

nr 4/2019 (4)



SZKOŁA JAZDY

KWARTALNIK OGÓLNOPOLSKI

- ▶ Social media w OSK
- ▶ Aplikacja mobilna – przyszłość prowadzenie biznesu OSK
- ▶ Nie bądź dzbanem drogowym
- ▶ Obawy o przyszłość
- ▶ Szkolić nowocześnie, czyli jak?
- ▶ Jazda na suwak i korytarz życia

Wesołych Świąt i Szczęśliwego Nowego Roku!

*Z*bliża się ten magiczny okres w roku, kiedy po miesiącach ciężkiej pracy zatrzymujemy się na chwilę, aby spojrzeć na świat spokojniej i z odrobiną refleksji.

Nadchodzą święta Bożego Narodzenia. W ten czas życzymy przede wszystkim jak najwięcej ciepła i spokoju, który otrzymacie w prezencie od bliskich.

2019 rok dobiega końca. Życzymy, aby czas podsumowań mijającego 2019 roku był owocny i pełen nowych pomysłów. Wkrótce staniemy przed nowymi wyzwaniami, przedsięwzięciami, postawimy sobie nowe cele. Życzymy, aby w nadchodzącym 2020 roku każdy cel był w realnym zasięgu, a na drodze, zamiast problemów, pojawiały się tylko wyzwania, którym będziemy w stanie sprostać.

Redakcja „Szkoly Jazdy”



Drodzy Czytelnicy



Mogę, a wręcz powinienem zacząć od słów bardzo na czasie „Coś się kończy, coś się zaczyna”. Ale dlaczego tak, o tym później. Na początku kilka słów o zawartości kwartalnika „Szkoła Jazdy”, który przeglądacie.

Przed Wami lektura o kwestiach nowych, a nawet nowoczesnych. W tym numerze znajdziecie

informacje o wpływie mediów społecznościowych na działalność branży i aplikacjach mobilnych dla OSK czy płatnych reklamach szkół jazdy na Facebooku.

Potencjalny klient chce od razu zobaczyć korzyści płynące z wyboru Waszej szkoły jazdy. Taką korzyścią może być wygodna aplikacja mobilna, którą kursant otrzymuje w pakiecie z testami, wykładami. Przy jej użyciu może zdać egzamin wewnętrzny lub umówić jazdy z pomocą elektronicznego kalendarza.

Sposób postrzegania i korzystania z samochodów zmienia się. W większych miastach Polski wiele osób może rozpocząć swoją przygodę z motoryzacją od aut wynajmowanych na minuty. Ale to przecież nie wyklucza potrzeby posiadania uprawnień do kierowania pojazdem. Dlatego nie tylko zmieniamy się razem ze światem motoryzacji, lecz także starajmy się, by były to zmiany na lepsze!

Tu wrócę do słów „Coś się kończy, coś się zaczyna”. Otóż my także się zmieniamy. Z całą pewnością i pełnym przekonaniem na lepsze.

„Szkoła Jazdy” przestaje wychodzić w formie papierowej. Staje przed wyzwaniem nowoczesności. Pełni entuzjazmu rozpoczynamy nowy etap „Szkół Jazdy”.

Kiedyś miesięcznik, potem kwartalnik, teraz telewizja branżowa! Tak, moi drodzy, od dziś mówimy Szkoła Jazdy TV. To ta telewizja zastąpi od 2020 roku wydawany drukiem kwartalnik.

Będziemy lub już jesteśmy dostępni zarówno pod adresami szkola-jazdy.pl i szkola-jazdy.tv. Tam także znajdziesz łącza do naszych profili społecznościowych, gdzie niejednokrotnie będziemy nadawać na żywo!

Zapraszamy do częstych odwiedzin. Na obu platformach publikujemy najświeższe branżowe informacje, dyskusje z ekspertami, właścicielami OSK, instruktorami oraz wykładowcami, a także unikatowe w skali polskiego Internetu poradniki w formie wideo.

Pozostajemy otwarci na Wasze komentarze i opinie. Czekamy na listy!

Włodzimierz Zientarski

W NUMERZE

Social media w OSK	4	Trudny rynek	28
Aplikacja mobilna – przyszłość prowadzenia biznesu OSK? 5		Jakie auto na początek?	31
Twoja pierwsza płatna reklama na Facebooku – dotrzyj do większej liczby kursantów	6	O czym nie mówią na kursie, a powinni	32
#DriveMoreEnglish	10	Szkolić nowoczesnie, czyli jak?	34
Trudne przejścia	12	Prewencyjne badania trzeźwości	36
Autem na minuty	14	Kolejne zmiany. W teorii na lepsze...	38
Wina pokrzywdzonego w wypadku a odpowiedzialność sprawcy	16	Drogowe eksperymenty	40
Prosty sposób na uniknięcie bólu	18	Przygotowanie auta na zimę	42
Młodzi za kierownicą	20	Dziecko w samochodzie	
Nie bądź dzbanem drogowym	24	– zasady bezpieczeństwa	44
Obawy o przyszłość	26	Jazda na suwak i korytarz życia	46

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:

Doroła Piechna

Skład:

e-kierowca – studio DTP

Druk:

KaDruk, www.kadruk.com.pl

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



Social media w OSK

Media społecznościowe to nie tylko Facebook. Nie zapominajmy o tym, że zanim się pojawił, istniały fora internetowe. Istnieją nadal. Ale akurat w naszym przypadku ciężar zainteresowania klientów OSK przeniósł się na grupy na Facebooku. Pytanie brzmi, czy tylko tam są nasi klienci.

Eureka. Jeśli potrzebujesz kupić szynkę, idziesz do mięsnego. Jeśli mleko, idziesz do spożywczego. Bo wiesz, gdzie jest odpowiedź na twoją potrzebę. A jeśli nie wiesz, gdzie jest odpowiedź? Wtedy szukasz. Bo wiesz, gdzie szukać.

■ Kursant jest tam, gdzie są odpowiedzi

Tak samo robią kursanci. Sprawdzają oferty w wyszukiwarkach. W naszym przypadku najchętniej w Google. W badaniu popularności wyszukiwarek w Polsce Google zebrało ponad 98,3 proc. udziału w rynku. Drugi w kolejności był Bing (wyszukiwarka Microsoftu) z udziałem 0,73 proc. Myślę, że nie musimy się zatem skupiać na innych wyszukiwarkach.

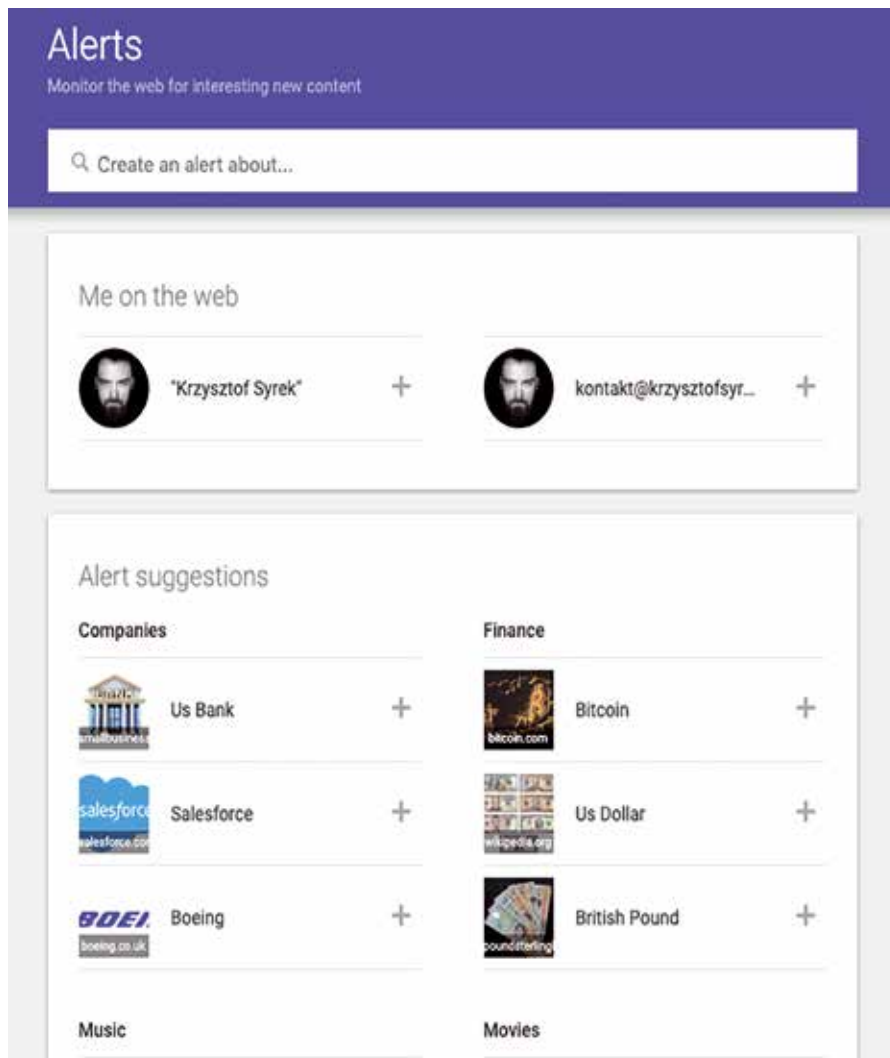
Dlaczego jednak odbiegliśmy od mediów społecznościowych do wyszukiwarek? Bo tą drogą kursant może trafić na twoją stronę internetową. A twoja strona internetowa też może być medium społecznościowym. Wykorzystaj fakt, że to twoje własne medium. I możesz tam publikować co chcesz i jak chcesz.

Zbuduj wizerunek eksperta. Odpowiadaj na najczęściej pojawiające się problemy osoby, która jest o krok od rozpoczęcia nauki. Przygotuj sekcję najczęściej zadawanych pytań. Opisz jasno i transparentnie swoją ofertę. Opowiadaj historie zawodowe. Im więcej właściwych i poszukiwanych treści opublikujesz, tym lepiej twoja strona wypożyczonuje się w wyszukiwarce.

■ Jak pokazać się w mediach społecznościowych?

Media społecznościowe też mają swoje sposoby na pozycjonowanie treści. I w taki sposób w Facebookowej wyszukiwarce możemy znaleźć strony lub grupy, które mogą zawierać odpowiedzi na nasze pytania. Ważne, żeby taka strona lub grupa swoją nazwą od razu sugerowała, jaką treść publikuje.

Interesujące nas grupy to np. [Jak zdać prawo jazdy bez stresu?](#) lub podobne, gdzie komunikują się ze sobą kursanci. Warto pojawić się tam i pokazać jako ekspert. Można zyskać uwagę i sympatię kursantów, którzy mają problemy ze zdaniem prawa jazdy. Dzięki pomocy zyskasz kolejne polecenia i kolejnych kursantów. Poszukaj takich grup, dołącz do nich jako ekspert.



Na YouTube wpisujemy pytania podobnie jak do wyszukiwarki Google. Dlatego tak ważne jest, aby odpowiednio zatytułować swoje materiały wideo oraz jasno opisywać je w streszczeniach. To też ma wpływ na pozycję filmu w wyszukiwaniu. Nie tylko dla poszukującego, ale także dla algorytmów YouTube, które oceniają na tej podstawie jakość materiału. Nagraj wideo z jazdy ze swoim kursantem. Pokaż od zplecza, jak wygląda kurs w twojej szkole. Film opublikuj na YouTube i na Facebooku. Musisz tylko poświęcić temu trochę czasu, nie ponosisz innych kosztów. Czy wiesz, że niektóre filmy przedstawiające manewry parkowania już

po kilku tygodniach osiągnęły oglądalność na poziomie nawet 70 tysięcy?

Na Twitterze, Instagramie lub Tik Tok możemy poszukiwać tak zwanych hashtagów, pod którymi pozycjonowane są treści związane z naszą branżą. Dla nas będą to oczywiście #prawko, #prawojazdy lub podobne. Ale warto skorzystać z darmowych narzędzi, które pokażą nam, jakie inne hashtagi warto śledzić w tym temacie. Na przykład [hashtagify.me](#) lub [kokohash.com](#). W wynikach otrzymamy inne hashtagi, współwystępujące z wyszukiwanym przez nas hasłem. Poniżej zrzut z narzędzia Kokohash, po wyszukaniu hasła #prawojazdy.

■ Szukaj okazji za darmo tam, gdzie sama się pojawiła

Media społecznościowe potraktujmy jako miejsca, gdzie zbierają się ludzie, którzy tworzą społeczność wokół jakiegoś problemu. W ten sposób artykuły wraz z komentarzami na dużych portalach też mogą pełnić rolę mediów społecznościowych. Skorzystaj z darmowych narzędzi, np. [Google Alerts](#), aby pojawić się tam, gdzie powstał taki artykuł lub gdzie ktoś poruszył kwestie związane z prawem jazdy.

Skomentuj, zostaw swój ślad, pojawia się tam, gdzie są inni zainteresowani tematem prawa jazdy, egzaminów na prawo jazdy, kursów na prawo jazdy itp. To nic nie kosztuje, musisz tylko poświęcić trochę swojego czasu. A możesz wypozycjonować się jako ekspert, budować wizerunek twojej szkoły i zyskać kolejnych kursantów.

