu to zadania dla Ministerstwa Infrastruktury, a nie dla dodatkowego środowiskowego i to drogiego samorządu.

Składki za przynależność do samorządu nie są jednak solą w oku wszystkich przedsiębiorców. – Opłaty nie są poważniejszym problemem z punktu widzenia przedsiębiorcy. Mogą być natomiast większym obciążeniem dla pracownika, czyli instruktora, który obecnie zarabia 15–20 zł/godz. Pytaniem otwartym jest więc, jaka będzie wysokość składek i kto zostanie nimi obciążony – podkreśla Damian Badura.

Nie brakuje też głosów, że czynnik finansowy może okazać się korzystny. – Dodatkowe koszty za przynależność do samorządu mogą zrobić porządek na rynku. Obecnie niektóre szkoły oferują kurs wraz z badaniami lekarskimi za 1000 zł. Zastanawiam się, kto i na jakich zasadach może w nich pracować. Tego typu szkoły nazywam fabrykami – liczą się w nich bowiem godziny wyjeżdżone przez auto, a nie kursant. Nikt nie myśli o wyszkoleniu, tylko cenach. Dzika konkurencja sprawiła, że część małych, rodzinnych szkół jazdy została wypchnięta z rynku, a instruktorzy zaczęli jeździć jako kierowcy w MPK lub zupełnie zmienili branżę. Samorząd mógłby uporządkować rynek i otworzyć wszystkim oczy na negatywne praktyki – zauważa Krzysztof Kołodziejczak z najstarszego w Polsce stowarzyszenia szkół nauki Autos.

Podobne spojrzenie na kwestie niesprecyzowanych jeszcze składek ma Szczepan Łągoda z OSK Szał. – Chcąc prowadzić OSK trzeba pogodzić się z wydatkami. Tym bardziej jeżeli mają one trafiać na konto instytucji, która będzie chroniła interesy instruktorów, egzaminatorów oraz właścicieli OSK i dawała jej możliwość doszkalania się i podnoszenia kompetencji zawodowych. Jeżeli będzie miało to dodatni wpływ na zarobki, nawet pomysł na obowiązkową przynależność do samorządu nie jest w mojej ocenie zły. Wszystko zależy od tego, jak prowadzi się OSK i jakie ma się podejście do swojej pracy – jeżeli właściwe, nie ma czego się obawiać.

– Niewątpliwym plusem działalności samorządu będzie większa kontrola nad pracą instruktorów i ich kompetencjami. Obecnie oceniane są tylko ośrodki szkolenia kierowców. Z drugiej jednak strony podniesienie wymagań związanych z wejściem do zawodu i późniejszym utrzymaniem się w nim można rozwiązać ustawowo – można zastanawiać się, czy samorząd będzie faktycznie potrzebny. Trzeba jednak mieć świadomość, że dzięki niemu proces pracy nad prawem dotyczącym OSK i egzaminowania mógłby być szybszy. Część rozwiązań można by wprowadzić na poziomie samorządu. Powołanie tej instytucji to na dobrą sprawę wołanie branży o należyte standardy szkolenia i wynikające z tego bezpieczeństwo. Przebudować trzeba wiele obecnych rozwiązań – twierdzi Cezary Drozdowski z OSK Prawko.

Pewne wątpliwości odnośnie efektów i sposobu pracy samorządu są nieuniknione. Doskonale znają je przedstawiciele innych zawodów. – Wiem, jak wygląda to w samorządzie radców prawnych. Członkowie samorządu nie zawsze są zadowoleni z zachowania góry, która potrafi zajmować się kwestiami mniej ważnymi, zamiast istotnymi. Najważniejsze, że w ogóle podejmowane są konkretne działania, które są w stanie pozytywnie kształtować przyszłość – mówi Damian Badura z Wyższej Szkoły Jazdy DB.

Czy samorząd stanie się gwarantem wyższej jakości szkolenia? Nie można zapominać, że inicjatorami tego projektu są w większości Super OSK, czyli długo funkcjonujące w branży i dysponujące odpowiednim zapleczem podmioty, które obecnie jako jedyne mają prawo szkolić instruktorów. Dlaczego dotychczas nie robiły tego na odpowiednio wysokim poziomie? Inicjatorami są też właściciele dużych ośrodków, więc jeśli oni sami przyznają, że jakość szkolenia przez ich instruktorów jest niska, to co się zmieni? Czy w dniu powołania samorządu zaczęną szkolić inaczej? W kontekście samorządu dużo mówi się o problemach z funkcjonowaniem OSK pracujących na granicy opłacalności biznesu. Tymczasem wystarczy spędzić chwilę z wyszukiwarką Google, by znaleźć krytyczne opinie na temat pracy i standardów szkolenia w większych ośrodkach, z Super OSK włącznie.

Sporo emocji budzi także aspekt nadawania, weryfikowania standardów szkolenia, a w skrajnych sytuacjach odbierania uprawnień instruktorom czy właścicielom. Skoro miałby za to odpowiadać samorząd, *de facto* jedni instruktorzy czy właściciele OSK byłiby pod lupą innych. A to bardzo delikatna kwestia, która wymaga zachowania pełnej transparentności, by nie pojawiły się posądzenia o próby eliminowania konkurencji. Wentylem bezpieczeństwa mają być, podobnie jak w innych samorządach – władze w terenie, czyli okręgowe izby, w których będą zasiadać demokratycznie wybrani instruktorzy. Czy zostaną nimi obecni inicjatorzy pomysłu, czyli właściciele dużych OSK?

Lukasz Szewczyk

# Jazda wspomagana

**Nowoczesny samochód z odpowiednim wyposażeniem jest w stanie samodzielnie ruszyć pod wzniesienie, zaparkować, wyjechać z miejsca parkingowego, a nawet zatrzymać się przed przeszkodą. Część arsenału nowoczesnych systemów oficjalnie dopuszczono do wykorzystania podczas egzaminu na prawo jazdy.**



Człowiek bardzo szybko przyzwyczaja się do dobrego. Któż jeszcze pamięta procedurę uruchamiania silnika zasilanego gaźnikiem, gdy nie „zaskoczył” po pierwszym przekręceniu kluczyka w stacyjce? A kto musiał hamować pulsacyjnie? Od połowy lat 90. ABS był coraz powszechniej stosowany, by w 2006 roku stać się wymaganym prawem elementem wyposażenia. Tak samo zresztą stało się z ESP czy systemem monitorowania ciśnienia powietrza w oponach. Tempomaty sprzężone z inteligentnymi ogranicznikami prędkości czy systemy automatycznego hamowania przed przeszkodami nie są jeszcze niezbędne, ale ich obecność oznacza dodatkowe punkty w testach bezpieczeństwa Euro NCAP, więc producenci wolą lepiej skonfigurować swoje auta, by następnie móc chwalić się, że dbają o bezpieczeństwo kierowcy i pasażerów.

Wyposażenie standardowe nawet najmniejszych i najtańszych modeli samochodów jest stale wzbogacane. – Gdy przanalizujemy dostępność na rynku ewentualnego pojazdu egzaminacyjnego z grupy samochodów osobowych małych (segment B), okazuje się, że każde auto wybranych ośmiu marek jest wyposażone standardowo w system HAC – Hill Assist Control – mówi Sławomir Malinowski, kierownik wydziału realizacji egzaminów państwowych

z WORD-u Warszawa. W samochodzie wyposażonym w ESP system wspomagania ruszania pod wzniesienia to nic innego, jak... kilka linijek kodu w oprogramowaniu dla sterownika. Wystarczy nakazać zaworom w pompie podtrzymanie ciśnienia w układzie hamulcowym po zdjęciu przez kierowcę nogi z pedału hamulca – przez ok. 5 sekund lub do momentu zwolnienia pedału sprzęgła. Odpowiednio wystrojona elektronika zadba, by ruszanie było bardziej płynne i mniej obciążające dla elementów samochodu niż nawet w przypadku wykonywania podobnego manewru przez doświadczonego kierowcę, ale z użyciem hamulca postojowego.

Najnowsze czujniki i kamery cofania pozwalają na dojechanie do przeszkody dosłownie na centymetry, co w stale zmieniających się warunkach na parkingach jest niezwykle trudne nawet dla kierowcy obeznanego z danym modelem samochodu. Wrażenie robią także możliwości systemów automatycznego parkowania. Ich pierwsze generacje potrzebowały o ok. 1,5 m więcej przestrzeni niż długość pojazdu. Obecnie elektronika jest w stanie wykonać parkowanie równoległe, mając do dyspozycji 80 cm dodatkowej przestrzeni. Nawet doświadczeni kierowcy często nie decydują się na wykonywanie manewrów wymagających aż takiej precyzji. Aby ułat-

wić życie zmotoryzowanym, producenci zadbali także o wsparcie w parkowaniu prostopadłym oraz podczas wyjeżdżania z miejsca parkingowego (wystarczy włączyć kierunkowskaz i ruszyć, a komputer będzie operował kierownicą). – Postęp techniczny oraz rozwój motoryzacji zmierzają m.in. w kierunku lepszego wyposażenia pojazdów w systemy, które mają podnosić poziom bezpieczeństwa. Systemy wspomagające kierowcę pozwalają uniknąć bądź zminimalizować skutki wypadków, częściowo korygują popełniane przez kierującego błędy. Wizja powszechnego poruszania się pojazdami autonomicznymi staje się coraz bardziej realna, mimo wszystko jest dość odległa i na razie rola kierującego się nie zmienia. To kierujący jest najważniejszym i zarazem najbardziej zawodnym elementem układu droga – pojazd – kierowca, odpowiedzialnym za zdecydowaną większość wypadków i tragedii na drogach – zauważa Andrzej Rak, zastępca dyrektora WORD-u Opolo.

OSK mogą podstawiać na egzamin państwowy samochody. Niektóre systemy asystenckie od dłuższego czasu były już stale obecne w wybranych modelach – np. Hill Holder staje się elementem wyposażenia standardowego, czasem niemożliwym do wyłączenia. Z biegiem czasu lista standardowych systemów wsparcia będzie

rosła – już teraz w USA kamery cofania są wymagane prawem. Nie można wykluczyć, że w niedalekiej przyszłości wybrane OSK postanowią się wyróżnić i zaproponują przyszłym kierowcom kurs i egzamin z wykorzystaniem auta wyposażonego we wszelkie udogodnienia. Czy taki pojazd będzie mógł być użyty do przeprowadzenia egzaminu państwowego?

Dotychczas była to kwestia dyskusyjna. – W § 43 rozporządzenia ministra infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 roku poz. 2022) szczegółowo określono dodatkowe warunki dla pojazdu przeznaczonego do egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania. Należy tutaj zaznaczyć, iż wyżej wskazane przepisy rozporządzenia określają jedynie obowiązkowe wyposażenie pojazdu przeznaczonego do egzaminowania, czyli to, w co obowiązkowo powinien być wyposażony taki pojazd. Nie zabraniają natomiast wyposażenia pojazdu w dodatkowe systemy, takie jak Hill Holder, czujniki parkowania, kamera cofania, asystent utrzymywania pasa ruchu itp. Trzeba jednak wskazać treść, a także stanowisko Ministerstwa Infrastruktury do przepisu, określonego w § 32 pkt 2 rozporządzenia ministra infrastruktury i budownictwa w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz. U. z 2016 roku poz. 232). § 32 W przypadku, gdy osoba egzaminowana: korzystała z materiałów lub urządzeń stanowiących pomoc w udzieleniu właściwej odpowiedzi na pytania w trakcie części teoretycznej egzaminu lub we właściwym wykonaniu zadań egzaminacyjnych, lub wykonywała te czynności niesamodzielnie – osoba ta uzyskuje negatywny wynik egzaminu państwowego. Mając na uwadze powyższe Ministerstwo Infrastruktury stało na stanowisku, iż ze względu na wymagany zakres umiejętności sprawdzanych na egzaminie państwowym stosowanie systemów wspomagających jazdę jest niedozwolone. Natomiast w przypadku podstawienia takiego pojazdu OSK na egzamin państwowy systemy takie przed rozpoczęciem egzaminu powinny zostać dezaktywowane – wyjaśnia Marek Szuniewicz z WORD-u Szczecin.

Nie zawsze podejście do sprawy było jednak tak kategoryczne. – Jeżeli pojazd podstawiony przez OSK na egzamin był wyposażony w systemy wspomagające kierowcę, których nie dało się wyłączyć, nie traktowaliśmy tego jako pomoc we właściwym wykonaniu zadań egzaminacyjnych i pojazd taki był dopuszczony do przeprowadzenia egzaminu – mówi Tomasz Smolarz, dyrektor WORD-u we Wrocławiu. Problematyczną kwestią mogło być zresztą nawet określenie, jakie rozwiązania znajdują się na pokładzie danego samochodu i jak działają. – W związku

z dynamicznym rozwojem technologicznym, mnogością już stosowanych systemów wspomagających jazdę i parkowanie, a także różnorodnością w sposobie działania i uruchamiania takich systemów w pojazdach różnych marek nie ma możliwości ustalenia szczegółowego sposobu i zakresu kontroli pojazdów OSK podstawianych na egzamin państwowy – zauważa Marek Szuniewicz z WORD-u Szczecin.

Od 1 lipca 2019 roku powyższe zagadnienia stały się historią. Weszło bowiem w życie rozporządzenie Ministerstwa Infrastruktury, które stanowi, że za pomoc w wykonaniu zadań egzaminacyjnych nie uznaje się czujników parkowania, tylnej kamery cofania, lusterek automatycznie opuszczających się podczas cofania oraz systemu wspomaganie ruszania pod górę – w przypadku, jeżeli system ten nie uruchamia się po zaciągnięciu albo uruchomieniu hamulca postojowego.

### **(...) za pomoc w wykonaniu zadań egzaminacyjnych nie uznaje się czujników parkowania, tylnej kamery cofania, lusterek automatycznie opuszczających się podczas cofania oraz systemu wspomaganie ruszania pod górę (...)**

Czy dzięki dodatkowym systemom będzie łatwiej zdać egzamin na prawo jazdy? – Nadszedł czas dopuszczenia do egzaminowania pojazdami wyposażonymi w kamery cofania, względnie inne urządzenia wspomagające kierowcę (ale go nie zastępujące, jak np. asystent parkowania), jednak korzystania z nich również należy się nauczyć – twierdzi Marek Dworak, dyrektor Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Krakowie. – Z doświadczenia wiemy, że jeżeli osoba zdająca egzamin nie posiada właściwych umiejętności, to zadania nie wykona poprawnie, choćby pojazd był wyposażony w czujniki parkowania, kamery cofania, asystenta ruszania na wzniesieniu czy samoregulujące lustereka zewnętrzne podczas cofania – dodaje Tomasz Smolarz, dyrektor WORD-u we Wrocławiu.

Obecność większej ilości elektroniki na pokładzie może wręcz obrócić się przeciwko kierowcy. – Systemy automatycznego zatrzymywania przed przeszkodami działają przy prędkościach powyżej 20 km/h. Przy wykonywaniu zadań na placu manewrowym nie zadziałają. Jeżeli zadziałają w ruchu drogowym, będzie to świadczyć o tym, że zdający nie zareagował skutecznie w przypadku powstania zagrożenia, czyli dopuścił do zagrożenia bezpieczeństwa, co powinno skutkować przerwaniem egzaminu. Do takiej sytuacji nie powinien dopuścić też egzaminator. Asystent utrzymywania pasa ruchu zadziała, jeżeli kierowca przekroczy linię wyznaczającą pas ruchu bez włączenia kierunkowskazu. Zadziała

nie tego systemu potwierdza popełnienie błędu przez zdającego – zauważa Tomasz Smolarz, dyrektor WORD-u we Wrocławiu.

Przy zakupie nowych pojazdów OSK mogą zmierzyć się z pokusą lepszego wyposażenia ich w celu zainteresowania kursem większego grona przyszłych kierowców. Nie warto jednak robić tego bez refleksji. Na każdym etapie szkolenia trzeba będzie również przypominać kierowcom, że nie mogą ślepo polegać na elektronice. – Problemem wymagającym już teraz dyskusji i zastanowienia są bardziej zaawansowane systemy, jak asystent utrzymania pasa ruchu, asystent obecności pojazdów w martwym polu czy system automatycznego zatrzymania przed przeszkodą. O ile czujniki parkowania czy kamera cofania ogólnie mówiąc nie zwalniają kierowcę z obserwacji drogi i myślenia za kierownicą, o tyle wymienione powyżej systemy mają istotny wpływ na dynamiczne sytuacje na drodze. I o ile nie zamierzam teraz dyskutować na temat ich przydatności w przypadku osób posiadających uprawnienia do kierowania, to uważam, że warto zastanowić się nad ich rolą i konsekwencjami używania w pojazdach do szkolenia i egzaminowania. Mając świadomość, że kolejne systemy będą stawały się standardem wyposażenia pojazdów uważam, że dopóki po naszych drogach poruszają się będą pojazdy starsze

i pozbawione tych udogodnień (a takie pojazdy są głównie w finansowym zasięgu młodych kierowców), kandydaci na kierowców powinni potrafić całkowicie samodzielnie i świadomie oceniać sytuację i podejmować decyzje podczas zmiany pasa ruchu, omijania, wyprzedzania czy hamowania. Ze względu na brak doświadczenia u nowych kierowców trudno przewidzieć, jak będą oni korzystali z tych zdobyczy techniki. Czy świadomość posiadania systemów w pojeździe nie spowoduje, że będą bezkrytycznie ufać technice, która przecież może być i jest zawodna? Co zrobić z naszą infrastrukturą drogową, która raczej nie nadąży za postępem motoryzacyjnym, a ma istotny wpływ na działanie niektórych systemów? Czy instruktor w przyszłości będzie uczył jazdy kandydatów na kierowców najpierw bez zaawansowanych systemów, a następnie wyjaśniał ich rolę i działanie? Pytań jest wiele, temat do dyskusji gotowy – konkluduje Andrzej Rak z WORD-u Opole.

Dzięki planowanej od dłuższego czasu nowelizacji prawo dogoniło rzeczywistość. Zmiana powinna sprawdzić się przez kilka kolejnych lat – na pojawienie się najbardziej wyrafinowanych systemów, np. automatycznego korygowania toru jazdy, w małych i popularnych modelach samochodów trzeba jeszcze poczekać. Teraz dużo zależy od instruktorów, którzy powinni nauczyć przyszłych kierowców korzystania z czujników czy kamery cofania, ale także tego, że nie wolno bezgranicznie im ufać.

Lukasz Szewczyk

# Zmiany w ustawie

**Od 1 lipca obowiązują zmiany wprowadzone do Ustawy o kierujących pojazdami. Wydaje się, że większość z nich ucieszy nie tylko szefów WORD-ów i egzaminatorów, ale również osoby ubiegające się o uzyskanie poszczególnych kategorii prawa jazdy.**

Wjeście w życie ustawy o kierujących pojazdami było wielokrotnie odraczane w czasie. Wciąż wprowadzano w niej poprawki, które miały uczynić ją doskonałą i przyjazną. Od ośmiu lat stosowane są już jej zapisy, ale życie nakazuje dokonywanie w niej kolejnych zmian, aby dostosować ją do aktualnej rzeczywistości. Ostatnio o ustawie było dość głośno w kontekście wyłączenia egzaminatorów ze struktur wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego i zatrudnienia ich oraz przejścia nadzoru nad WORD-ami przez wojewodów.

1 lipca zaczęły obowiązywać kolejne zmiany wprowadzone do ustawy. Wydaje się, że większość z nich ucieszy nie tylko szefów WORD-ów i egzaminatorów, ale również osoby ubiegające się o uzyskanie poszczególnych kategorii prawa jazdy.

W związku z napływem do naszego kraju coraz większej liczby osób niebędących obywatelami państw Unii Europejskiej ustawodawca umożliwił im zdawanie egzaminu po okazaniu: tymczasowego zaświadczenia tożsamości cudzoziemca, polskiego dokumentu tożsamości cudzoziemca lub zgody na pobyt tolerowany. Dotychczas egzamin mógł być przeprowadzony na podstawie: dowodu osobistego, karty pobytu lub paszportu.

Zastosowano szereg ulg dla osób niepełnosprawnych zdających egzamin na kategorię AM prawa jazdy. Jako bardzo korzystną można postrześć zmianę przepisu budzącego wiele kontrowersji od chwili wejścia w życie, dotyczącego hamowania aż do zatrzymania pojazdu w miejscu wskazanym przez egzaminatora. Z tego przepisu usunięto obowiązek poruszania się przed wykonaniem manewru hamowania z prędkością nie mniejszą niż 50 km/h. Choć ta część egzaminu odbywa się na placu manewrowym, to mimo wszystko zawsze jest źródłem stresu, bo pamiętać należy, że zadanie to wykonuje osoba niemająca doświadczenia w kierowaniu pojazdami.

Część zmian zacznie obowiązywać 1 stycznia 2020 roku. Dotyczą one zasad egzaminowania. Do tej pory kandydaci na kierowców mieli wprawdzie wyznaczane godziny rozpoczęcia egzaminu teoretycznego i praktycznego, jednak o ile do zdawania teorii przystępowali zgodnie z ustaloną godziną, to w przypad-



ku praktyki musieli oczekiwać na swoją kolej w grupie innych zdających. Przebywanie wśród osób dzielących się wrażeniami z poprzednich niezdaných egzaminów czy sięjących panikę może powodować dodatkowy stres. Nowe przepisy wskazują, że WORD ma obowiązek wyznaczyć zdającemu godzinę przystąpienia do egzaminu praktycznego z możliwością opóźnienia nie dłuższą niż 15 minut. Egzaminatorzy mogą zaś przeprowadzić nie więcej niż dziewięć egzaminów praktycznych w ciągu doby. I tak w przypadku:

- kategorii B+E, C1 i C – nie więcej niż sześć
- kategorii C1+E, C+E, D1, D1+E, D, D+E i T – nie więcej niż pięć.