Ciąg dalszy cyklu o mediach społecznościowych w OSK w kolejnym artykule. Dowiesz się, jak za 250 zł do OSK Prima ściągnęliśmy kursantów na sześć miesięcy do przodu. Nasze artykuły w mediach społecznościowych poja-

Wyniki wyszukiwania		
Zakres danych obejmuje ostatnie 365 dni		
#	Hashtag	Ilość mediów
1	#prawojazdy	1296
2	#naukajazdy	662
3	#prawko	280
4	#szkolajazdy	276
5	#egzamin	227
6	#word	222
7	#drivingschool	172
8	#kierowca	159
9	#szkołajazdy	158
10	#oskexpert	139

wiają się pod hashtagami #marketingosk oraz #biznesosk. Proszę udostępnić tę treść dalej. Chcemy pomóc branży OSK rozwinąć skrzydła

w biznesie i zoptymalizować swoje działania. Udostępniając tę treść ty także pomagasz.

Krzysztof Syrek

Aplikacja mobilna — przyszłość prowadzenia biznesu OSK?

W obecnych czasach większość z nas nie wyobraża sobie życia bez smartfona, a także aplikacji, które się na nim znajdują. Zapewne ty również korzystasz codziennie z Facebooka, Messengera, notatnika, kalendarza, YouTube i wielu innych przydatnych aplikacji. To oczywiście w stu procentach zrozumiałe, ponieważ aplikacje mobilne powstają po to, aby ułatwić nam życie. Znajdują zastosowanie praktycznie w każdej branży – także OSK.

Trend wzrastającej popularności tzw. apek obserwujemy od kilku lat. Według badań firmy App Annie już w 2017 roku pobrano 175 miliardów aplikacji mobilnych. Z każdym kolejnym rokiem ta liczba wzrasta. Czym jest to spowodowane? Między innymi tym, że żyjemy w biegu i chcemy mieć pod ręką wszystkie potrzebne narzędzia do pracy, komunikacji ze znajomymi czy też umilania sobie wolnego czasu. Mając tę świadomość powinniśmy pomyśleć, jak wykorzystać ten trend do osiągnięcia celów biznesowych, takich jak np. pozyskanie większej liczby klientów. W branży OSK szczególnie warto podążać za takimi nowinkami, ponieważ zdecydowana większość kursantów to ludzie młodzi,

którzy całe godziny potrafią spędzić ze smartfonem. Rozwiązywanie testów i przygotowanie do egzaminu z wykorzystaniem telefonu komórkowego jest ogromnym ułatwieniem i wygodą. Kursant może sprawdzić swoje umiejętności i uzupełnić wiedzę jadąc tramwajem, siedząc w parku czy podczas przerwy w szkole. Siedząc w poczekalni przed egzaminem kursant mógłby również skorzystać z takiej aplikacji, sprawdzić, jakie pytania sprawiły mu w przeszłości trudność i chwilę przed rozpoczęciem egzaminu powtórzyć sobie materiał, który sprawił mu najwięcej problemów. Z racji ogromnej popularności aplikacji mobilnych coraz mniej ludzi korzysta z klasycznych komputerów. Decydując się na posiadanie własnej aplikacji mobilnej zaprezentujesz się także jako nowoczesny OSK, który podąża za trendami na rynku. Dla swoich potencjalnych klientów będzie to na pewno ogromny plus, jeśli porównają twoją ofertę z ofertą konkurencji. Ponadto jeśli masz własną aplikację mobilną i kursanci z niej korzystają, na bieżąco możesz monitorować ich postępy w nauce, sprawdzać, co sprawia im trudność i dopasowywać do tego materiał przerabiany

na zajęciach. Taka aplikacja może mieć także funkcjonalność czatu, dzięki czemu kursant bez problemu może skontaktować się ze swoim instruktorem – wystarczy, że wyśle pytanie przez aplikację i poczeka na odpowiedź instruktora.

Podsumowując – korzyści płynące z posiadania własnej aplikacji mobilnej to:

- budowanie wizerunku nowoczesnego OSK – możliwość monitorowania postępów w nauce kursantów
- możliwość sprawnego komunikowania się z kursantami
- możliwość korzystania w każdym miejscu z dostępem do Internetu
- system polecania twojego OSK.

Oczywiście wymieniliśmy tylko kilka udogodnień, które może oferować aplikacja mobilna – z roku na rok tych funkcji może być więcej.

Aplikacja mobilna na pewno jest przyszłością dla prowadzenia biznesu OSK i w ciągu kilku najbliższych lat będzie absolutnym must-have, jeśli będzie się chciało zaistnieć na rynku. Już teraz możesz stworzyć swoją aplikację mobilną, korzystając z <https://biz.prawko.pl/>.

Mateusz Hałajewski

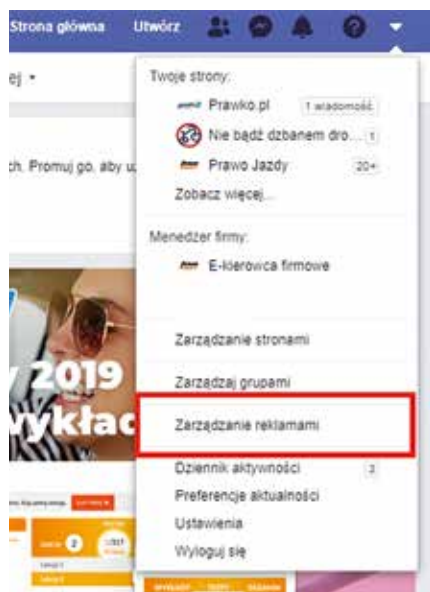
Twoja pierwsza płatna reklama na Facebooku

– dotrzyj do większej liczby kursantów

Wyobraźmy sobie, że chcemy promować fikcyjną szkołę jazdy SuperJazda, znajdującą się w Szczecinie.

Facebook od lat jest platformą, która umożliwia przedsiębiorstwom promocję własnych usług, pozyskanie większej liczby klientów oraz dotarcie do wybranej przez siebie grupy docelowej. Zapewne nieraz na twojej facebookowej tablicy pojawił się post strony, której nigdy nie odwiedzałeś z dopiskiem „sponsored”. Zastanawiałeś się, jak działają posty sponsorowane? Jak włączyć taką reklamę na swoim fanpage’u? Pozwól, że wyjaśnimy ci, jak uruchomić płatną reklamę na Facebooku.

Po pierwsze należy zalogować się na swoim facebookowym profilu. Następnie klikamy strzałkę, która znajduje się w prawym górnym rogu (tę samą, którą klikamy, gdy chcemy się wylogować). Następnie wybieramy opcję „Zarządzanie reklamami”.



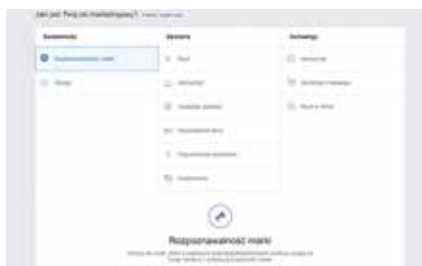
Następnie wybierasz konto reklamowe, z którego będziesz uruchamiać kampanię. Jeśli robisz to pierwszy raz, konto reklamowe będzie nazywane tak samo, jak twoje konto na Facebooku (czyli np. imię i nazwisko)



Aby utworzyć nową kampanię, kliknij zielony przycisk „Utwórz”.



Następnie musisz wybrać cel reklamowy.



Wybierając cel reklamowy mówisz Facebookowi, na czym ci zależy.

Jeśli chcesz, aby więcej osób dowiedziało się o twoim OSK, powinieneś wybrać „Rozpoznawalność marki”.

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

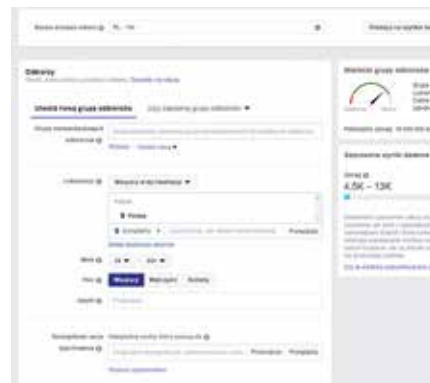
Więcej o celach reklamowych możesz przeczytać bezpośrednio w oficjalnej pomocy Facebooka: <https://www.facebook.com/business/help/1438417719786914>

Musisz także ustalić odpowiedni budżet. Na początku staraj się testować różne ustawienia na niskich budżetach (np. 5–10 zł dziennie). Wraz z doświadczeniem możesz ustawiać większe budżety.



Jeśli już wybrałeś odpowiedni cel reklamowy oraz nazwę kampanii, czas przejść do określenia grupy docelowej. Jest to bardzo ważny krok. Jeśli go pominiesz bądź nie przywiążesz do niego odpowiedniej wagi, będziesz wydawać pieniądze na marne.

Menedżer reklam pozwala 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 użytkownik, jakie treści komentuje, lajkuje, udostępnia w social mediach, a nawet to, o czym pisze ze znajomymi przez Messengera.



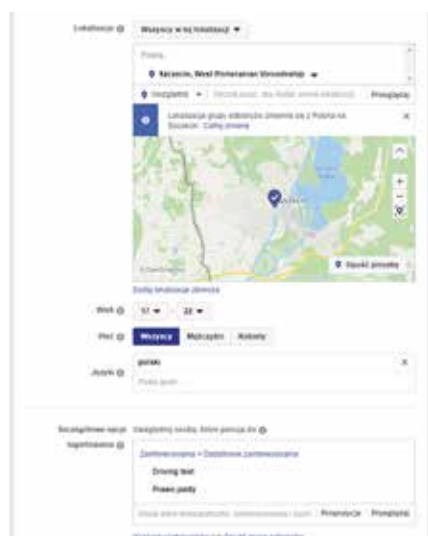
Jeśli chodzi o lokalizację, to wybierz obszar, na którym działasz i którego mieszkańcy mogą być zainteresowani twoimi usługami. Możesz wpisać konkretne miasto lub na przykład miasto i promień wokół (np. Szczecin +15 km). Możesz także wybrać konkretny adres (np. ulicę).

W przypadku wieku również musisz przemyśleć, jaka grupa wiekowa klientów cię interesuje. Jeśli wiesz, że twoi kursanci to głównie ludzie w wieku 17–20 lat, to właśnie taki przedział możesz ustawić w menedżerze reklam.

W polu „język” wybierasz polski, chyba że tworzysz reklamy w innym języku i chcesz dotrzeć do odbiorców, którzy posługują się tym językiem.

Ostatnią, ale też najważniejszą opcją służącą do zdefiniowania grupy docelowej są „Szczegółowe opcje targetowania”. Ta pozycja umożliwia dobranie odbiorców reklam na podstawie zainteresowań, danych demograficznych oraz zachowań. Facebook gromadzi o swoich użytkownikach mnóstwo danych. To właśnie dzięki temu możemy tak precyzyjnie wybrać odbiorców swoich reklam. Jak już wcześniej pisaliśmy, poprzez zainteresowania rozumiemy to, jakie strony odwiedza użytkownik, jakie treści komentuje, jakie strony na Facebooku lubi, a nawet o czym rozmawia ze znajomymi przez Messengera. W przypadku branży OSK możesz wybrać takie zainteresowania, jak np. „Prawo jazdy”, „Driving test” (niektóre występują wyłącznie w języku angielskim). Jeśli wybierzesz takie opcje, to twoje reklamy ukażą się wyłącznie osobom, które w jakikolwiek sposób wykazały zainteresowanie takimi treściami.

Przykładowa grupa odbiorców dla OSK SuperJazda ze Szczecina:



Przed kolejnym wyborem stajesz dochodząc do następnej sekcji: „Umiejscowienia”. Jeśli nie masz doświadczenia w pracy z systemem reklamowym Facebooka, najlepiej zostaw opcję „Automatyczne umiejscowienia”. Wtedy algorytm Facebooka sam sprawdzi, gdzie najlepiej wy-

świetlać swoją reklamę. Gdy zaznaczysz tę opcję, zjedź na dół strony i kliknij opcję „Kontynuuj”.



Ostatni krok to stworzenie reklamy, czyli dodanie zdjęcia/grafiki/video oraz napisanie treści reklamy.



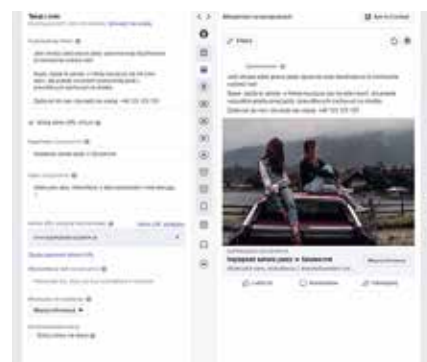
W sekcji „Multimedia” możesz dodać wspomniany wcześniej materiał graficzny lub wideo. Pamiętaj, że to właśnie te elementy odpowiadają za przykucie uwagi potencjalnych klientów. Przewijając tablicę Facebooka użytkownik może nawet się nie zatrzymać przy twojej reklamie, jeśli nie będzie ona odpowiednio przemysłana.



Napisz treść reklamy. Wspomnij o wszystkich najważniejszych rzeczach (promocjach, czasie trwania promocji, zakresie usług, kontakcie do firmy). Ponieważ większość użytkowników Facebooka korzysta z niego na urządzeniach mobilnych, pamiętaj, żeby nie zanudzać użytkowników. Nikt nie chce czytać zbyt długiego tekstu. Skup się na najbardziej istotnych informacjach. Komunikuj się z odbiorcami ich językiem – jeśli reklamy kierujesz do ludzi młodych, pozwól sobie na trochę luzu.