Ponadto zgodnie z nowymi przepisami w ciągu pięćdziesięciu minut egzaminator może przeprowadzić maksymalnie jedną część praktyczną egzaminu państwowego w przypadku kategorii C1 i B, w ciągu godziny i piętnastu minut maksymalnie jedną część praktyczną egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii A, A1, A2, B+E, C, C1, T oraz w ciągu godziny i trzydziestu minut maksymalnie jedną część praktyczną egzaminu państwowego

w zakresie prawa jazdy kategorii C1+E, C+E, D1, D, D1+E, D+E. I to są zmiany, które mogą być oceniane zarówno dobrze, jak i krytycznie. Egzaminatorzy mogą wyrazić zadowolenie z przepisów pozwalających im na ośmiogodzinną pracę i określającą ramy czasowe poszczególnych egzaminów. Ale istnieje duże prawdopodobieństwo, że taki styl pracy wydłuży kolejki zdających. Egzaminator, który przerwie egzamin np. po 10 minutach, będzie zmuszony przeczekać czas wyznaczony ustawą. A przecież mógłby rozpocząć kolejny egzamin. Sytuacja taka będzie również niekorzystna dla pracodawcy, czyli dyrektora WORD, który zobowiązany będzie do płacenia egzaminatorowi, choć ten w czasie ośmiogodzinnego dnia pracy w rzeczywistości na skutek przerwaných egzaminów pracował znacznie krócej.

Gdybym miał jednym zdaniem wypowiedzieć się na temat nowych przepisów, powiedziałbym, że są wśród nich dobre, jak i nie do końca przemyślane. Na szczęście jest nadzieja, że te, które się nie sprawdzą w praktyce, mogą zostać zmienione.

*Marek Rupental*

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

# Dlaczego egzaminowani oblewają?

**Główna przyczyna wypadków drogowych w Polsce to od lat niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze. W przypadku egzaminów na prawo jazdy diagnoza jest równie łatwa – wystarczy stwierdzić, że osoby egzaminowane w niewystarczającym stopniu opanowały technikę prowadzenia pojazdu i popełniają kardynalne błędy.**

**E**fektem jest średnia zdawalność egzaminów praktycznych na prawo jazdy kategorii B na poziomie ok. 40 proc. Zainteresowani za swoje niepowodzenia często obwiniają egzaminatorów, twierdząc, że byli złośliwi i z premedytacją wybrali trudniejszą trasę. Oczywiście, zdarza się i tak. Sygnał ostrzegawczy zapala się, gdy spojrzysz na wyniki egzaminu teoretycznego. Jego zdawalność to 50–60 proc., a przecież rozwiązując komputerowy test nie ma się do czynienia ze złośliwymi egzaminatorami czy WORD-ami, które – jak wskazał NIK – niemal 70 proc. przychodów uzyskują z tytułu egzaminów poprawkowych, co było szeroko komentowane w mediach. Skąd tak duże problemy ze zdaniem egzaminów na prawo jazdy? Wiedzy postanowiliśmy zasięgnąć u źródeł, czyli bezpośrednio w WORD-ach, prosząc przedstawicieli tych instytucji o więcej niż suche dane dotyczące zdawalności. W interesie instruktorów jest bowiem wiedzieć, z czym osoby egzaminowane mają najwięcej problemów, a dostarczona przez kursanta informacja zwrotna jest często obarczona sporym ładunkiem emocjonalnym.

Niestety, wszystko wskazuje na to, że jest sporo pracy do wykonania i to na każdym etapie szkolenia przyszłych kierowców. – Problem, który wymaga pilnego rozwiązania, to zdiagnozowanie przyczyny około 25 proc. niezaliczenia egzaminu praktycznego na placu manewrowym. Jest to niepokojące zjawisko, skoro tuż po ukończeniu szkolenia i zdaniu egzaminu wewnętrznego w ośrodku szkolenia co czwarta osoba nie wyjeżdża z placu manewrowego. Bezsownie jedną z przyczyn jest nieprawidłowa metodyka szkolenia, która polega na uczeniu osoby jazdy po łuku na poszczególne tyczki skorelowane z obrotami kołem kierowniczym. W około 80 proc. przypadków egzamin na placu manewrowym kończy się przy jeździe do tyłu wyznaczonym pasem ruchu po łuku. Apelujemy do osób odpowiedzialnych za egzamin wewnętrzny, który powinien zostać przeprowadzony zgodnie z wymogami egzaminu państwowego, aby potwierdzał on faktyczny stan umiejętności kandydata, a nie liczbę wyjeź-

dzonych (wymaganych prawem) godzin – mówi bez owijania w bawełnę Sławomir Malinowski, kierownik wydziału egzaminów państwowych z warszawskiego WORD-u. Na tendencję do jeżdżenia „na pamięć” i „obroty kierownicy” zwraca też uwagę Andrzej Rak z WORD Opole. – Egzaminowani próbują w ten sposób poruszać się po placu manewrowym, zamiast postawić na świadomą jazdę według punktów odniesienia, którymi są linie i tyczki. Oczywiście można i należy dyskutować nad zmianami bardzo sformalizowanych zasad egzaminowania, nie zmienia to jednak faktu, że trzeba zwracać dużą uwagę na poprawne i dokładne opanowanie podstaw jazdy oraz wymagać od kursantów samodzielności – oprócz zdania egzaminu mają przede wszystkim bezpiecznie, kulturalnie i zgodnie z przepisami współuczestniczyć w ruchu drogowym – twierdzi Rak.

O szybką poprawę może nie być łatwo, gdyż przy dużej konkurencji na rynku szkoły jazdy nie chcą sugerować kursantowi konieczności wykupienia dodatkowych godzin. – Przygotowując kursanta do egzaminu państwowego należy z pewnością zwrócić uwagę na to, iż przewidziane w rozporządzeniu w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami wymagania dotyczące liczby godzin szkolenia teoretyczno-praktycznego są wielkościami minimalnymi i powinny być dostosowane do indywidualnych predyspozycji kandydata na kierowcę, a dopuszczenie do egzaminu powinno być poprzedzone przeprowadzonym skrupulatnie egzaminem wewnętrznym, stanowiącym potwierdzenie posiadania wiedzy i umiejętności ujętych w charakterystyce absolwenta kursu – podkreśla Marcin Kiwit, egzaminator nadzorujący WORD-u w Olsztynie.

Powyższe kwestie zwykle są traktowane przez OSK po macoszemu. Łatwo sobie bowiem wyobrazić, jaki wydzźwięk mogłaby mieć informacja po opublikowaniu w mediach społecznościowych, że kursant musiał zainwestować w dodatkowe godziny jazdy. Niestety, zdecydowana większość osób chce zapłacić jak najmniej i zdać

egzamin. Dla wielu kursantów kwestia nabycia umiejętności prowadzenia pojazdu pozostaje wtórna. Sytuacja nie oznacza bynajmniej, że praca instruktorów jest źle postrzegana przez egzaminatorów. Wielu zdaje sobie bowiem sprawę z realiów i trudności. – Sam będąc kilka lat czynnym instruktorem miałem okazję poczuć i przekonać się, jak dużo wysiłku trzeba włożyć w dobre wyszkolenie kandydata na kierowcę. Wyszkolenie, które po pierwsze przygotowuje go do samodzielnej i bezpiecznej jazdy. Wyszkolenie, które pozwoli mu uzyskać pozytywny wynik egzaminu państwowego (dla niektórych to jest najważniejsze...) i wreszcie wyszkolenie właściwych odruchów, którymi będzie się zawsze kierował: odpowiedniego nastawienia do kultury jazdy, odpowiedzialności za życie i zdrowie własne oraz innych użytkowników ruchu. Śledząc statystyki wypadkowości, stan BRD na polskich drogach, oglądając różne sceny z naszych dróg, brak kultury i empatii stwierdzam, że główną przyczyną wypadków w Polsce jest nastawienie kierowców. To, jak podchodzą do innych kierujących – jak do kolegów współużytkowników czy jak do rywali? Za kształtowanie właściwego nastawienia i postawy na drodze w dużej mierze odpowiada instruktor, który jest przykładem dla kursanta i wprowadza go w tajniki ruchu drogowego. To jest wielka odpowiedzialność instruktora nauki jazdy. Także za odpowiednie i pozytywne nastawienie do egzaminu. Mity na temat egzaminatorów nie pomagają, lepiej nie uprzedzać się niepotrzebnie i z czystą głową przystąpić do egzaminu – mówi Andrzej Rak, zastępca dyrektora WORD-u Opole.

Czy zwiększenie zdawalności egzaminów jest możliwe? Przedstawiciele WORD-ów sugerują zwrócenie uwagi kursantów na zagrożenia pojawiające się na bieżąco w ruchu ulicznym oraz obserwację zachowań innych użytkowników. – W ruchu drogowym błędy skutkujące przerwaniem egzaminu to zazwyczaj nieustąpienie pierwszeństwa podczas zmiany pasa ruchu, nieustąpienie pierwszeństwa na skrzyżowaniach. Z pewnością warto zwrócić uwagę kursantów

na przejścia dla pieszych. Wyprzedzania na przejściach zazwyczaj związane są ze skupieniem się na wyprzedzanym pojeździe i nie są następstwem nieznamomości przepisów ruchu drogowego, może raczej niezauważeniem, że dany przepis w tej sytuacji na drodze obowiązuje – sugeruje Przemysław Kałkowski, egzaminator nadzorujący w WORD-zie Lublin.

Na egzaminy stawiają się też osoby znające przepisy i potrafiące dobrze oceniać sytuację, jednak mające braki w technice prowadzenia pojazdów. – Zdarza się, że egzaminowany dojeżdżając do skrzyżowania widzi znaki i odpowiednio je interpretuje, prawidłowo określa pierwszeństwo przejazdu na tym skrzyżowaniu. Niestety, nie ustępuje pierwszeństwa przejazdu, bo na środku skrzyżowania gaśnie mu silnik i dochodzi do unieruchomienia pojazdu. Zła technika kierowania jest przyczyną wielokrotnego gaśnięcia silnika i niepanowania nad pojazdem, co zmusza innych kierujących do nagłego hamowania – podaje przykładowy scenariusz Marek Szuniewicz z WORD-u Szczecin.

Zdarzają się też odwrotne sytuacje. – Egzaminowany opanował technikę kierowania, radził sobie z pojazdem, obserwował otoczenie, dostrzegał znaki drogowe, ale wjeżdżając na skrzyżowanie nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu, bo źle zinterpretował znak drogowy określający pierwszeństwo przejazdu, co wynikało ewidentnie z braku wiedzy. Mógł też nie ustąpić pierwszeństwa przejazdu z powodu niezachowania szczególnej ostrożności. Wjeżdżając na skrzyżowanie dobrze określił pierwszeństwo przejazdu, panował nad pojazdem, niestety, nie dostosował prędkości jazdy do widoczności na skrzyżowaniu, w wyniku tego nie zauważył pojazdu poruszającego się po drodze z pierwszeństwem przejazdu. Wniosek z powyższego nasuwa się jeden: aby poruszać się po drogach bezpiecznie, sprawnie i oczywiście zgodnie z przepisami ruchu należy posiadać odpowiednią wiedzę, umiejętność kierowania i panowania nad pojazdem, a także jeździć ostrożnie i odpowiednio obserwować drogę – puentuje Marek Szuniewicz z WORD-u Szczecin.