Z prawej strony ekranu od razu możesz zobaczyć podgląd swojej reklamy. Właśnie tak będzie wyglądała, gdy będzie wyświetlana odbiorcom.

Do reklamy możesz także dodać link do swojej strony internetowej. Aby to zrobić, wystarczy zaznaczyć opcję „Dodaj adres URL witryny”.



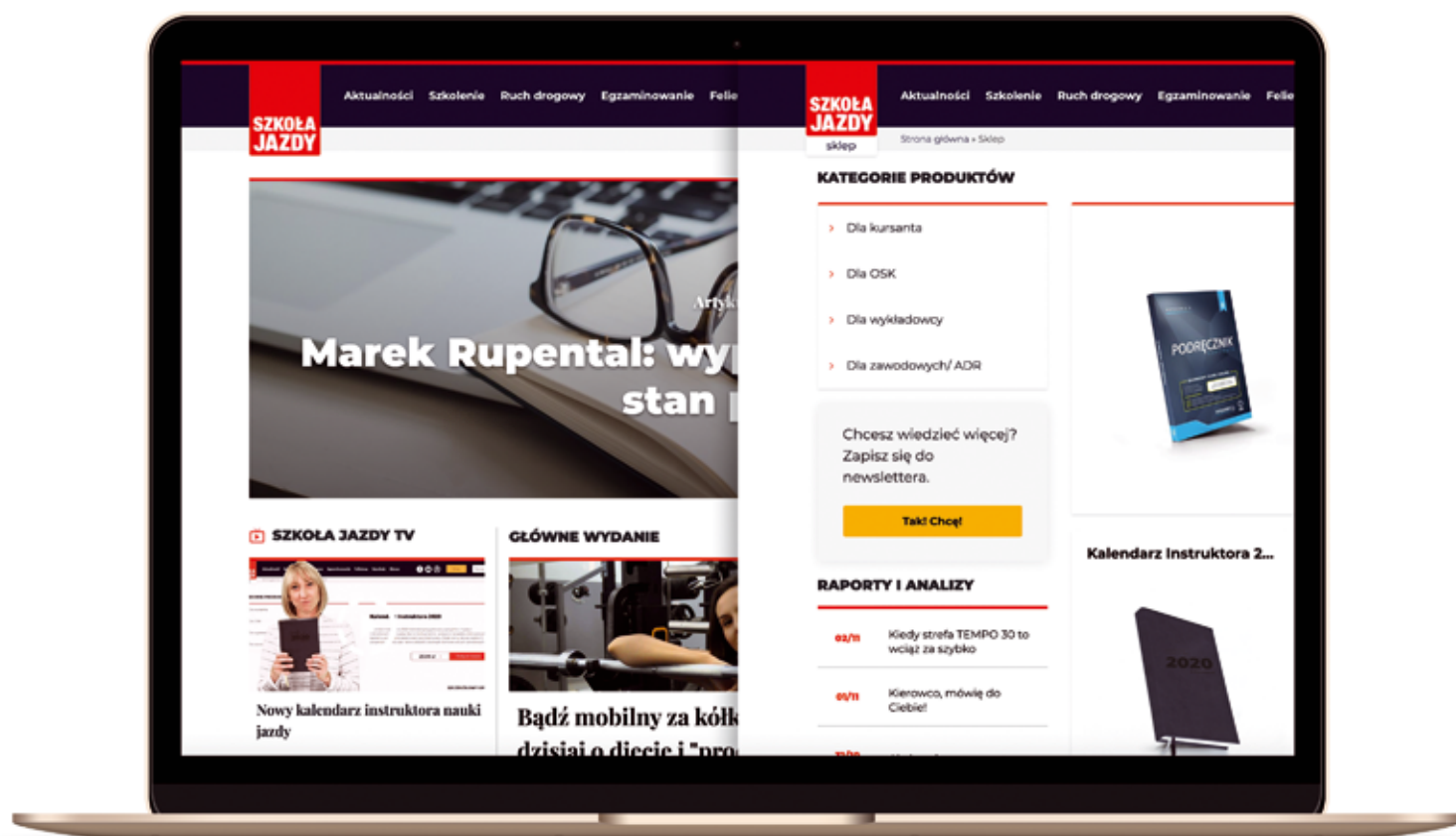
Po stworzeniu reklamy wystarczy kliknąć zielony przycisk „Potwierdź”, który znajduje się na dole strony. Gotowe! Właśnie uruchomiłeś swoją pierwszą kampanię reklamową na Facebooku.

Mateusz Hałajewski



JUŻ JEST!

NOWA SZKOŁA - JAZDY.PL

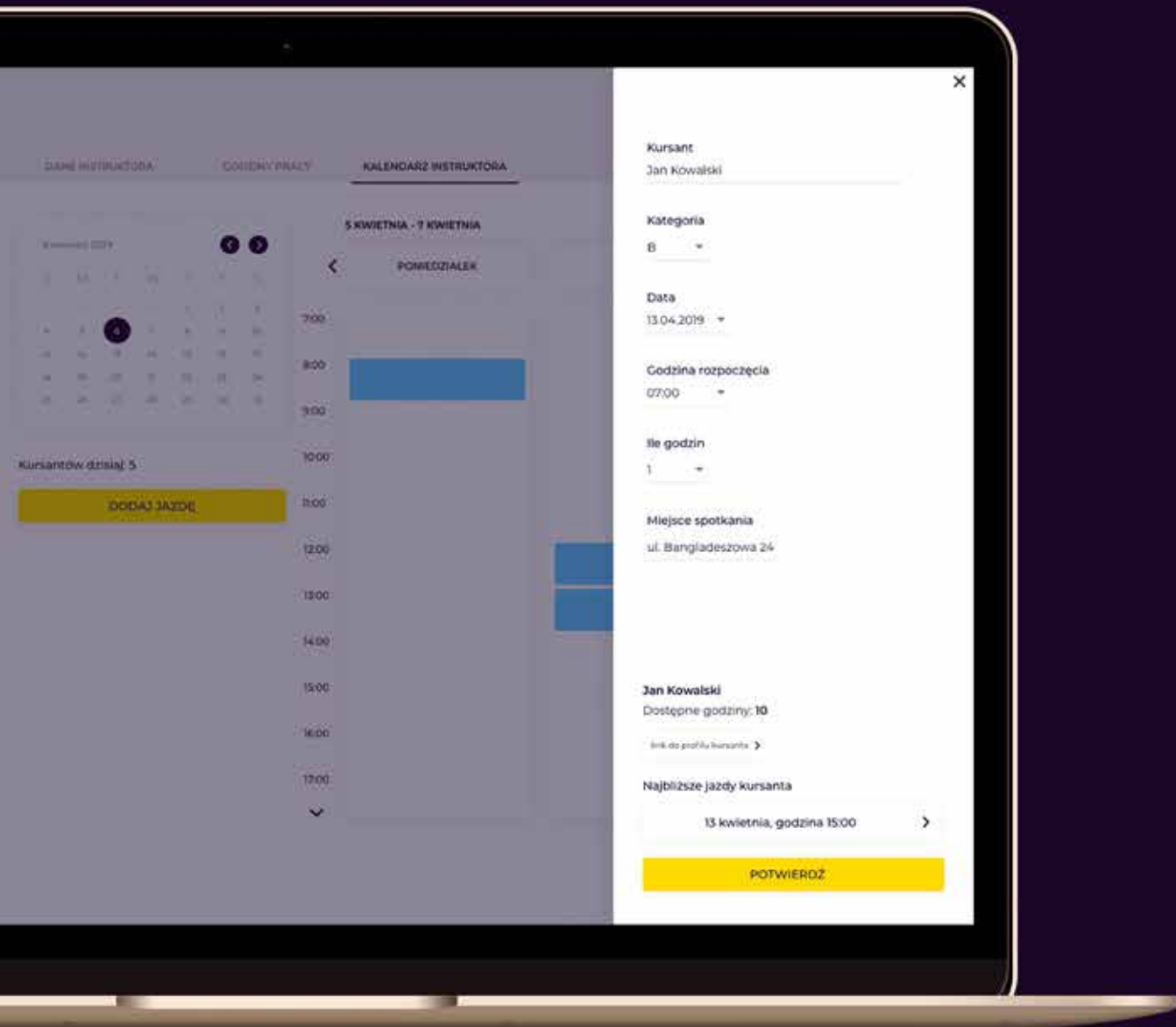


**ODKRYJ NOWY PORTAL
I SKLEP SZKOŁA-JAZDY.PL**

Włodzimierz Zientarski

REDAKTOR NACZELNY

KALENDARZ INSTRUKTORA ONLINE



ZAŁÓŻ KONTO I KORZYSTAJ ZA DARMO

WEJDŹ NA BIZ.PRAWKO.PL JUŻ TERAZ



Sposoby wyrażania przyszłości w języku angielskim



W cyklu artykułów przedstawiających zagadnienia języka angielskiego dla instruktorów i egzaminatorów nauki jazdy omówiliśmy już elementy gramatyczne najbardziej potrzebne w codziennej pracy: tryb rozkazujący, czasy teraźniejsze oraz czasowniki modalne. Dzisiaj, w ostatnim artykule, optymistycznie wybiegamy w przyszłość! Najbardziej przydatne czasy przyszłe oraz sposoby wyrażania planów.

Cechą charakterystyczną języka angielskiego jest to, że z punktu widzenia tradycyjnej lingwistyki nie występują w nim czasy przyszłe. Tak, to nie pomyłka, spójrzcie na trzy formy nieregularne czasownika, np. go – went – gone. Pierwsza to bezokolicznik – stosowany także w czasie teraźniejszym, druga – czas przeszły, trzecia służy do tworzenia czasów Perfect i strony biernej. Nie ma formy czasu przyszłego. Dlatego dla wyrażania przyszłości stosujemy:

- czasownik modalny will
- czasy teraźniejsze.

A jak to wygląda w praktyce?

Tworzenie czasów przyszłych w języku angielskim jest naprawdę proste. Po kilku ćwiczeniach, zapamiętaniu kontekstów nie będziecie mieli z tym problemu!

■ Future Simple

- zwykła forma czasu przyszłego. Czynność dokonana.
- mocne wyrażenie przyszłości – obietnica, deklaracja itp.

Konstrukcja: czasownik modalny **will** + **bezokolicznik**: I **will have** five driving lessons next week. Pytania: inwersja: **Will you have** any exams next week? Przeczenia: **not** po **will**: I **will not have** any lessons in the mornings next week.

■ Future Continuous

- wykonywanie (forma niedokonana) czynności w określonym momencie/ chwili w przyszłości

Konstrukcja: czasownik modalny **will** + **be** + **czasownik z końcówką -ing**: I **will be practising** parking maneuvers with a student tomorrow at 3. Pytania: inwersja: **Will you be practising** parking maneuvers with a student tomorrow at 3? Przeczenia: **not** po **will**: I **will not be practising** parking maneuvers with a student tomorrow at 3.

To dwa najczęściej stosowane czasy, natomiast warto również pamiętać o dwóch innych formach, bardziej zaawansowanych, jednocześnie bardzo przydatnych w kontekście zawodowym.

■ Future Perfect

- zakończenie czynności do/ przed określonym czasem w przyszłości

- typowo stosowany z **by** – przed, do
Konstrukcja: czasownik modalny **will** + **have** + trzecia forma czasownika: **I will have arrived** at the Driving School **by** 8. Pytania: inwersja **Will you have arrived** at the Driving School **by** 8/ **by** the time it gets dark? Przeczenia: **not po will: I will not have arrived** at the Driving School **by** 8.

■ Future Perfect Continuous

- wykonywanie czynności od określonego czasu/ przez określonym czasem w przyszłości
Konstrukcja: czasownik modalny **will** + **have** + **been** + czasownik z końcówką **-ing**: Tomorrow at 3 **I will have been running** the classes for 2 hours. Jutro o 3 będę prowadził zajęcia od dwóch godzin. Pytania: inwersja: For how long **will you have been running** classes tomorrow at 3? Przeczenia: **not po will: I will not have been running** the classes for 2 hours tomorrow at 3.

Czasy Future Perfect i Future Perfect Continuous są ważne i często stosowane w trybie oznajmującym, natomiast rzadko zadajemy w nich pytania.

■ Plany wyrażamy na trzy sposoby:

1. Decyzje podejmowane w chwili mówienia: **czasownik modalny will**.
2. Luźne plany, jeszcze nie do końca pewne. Wyrażenie intencji/ zamiaru: **konstrukcja to be going to**.
3. Plany, których realizacja jest pewna. Za nami już przygotowania itp. **Present Continuous**.
Przykłady:
 1. OK. **We will have** the lesson tomorrow in the afternoon. Kontekst: rozmowa telefoniczna z kursantem. Właśnie w tej chwili podejmujemy decyzję o terminie kolejnej lekcji.
 2. **We are going to start a new course next month. We already have many candidates**. Kontekst: wyrażamy plan, mamy odpowiednią liczbę zgłoszeń, od pewnego czasu zastanawiamy się nad tym i planujemy otwarcie nowego kursu.
 3. **We are starting the new course on May 05**. Kontekst: decyzja jest już podjęta, materiały edukacyjne zakupione, wykładowcy umówieni. Rozmawiamy z kandydatem na kurs, jednoznacznie komunikujemy, że 5 maja rozpoczynamy nowy kurs.

Serdecznie zapraszam na portal szkola-jazdy.pl. Język angielski dla instruktorów i egzaminatorów nauki jazdy jest tam obecny na co dzień: lekcje live, słowa dnia. Mam nadzieję spotykać się tam z Wami jak najczęściej! Do zobaczenia.

Szymon Janicki

Autor cyklu Drive More English

Angielski

Słówka które warto znać

Słowa dnia zaprezentowane dotychczas na portal szkola-jazdy.pl

- **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.
You need to start learning more, you may have problems at the exam. – Musisz zacząć się więcej uczyć, możesz mieć problemy na egzaminie.
Instrukcja z przeczeniem:
Don't start driving reversely without checking carefully there is no oncoming vehicle – Nie zaczynaj jazdy do tyłu bez starannego sprawdzenia, czy nie nadjeżdża jakiś pojazd.
Don't start the motor, you need to set the mirrors and fasten the seatbelt first! – Nie włączaj silnika, musisz najpierw ustawić lusterka i zapiąć pas!
- **OBSERVE/ ABIDE BY/ RESPECT/ KEEP** – PRZESTRZEGAĆ
You need to observe the rules of the road traffic if you want to drive safely. – Musisz przestrzegać przepisów ruchu drogowego, jeśli chcesz jeździć bezpiecznie.
The examiner will pay attention if you keep the speed limit. – Egzaminator będzie zwracał uwagę, czy przestrzegasz ograniczenia prędkości.
- **DRIVE CAREFULLY/ DRIVE ATTENTIVELY** – JEŹDZIĆ OSTROŻNIE/ UWAŻNIE
You should drive more carefully, you didn't notice the pedestrian. – Powinieneś prowadzić bardziej ostrożnie, nie zauważyłeś pieszego.
You must drive attentively, focus on driving. – Powinieneś prowadzić uważnie, skup się na kierowaniu pojazdem.
Uwaga: po czasowniku drive nie musimy używać rzeczownika car, jesteśmy w kontekście

jazdy samochodem, więc samo drive zupełnie wystarczy.

- **FASTEN THE SEATBELT** – ZAPIĄĆ PAS BEZPIECZEŃSTWA
Fasten the seatbelt! – Zapnij pas! Proszę zapiąć pas!
You need to fasten the seatbelt before you turn on the engine. – Musisz zapiąć pas, zanim włączysz silnik.
If you forget to fasten the seatbelt before you enter the traffic, you will fail the examination – Jeśli zapomnisz zapiąć pas zanim włączysz się do ruchu, nie zdasz egzaminu.
- **BRAKE** – HAMOWAĆ
Brake when you approach junction. – Zhamuj, gdy dojeżdżasz do skrzyżowania (zwalnij to slow down)
The road is wet, expect longer braking distance – Droga jest mokra, spodziewaj się dłuższej drogi hamowania.
Brake gently when there is no need to stop immediately. – Hamuj delikatnie, jeśli nie ma potrzeby zatrzymać się natychmiast.
- **SET** – USTAWIAĆ
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.
Instrukcja z przeczeniem:
Don't set your seat too far from the steering wheel. – Nie ustawiaj fotela zbyt daleko od kierownicy.
Don't set your seat too close to the steering wheel. – Nie ustawiaj fotela zbyt blisko kierownicy.
Set może być także synonimem dla arrange przy umawianiu się na lekcję lub egzamin
Let's set the date and time of the next lesson. – Ustalmy datę i godzinę następnej lekcji.
I would like to set the examination date. – Chciałbym ustalić datę egzaminu.

Trudne przejścia

Przejścia dla pieszych powinny być bezpieczne dla przechodniów. Tymczasem pozostają tematem konfliktów i miejscem wielu tragicznych wypadków.



Polski kierowcy ciągle się śpieszą. Badania wykazują, że ograniczenia prędkości są regularnie łamane nawet na przejściach dla pieszych czy w okolicach szkół. To nie tylko efekt ciężkiej nogi zmotoryzowanych. Część ulic powstała lub została zmodernizowana w trakcie odbudowywania kraju po wojnie. Uwzględniano przy tym możliwość pojawienia się na nich samochodów. Wraz z rozwojem ruchu samochodowego rozbudowywano sieć dróg w miastach. Na Zachodzie Europy postąpiono inaczej. Główne szlaki tranzytowe przebiegają dookoła miast, natomiast mniejsze drogi zachowały pierwotny układ lub celowo ograniczono ich drożność – np. miejscami parkingowymi wzdłuż chodników, kwietnikami, szykanami itd. Kiedy samochody zaczynają mijać się w odległości niecałego metra, mało kto próbuje jechać szybko. Zamiast tego zwraca większą uwagę na otoczenie drogi, by uniknąć nieprzyjemnych niespodzianek.

W Szwecji część przejść dla pieszych znajduje się na podwyższeniach drogi pełniących rolę progów zwalniających. Pasy ruchu bywają przy tym zawężane barierami lub wysepkami, by wzmocnić czujność kierujących. Kolejnym popularnym w mniejszych szwedzkich miejscowościach rozwiązaniem są czerwone fale. Sygnalizatory

na przejściach i skrzyżowaniach wyświetlają czerwone światło, a zmienia się ono na zielone, gdy samochód utrzymuje dozwoloną prędkość. Jeżeli kierowca ją przekroczy, będzie musiał zatrzymać się pod sygnalizatorem. Zbyt szybka jazda i wynikająca z tego niemożność zatrzymania się przed przejściem (z sygnalizacją czy pokonywanym przez pieszego) jest niestety przyczyną wielu tragicznych wypadków w Polsce.

W ubiegłym roku zgłoszono policji 31 674 wypadki drogowe mające miejsce na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu. Na przejściach doszło łącznie do 3 978 wypadków (w tej liczbie uwzględnione są też m.in. kolizje z rowerzystami przejeżdżającymi przez przejście). Bardzo niepokojący jest odsetek zabitych (10,0 proc.) oraz rannych (10,4 proc.). Okazuje się, że przejścia są znacznie bardziej niebezpiecznym miejscem dla pieszych niż np. pobocza (6,9 proc. zabitych i 3,3 proc. rannych w wypadkach). Doszło do 3 072 wypadków spowodowanych nieustąpieniem pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych. Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną przyczyniło się do 228 zdarzeń, w tym dwóch tragicznych. Co zaskakująco, w ubiegłym roku nikt nie zginął z powodu

wyprzedzania pojazdu przed przejściem dla pieszych – z powodu skrajnie niebezpiecznego manewru obrażenia odniosło trzynaście osób. Omijanie pojazdu przed przejściem dla pieszych przyczyniło się natomiast do 49 wypadków z sześcioma zabitymi. Do 2 336 wypadków doszło na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych, a do 574 na drogach o dwóch jezdniach jednokierunkowych, które teoretycznie mogą zachęcać do szybszej jazdy z mniejszym stopniem skupienia na prowadzeniu pojazdu. Z policyjnych analiz wynika, że w 2018 roku liczba wypadków i osób rannych na przejściach zmniejszyła się przy równoczesnym wzroście liczby osób zabitych. Przejście dla pieszych gwarantować powinno uczestnikom ruchu bezpieczne przekroczenie jezdni. Jednakże w wielu przypadkach sami piesi wchodzą na przejście bezpośrednio przed pojazdami.

Funkcjonariusze sygnalizują także rosnący procentowy udział wypadków na przejściach w stosunku do liczby wypadków z udziałem pieszych – było to odpowiednio 28,5 proc. (2008), 29,4 proc. (2009), 29,3 proc. (2010), 30,4 proc. (2011), 32,4 proc. (2012), 35,8 proc. (2013), 38,9 proc. (2014), 40,9 proc. (2015), 48,1 proc. (2016), 49,9 proc. (2017) oraz 49,5 proc. (2018).

Skoro liczby wypadków na przejściach nie sposób szybko i znacząco ograniczyć, warto zadbać o ograniczenie ich konsekwencji. Przy potrąceniu pieszego sprawdza się w zasadzie tylko jedna reguła – mniejsza prędkość to mniejsze obrażenia.

Prostym, a zarazem skutecznym sposobem na zwiększenie bezpieczeństwa na przejściach pozostają rozwiązania wymuszające zmniejszenie prędkości – np. progi zwalniające. Egzamin zdały też wprowadzane na drogi krajowe podczas ich modernizacji wyspy, umożliwiające pieszym przekroczenie jezdni w dwóch etapach. Nic nie zastąpi jednak szczególnej ostrożności i zdrowego rozsądku. Piesi nie mogą zapominać, że samochód nie zatrzyma się w miejscu, natomiast kierowcy powinni starać się zrozumieć pieszych, nierzadko bezsilnie stojących przed sznurem samochodów, z których żaden nie zwolni, by umożliwić im pokonanie drogi.

Dochodzi do tego niewłaściwe oświetlenie przejść. W ostatnich latach sporo zrobiono dla poprawy sytuacji – jedną z nowinek były po raz pierwszy zastosowane w Gdańsku inteligentne lampy, które zwiększają natężenie światła, gdy przy zebrecie pojawiają się przechodnie. Oprawy kierunkowe emitują zogniskowany strumień światła, aby pomalowane na biało pasy były kontrastowo widoczne dla kierowców na tle ciemnej jezdni. W efekcie sylwetka człowieka staje się bardziej widoczna nawet przy bardzo niekorzystnych warunkach pogodowych.

W obszarach zabudowanych można spotkać także przytwierdzone do nawierzchni źródła światła. Błyszczące na biało „kocie oczy” przypominają kierowcom o konieczności zwiększenia czujności i często wyznaczają linię zatrzymania. Punkty świetlne są dosyć tanie – każdy kosztuje 240 zł. Co ważne, są całkowicie bezobsługowe. Źródłem prądu są panele słoneczne, a gromadzona przez kondensatory energia pozwala nawet na 30 godzin pracy urządzenia – zachmurzenie nie powoduje więc przerw w funkcjonowaniu ostrzegawczych lampek. Na Islandii czy w Niemczech eksperymentowano z trójwymiarowym oznaczaniem przejścia – zebrał malowano tak, by sprawiała wrażenie zawieszony w przestrzeni. – Takie przejście dla pieszych sprawia, że można odnieść wrażenie, że coś blokuje drogę – wyjaśnia Gauri Ívar Halldórsson, właściciel firmy, która stworzyła nietypową zebra.

W Polsce wciąż dochodzi do wypadków na wysokości przejść dla pieszych. Szczególnie niebezpieczne są sytuacje, gdy jeden z kierujących zwalnia lub zatrzymuje się w celu przepuszczenia pieszego, a drugi przejeżdża przez przejście z niezmienną prędkością. To przyczyna wielu poważnych wypadków. Odkąd w mediach zaczęto mówić więcej na temat przejść dla pieszych, w ich okolicach niektórzy przechodnie czują się swobodniej. Zdarza się, że wchodzi na jezdnię w niewielkiej odległości od pojazdu, wychodząc z założenia, że mają pierwszeństwo.

Nic nie wskazuje na to, by na polskich przejściach dla pieszych szybko miał wzrosnąć poziom bezpieczeństwa. Zapewne byłoby inaczej, gdyby zostały one objęte monitoringiem, a policja bezwzględnie rozliczała kierujących z przewinień wobec pieszych. Z racji liczby przejść to jednak niewykonalne. Pozostaje więc praca u podstaw – wyrobienie w kierowcach poczucia szacunku dla prawa i innych uczestników ruchu. To działa lepiej niż mandaty lub inne sankcje. Dobrze widać to np. w Holandii, gdzie niezatrzymanie pojazdu przed przejściem, do którego zbliża się pieszy, jest zagrożone mandatem sięgającym 320 euro. Mimo to piesi upewniają się, czy mogą bezpiecznie wejść na drogę i dziękują kierowcom za zatrzymanie samochodu. Jak widać, o uprzejmość i troskę o bezpieczeństwo może być stać obie strony.

Kursantom warto zwracać uwagę na przepisy dotyczące parkowania przy przejściach oraz wskazywać niewłaściwie zaparkowane pojazdy. Nie jest to bowiem kwestia czysto teoretyczna. Ustawienie auta tuż przy przejściu, w szczególności gdy jest to wysoki SUV lub van bez prze-

szklonego tyłu nadwozia, istotnie utrudnia obserwację drogi zarówno zmotoryzowanym, jak i pieszym – by upewnić się, czy nic nie nadjeżdża, muszą oni wchodzić na jezdnię. Na domiar złego dzieje się to najczęściej na ulicach osiedlowych, gdzie siłą rzeczy ruch pieszych jest bardziej intensywny. Niestety, zarówno straż miejskie, jak i policja nie wydają się przesadnie zainteresowane karaniem za tego typu naruszenia prawa.

Pozostaje też dołożyć starań, by przyszli kierowcy już na etapie wychowania komunikacyjnego w szkole zrozumieli, że przepuszczając pieszego nie tracą dużo czasu, natomiast niezachowanie ostrożności i łamanie przepisów dotyczących przejazdu przez przejście może zakończyć się czymś kalectwem lub śmiercią. Kierowca nie powinien też zapominać, że on również bywa pieszym i może doświadczyć drogowej uprzejmości lub jej braku. Podstawą powinny być jasne uregulowania prawne. Obecnie na egzaminie na prawo jazdy za zrobienie grzeczności pieszym i przepuszczenie ich przez jezdnię kierujący wciąż może dostać minus.