– Dane statystyczne wskazują, iż w każdym starostwie województwa opolskiego znajdziemy ośrodki szkolenia kierowców, które mają około 45–50 proc. zdawalności w zakresie kategorii B prawa jazdy. Czyli da się, nawet w obecnym stanie prawnym. Dlaczego innym się nie udaje osiągnąć takich wyników albo dlatego ta zdawalność nie sięga np. 60 proc.? Odpowiedź na to pytanie jest bardziej złożona i wymaga głębszej analizy, ja natomiast postaram się w formie wypowiedzi i przypomnienia zwrócić uwagę na trzy podstawowe, dla niektórych nawet oczywiste przyczyny wyników negatywnych na egzaminach państwowych. Mówię o tym, bo uważam, że czasami w ferworze walki i obowiązków umykają nam rzeczy podstawowe, a bez solidnych podstaw trudno liczyć na powodzenie wszelkich

| Najczęstsze przyczyny przerwania egzaminu w ruchu drogowym w WORD-zie Warszawa |           |
|--|-----------|
| Spowodowanie zagrożenia kolizją lub wypadkiem drogowym                         | 24 proc.  |
| Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu                          | 23 proc.  |
| Nieastosowanie się do sygnałów świetlnych                                      | 10 proc.  |
| Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu podczas zmiany pasa ruchu                | 5,6 proc. |
| Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na oznakowanym przejściu | 3,0 proc. |

starą. Pomijam rolę stresu, bo on jest i będzie, natomiast dobre podstawy i wyszkolenie pomagają ten stres zmniejszyć – twierdzi Andrzej Rak.

W ocenie przedstawiciela opolskiego WORD-u problemy z techniką jazdy, czyli ruszaniem (także na placu manewrowym), zmianą biegów, kręceniem kołem kierownicy, włączaniem kierunkowskazów itd., powodują, że kandydat na kierowcę zbyt dużą część uwagi poświęca na opanowaniu samochodu, zamiast na skoncentrowaniu się na obserwacji sytuacji na drodze. W efekcie zdający nie zauważają w porę zagrożeń czy znaków drogowych, podejmują złe decyzje. – Każde unieruchomienie silnika działa bardzo deprymująco, potęguje stres i nerwowość, a to z kolei jest prosta droga do niezdanego egzaminu. Technika jazdy, posługiwanie się elementami sterowania pojazdem powinny być podstawą na tyle opanowaną, aby podczas jazdy kandydat na kierowcę świadomie obserwował drogę i mógł ze zrozumieniem słuchać poleceń egzaminatora i skutecznie je wykonywać. Warto tutaj przypomnieć, że trzydzieści godzin zajęć praktycznych (kategoria B), to jest minimum podczas kursu podstawowego i nie każdemu taka liczba godzin wystarcza. Warto dodać, że jeśli dana osoba potrzebuje np. czterdziestu czy pięćdziesięciu godzin, żeby czuć się pewnie za kierownicą, to wcale nie oznacza, że będzie w przyszłości gorszym kierowcą. Ważne, aby podczas kolejnych jazd szkoleniowych jasno informować kursanta, na jakim etapie nauki jazdy się znajduje. Kursant powinien być świadomy swoich aktualnych postępów i umiejętności. Istotne jest również, aby dobierać metodę nauczania do konkretnej osoby, gdyż niestety nie ma jednej uniwersalnej metody skutecznej dla wszystkich – przypomina Andrzej Rak z WORD-u Opole.

Kandydat, który nie opanował podstaw techniki jazdy, ma mniej czasu na obserwację drogi, a przecież młodzi kierowcy brak doświadczenia muszą nadrabiać ostrożną jazdą i dodatkową wzmoczoną obserwacją drogi. Kolejnym wskazywanym przez Andrzeja Raka problemem jest brak samodzielności. Także ta przyczyna niepowodzeń podczas egzaminów praktycznych jest związana częściowo z techniką jazdy i ma wpływ na poziom stresu. Po okresie nauki i powtórzeń powinien przyjąć czas, gdy ingerencja instruktora w jazdę kursanta staje się coraz mniejsza i właściwie podczas końcowych zajęć rolę instruktora

winno być wydawanie poleceń i czuwanie nad bezpieczeństwem. – Jeżeli kursant pod koniec kursu nie potrafi jeździć w pełni samodzielnie i zgodnie z przepisami, to naprawdę trudno oczekiwać, że zda egzamin. Podczas szkolenia oprócz nauki, cierpliwości, doboru metod nauczania musimy wymagać i to coraz więcej. Nie przytrzymujemy sprężła, nie podpowiadamy, kiedy zmienić pas ruchu, nie pomagamy na skrzyżowaniu. Dobry instruktor to wymagający instruktor. Kulturalny, opanowany fachowiec, ale wymagający. Kursanci najbardziej chwalą tych, dzięki którym zdali egzamin – podkreśla Andrzej Rak.

To prowadzi nas do przeprowadzonego ze wszystkimi zasadami egzaminu wewnętrznego. – Braki w tym zakresie skutkują tym, że niektóre osoby nie wiedzą, jak egzamin państwowy wygląda, czego mogą się na nim spodziewać. Są zaskoczone zachowaniem egzaminatora, który wydaje niezrozumiałe dla nich polecenia. Element zaskoczenia w tym momencie tylko potęguje stres i strach przed nieznanym. Osoby zdające często nie rozumieją przekazywanych poleceń lub np. informacje o popełnianych błędach odbierają jako złe nastawienie i cieżenie się egzaminatora. Zdający zgłaszając zastrzeżenia do przebiegu lub oceny egzaminu często nie znają lub nie rozumieją kryteriów oceny poszczególnych zadań egzaminacyjnych. Dlatego, jeśli mogą coś doradzić – nie można zaniedbywać tego elementu. Egzamin wewnętrzny zgodnie z przepisami powinien być przeprowadzony obowiązkowo po zakończonym szkoleniu na zasadach takich samych co egzamin państwowy. To jest moment, w którym wasz kursant powinien się poczuć jak na egzaminie. Egzamin wewnętrzny winien być swojego rodzaju próbą generalną, do której wymagany jest dobrze przygotowany kandydat na kierowcę i jeszcze lepiej przygotowany instruktor, który doskonale nauczył bezpiecznej i zgodnej z przepisami jazdy oraz zna obowiązujące zasady przeprowadzania egzaminów państwowych – mówi Andrzej Rak. Wspomina przy tym o praktyce stosowanej przez kierownictwo WORD-u Opole – systematycznie organizowanych spotkaniach z instruktorami nauki jazdy, które są doskonałą okazją do przypomnienia przepisów oraz wymiany doświadczeń i spostrzeżeń w celu wspólnej pracy nad poprawą bezpieczeństwa na naszych drogach.

Lukasz Szewczyk

# Mity lat 90.

## – 10 absurdów na temat opon

Obalamy mity rozpowszechniane od ponad dwóch dekad



Koniec ubiegłego wieku przeniósł wiele mitów na temat opon do publicznej debaty, a niektóre z nich wciąż są żywe. Wiara w te pogłoski może przyczynić się do wielu tragedii w ruchu drogowym. Rocznie na drogach na całym świecie 1,35 mln ludzi traci życie na skutek wypadków. Sporej ich części dałoby się uniknąć, gdyby aktualna wiedza na temat opon była lepiej upowszechniona.

Poniżej przedstawiamy popularne mity, które pozostały żywe – pomimo dostępnych badań i rosnącej świadomości kierowców.

### ■ Opona jest mało istotna w samochodzie – wystarczy byle jaka i tania

Opony są jedynym punktem styku pojazdu z drogą. Gdy dojdzie do nagłej i niebezpiecznej sytuacji, to właśnie jakość i stan opon może zadecydować o długości drogi hamowania przed prze-

szkodą czy pieszym. Nawet najnowocześniejsze systemy w samochodzie nie będą skuteczne, jeśli opony będą zużyte lub uszkodzone. Dobrej jakości opony to ważna inwestycja w bezpieczeństwo – oznaczają większą kontrolę nad autem.

### ■ Opony zimowe latem są jak opony całoroczne

Opona zimowa, zwłaszcza z częściowo zużytym bieżnikiem, nie staje się ani oponą letnią, ani całoroczną! Specjalna budowa bieżnika i mieszanka gumy użyta w produkcji zimówek nadal pozostaje taka sama – opony zimowe mają bardziej miękką gumę, dzięki czemu w niższej temperaturze nie stają się twarde jak plastik i pozostają elastyczne. Ta zaleta zimą staje się jednak dużą wadą latem, kiedy temperatura rozgrzanej jezdni osiąga 50–60 st. C i więcej. Wtedy przyczepność opony zimowej drastycznie maleje – znacznie wydłuża się droga hamowa-

nia, a samochód traci sterowność na zakrętach i zmniejsza się komfort jego prowadzenia. Droga hamowania samochodu na oponach zimowych latem ze 100 km/h do całkowitego zatrzymania auta może być nawet o 16 m dłuższa niż na oponach letnich. To cztery długości samochodu! Nietrudno domyślić się, że opony letnie zatrzymałyby samochód przed przeszkodą, w którą na zimowych oponach uderzyłby on z całym impetem. A jeśli przeszkodą będzie pieszy albo dzikie zwierzę? Jeśli ktoś koniecznie chce jeździć na jednym komplecie opon cały rok, niech zainwestuje w opony całoroczne przynajmniej ze średniej półki.

### ■ Kiedyś był jeden rodzaj opon i dzisiaj też wystarczy

W latach 80. i na początku 90. na drogach był mniejszy ruch, więc kierowcy mieli większy margines bezpieczeństwa – droga hamowania



nie musiała być tak krótka jak teraz. Co więcej, samochody były lżejsze. Obecne osobówki są o 25–30 proc. cięższe od swoich odpowiedników sprzed 20–30 lat. Dodajmy, że w czasach ustroju słusznie minionego rarytasem były jakiegokolwiek opony, nie mówiąc już o najnowszych rozwiązaniach. W dzisiejszych czasach dobre opony całoroczne – które mają homologację zimową – są rozwiązaniem dla kierowców jeżdżących w warunkach miejskich i na krótszych dystansach. Należy jednak pamiętać, że jest to rozwiązanie kompromisowe – ich nigdy nie dorównają one oponom sezonowym. Zaletą współczesnych czasów jest to, że kierowcy mogą dobrać rodzaj opon do swoich wymagań i specyfiki użytkownika. Nowoczesne opony bardzo zmieniły swoje właściwości – dziś opony zimowe równie doskonale sprawdzają się na mokrych, jak i śliskich nawierzchniach. Warto też podkreślić, że spotykany czasem na oponach symbol M+S jest tylko określeniem ogumienia z bieżnikiem na błoto i śnieg. Ich mieszanka gumowa nie jest jednak przystawiana do niskiej temperatury. Jedynym oficjalnym symbolem homologacji zimowej jest płatek śniegu na tle gór (tzw. symbol alpejski).