Łukasz Szewczyk



Autem na minuty

Po ulicach większych miastach Polski jeżdżą już samochody oferowane w ramach carsharingu. Za ich kierownicami zasiadają osoby w średnim wieku, a także zaczynające swoją przygodę z motoryzacją.



są faktycznie pod obserwacją, przekonał się m.in. kierowca, który wypożyczonym na minuty polonezem postanowił pokręcić bączki. Zabawa skończyła się interwencją policji, rachunkiem za naprawę uszkodzeń oraz dożywotnim zakazem korzystania z usług operatora.

– Uczestnicy miejskiego ruchu drogowego, a więc także kierowcy korzystający z aut dostępnych w usłudze innogy go!, bywają zdekoncentrowani. Jednymi z najczęstszych zdarzeń drogowych odnotowanych w historii naszej floty są drobne stłuczki związane z brakiem zachowania odpowiedniego odstępu między pojazdami. Inne przykłady incydentów to brawurowa jazda, która kończy się stłuczką – wyjaśnia Andrzej Popławski, head of electric mobility w innogy Polska.

Po zdarzeniu drogowym warto zajrzeć do regulaminu danej usługi carsharingowej. – W przekonaniu niektórych użytkowników za zdarzenia z udziałem auta wypożyczonego odpowiada wyłącznie firma zapewniająca usługę. Pojazdy w carsharingu innogy go! są ubezpieczone, jednak zarówno sprawca wypadku, jak i osoba poszkodowana muszą poczekać na przybycie policji na miejsce szkody. Może to również pomóc im uniknąć dodatkowych ewentualnych konsekwencji finansowych. Regularnie przypominamy naszym klientom, żeby od razu zgłaszali informacje o szkodach powstałych podczas jazdy samochodem innogy go! – przypomina Andrzej Popławski.

Warto przy tym zaznaczyć, że polityka dostawców usług carsharingu stale się zmienia. Pojawienie się konkurencji oferującej pojazdy na korzystniejszych warunkach wymusiło weryfikację udziału własnego w szkodach (obecnie wynosi on do 2000 zł). Jedna z firm przestała też pouczać swoich klientów, że zbyt szybka jazda jest niewskazana. Otwarcie buspasów dla samochodów elektrycznych sprawiło, że dostępne stały się zasilane prądem auta na minuty.

Samochody elektryczne różnią się osiąganymi od klasycznych aut. Warto o tym pamiętać i zwracać uwagę na wskazania prędkościomierza. O specyfice pojazdów na minuty warto pamiętać także podczas hamowania czy skręcania. Część z nich w celu obniżenia kosztów ma na felgach wielosezonowe opony (jeden komplet kół na cały rok).

Ważną kwestią jest parkowanie. Samochody na minuty są zwolnione z opłat w strefach płatnego parkowania, a auta z napędem elektrycz-

Carsharing stanowi odpowiedź na potrzeby tych właśnie grup wiekowych, które nie chcą rezygnować z jazdy samochodem, jednak z racji kosztów zakupu i utrzymania, problemów z parkowaniem pojazdu pod domem czy stylu życia świadomie rezygnują z zakupu własnego auta. Miejskie wypożyczalnie aut i skuterów to przede wszystkim wygoda i optymalizacja wydatków. Samochody stojące przy ulicach otwiera się za pomocą aplikacji w smartfonie, używa przez dowolnie wybrany czas i odstawia w dogodnym dla siebie miejscu, płacąc jedynie za pokonany dystans albo czas użytkowania pojazdu.

Typowy przejazd po mieście kosztuje tyle co zamówienie Ubera. Zwykle jest jednak tańszy od pokonania analogicznej trasy taksówką. Nie dziwi więc, że grono użytkowników samochodów na minuty stale rośnie. Swojego rodzaju wartością dodaną do tego typu usług jest wykorzystanie nowych modeli. Dzięki carsharingowi wiele osób po raz pierwszy prowadziło auto z napędem hybrydowym czy elektrycznym. Teraz wystarczy, że początkujący kierowca ma kartę kredytową, a nie musi prosić rodziców o pożyczanie auta – marzenie o samodzielnej mobilności może spełnić, wypożyczając pojazd.

Wygodny model korzystania z samochodów tworzy złudne poczucie anonimowości. W kla-

sycznej wypożyczalni pracownik firmy przy zwrocie pojazdu obejrzy go pod kątem ewentualnych uszkodzeń, a w przypadku ich wykrycia dokona stosownego potrącenia wkładu własnego kierowcy z karty kredytowej. W carsharingu rola spoczęła na kierowcach, którzy są zobowiązani do zgłaszania wyrządzonych przez siebie szkód. Funkcję kontrolera pełni kolejny użytkownik, który biorąc pojazd musi go obejrzeć pod kątem ewentualnych uszkodzeń.

Pojazd na minuty należy użytkować rozsądnie. Za przekroczenie dozwolonej prędkości operator systemu nie naliczy opłat karnych (jak kuszące niskimi stawkami pseudowypożyczalnie), jednak kolizja po zbyt szybkiej jeździe (np. ponad 30 km/h powyżej limitu) może mieć już konsekwencje, jak np. problemy z naprawą z ubezpieczenia AC. Dzięki oprogramowaniu właściciel pojazdu doskonale wie, z jakimi prędkościami i gdzie poruszają się jego pojazdy. W zależności od użytego systemu monitoringu może mieć też podgląd innych parametrów jazdy, np. zakresu wykorzystywanych obrotów, używanych biegów czy nawet liczbę hamowań. Najbardziej zaawansowane systemy odczytują praktycznie wszystkie informacje z magistrali CAN, czyli są w stanie przesłać komunikaty o otwarciu drzwi, ilości paliwa, zaciągnięciu hamulca ręcznego czy temperaturze cieczy chłodzącej. O tym, że auta



pojazd. W odległym zakątku miasta w środku nocy może być z tym problem.

Wspomniane kable do ładowania smartfonów bywają kradzione z pojazdów. – Mierzmy się także z problemem przywłaszczania innych elementów wyposażenia naszych aut. Głównie są to kable do ładowania telefonów komórkowych, ale czasami też dywaniki czy gaśnice. Zdarza się, że pracownicy innogy go! muszą gruntownie sprzątać auta, bo użytkownicy, wbrew zapisom regulaminu, przewożą zwierzęta nie wykorzystując przeznaczonych do tego transporterów. Zdarzają się też przypadki pozostawiania w aucie rzeczy osobistych i zakupów – podsumowuje Andrzej Popławski. Co zrobić, gdy po powrocie do domu przypomni sobie o pozostawionych w aucie rzeczach? Należy jak najszybciej zgłosić to dzwoniąc na infolinię operatora usługi, który tymczasowo zablokuje pojazd, by mógł do niego dotrzeć do niego zapominalski kierowca albo pracownicy wypożyczalni aut na minuty. Gdy natomiast znajdziemy czyjeś rzeczy, należy zadzwonić na infolinię i poprosić o dalsze wskazówki.

W przypadku aut elektrycznych przed rozpoczęciem korzystania z usługi dochodzi konieczność sprawdzenia stanu naładowania akumulatora pojazdu. – Regularnie informujemy o konieczności sprawdzania przed wynajmem pojazdu jego aktualnego zasięgu, czyli poziomu naładowania baterii. Informacja o tym znajduje się w aplikacji w oknie rezerwacji danego samochodu. Zapoznanie się z nią pozwoli odpowiednio zaplanować podróż i uniknąć zupełnego rozładowania baterii podczas jazdy. Takie sytuacje zdarzają się użytkownikom rzadko, jednak zawsze warto pamiętać o tym, zanim potwierdzimy najem. Spotkaliśmy się z przypadkami porzucenia auta z powodu rozładowania baterii, co jest oczywiście niezgodne z regulaminem. Warto przy tym zwrócić uwagę na to, by nie blokować dostępu komuś, kto może pilnie potrzebować naładować auto – wyjaśnia Andrzej Popławski z innogy. – Najważniejsze dla użytkownika carsharingu są dwie zasady: po pierwsze – dokładne zapoznanie się z warunkami wypożyczenia i informacjami o sposobie użytkowania auta, a po drugie – zgodna z przepisami, bezpieczna jazda. Wspólnie z partnerami innogy jest autorem pierwszego w Polsce kodeksu etycznego dotyczącego kultury jazdy wypożyczonym pojazdem. Dostępny jest on pod adresem www.ekooltura jazdy.pl.

Carsharing w Polsce okazał się sporym sukcesem. Niektórzy spodziewali się, że samochody będą źle traktowane, a ich stan zacznie się pogarszać w błyskawicznym tempie.auta nie są jednak niszczone, a zdecydowana większość kierowców użytkuje je odpowiedzialnie. Na etapie teoretycznego szkolenia czy już podczas jazdy po mieście warto zwrócić uwagę przyszłym kierowcom na korzyści, obowiązki i zagrożenia związane z eksploatacją pojazdów na minuty.

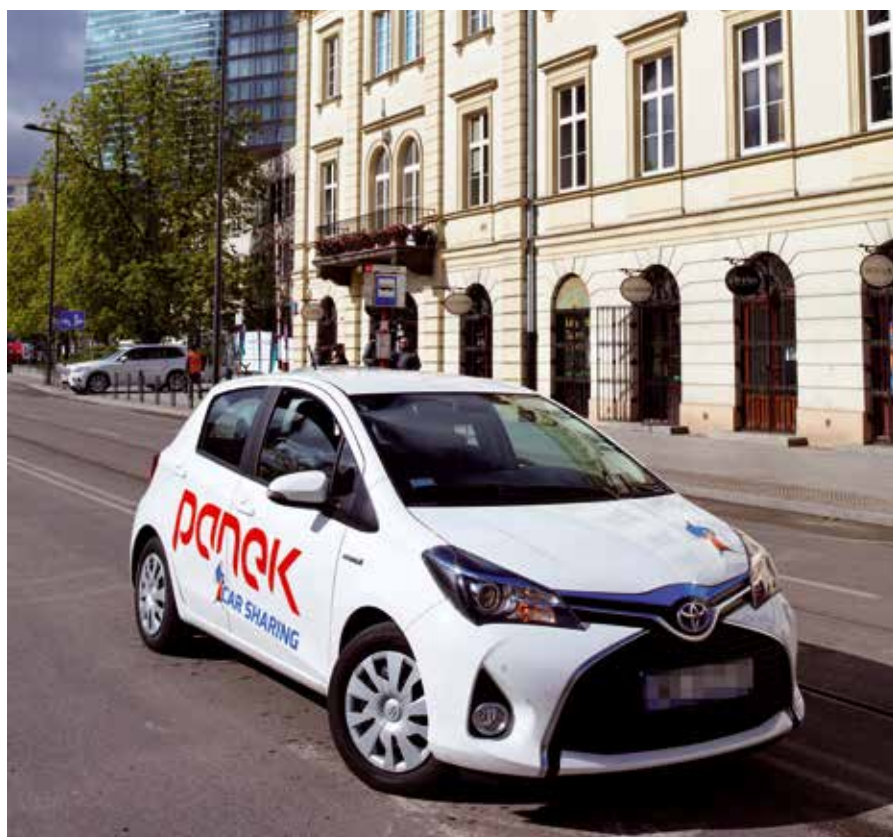
lukasz Szewczyk

nym mogą korzystać ze specjalnie wydzielonych miejsc postojowych. Nie oznacza to jednak, że można pozostawić je w dowolnie wybranym miejscu – wszelkie zakazy dotyczące parkowania wciąż obowiązują. Niestety, część użytkowników o tym zapomina, co kończy się mandatami i dodatkową opłatą, jaką operator carsharingu pobiera za przekazanie danych służbom.

Niezwykle istotną kwestią jest właściwe zamknięcie pojazdu. Nie wystarczy bowiem wyłączyć stacyjkę i opuścić pojazd. Sesję wypożyczenia trzeba zamknąć z poziomu aplikacji. Z kolei na czas postoju użytkowanie auta należy zawiesić, również za pomocą smartfona. Zlekceważenie lub zapomnienie o tym obowiązku może

mieć bardzo poważne konsekwencje. Pojazd będzie mógł być uruchomiony przez przypadkową osobę po naciśnięciu przycisku rozrusznika, co niestety miało już miejsce w Warszawie i zakończyło się wypadkiem (za kierownicę wsiadła osoba bez uprawnień).

Z wypożyczenia auta na minuty warto zrezygnować, gdy wyładowuje nam się bateria w smartfonie. Zdarza się, że w pojeździe nie ma kabla do ładowania lub jest on uszkodzony. Jeżeli nie dysponujemy swoim przewodem albo powerbankiem, zakończenie wynajmu stanie się znacznie trudniejsze – jedynym ratunkiem będzie pożyczanie od kogoś telefonu i zadzwonienie na infolinię, której pracownik zdalnie unieruchomi





Wina pokrzywdzonego w wypadku a odpowiedzialność sprawcy

Prawodawcy, sądy powszechne i Sąd Najwyższy, a także media niejednokrotnie zajmowali się problemem odpowiedzialności sprawcy wypadku drogowego w przypadku, gdy do zdarzenia przyczynił się pokrzywdzony.

Jaskrawym przykładem takiej sytuacji jest zdarzenie potrącenia przez kierującego pojazdem pieszego, który wkroczył na jezdnię na czerwonym świetle. Przypadek ten musi być analizowany zarówno na gruncie prawa cywilnego, jak i karnego, ponieważ sąd ma obowiązek ustalić stopień przyczynienia się poszkodowanego do powstania wypadku, jak również stopień winy samego sprawcy.

Art. 177 § 1 kk określa znamiona przestępstwa spowodowania wypadku drogowego. Do znamion tych należy umyślne bądź nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, skutkujące nieumyślnym spowodowaniem wypadku, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała.

Tym samym, jeżeli kierujący pojazdem chociażby nieumyślnie naruszy zasady bezpieczeństwa w ruchu i dojdzie do wypadku, a pokrzywdzony

w tym wypadku również naruszy te zasady, i to w sposób rażący, to automatycznie nie przesądza o braku odpowiedzialności karnej kierującego pojazdem. Zadaniem sądu będzie ustalenie, czy kierujący pojazdem mógł uniknąć wypadku, gdyby nie naruszył zasad bezpieczeństwa. Innymi słowy, czy np. jadąc z dozwoloną prędkością mógłby uniknąć potrącenia pieszego, który wtargnął na jezdnię na czerwonym świetle.

Odpowiedź twierdząca na takie pytanie oznacza, że kierujący pojazdem jest sprawcą wypadku, a zatem będzie odpowiadał z art. 177 kk.

Nie jest jednak tak, że naruszenie przez pokrzywdzonego zasad bezpieczeństwa w ruchu nie ma wpływu na zakres odpowiedzialności sprawcy. Sąd będzie musiał ustalić stopień naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu zarówno sprawcy, jak i pokrzywdzonego, i wziąć pod uwagę te okoliczności orzekając karę.

Drugą istotną kwestią, na którą wpływ ma stopień przyczynienia się pokrzywdzonego do powstania wypadku, jest miarkowanie odpowiedzialności odszkodowawczej. Orzekając obowiązek naprawienia szkody wobec sprawcy wypadku sąd będzie musiał odpowiednio zmiarkować roszczenie pokrzywdzonego, jeżeli ustalą, że przyczynił on się do powstania wypadku.

Ustaleń takich sąd dokonuje przy pomocy biegłych, którym zleca sporządzenie opinii.

Obowiązek naprawienia szkody reguluje art. 46 kk. Artykuł ten nakłada na sąd obowiązek stosowania przepisów prawa cywilnego, zatem zastosowanie znajdzie tu między innymi art. 362 kc. Zgodnie z tym przepisem, jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie

do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron.

Powyższy problem był przedmiotem rozważań Sądu Najwyższego, który w wyroku z 17.11.2016 roku w sprawie II KK 216/16. Stwierdził, iż „[...] w sprawie o popełnienie wypadku drogowego warunkiem uznania oskarżonego za winnego jest ustalenie, czy podjęcie przez niego zachowań dawało szansę na uniknięcie skutków”. Sąd w takiej sprawie ma obowiązek zbadania tej kwestii, nawet gdy zostanie przesądzone, że oskarżony naruszył określone reguły ostrożności i «fizycznie» przyczynił się do zdarzenia”.

W sytuacjach przyczynienia się pokrzywdzonych w wypadku drogowym do jego powstania ogromną rolę będą pełniły środki dowodowe mające wspomóc sąd w ustaleniu stopnia winy każdego uczestnika wypadku, czyli oskarżonego i pokrzywdzonego. Zadaniem obrony będzie wykazanie, że stopień winy pokrzywdzonego przekracza stopień winy oskarżonego oraz że oskarżony, nawet zachowując zasady bezpieczeństwa, nie mógłby uniknąć wypadku. Rolą oskarżenia będzie zaś wykazanie, że stopień winy pokrzywdzonego jest mniejszy niż stopień winy oskarżonego oraz że gdyby oskarżony przestrzegał określonych zasad bezpieczeństwa (np. jechał z dozwoloną prędkością), uniknąłby wypadku.

Niestety, jak już wspomniano, kluczowym środkiem dowodowym jest opinia biegłych, którą sąd przyjmuje nierzadko bezrefleksyjnie, ustalając na jej podstawie okoliczności przesądzające o winie i karze, mimo że taka opinia bywa obarczona błędami. Trudno polemizować z fachowcem, nie dysponując udokumentowanymi kwalifikacjami w danej dziedzinie, co często staje się argumentem sądu przeciwko argumentom stron, formułujących zarzuty do takiej opinii. Czasami obalenie całkowicie niedorzecznej opinii biegłych, sprzecznej z zasadami logiki i niekompletnej, bywa walką z wiatrakami, dlatego należy do tego rodzaju dowodu podchodzić ostrożnie, zabezpieczać się prywatnymi



ekspertyzami, które wprawdzie nie mają takiej samej mocy dowodowej, ale przynajmniej mogą nam dostarczyć argumentów, które będą miały walory fachowości.

W tym miejscu warto nadmienić, iż nierzadko przyczyną wypadków drogowych jest ignorowanie zasady ograniczonego zaufania. Oznacza ona, że każdy uczestnik ruchu ma prawo zakładać, że inni uczestnicy będą przestrzegać zasad ruchu drogowego, chyba że z okoliczności wynika coś innego (np. z zachowania pieszego można wnioskować, że może wtargnąć na jezdnię lub że jest pod wpływem alkoholu i może stracić równowagę, wpadając na jezdnię, zaś bardzo niekorzystne warunki atmosferyczne albo obecność małych dzieci bez opiekuna przy drodze powinny zmusić kierującego do ostrożności).

Zasada ograniczonego zaufania nie oznacza zatem, że uczestnik ruchu drogowego uniknie

odpowiedzialności w przypadku zdarzenia spowodowanego naruszeniem zasad ruchu drogowego przez innego uczestnika, bowiem jego obowiązkiem jest podjęcie działań stosownych do okoliczności panujących na drodze, mających na celu uniknięcia skutku w postaci wypadku drogowego. W takim przypadku ocenie będzie podlegało zachowanie się sprawcy pod kątem możliwości podjęcia działań w celu uniknięcia zdarzenia. Mówiąc prościej, czy gdyby np. kierujący pojazdem zredukował prędkość, mógłby uniknąć potrącenia pieszego, który wtargnął na jezdnię.

Reasumując, nie zawsze kierujący pojazdem będzie odpowiadał za sprawstwo wypadku drogowego, jeżeli wypadku takiego nie mógł uniknąć, nawet jeżeli zachowałby zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Katarzyna Pisarek



Pracując 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

Jeśli posiadasz: roller, wsuń go lekko ►
poniżej łopatek. Stopy wbij mocno
w ziemię, unieś pośladki, jednocześnie
mocno spinając brzuch i połóż skrzyżo-
wane ręce na klatkę piersiową. Wykonaj
ruch rollowania w kierunku szyi.



◄ Połóż się na plecach z wyprostowanymi nogami. Załóż taśmę oporową lub ręcznik na jedną stopę. Podnieś nogę, ciągnąc za ręcznik lub taśmę ku sobie, utrzymując wyprostowane kolano (ale nie przeprostowane!). Ciągnij taśmę do momentu, w którym poczujesz rozciąganie ścięgien podkolanowych i wytrzymaj przez kilkanaście sekund.

Prosty sposób na uniknięcie bólu

Ćwiczenia wzmacniające i mobilizujące



◀ Wyprostuj rękę w łokciu i wyciągnij przed siebie grzbietem dłoni ku dołowi. Drugą dłonią chwyć za palce wyprostowanej ręki i odegnij do dołu, by poczuć maksymalne rozciągnięcie. Pozycję tę utrzymaj przez kilka sekund, następnie to samo zrób z drugą ręką.

Wyprostuj rękę w łokciu i wyciągnij przed siebie grzbietem dłoni do boku. ▶ Drugą dłonią chwyć za palce wyprostowanej ręki i odegnij do dołu, by poczuć maksymalne rozciągnięcie. Pozycję tę utrzymaj przez kilka sekund, następnie to samo zrób z drugą ręką.



◀ Wyprostuj rękę w łokciu i wyciągnij przed siebie. Spleć palce i obróć dłoń wierzchem w stronę twarzy.

Wyprostuj rękę w łokciu i wyciągnij przed siebie grzbietem dłoni ku górze. ▶ Drugą dłonią chwyć za palce wyprostowanej ręki i odegnij do dołu, by poczuć maksymalne rozciągnięcie. Pozycję tę utrzymaj przez kilka sekund, następnie to samo zrób z drugą ręką.





Młodzi za kierownicą

Przemiana pokoleniowa to niekończący się proces, któremu towarzyszy stała ewolucja spojrzenia na życie. W jego centrum nie są już bynajmniej własne cztery kółka.

Jeszcze dwie dekady temu dla wielu osób spełnieniem marzeń był własny samochód. Obecnie praktycznie każda pracująca osoba jest w stanie pozwolić sobie na lepsze lub gorsze auto. Luksusem przestały być samochody z ABS-em, poduszkami powietrznymi czy klimatyzacją. Nawet komisje z tańszymi autami niechętnie przyjmują pojazdy bez tych dodatków. Trudno je bowiem sprzedać za kwoty pozwalające na wypracowanie satysfakcjonującego przychodu.

Korki, brak miejsc do parkowania czy rozrastające się strefy parkowania mają wpływ na zmianę spojrzenia na motoryzację. Dochodzą do tego coraz wyższe koszty serwisowania pojazdów z silnikami z rozbudowanym osprzętem, dwusprzęgłowymi skrzyniami biegów i coraz bardziej zaawansowaną elektroniką. Aby zapobiec komunikacyjnemu paraliżowi, kolejne polskie miasta wydłużają buspasy. W niedalekiej przyszłości – wzorem europejskich metropolii – mają pojawić się też strefy ograniczonego (czytaj: płatnego) wjazdu. Możliwe będzie także znaczne podniesienie opłat za parkowanie.

W obliczu powyższego posiadanie własnego samochodu przestanie być przywilejem. Dla mieszkańca miasta stanie się kosztownym

problemem. W efekcie zmienia się spojrzenie na motoryzację. Wiele osób chce korzystać z samochodów, ale niekoniecznie je mieć. Po-



siadanie to problemy z serwisem, ubezpieczeniem, przeglądami, naprawami oraz późniejszą odsprzedażą. Większość koncernów motoryzacyjnych otworzyła się na taką grupę klientów, oferując abonamenty na samochód – to nic innego jak długoterminowy wynajem za określoną kwotę miesięczną oraz zawartym w umowie limitem kilometrów czy datą zwrotu pojazdu. Kto potrzebuje auta na krótszy termin – od kilku dni do kilku miesięcy – korzysta z usług wypożyczalni. Z kolei dla osób potrzebujących samochodu dosłownie na minuty są pojazdy dostępne w ramach carsharingu. Ich użytkownicy płacą jedynie za pokonaną odległość, a w niektórych usługach także za czas korzystania z auta.

Jeszcze kilka lat temu zakładano, że carsharing będzie rozwiązaniem, które podbije serca młodych mieszkańców miast. Teraz nie można wykluczyć, że przyszłość będzie należała do UTO. Urządzenia transportu osobistego do hulajnogi, rowery, monocykle czy deskorolki z napędem elektrycznym. W wielu krajach regulacje prawne w tym zakresie dopiero wchodzi w życie. Standardem dla Europy ma być moc silnika ograniczona do 250 W oraz prędkość maksymalna na poziomie 25 km/h. W zupełności wystarczy to do sprawnego poruszania się po mieście. Co więcej, kto wyda 1 000–2 000 zł za hulajnogę, na pokonanie 100 kilometrów będzie zużywał prąd za... niecałą złotówkę! Dla wielu osób kontakt z drogimi w użytku hulajnogi z miejskich wypożyczalni (ok. 50 gr/1 km) może stanowić ostatnią przysmak do zakupu własnego UTO.

Nieprzypadkowo skupiamy się na preferencjach mieszkańców miast. Dla wielu młodych osób to mieszkanie w centrum aglomeracji jest najbardziej atrakcyjne. Skracą bowiem istotnie czas niezbędny na dotarcie do szkoły, uczelni czy miejsc rozrywki. A skoro wszędzie można dotrzeć pieszo, rowerem, UTO czy Uberem, prawo jazdy przestaje być szczególnie pożądanym dokumentem.

Trend jest doskonale widoczny nawet w Stanach Zjednoczonych. Pracownicy wydziału transportu uniwersytetu w Michigan przeanalizowali wiek i odsetek osób zdobywających prawo jazdy. W raporcie opublikowanym już w 2016 roku ogłoszono, że liczba wydawanych praw jazdy w latach 2011–2014 spadła we wszystkich grupach wiekowych. W przypadku osób w wieku 16–44 lata powolny, ale utrzymujący się trend spadkowy zaczął się w 1983 roku. Odwrót od samochodu jest najbardziej widoczny wśród najmłodszych. W 2014 roku zaledwie 24,5 proc. 16-latków miało prawo jazdy. W 1983 roku miało je aż 46,2 proc. Raport mówi też, że prawo jazdy posiada 69 proc. 19-latków. Dużo, ale nigdy było to aż 87,3 proc. To spadek o 21 proc. Mniejsze, ale równie znaczące spadki zaobserwowano także w pozostałych grupach wiekowych – 16,4 proc. w grupie osób 20–24 lata, 11 proc.

w grupie osób 25–29 lat, 10,3 proc. w grupie osób 30–34 lata, 7,4 proc. w grupie osób 35–39 lat oraz 5 proc. w grupie osób 40–54 lata.