### ■ Im więcej powietrza w oponach, tym lepiej

Absolutnie nie! Przy większej ilości powietrza niż określa to producent auta opona będzie przylegać do drogi tylko środkiem – w konsekwencji sami zmniejszymy jej przyczepność. Dodatkowo narazimy się na pęknięcie gumy z powodu przekroczenia maksymalnego poziomu ciśnienia, a zawieszenie naszego samochodu na szybsze zużycie. Z kolei przy zbyt małym ciśnieniu styk z drogą zapewnią jedynie barki bieżnika. Tylko przy optymalnym ciśnieniu, jakie ustalił producent danego samochodu, opona spełni swoje zadania. Ciśnienie w oponach trzeba sprawdzać regularnie – co najmniej raz na miesiąc – nawet jeśli mamy w kołach czujniki ciśnienia (TPMS).

### ■ Można stosować dowolne rozmiary opon, byle tylko pasowały na felgi

Zdarza się, że przy zakupie opon – zwłaszcza przez Internet albo z drugiej ręki – kierowcy nie zwracają uwagi na to, czy pasują one do danego modelu samochodu i są zgodne z zaleceniami producenta. Niektórzy są przekonani, że wystarczy, aby pasowały do felg. Może to być źródłem dużych problemów na drodze. Złe dopasowana opona może zsunąć się z felgi, a za mała jest bardziej wrażliwa na przegrzanie czy przetarcia i wyrzucenia, które mogą skutkować jej pęknięciem podczas jazdy. Nasze auta są testowane i homologowane na określonych rozmiarach felg i opon. Niewłaściwe ogumienie pogorszy przyczepność, wpłynie na nieprzewidywalne zachowanie samochodu na zakrętach lub będzie ocierało się o nadkole. Pamiętajmy,

że w razie wypadku ubezpieczyciel może mieć zastrzeżenia do wyposażenia auta niezgodnego z jego homologacją drogową.

### ■ Sposób przechowywania opon nie ma znaczenia

Tylko opony przechowywane w odpowiednich warunkach zachowują swoje właściwości. Guma przechowywana pod chmurką czy w temperaturze niższej niż 5 st. C lub wyższej niż 30 st. C szybciej parcieje i deformuje się. Nie należy również trzymać opon w pobliżu źródeł ciepła, promieniowania UV, ozonu oraz paliw, olejów, smarów i chemikaliów. Wszystkie te czynniki mają wpływ na właściwości ogumienia. Podczas jazdy przy prędkości 140 km/h opona obraca się ponad 1000 razy na minutę, a wtedy kierowca nie może mieć wątpliwości co do jej wytrzymałości.

### ■ Małe warsztaty oferują tańsze usługi – lepiej oszczędzić na wulkanizatorze

Tylko dobre warsztaty, które mają profesjonalne, stale serwisowane narzędzia i maszyny oraz wyszkoloną załogę dają pewność, że ogumienie i felgi nie zostaną uszkodzone przez zużyte narzędzia czy nieumiejętne zdejmowanie i zakładanie opon. Nie warto jeździć do przypadkowych serwisów oponiarskich, których jedyną zaletą jest cena usług. Profesjonalny serwis, odpowiednie warunki przechowywania opon, stałe kompletowanie wyposażenia warsztatu oraz szkolenia dla mechaników wpływają na cenę, ale także na nasze bezpieczeństwo. Sprawdzone warsztaty będzie można wkrótce znaleźć na stronie [www.certyfikatoponiarski.pl](http://www.certyfikatoponiarski.pl).

### ■ Opony używane są równie dobre jak nowe

Kupowanie używanych opon to tylko pozorna oszczędność. Nawet jeśli wysokość bieżnika jest odpowiednia (powyżej 1,6 mm), nie znamy historii ich użytkowania. Ogumienie, które na pierwszy rzut oka wydaje się w dobrym stanie, mogło wcześniej jeździć kilka miesięcy ze zbyt małym ciśnieniem – co uszkadza warstwy wewnętrzne opony i osłabia jej wytrzymałość. Opony mogły być także nieprofesjonalnie naprawiane lub przechowywane w niewłaściwej temperaturze. W warunkach drogowych może prowadzić to do groźnych sytuacji – na przykład pęknięcia ogumienia w czasie jazdy – lub przyczynić się do groźnego wypadku. Skąd na rynku mają wziąć się dobre używane opony, skoro raptem połowa kierowców tylko raz na jakiś czas sprawdza ciśnienie w kołach? Inwestycje w nowe opony należy więc traktować jako głos rozsądku – nie oszczędzajmy na swoim bezpieczeństwie. Każdy warsztat oferujący taki towar poważnie naraża swoich klientów

na utratę zdrowia i życia, i zgodnie z orzecnictwem sądów bierze na siebie ewentualną odpowiedzialność!

### ■ Producenci opon lepiej zarabiają na oponach sezonowych

Producentom opon, patrząc wyłącznie z punktu widzenia zysków, byłoby wszystko jedno, czy w ciągu pięciu, sześciu lat sprzedadzą statystycznemu kierowcy dwa komplety opon letnich, czy jeden letnich i jeden zimowych. Jeżdżąc cały rok na jednym komplecie kierowca i tak szybciej go zużyje i będzie musiał kupić nowy – nie ma więc mowy o oszczędnościach, niezależnie od tego, czy jeździ się cały czas na oponach letnich, zimowych czy całorocznych.

### ■ Nie ma jednoznacznych wyników badań o wpływie opon na bezpieczeństwo

Badania i testy – prowadzone w rzeczywistych warunkach – są liczne, a ich wyniki dostępne dla wszystkich. Warto z nich korzystać – pokazują, jak wiele nieprawdziwych teorii krąży wśród kierowców. Dla przykładu – Komisja Europejska w raporcie nt. 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 też, że wprowadzenie prawnego wymogu jazdy na oponach z homologacją zimową zmniejszy liczbę śmiertelnych wypadków o 3 proc. Jest to uśredniona wartość – są kraje, które odnotowały spadek liczby wypadków nawet o 20 proc.

– Pomimo licznych badań i wypowiedzi ekspertów nadal krąży wiele mitów i niedopowiedzeń na temat opon. Fakt, że nie zdajemy sobie z tego sprawy, tylko podkreśla wagę problemu. Kwestie opon letnich, zimowych i całorocznych, kupowania opon używanych czy przechowywania ogumienia nadal obrastają nieprawdziwymi historiami i domysłami. Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego prowadzi kampanie edukacyjne w ramach społecznej odpowiedzialności i zaangażowania w bezpieczeństwo na drogach. Często jednak mity są trudne do przełamania, a argumentem kierowców jest interes firm oponiarskich. Nic bardziej mylnego – najlepszym interesem branży jest bezpieczeństwo kierowców. Jakość opon i odpowiedzialność za życie kierowców to najlepsza rekomendacja dla renomowanych producentów – mówi Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego.

Więcej informacji na stronie [pzpo.org.pl](http://pzpo.org.pl)

# Zasada (szczególnej) ostrożności

**Ustawa Prawo o ruchu drogowym wprowadza kilka zasad ogólnych, których przestrzeganie jest obowiązkiem każdego uczestnika ruchu drogowego.**

Wysoce pożądana jest sytuacja, w której nikomu nie byłoby trzeba przypominać o konieczności zachowania ostrożności na drodze, jednak mając na względzie, iż takie mniemanie może być jedynie życzeniem, postaram się nieco przybliżyć, na czym polega zasada ostrożności. W skrócie chodzi o to, aby każdy uczestnik ruchu, a więc kierujący, piesi i inne osoby znajdujące się na drodze i w jej otoczeniu, zachowywał się w sposób niestwarzający zagrożenia dla siebie i innych, poruszał się ostrożnie i rozważnie, np. aby kierujący pojazdem czynił to, dostosowując prędkość jazdy do ustanowionych ograniczeń oraz warunków panujących na drodze, stopnia widoczności, jakości nawierzchni itd. Sprawa dość oczywista, a jednak niejedyn sąd musiał dokonać oceny zachowania oskarżonego/obwinionego pod kątem przestrzegania tejże zasady, a wynik tej oceny aż nazbyt często bywał negatywny.

Zasada ostrożności dotyczy każdego i obowiązuje zawsze, kwalifikowaną postacią obowiązku zachowania ostrożności jest natomiast zasada szczególnej ostrożności. Zasada ta dotyczy określonego rodzaju uczestników ruchu drogowego w określonych sytuacjach wskazanych w ustawie.

Na czym polega zasada szczególnej ostrożności? Odpowiedź na to pytanie znajduje się w art. 2 pkt 22 ustawy Prawo o ruchu drogowym, którego brzmienie jest następujące: **szczególna ostrożność** – ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie.

To dosyć ogólne określenie, czym jest szczególna ostrożność, doznaje uszczegółowienia w innych przepisach.

Nakaz zachowania szczególnej ostrożności dotyczy zatem określonych w ustawie sytuacji, tj. towarzyszy on:

1. przechodzeniu pieszego przez jezdnię lub torowisko (art. 13 ust. 1 p.r.d.)
2. włączaniu się kierującego do ruchu (art. 17 ust. 2 p.r.d.)
3. zmianie kierunku jazdy lub zajmowanego pasa ruchu (art. 22 ust. 1 p.r.d.)
4. cofaniu pojazdem (art. 23 ust. 1 pkt 3 p.r.d.)
5. wyprzedzaniu pojazdem (art. 24 ust. 2 p.r.d.)
6. zbliżaniu się pojazdem do skrzyżowania (art. 25 ust. 1 p.r.d.)
7. zbliżaniu się do linii przecinania się poza skrzyżowaniem kierunku ruchu pojazdów jadących po tej samej drodze (art. 25 ust. 3 p.r.d.)
8. zbliżaniu się kierującego do przejścia dla pieszych (art. 26 ust. 1 p.r.d.)

9. przejeżdżaniu obok oznakowanego przystanku tramwajowego niezajdującego się przy chodniku (art. 26 ust. 6 p.r.d.)
10. zbliżaniu się kierującego do przejazdu dla rowerzystów (art. 27 ust. 1 p.r.d.)
11. zbliżaniu się kierującego i przejeżdżaniu przez przejazd kolejowy (art. 28 ust. 1 p.r.d.)
12. zbliżaniu się kierującego i przejeżdżaniu przez tory tramwajowe (art. 28 ust. 6 p.r.d.)
13. jeździe w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza (art. 30 ust. 1 p.r.d.)
14. jeździe rowerem po drodze przeznaczonej tylko dla rowerów i pieszych (art. 33 ust. 1 p.r.d.)
15. korzystaniu przez kierującego rowerem z chodnika (art. 33 ust. 6 p.r.d.)
16. niestosowaniu się do przepisów ruchu drogowego przez kierującego pojazdem uprzywilejowanym (art. 53 ust. 2 p.r.d.)
17. niestosowaniu się do przepisów o obowiązku jazdy jezdnią lub przy jej prawej krawędzi oraz o zatrzymaniu i postoju przez kierujących pojazdami używanymi do wykonywania czynności na drodze (art. 54 ust. 2 p.r.d.)
18. przejeżdżaniu obok pojazdu do nauki jazdy lub egzaminowania oznaczonego literą L i jeździe za nim (art. 55 ust. 3 p.r.d.)
19. omijaniu pojazdu przeznaczonego do przewozu zorganizowanej grupy dzieci lub młodzieży w wieku do 18 lat (art. 57 ust. 2 p.r.d.)
20. przejeżdżaniu obok autobusu szkolnego (art. 57a ust. 2 p.r.d.)
21. omijaniu pojazdu przewożącego osobę niepełnosprawną (art. 58 ust. 2 p.r.d.)

Mając na uwadze wymienione wyżej sytuacje zasada szczególnej ostrożności nie wydaje się czymś niezwykłym, a jej przestrzeganie z reguły przychodzi nam instynktownie, np. zbliżając się do skrzyżowania wzmagamy czujność, obserwujemy i oceniamy, czy możemy kontynuować jazdę bez przeszkód (przynajmniej tak powinniśmy postępować). Także wykonując manewr wyprzedzania kierujący pojazdem powinien upewnić się, że inny kierujący z tyłu nie rozpoczął takiego manewru, spoglądając w lewe lusterko, oraz czy zdąży wykonać ten manewr, zanim pojazdy nadjeżdżające z naprzeciwka znajdą się zbyt blisko, by uniknąć kolizji. Nie wystarczy tu zatem zwykła ostrożność, a kierujący musi się upewnić, że może wykonać planowany manewr.

Rozróżnienia zwykłej ostrożności od szczególnej, czyli kwalifikowanej jej postaci dokonał sam ustawodawca, natomiast konsekwencją takiego rozróżnienia jest to, że zachowanie uczestników ruchu będzie oceniane bardziej surowo, jeżeli z okoliczności wynikać będzie, że znajdowali się we wskazanych

w ustawie sytuacjach, nakazujących im zachowanie szczególnej ostrożności.

Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 8 stycznia 2013 r. (sygn. III KK 109/12) wskazał, że:

„Obowiązek zachowania szczególnej ostrożności w swej podstawowej postaci został zdefiniowany w art. 2 pkt 22 p.r.d., natomiast dalej idący nakaz upewnienia się co do tego, że istnieją warunki do podjęcia określonych manewrów bez spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu został wyraźnie odniesiony przez ustawodawcę jedynie do niektórych, spośród nich takich, jak np. cofanie, wyprzedzanie, wobec czego nie ma podstaw do przyjmowania, że taka «kwalifikowana» postać tego obowiązku może być rozszerzana poza granice wprost wynikające z ustawy”.

SN miał na myśli, że tylko określone w ustawie sytuacje obligują uczestników ruchu do zachowania szczególnej ostrożności, natomiast wszystkie inne sytuacje nakładają zdroworozsądkowy nakaz zachowania zwykłej ostrożności. Innymi słowy uczestnik ruchu będący jednocześnie uczestnikiem zdarzenia drogowego będzie odpowiadał za rażące naruszenie zasad w przypadku niezachowania szczególnej ostrożności, jeżeli z przepisów wynikał wprost nakaz przestrzegania tej zasady, zaś pozostali uczestnicy mogą odpowiadać jedynie za brak ostrożności, jednak trudniejsze będzie dowiedzenie, że w danych okolicznościach uczestnik zachował się nieostrożnie, zwłaszcza w świetle zasady ograniczonego zaufania, która zostanie szerzej omówiona w kolejnym artykule.

Jasne wydaje się rozróżnienie sytuacji, gdy jeden z uczestników zdarzenia zobligowany był do zachowania szczególnej ostrożności, a drugi nie (np. kierujący zmieniający pas ruchu i kierujący poruszający się prosto po pasie docelowym dla tego pierwszego), co jednak w przypadku, gdy każdy z uczestników w danej sytuacji miał obowiązek zachowania szczególnej ostrożności? Na przykład kierujący wjeżdża na przejście dla pieszych, nie upewniając się, że nie wkracza na nie pieszy, zaś ten sam pieszy wkraczając na jezdnię w miejscu oznaczonym jako przejście dla pieszych nie upewnił się, czy nie zbliża się pojazd. Któremu z tych uczestników przypisać winę za naruszenie zasady szczególnej ostrożności? Wydaje się jasne, że obu, jednak z praktyki wynika, że nie zawsze sytuacja jest tak oczywista, a wina w takiej sytuacji może być stopniowalna. W takich sprawach istotny głos mają biegli sędziowie.

Reasumując, bądźmy zawsze ostrożni, a czasem, zwłaszcza w sytuacjach wymienionych wyżej w punktach 1 – 21, jeszcze bardziej ostrożni.

*Katarzyna Pisarek*

# Rozświetlić dzień

Idea świateł do jazdy dziennej, znanych też jako DRL (od Daytime Running Lights), jest podkreślanie obecności pojazdu na drodze przy jednoczesnym sygnalizowaniu, że jest on w ruchu. Taki efekt można uzyskać, tworząc światła, które włączają się w momencie uruchomienia silnika. Koncepcja oświetlenia dziennego zaczęła kształtować się w latach 70. W Finlandii i Szwecji. Nie powinno więc dziwić, dlaczego saaby i volvo jako pierwsze miały zintegrowane w konstrukcję pojazdu światła do jazdy dziennej (pierwsze było volvo 240 z 1984 roku). W latach 80. pomysł został podchwycony przez Norwegię, Islandię i Wielką Brytanię, czyli kraje, w których dnie, szczególnie w okresie jesienno-zimowym, są krótkie i nierzadko pochmurne. Zalety świateł do jazdy dziennej zauważono także za oceanem – zaczęły być wymagane w Kanadzie i USA. Unia Europejska narzuciła taki obowiązek dla nowych samochodów w lutym 2011 roku.

Pomysłów na pierwsze światła do jazdy dziennej było wiele. W różnych regionach świata do tego celu były używane dodatkowe lampy, światła mijania o zmniejszonym napięciu dla żarówek, odpowiednio przygotowane światła pozycyjne oraz kierunkowskazy w czasie, gdy nie były one potrzebne do wskazywania zamiarów kierowcy. Poza wspomnianymi volvo, saabem i samochodami zza oceanu światła do jazdy dziennej zaczęły być powszechnie stosowane przez niemieckie marki premium – lata przed wpisaniem ich na listę obowiązkowego wyposażenia. Zauważono bowiem, że zawsze włączone punkty świetlne nie tylko podnoszą poziom bezpieczeństwa, ale mają również walor estetyczny, a konsekwentnie powielane rozwiązania w końcu staną się wyróżnikiem marki – jak charakterystyczne „ringi” w bmw czy dziesiątki pojedynczych LED-ów w audi, które później przekształcono w jednolite, zdecydowane linie.

Przepisy dotyczące umieszczenia i konstrukcji świateł do jazdy dziennej są dosyć precyzyjne. Zawarto w nich nawet zapis, że konstrukcja świateł z niewymiennym źródłem światła (np. zbudowanych z diod LED) powinna umożliwiać ich serwisowanie. W przypadku uszkodzenia choćby jednej diody światło należy wymienić na nowe. Do 2009 roku polskie przepisy wymagały, by wraz ze światłami do jazdy dziennej aktywne były też światła pozycyjne, a więc i całe oświetlenie pasa tylnego. Regulacja okazała się jednak niespójna z unijną i została wycofana. Z punktu widzenia bezpieczeństwa rozwiązanie wydaje się nietrafione. Najwyraźniej nie do końca są do niego przekonani także producenci samochodów, którzy z poziomu komputera serwisowego pozwalają na sprzężenie tylnych świateł mijania z DRL. W najnowszych modelach światła do jazdy dziennej często pracują równoległe z tylnymi lampami pozycyjnymi.

Obecność w wyposażeniu pojazdu świateł do jazdy dziennej nie zwalnia kierowcy z konieczności pamiętania o oświetleniu – nawet jeżeli pojazd ma funkcję automatycznego sterowania światłami. Najnowocześniejsza elektronika miewa proble-

## Widzieć i być widzianym. Jedną z kluczowych zasad ruchu drogowego stała się punktem wyjścia do stworzenia świateł do jazdy dziennej, które obecnie są obowiązkowym elementem wyposażenia nowych pojazdów. Czy ich obecność przyczyniła się do poprawy bezpieczeństwa?

my z poprawną interpretacją pierwszych oznak spadku przejrzystości powietrza, np. z powodu mgły, zadymienia czy opadów atmosferycznych. Mało tego, w wielu modelach przełączaniem między światłami do jazdy dziennej a mijania steruje wyłącznie czujnik natężenia oświetlenia, który nie jest sprzężony z czujnikiem wycieraczek. W efekcie podczas deszczu nierzadko widuje się auta, które poruszają się z włączonymi światłami do jazdy dziennej. A to już wykroczenie, za które kierowcy grożą punkty karne i mandat. Na nic zdadzą się tłumaczenia, że komputer nie włączył świateł mijania. W takiej sytuacji największym problemem z punktu widzenia bezpieczeństwa nie jest brak przedniego oświetlenia – światła do jazdy dziennej są zwykle wyraźnie widoczne. Znacznie poważniejsze zagrożenie powoduje brak oświetlenia z tyłu pojazdu, którego dostrzeżenie nierzadko utrudniają targane zawirowaniami powietrza masy wody.

Problem występuje nie tylko w Polsce. Na alarm bije też brytyjska organizacja GEM Road Safety Charity, która zauważa, że część kierowców korzysta ze świateł do jazdy wieczorami lub po zmierzchu. Dlaczego? Zmotoryzowani prawdopodobnie wychodzą z założenia, że skoro DRL włączają się wraz z silnikiem i świecą ostrym światłem, to wystarczą do jazdy – także w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza. Tymczasem lokalne prawo wyraźnie stanowi, że światła mijania muszą być używane w nocy oraz w dzień, gdy widoczność spanie do niecałych 100 metrów. Dopóki standardowym wyposażeniem wszystkich aut nie stanie się system automatycznego włączania świateł mijania, problem będzie przybierał na sile. Wszystko przez podświetlane czy cyfrowe panele wskaźników, które są doskonale widoczne bez względu na rodzaj włączonych świateł. Niestety, jadąc po coraz lepiej oświetlonych ulicach miast trudniej zorientować się, że mimo zmierzchu aktywne są tylko DRL.

W jakim stopniu światła do jazdy dziennej wpływają na bezpieczeństwo? Z wyników przeprowadzonych w 1997 roku w Kanadzie badań wynikało, że liczba wypadków zmniejszyła się o 5,7 proc. Trzy lata później naukowcy z USA mówili o siedmiu procentach. Na terenie Unii Europejskiej szersze analizy zostały wykonane w 2003 roku. Wówczas podano, że DRL są w stanie zmniejszyć liczbę wypadków o 5–15 proc., co dało początek debacie na temat uczynienia z nich obowiązkowego elementu wyposażenia. Efekty jazdy na światłach do jazdy dziennej przeanalizował m.in.

departament transportu amerykańskiego stanu Minnesota. Po zsumowaniu danych dotyczących wypadków okazało się, że samochody z oświetleniem dziennym o 12,35 proc. rzadziej biorą udział w zderzeniach czołowych i o 6,33 proc. w zderzeniach bocznych. Rzadziej dochodzi także do wypadków z ich udziałem poza obszarem zabudowanym (9,10 proc.), w terenie zabudowanym (4,83 proc.). Zauważono też, że światła do jazdy dziennej istotnie przyczyniają się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych – o blisko 17 proc. w przypadku kolizji z pieszymi i rowerzystami (widząc z większej odległości nadjeżdżający pojazd są w stanie dopasować swoje zachowania do sytuacji) czy prawie o 12 proc. w wypadkach poza obszarem zabudowanym. Oczywiście twórcy raportu wzięli pod uwagę krótszy rynkowy staż aut z DRL i podzielili liczbę wypadków z udziałem danej grupy pojazdów przez ich całkowitą liczbę. Z kolei amerykańskie NHTSA zwraca uwagę na spadek liczby wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów (o 12 proc.) oraz motocyklistów (o 23 proc.). Analogiczne badania zostały przeprowadzone także w różnych krajach Europy. Po naniesieniu na wykresy wyników – zbliżonych do uzyskanych w USA – okazało się, że im dalej na północ znajduje się dane państwo, tym bardziej korzystna jest obecność DRL. W 1997 roku grupa holenderskich naukowców po odniesieniu częściowych wyników do skali Europy ustaliła, że światła do jazdy dziennej są w stanie ocalić ponad 5 tysięcy istnień rocznie, a przeszło 150 tysięcy osób uchronić przed obrażeniami. Dzisiaj tego typu analizy stają się ciekawostką – odsetek samochodów ze światłami do jazdy dziennej bardzo szybko rośnie. Dane pozwalają jednak zrozumieć, dlaczego ten element wyposażenia stał się wymaganym prawem.