Dlaczego Amerykanie rezygnują ze zdobywania prawa jazdy? 37 proc. twierdzi, że nie ma czasu, by zająć się uzyskaniem tego dokumentu. 32 proc. wskazuje na wysokie koszty zakupu i utrzymania pojazdu, natomiast 31 proc. uważa, że ich potrzeby mogą zaspokoić inni kierowcy. Co ciekawe, tylko 17 proc. zadeklarowało, że nie ma prawa jazdy, gdyż wybrało komunikację publiczną – pomijanie tej przyczyny w odpowiedziach może jednak wynikać stąd, że korzystanie z autobusu, tramwaju, metra czy podmiejskiego pociągu dla młodszego pokolenia jest czymś zupełnie naturalnym i niezastępowalnym na wzmiankę.

Oczywiście znaczna liczba młodych osób okazjonalnie bądź na co dzień będzie wsiadała za kierownicę. Od lat mówi się, że początkujący kierowcy są sprawcami największej liczby zdarzeń. Niestety, nie jest to obraz przejskrawiony. Z policyjnych statystyk za ubiegły rok wynika, że kierowcy w wieku 18–24 lata spowodowali niemal tyle samo wypadków, co kierujący w wieku 25–39 lat i 40–59 lat razem wzięci. Trzeba mieć przy tym na uwadze trudniejszy z racji względów finansowych dostęp do samochodów dla świeżo upieczonych kierowców. Podsumowując ubiegły rok funkcjonariusze podkreślili, że grupa tzw. młodych kierowców w wieku 18–24 lata charakteryzuje się najwyższym wskaźnikiem liczby wypadków na 10 tys. populacji. W 2018 roku byli oni sprawcami 5 113 wypadków (18,6 proc. wypadków powstałych z winy kierujących), zginęło w nich 428 osób, a 6 734 zostały ranne. Na uwagę zasługuje fakt, że są to liczby niższe od ubiegłorocznych – mniej o 437 wypadków (-7,9 proc.), o 40 zabitych (-8,5 proc.) oraz o 538 rannych (-7,4 proc.). Przyczyną 35,6 proc. wypadków, które spowodowali młodzi kierowcy, było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, a o ich wadze



świadczy 53,3 proc. zabitych w wypadkach przez nich spowodowanych. Policjanci podkreślają, że początkujących kierowców cechuje brak doświadczenia i umiejętności w kierowaniu pojazdami, a jednocześnie duża skłonność do brawury i ryzyka.

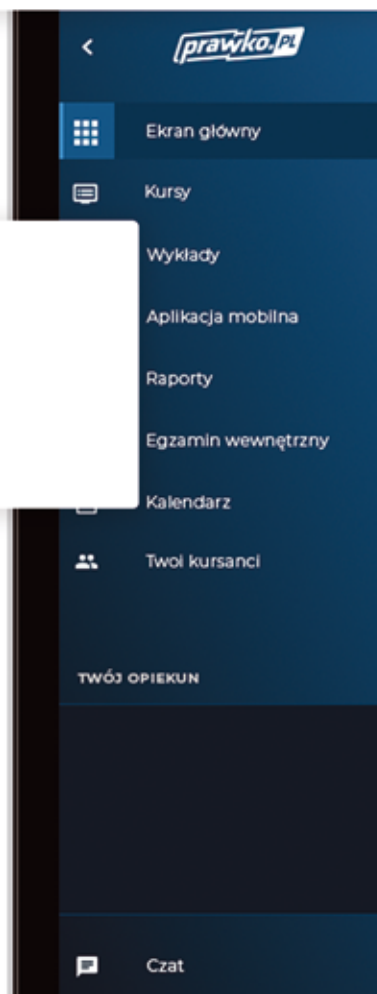
Warto więc na etapie szkolenia zwracać uwagę początkujących kierowców na zagrożenia i tragedie, które mogą stać się ich udziałem, jeśli nie zadbają o bezpieczeństwo na drodze. Z kolei płacącemu za kurs na prawo jazdy rodzicowi można zasugerować możliwość wystąpienia pocięty na kurs doskonalenia techniki jazdy. Obecnie tego typu kursy są już łatwo dostępne, a ich ceny – rozsądne. Kilkaset złotych to mniej niż lakierowanie zderzaka czy zniżki na OC utracone przez rodzica, jeżeli dziecko pożyczonym od niego autem doprowadzi do zdarzenia drogowego.

lukasz Szewczyk



Chcesz zdobyć więcej kursantów i zarobić więcej na kursach?

Chcesz szybko i łatwo przeprowadzać Egzamin Wewnętrzny?



Witaj!

Czy wiesz

aplikacja

Możesz utworzyć aplikację mobilną Twojej szkoły z treścią z Twojego fanpage na Facebooku.

Dodatkowo udostępnisz w aplikacji testy i wykłady na wszystkie kategorie prawa jazdy.

stwórz aplikację

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, nowoczesnymi i najlepszymi na rynku pod kątem merytorycznym materiałami wykładowcy Vademecum Live, aplikacją mobilną Egzamin Wewnętrzny, Kalendarzem Instruktora Online i innymi prostymi w obsłudze funkcjonalnościami.

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

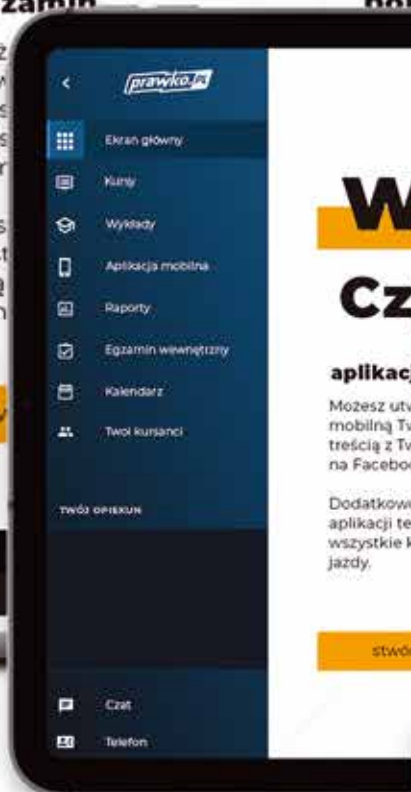
z, że:

egzamin

polecenia

Moż
rew
kurs
kurs
dm
las
ost
się
ryn

v



Witaj!

Czy wiesz, że:

aplikacja

Możesz utworzyć aplikację mobilną Twojej szkoły z treścią z Twojego fanpage na Facebooku.

Dodatkowo udostępniisz w aplikacji testy i wykłady na wszystkie kategorie prawa jazdy.

stwórz aplikację

egzamin

Możesz drukować Egzamin wewnętrzny, każdemu kursantowi, który otrzymał kurs z Twojego panelu administracyjnego.

Masz cały czas wgląd w postępy w nauce i osiągnięte przez kursantów wyniki.

włącz funkcjonalność

polecenia

Możesz pozyskać nowych kursantów, ustawiając program poleceń Twojego OSK.

To darmowa forma promocji kursów w Twoim Ośrodku.

włącz program poleceń

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

Chcesz organizować jazdy z kursantami w kalendarzu online?

Chcesz najlepsze merytorycznie materiały wykładowcy Vademecum Live?

Nie bądź dzbanem drogowym

W Polsce kwestia wychowania komunikacyjnego jest traktowana po macoszemu. Efekty widzimy na co dzień na drogach. Kolejne pokolenia kierowców lekceważą pieszych, natomiast piesi nie potrafią zrozumieć zmotoryzowanych. Można to jednak zmienić, ucząc osoby stojące u progu dorosłości bezpiecznego i inteligentnego poruszania się po drogach.

Na terenie kraju działa 4450 liceów, 2150 techników i 2185 szkół branżowych. Różnią się renomą czy programem kształcenia. Łączy je natomiast stojąca u progu pełnoletności młodzież, która wkrótce rozpocznie przygodę z motoryzacją. W odpowiedzi na potrzeby uczniów w wieku 16–19 lat Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.PL rozpoczęło akcję „Nie bądź dzbanem drogowym”. Została ona objęta patronatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Drogowego i Instytutu Transportu Samochodowego.

Akcja została zainaugurowana 20 września konferencją zorganizowaną w hotelu Double Tree w Warszawie. W jej ramach w szkołach i kinach Helios będą odbywały się spotkania z młodzieżą, stanowiące swojego rodzaju pracę u podstaw, która może z dobrym skutkiem poprzedzać rozpoczęcie kursu na prawo jazdy.

Patronat medialny objęły portal i kwartalnik „Szkoła Jazdy”.

Do tej pory odbyło się 51 spotkań z młodzieżą w 20 kinach. Pojawiło się na nich ponad 7000 osób. Miasta, w których odbyły się prelekcje w kinach, to Konin, Gniezno, Gdynia, Bydgoszcz, Białystok, Płock, Grudziądz, Radom, Sosnowiec, Jelenia Góra, Kielce, Legnica, Dąbrowa Górnicza, Katowice, Przemyśl, Rzeszów, Tomaszów Mazowiecki, Nowy Sącz oraz Krosno. Zajęcia odbyły się też w kilkunastu szkołach średnich. Szkoła Nauki Jazdy Piotr Zadrozny zorganizowała spotkanie w Świdnicy, OSK Klasa Adam Szuster w Bytomiu, OSK Radosław Brudny w Skoczowie, FUH DUO Barbara Kościelniak w Częstochowie, Elka School s.c. Maja i Radosław Surała w Gdyni, a OSK DUET w Krośnie. Na najbliższe tygodnie zaplanowane są prelekcje w kilkudziesięciu szkołach w pozostałych regionach Polski.

■ Jak wziąć udział w programie?

Szkoły mogą zapisywać się do akcji bezpośrednio lub zostać zgłoszone przez rodziców na stronie dzbandrogowy.pl. Tam również chęć przystą-



pienia do programu mogą wyrazić OSK. Każdy wykładowca reprezentujący program „Nie bądź dzbanem drogowym” otrzymuje dostęp

do specjalnych testów i egzaminów online, które może łatwo przeprowadzić w kilka minut po zakończeniu wykładu.

Stowarzyszenie Kierowca.PL zapewnia gotowe konspekty zajęć i materiały multimedialne dla prowadzących. Organizatorzy akcji zapewnią także testy i egzaminy, które można rozwiązywać na smartfonach lub tabletach. Dlaczego to tak ważne? Motoryzacja stała się istotnym elementem życia każdego człowieka. Dzięki samochodom łatwiej załatwiać różne sprawy w miastach, a także sprawnie pokonywać duże odległości. Nawet jeżeli nie kierujemy autem, jesteśmy uczestnikami ruchu drogowego. Włączamy się do gry przechodząc przez ulicę, idąc poboczem czy jadąc po drodze rowerem czy elektryczną hulajnogą.

■ Dlaczego warto uczestniczyć?

Najważniejsze reguły ruchu drogowego są najbardziej uniwersalnym językiem świata. Kluczowe regulacje są identyczne we wszystkich zakątkach globu. Wszystko po to, by wyjeżdżając za granicę, a nawet jadąc na inny kontynent móc bezkolizyjnie i sprawnie poruszać się po drogach. Znajomość kodeksu drogowego ułatwia życie. Wystarczy rzucić okiem na oznakowanie jezdni czy stojące przy drodze znaki, by wiedzieć, jak zachować się kierowca. Przydaje się to, gdy chcemy sprawnie przejść przez ulicę, ale również gdy jedziemy po niej rowerem, co po osiągnięciu pełnoletności można robić bez karty rowerowej.

Z przepisami warto zapoznawać się z jeszcze jednego powodu. Systematyczne poszerzanie wiedzy w tym zakresie przyda się, gdy zapadnie decyzja o zdobyciu prawa jazdy. Osoba, która już wcześniej rozwiązywała testy, na zajęciach nie zostanie przygnieciona ilością informacji – najwyżej uzupełni luki w wiadomościach. A to właśnie opanowanie drogowych przepisów stwarza wielu początkującym kierowcom największe trudności. Wzięcie udziału w akcji jest więc w interesie właścicieli OSK – edukując młodzież ułatwią sobie pracę, a kontakt uczniów z przedstawicielem danej szkoły jazdy może przesądzić o tym, który ośrodek kształcenia wybiorą w przyszłości.

Oczywiście nie każdy uczestnik akcji zdecyduje się na zdobycie uprawnień. Spadek zainteresowania zdobyciem prawa jazdy maleje bowiem w wielu zamożnych krajach świata. Trend może zostać jednak przełamany. Co prawda grono zainteresowanych zakupem samochodu stale spada, jednak to właśnie ten dokument daje prawo korzystania ze stojących na ulicach dużych miast aut na minuty czy wynajęcia samochodu z wypożyczalni, a liczba osób chcących wyruszać w ciekawe zakątki świata wciąż rośnie.

Sukces akcji zależy od dwóch czynników – liczby uczniów chcących wziąć w niej udział, a także mobilizacji po stronie branży. Organizatorzy przedsięwzięcia liczą, że uda się dotrzeć do większości szkół z 380 powiatów kraju.