Jazda na światłach do jazdy dziennej zwiększa zużycie paliwa o niecały 1 proc. W krajach wymagających korzystania ze świateł przez cały rok bilans i tak jest dodatni. Oszczędności w zużyciu paliwa w samochodach używających świateł do jazdy dziennej zamiast świateł mijania są niewielkie, aczkolwiek mierzalne – wynoszą ok. 0,15 l/100 km. Znacznie więcej można zaoszczędzić, optymalizując styl jazdy. Z drugiej jednak strony, wspomniana wartość po przemnożeniu przez miliony samochodów i miliony kilometrów przekłada się na niebagatelną ilość niespalonego paliwa.

Lukasz Szewczyk

# Żeby było bezpieczniej

**Nowoczesne samochody nie sprzedają się wyłącznie z powodu atrakcyjnej ceny czy mocnego albo oszczędnego silnika. Niezwykle ważną kwestią stało się także bezpieczeństwo.**

Samochody stale ewoluują. Najnowsze modele są coraz bardziej dopracowane od strony komfortu, designu, standardu wykończenia, osiągnięć czy prowadzenia. Ogromna presja ze strony rynku sprawia, że ośrodki badawczo-rozwojowe wszystkich marek pracują na najwyższych obrotach. Efekty? Obecnie przesiadając się z kompaktowego audi do bmw, mercedesa, a później opła, hyundaia, seata czy volkswagena można zauważyć różnice, jednak nie ma mowy o przepaści, jaka istniała jeszcze w latach 90. Tym, co zaczyna najmocniej różnić auta z półki premium od popularnych modeli pozostają jeszcze rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa, choć i w tym przypadku różnice systematycznie się zacierają. Wciąż jednak procentują możliwości poszczególnych koncernów. BMW czy Mercedes są w stanie przenieść do swoich mniejszych modeli rozwiązania, które zadebiutowały kilka lat wcześniej we flagowych limuzynach. Nawet jeżeli popularne auta mają zbliżone systemy, to sposób ich działania okazuje się mniej wyrafinowany lub uproszczony.

Podstawowym systemem wsparcia, znanym już od lat 90., są czujniki parkowania. Jeżeli zostaną odpowiednio skalibrowane, wykryją nawet małe przeszkody (np. słupki) i pozwolą na dojechanie do nich na kilkanaście centymetrów. Wykorzystując czujniki parkowania stworzono systemy ułatwiające parkowanie. Ich najprostszą formą pojawiła się dekadę temu w samochodach francuskich – elektronika analizowała odległość między autami, by poinformować kierowcę, czy możliwe jest parkowanie równoległe. Bardziej wyrafinowane rozwiązanie zaprezentowały niemieckie marki – asystenta parkowania, który samodzielnie operując kierownicą wykonywał manewr parkowania równoległego. Dość szybko tego typu rozwiązania pojawiły się w autach większości marek. Technologiczny wysiłek sprawił, że asystenci zaczęli wykonywać także parkowania prostopadłe, wyjeżdżać z miejsc

parkingowych, a nawet manewrować autem z przyczepą. Aby nie doprowadzić do przypadkowego zdarzenia z innym pojazdem, słupkiem lub pieszym, dodano funkcję automatycznego hamowania przy prędkościach manewrowych (od 1,5 – 2 km/h do kilkunastu km/h). Poważnym ułatwieniem, szczególnie w dużych samochodach, są czujniki ostrzegające o poprzecznym ruchu podczas wyjeżdżania z miejsca parkingowego. Bardzo często, gdy nie możemy zapewnić sobie pomocy innej osoby, taki manewr wykonuje się w ciemno, licząc na uprzejmość i spostrzegawczość innych kierowców.

**Byłoby najlepiej, gdyby do zdarzeń w ogóle nie dochodziło, a przynajmniej udało się przygotować systemy bezpieczeństwa do działania przed uderzeniem.**

System automatycznego hamowania przed przeszkodami przy prędkościach rozwijanych w normalnym ruchu zadebiutował w 2010 roku wraz z volvo S60. Niezbyt fortunnie, gdyż na oczach zaproszonych dziennikarzy z całego świata rozjeżdżona limuzyna wbiła się w naczepę ciężarówki. Z perspektywy czasu można stwierdzić, że było to poniekąd korzystne – dobitnie pokazało, że nawet w dokładnie wyreżysowanej sytuacji nie można w pełni polegać na elektronice, a co dopiero w ruchu drogowym. Pierwsze systemy wykrywały tylko samochody. Ich kolejne wydania zaczęły być w stanie hamować przed motocyklistami, rowerzystami, pieszymi czy zwierzętami. Następnym etapem rozwoju systemów automatycznego hamowania jest zaprezentowana przez Volvo w 2014 roku funkcja zatrzymywania pojazdu po stwierdzeniu ryzyka kolizji przy lewoskręcie.

Byłoby najlepiej, gdyby do zdarzeń w ogóle nie dochodziło, a przynajmniej udało się przy-

gotować systemy bezpieczeństwa do działania przed uderzeniem. Tym tropem poszedł Mercedes, tworząc w 2003 roku pakiet Pre-Safe, który po stwierdzeniu dużego prawdopodobieństwa kolizji dociągał pasy, ustawiał oparcia foteli w pozycji pionowej, podnosił tylne zagłówki oraz domykał szyby i szyberdach. Wszystko po to, by poduszki powietrzne, napinacze pasów oraz pozostałe systemy bezpieczeństwa mogły zadziałać w jak najbardziej optymalnych warunkach. Podobne rozwiązania szybko wprowadziły też inne koncerny. Każdy konfigurował systemy przedkolizyjne według własnego uznania. Dobrym przykładem jest Lexus, który w swoim flagowym modelu LS pozwolił systemowi APCS na zmianę przełożenia układu kierowniczego i siły tłumienia amortyzatorów, by ułatwić ominięcie przeszkody. Funkcją

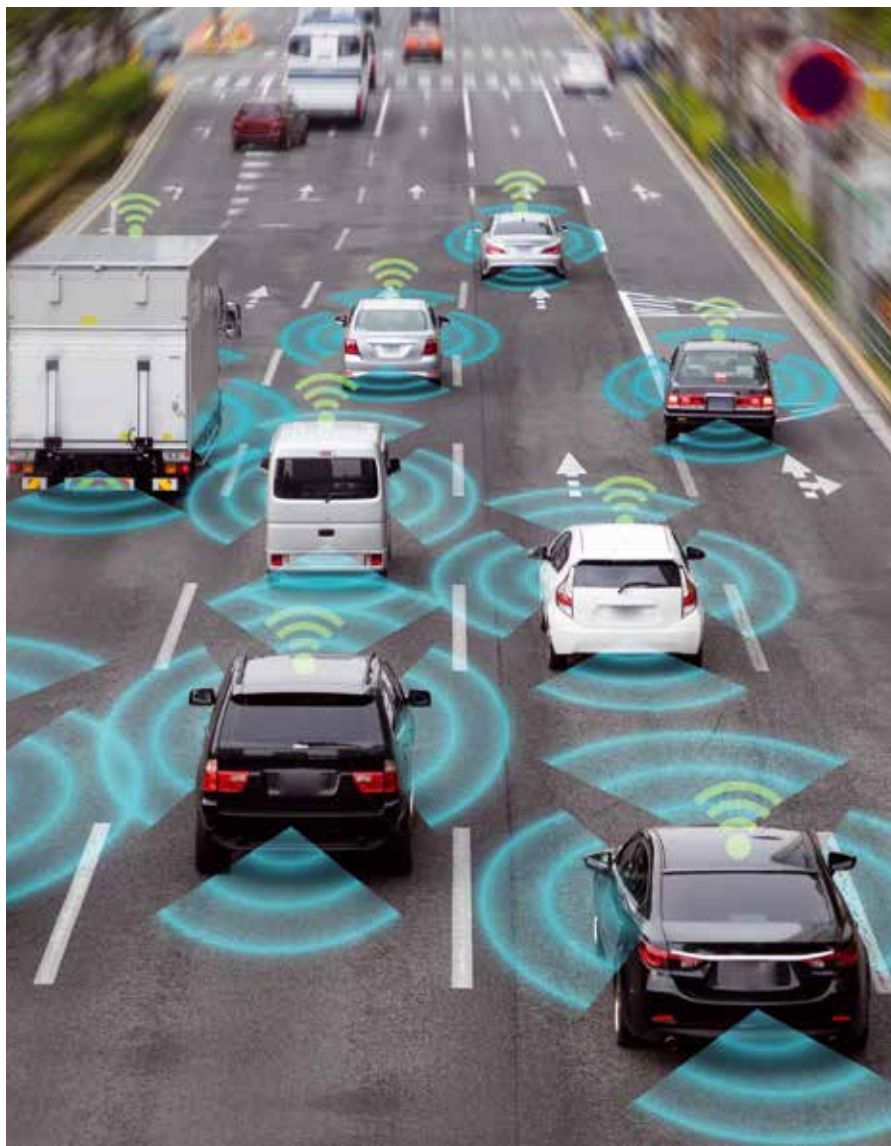
przedkolizyjną objęto też tył pojazdu – po wykryciu zagrożenia uderzeniem z tego kierunku, elektronika ustawiała zagłówki bliżej głów pasażerów, by zmniejszyć obciążenie kręgosłupa i mięśni szyi. Audi we flagowym modelu A8 użyło aktywnych stabilizatorów do wymuszania przechyłu nadwozia na ułamki sekundy przed zderzeniem bocznym. Zwiększony z jednej strony prześwit sprawia, że przód nadjeżdżającego pojazdu w większym stopniu uderza w próg niż w drzwi, co przyczynia się do lepszego rozproszenia energii uderzenia. Z kolei najnowsze volvo monitorują także pionowe ruchy nadwozia. Jeżeli system stwierdzi nadmierne ujemne przeciążenie, natychmiast dociąga kierowcę i pasażerów do foteli pasami, gdyż spodziewa się, że auto właśnie zjechało z nasypu drogi do rowu. Jeżeli faktycznie miało to miejsce, kręgosłupy osób jadących z przodu otrzymają dodatkową ochronę ze strony absorberów energii w fotelach.

Cechą wspólną systemów przedkolizyjnych jest też ostrzeżenie o zbyt małej odległości od poprzedzającego pojazdu – zwykle najpierw pojawia się komunikat tekstowy na wyświetlaczu między wskaźnikami, a jeżeli kierowca dalej będzie ją zmniejszał, dochodzi do tego ostrzeżenie świetlne i dźwiękowe, a nawet krótkie szarpnięcie impulsem hamowania. Najczęściej dochodzi do tego, gdy odstęp od poprzedzającego pojazdu spada do 1,0–0,5 s, czyli czasu, który nie pozwala już na jakąkolwiek reakcję obronną, gdy auto jadące z przodu zaczyna awaryjnie hamować. Systemy przedkolizyjne są też w stanie samodzielnie ograniczyć prędkość pojazdu – w pierwszych rozwiązaniach działało się to w określonym zakresie prędkości, jednak hamowanie nie odbywało się z pełną siłą lub następowało tylko w ostatniej chwili, by ograniczyć skutki zderzenia. Obecnie oferowane modele, jeżeli mają system przedkolizyjny, mają też funkcję hamowania awaryjnego, który jest w stanie zatrzymać auto przed przeszkodą.

Kolejnym zjawiskiem, które dotyczy wypadków wszystkiego typu, są kolizje wtórne. Powoduje je wytrącony z toru jazdy po pierwszym uderzeniu samochód, którego ranny lub oszołomiony kierowca nie nacisnął z pełną siłą hamulca. W produkowanych od kilku lat autach grupy Volkswagena to zadanie przejmują elektronika – hamulec pokolizyjny utrzymuje pełną siłę hamowania niemal do całkowitego zatrzymania pojazdu.

Od ponad dziesięciu lat na popularności zyskują systemy monitorowania zmęczenia kierowcy. Najprostsze systemy tego typu zalecają przerwę po określonym czasie (np. po czterech godzinach ciągłej jazdy). Bardziej zaawansowane analizują pracę rąk na kierownicy – wraz ze zmęczeniem rośnie bowiem częstotliwość wykonywania niewielkich korekt toru jazdy. Topowe rozwiązania biorą też pod uwagę ruchy głowy kierującego czy położenie jego oczu. To bardzo istotne z perspektywy bezpieczeństwa rozwiązania. Badania wykazały, że do 25 proc. wypadków na autostradach dochodzi z powodu nadmiernego zmęczenia kierowcy. Skutki zdarzeń są z reguły bardzo poważne, gdyż na wpół przytomny lub śpiący już kierowca nie jest w stanie właściwie zareagować na zagrożenie i auto z pełnym impetem uderza w barierę lub inny pojazd.

Sporym zagrożeniem z punktu widzenia pieszych jest rosnąca liczba hybryd i samochodów elektrycznych. Przy niewielkich prędkościach poruszają się one niemal bezszelestnie. Kto miał okazję prowadzić auto elektryczne, z pewnością zauważył, że nawet na co dzień czujne ptaki zrywają się niemal spod kół nadjeżdżającego pojazdu. Wystarczającej uwagi nie zachowują także piesi. Nauczeni doświadczeniami nie zawsze wypatrujemy samochodów – chociażby idąc wzdłuż osiedlowych ulic, które piesi często współdzielą z pojazdami. Nawet jeżeli



rozwijane na nich prędkości są niewielkie, przypadkowe wtargnięcie tuż pod nadjeżdżające auto może mieć tragiczne konsekwencje. Aby temu zapobiec, producenci aut elektrycznych zaczęli wyposażać je w różne emityry dźwięku. Były to jednak funkcje dostępne za dopłatą lub wymagające aktywowania. To już jednak przeszłość. Decyzją Parlamentu Europejskiego nowe samochody elektryczne przy prędkości poniżej 20 km/h muszą wydawać dźwięk – nie sprecyzowano, jaki, jednak zaznaczono, że ma on umożliwić identyfikację nadjeżdżającego pojazdu. Kierowca będzie miał możliwość wyłączenia systemu AVAS, jednak po ponownym uruchomieniu samochodu stanie się on znów aktywny.

Systemy bezpieczeństwa to obecnie najszybciej rozwijający się dział motoryzacji. Nowinki nie pojawiają się już wraz z kolejnymi generacjami modeli. Coraz częściej debiutują przy okazji modernizacji oferowanych już aut. Granice praktycznie nie istnieją. Są bowiem wyznaczone przez pomysły inżynierów oraz przydatność

rozwiązania. Z technicznego punktu widzenia prawie wszystko stało się już bowiem wykończone. Dość powiedzieć, że najnowsze modele BMW czy Mercedesa po wykryciu idącego poboczem pieszego są w stanie chwilowo doświetlić go punktowym snopem światła drogowego – w efekcie zarówno kierowca, jak i pieszy są ostrzegani o potencjalnym zagrożeniu. Na takie nowości nie można oczywiście liczyć w bazowych wersjach samochodów. By cieszyć się wszystkimi funkcjami, trzeba zainwestować w pakiety bezpieczeństwa, kamery termowizyjne czy diodowe reflektory. W wielu krajach kierowcy coraz częściej decydują się na takie dodatki, zamiast na mocniejszy silnik, z którego możliwości można już rzadko skorzystać bez narażania się na poważne problemy. Działaniu systemów w poszczególnych modelach uważnie przygląda się Euro NCAP, które testuje już nie tylko samochody w próbach zderzeniowych, ale weryfikuje również działanie ESP czy systemów hamowania przed przeszkodami.

Lukasz Szewczyk

# Obowiązek udzielenia pierwszej pomocy

**Być może niektórym czytelnikom temat wyda się oczywisty i niewymagający komentarza, jednakże w swojej praktyce spotykam się z sytuacjami wskazującymi na pewne braki znajomości prawa obywateli w tym zakresie, co bywa przyczyną problemów...**

Zgodnie z art. 44 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym każdy kierujący pojazdem uczestniczącym w zdarzeniu drogowym, w którym są zabici lub ranni, obowiązany jest do udzielenia niezbędnej pomocy ofiarom wypadku oraz wezwania zespołu ratownictwa medycznego i policji; niepodjęcie czynności, które mogłyby utrudnić ustalenie przebiegu wypadku; pozostania na miejscu wypadku, a jeżeli wezwanie zespołu ratownictwa medycznego lub policji wymaga oddalenia się – niezwłocznego powrotu na to miejsce.

Powyższe nakazy mają zastosowanie odpowiednio do innych osób uczestniczących w wypadku.

Sankcje za naruszenie norm zawartych w wyżej powołanym przepisie przewidują przepisy kodeksu wykroczeń i kodeksu karnego.

Art. 93 kodeksu wykroczeń brzmi następująco:

§ 1. Prowadzący pojazd, który, uczestnicząc w wypadku drogowym, nie udziela niezwłocznej pomocy ofierze wypadku, podlega karze aresztu albo grzywny.

§ 2. W razie popełnienia wykroczenia, o którym mowa w § 1, orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów.

Przepisy tego artykułu adresowane są wyłącznie do kierujących pojazdami, uczestniczących w wypadku drogowym, zatem krąg osób podlegających odpowiedzialności za nieudzielenie pomocy ofierze wypadku jest w tym przypadku ograniczony. Sankcja karna wobec kierującego pojazdem, uczestniczącego w wypadku, który nie udzielił ofierze wypadku pomocy, nie ogranicza się jedynie do możliwości orzeczenia kary aresztu (od 5 do 30 dni) albo grzywny (zasadniczo od 20 do 5 tys. zł), lecz także do obligatoryjnego, w przypadku stwierdzenia winy, orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na okres od sześciu miesięcy do trzech lat.

Norma, zawarta w art. 162 kodeksu karnego, w przeciwieństwie do przywołanego wyżej przepisu kodeksu wykroczeń, skierowana jest do każdego i brzmi następująco:

§ 1. Kto człowiekowi znajdującemu się w położeniu grożącym bezpośrednim niebezpieczeń-



stwem utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu nie udziela pomocy, mogąc jej udzielić bez narażenia siebie lub innej osoby na niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, podlega karze pozbawienia wolności do lat trzech.

§ 2. Nie popełnia przestępstwa, kto nie udziela pomocy, do której jest konieczne poddanie się zabiegowi lekarskiemu albo w warunkach, w których możliwa jest niezwłoczna pomoc ze strony instytucji lub osoby do tego powołanej.

Ponadto należy pamiętać, że okoliczność nieudzielenia pomocy ofierze przez kierującego, który jest sprawcą wypadku bądź innego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, może być podstawą do skazania za odrębne przestępstwo, pozostające w tzw. realnym zbiegu, co w praktyce oznacza tyle, że sprawca wypadku odpowie jednocześnie za przestępstwo z art. 177 kk oraz za przestępstwo z art. 162 kk, za które zostaną mu wymierzone odrębne kary jednostkowe.

Zastosowaniu powyższej konstrukcji prawnokarnej nie stoi na przeszkodzie zaistnienie przesłanki zastosowania art. 178 kk, zgodnie z którym skazując sprawcę przestępstwa określonego w art. 173 (spowodowanie katastrofy w komunikacji), art. 174 (sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy) lub art. 177 (spowodowanie wypadku drogowego) zbiegłego z miejsca zdarzenia sąd ma obowiązek orzec karę pozbawienia wolności przewidzianą za przypisanie sprawcy przestępstwo w wysokości od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę, a w wypadku przestępstwa określonego w art. 177 § 2 (wypadek ze skutkiem śmiertelnym lub ciężkim uszczerbkiem na zdrowiu) w wysokości nie niższej niż dwa lata do górnej granicy tego zagrożenia zwiększonego o połowę.

Tym samym sprawca, który spowodował wypadek i zbiegł z miejsca zdarzenia, jednocześnie nie udzielając pomocy ofierze wypadku, odpowie za przestępstwo z art. 177 kk w związku z art. 178 kk oraz za przestępstwo z art. 162 kk.

Kierujący pojazdami obowiązani są znać podstawy udzielania pierwszej pomocy, a obowiązek ten winien być wypełniany już na etapie szkolenia, o czym stanowi art. 23 ustawy o kierujących pojazdami, zgodnie z którym szkolenie osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motorowerem lub pojazdem silnikowym jest prowadzone zgodnie z programem szkolenia i obejmuje m.in. naukę udzielania pierwszej pomocy w formie wykładów i zajęć praktycznych.

Wszystkie wyżej powołane regulacje stanowią przejaw oczekiwania postaw prawidłowych z punktu widzenia zasad współżycia społecznego, czyniąc każdego, a w szczególności kierujących pojazdami, obowiązanych do reagowania i udzielania pierwszej pomocy osobom tej pomocy potrzebującym. Nadmienić wypada, że powoływanie się przez kierującego pojazdem na brak znajomości absolutnych podstaw w zakresie umiejętności udzielenia pierwszej pomocy stanowi wątpliwą linię obrony.

*K. Pisarek/Sz. Janicki*



## 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](http://WWW.FACEBOOK.COM/SZKOLAJAZDYINFO)**

**ORAZ [WWW.SZKOLA-JAZDY.PL](http://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**