Łukasz Szewczyk



Obawy o przyszłość

Trwają przymiarki do utworzenia samorządu zawodowego instruktorów i egzaminatorów. Założeniem jest poprawa wizerunku przedstawicieli oraz podniesienie standardów kształcenia, a więc również bezpieczeństwa na drogach. Brzmi dobrze, ale bezpośrednio zainteresowani mają sporo wątpliwości...

Z redakcją „Szkoly Jazdy” skontaktowali się przedstawiciele OSK, którzy prosząc o zachowanie anonimowości postanowili podzielić się swoimi wątpliwościami, jak również odpowiedzieć na nasze pytania odnośnie ich spojrzenia na samorząd.

Czy samorząd zawodowy będzie w stanie zmienić coś na lepsze?

Raczej trudno doszukać się korzystnych aspektów. Zamiast sloganów o bezpieczeństwie, lepsze byłyby konkretne działania. Dlaczego nie wprowadzić badań psychotechnicznych dla wszystkich kandydatów na kierowców albo nie wydłużyć kursu do 40 godzin, wymagając przy tym zajęć z zakresu doskonalenia techniki jazdy? Paradoxem wydaje się samo mówienie o aspektach związanych z bezpieczeństwem. Czy naprawdę jakakolwiek szkoła jazdy chce kształcić absolwentów, którzy będą stanowili zagrożenie na drogach?

Obowiązek przynależności do samorządu wszystkich szkół jazdy oraz instruktorów to większe możliwości czy problem?

Takie postawienie sprawy narusza zasadę swobody działalności gospodarczej. Skoro przedstawiciele kształtującego się samorządu zawodowego są tak przekonani o słuszności swojej misji, niech postawią na otwarty model przynależności do tej instytucji. Chyba że mają obawy, że nikt nieprzymuszony nie wstąpi w jej szeregi... Zresztą czy odgórne narzucanie rozwiązań nie jest ukrytą między wierszami tezą, że właściciele szkół jazdy nie są w stanie samodzielnie dokonywać właściwych wyborów?

Podobno samorząd ma rekomendować także materiały szkoleniowe oraz warsztaty szkoleniowe dla instruktorów...

To kolejne rozwiązanie budzące ogromne wątpliwości. Wskazywanie konkretnych podręczników czy miejsc – jedynych słusznych, gdzie mają się odbyć zajęcia edukacyjne – daje pole do nadużyć. Dotychczas sytuację kształtowały naturalne mechanizmy rynkowe.

Skoro o rynku mowa, warto dodać, że przynależność do samorządu nie będzie bezpłatna...



TAK/NIE, lub ?

Jeszcze klamka nie zapadła, ale mówi się, że miesięczna składka ma wynosić 50 zł. To 600 zł rocznie, plus 200 zł wpisowego. I kolejne 1,4 tys. zł za szkolenie. Kto ma wyłożyć te dwa tysiące w skali roku? Instruktor? 80 proc. z nich to emeryci, często byli wojskowi lub policjanci. Mówią wprost, że jeżeli mają tyle wydać, rozważą, czy nie warto pójść pracować „na kasę” do sklepu. A może pieniądze ma wyłożyć właściciel OSK? 2 tys. zł to niby niewiele, ale gdy trzeba zapłacić za dziesięciu czy dwudziestu instruktorów, kwota robi się ogromna. Na co pójdą te pieniądze? Czy szkolenie instruktorów za sprawą stawki zwiększonej z 200 do ponad 1 tys. zł znacznie obejmować zajęcia w ODTJ? Na razie nikt o tym nie mówi. Można jednak łatwo wyliczyć, że przy branży liczącej 25 tysięcy osób roczny budżet samorządu przekroczy 50 mln zł. Jak planuje się rozdysponować tak ogromną kwotę? Na razie nikt nie udzielił konkretnej odpowiedzi.

Instruktorzy już teraz narzekają na niewielkie stawki godzinowe. Jak mogą zareagować na dodatkowe obciążenia?

Dla wielu ewentualne pokrycie składki to równowartość 100 godzin jazdy. Czyli pół miesiąca pracy za darmo. Można więc spodziewać się jeszcze większego problemu z naborem instruktorów, których już teraz jest za mało, a także odpływu kadry. A gdy nie będzie miał kto szkolić kierowców, skrajnym scenariuszem może być uwolnienie zawodu i – wzorem krajów zachodnich – szkolenie pod okiem rodziców czy

innych kierowców z doświadczeniem. To z kolei doprowadzi do bankructwa istniejących jeszcze szkół jazdy. Raczej nie należy się spodziewać, że dodatkowo wpłynie to na bezpieczeństwo. Nieco tylko lepszym scenariuszem jest ogólna zapaść branży, która zakończy się przejęciem rynku szkoleń przez kilka podmiotów. A monopol nigdy niczemu dobremu nie służy.

Jak działalność samorządu wpłynie na prestiż grupy zawodowej?

Powiedzieć i zadeklarować można wszystko. Prestiż czy zaufanie społeczne zdobywa się jednak pracą. Osobiście, a nie przez samorząd. Branża nie zmieni się na dobre, jeżeli każdy instruktor czy egzaminator nie będzie wykonywał swoich obowiązków z poczuciem misji oraz obowiązku.

Czy warto działać? Mówić otwarcie o swoich obawach?

Dopóki samorząd nie zaczął działać, jest jeszcze pole manewru. Później nie będzie można wiele zrobić. Pozostanie wejść w szeregi lub zmienić branżę. A jest o czym rozmawiać. Na razie samorząd operuje głównie ogólnikami. Przyparci do muru sympatycy tej organizacji zaczynają mówić o oddolnej inicjatywie. A na razie będące w tym układzie oddolnym ogniwem szkoły jazdy mają więcej wątpliwości niż argumentów na poparcie samorządu. Dużo obaw budzi możliwość nadawania i odbierania uprawnień. Czy nie zakończy się to nadużyciami?

Łukasz Szewczyk

Vademecum Live? Mówią, że jest najlepsze merytorycznie

Dlaczego Vademecum Live?

Odpowiedź jest prosta. To nowoczesne narzędzie pracy wykładowcy OSK. Oparte o najlepsze materiały merytoryczne na rynku. Dostępne na telefonie i telewizorze, na każdej platformie. Zawsze aktualne i łatwe w instalacji. Ale to nie wszystko.

Podział widoku wykładowcy i kursanta

W Vademecum Live możesz rozdzielić to co widzisz ty jako wykładowca i to co w trakcie wykładu widzą kursanci. Obsłużysz to w naprawdę prosty sposób. To było dla nas najważniejsze. Prostota obsługi.

Modyfikowalne wykłady

Jako wykładowca w swoim widoku będziesz mieć podgląd notatek do każdego slajdu. Będziesz mógł wygaszać niepotrzebne slajdy i dzięki temu przygotować wykład pod Twoje potrzeby.

Rysowanie po slajdach

Aby lepiej przekazać treść, w trakcie wykładu możesz rysować po slajdach.

Vademecum Live pamięta indywidualne ustawienia, ostatni odtworzony slajd i usunięte slajdy.

Wiesz co jest najlepsze? To dopiero początek.



Trudny rynek

W Polsce sprzedaje się rocznie ok. pół miliona nowych samochodów. Kolejny milion używanych aut sprowadzamy z zachodu Europy. Sytuacja zaczyna wyglądać jeszcze ciekawiej, gdy przyjrzymy się jej bardziej szczegółowo.



Fot. materiały Toyoty

W minionym roku zarejestrowano nad Wisłą 521 704 nowe auta osobowe oraz 66 602 nowe pojazdy dostawcze. Samar podał też, że wraz z importem używanych pojazdów dało to wynik 1,6 miliona samochodów. Bieżący rok może zakończyć się kolejnym rekordem. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego raportuje, że do końca września zarejestrowano 2,1 proc. więcej aut niż w analogicznym okresie 2018 roku.

Zapaść rynku nowych samochodów w Polsce wieszczono już kilkakrotnie. Jedno tąpnięcie miało wywołać zablokowanie możliwości odliczania całego VAT-u od aut osobowych, kolejne – zaostrenie korzyści podatkowych, gdy auto stanowiące majątek firmy jest też używane do celów prywatnych. Prognozy nie sprawdziły się, gdyż nad Wisłą sprzedaje się coraz więcej nowych samochodów. Ponad 70 proc. kupują firmy, a pozostałe – nabywcy indywidualni.

Od lat prym wiedzie Skoda. Znacząco swoje notowania poprawiły oraz umocniły Toyota i Volkswagen. Mocnymi graczami tradycyjnie są Opel, Ford i Renault – marki mające w swoich ofertach wiele typowo flotowych modeli. Do końca września w top 5 flotowych modeli znalazły się skoda octavia, toyota corolla, skoda fabia, volkswagen golf oraz opel astra. Klienci indywidualni stawiają natomiast na dacie duster, toyotę yaris, skodę fabię, toyotę corollę i fiata tipo. Trudno się dziwić. Kto płaci za samochód z własnej kieszeni i nie może liczyć na żadne odliczenia podatkowe, szuka jak najlepszej relacji ceny do wyposażenia i funkcjonalności auta. W światowych czy europejskich statystykach sprzedaży coraz wyraźniej swoją obecność zaznaczają crossovery i SUV-y. W polskich statystykach sprzedaży uterenowane modele walczą jeszcze o swoją pozycję. Wszystko za sprawą ceny. Samar podał, że na koniec września 2019 roku średnia cena kupowanego w Polsce

samochodu wynosiła 109 349 zł. To kwota, która pozwala na zakup jedynie mniejszych SUV-ów z napędem na przednią oś lub dacie duster. Rumuński SUV zasługuje na szczególną wzmiankę. Do końca września sprzedano go klientom indywidualnym w liczbie 7 564 szt. Na kolejną w tym rankingu toyotę yaris postawiło „tylko” 4 796 nabywców indywidualnych. W zestawieniu flotowym duster wyprzedził natomiast passata, superba, qashqai oraz cee’da.

Zainteresowanie dieslami tonnieje. Nie wynika to jednak z wizerunkowego problemu silników wysokoprężnych, tylko znacznych cen samochodów, kosztów obsługi serwisowej oraz malejącej dysproporcji w zużyciu paliwa – delikatnie traktowane auta z motorami benzynowymi potrafią być zaskakująco oszczędne. Jak podaje PZPM, w okresie od stycznia do września 2019 roku diesle miały już tylko 20,2 proc. udziału w rynku. To spadek o 14,6 proc. względem analogicznego okresu 2018 roku.

Rząd zapowiadał milion samochodów elektrycznych na polskich drogach. Nawet jeżeli uznać to za celowo przerysowaną metaforę, stopień elektryfikacji naszego parku maszynowego na tle Europy nie wygląda dobrze. W kraju zarejestrowane jest niecałe 6 000 aut na prąd. Nie można zapominać, że wpływ na wynik miał m.in. zakup 500 samochodów do sieci carsharingowej innogy go! Na szybką zmianę sytuacji nie ma co liczyć. Rządowe zachęty ograniczyły się do otwarcia bus pasów oraz zniesienia opłat za parkowanie i akcyzy. Trzyprocentowa, wynikająca z zerowej stawki podatku akcyzowego różnica w cenie przy kwotach znacznie przekraczających 100 000 zł jest pomijalna – większy rabat można było uzyskać podczas negocjacji ceny samochodu z dilerem. Jak na ironię najwięcej zaoszczędzą bogaci nabywcy SUV-ów z hybrydowym napędem plug-in oraz silnikami o pojemności przekraczającej dwa litry. W ich przypadku akcyza spada o blisko 19 proc. Znacznie większym zainteresowaniem cieszą się hybrydy. PZPM podał, że do września zarejestrowano je w liczbie 3 200 szt. To wzrost aż o 117 proc. względem analogicznego okresu ubiegłego roku.

Pisząc o wynikach sprzedaży warto zaznaczyć, że dokładna struktura sprzedaży w Polsce... nie jest dokładnie znana. Większość aut kupują firmy, jednak w tej puli nie brakuje osób prowadzących jednoosobową działalność gospodarczą, które zakupiony pojazd nierzadko eksploatują jak przeciętny Kowalski. Szacunki mówią, że od kilku do kilkunastu procent samochodów wraca na Zachód w ramach reeksportu. Podłożem zjawiska są różnice w cenach w salonach – w przypadku niektórych marek liczone w tysiącach złotych między rynkiem polskim czy niemieckim, więc zakupy nie zawsze mają charakter indywidualny – zdarza się, że salony opuszcza kilkanaście aut jednocześnie.

Sporo zamieszania w dwóch ostatnich latach wywołały obostrzenia dotyczące mierzenia zużycia paliwa. Diler, który nie zdążył sprzedać aut bez homologacji według standardu WLTP, musiał szybko sprzedać je ze znacznym rabatem lub zarejestrować na siebie, by wprowadzenie auta do obiegu było w ogóle możliwe. Obecnie podobną sytuację wywołało wejście w życie regulacji RDE, która narzuca konieczność badania zużycia paliwa w normalnym ruchu drogowym, a nie warunkach laboratoryjnych. Producenci muszą przetestować pojazdy we wszystkich możliwych specyfikacjach, tj. z konkretnymi silnikami, skrzyniami biegów, napędami na jedną lub obie osie, kołami w różnych rozmiarach oraz innymi podzespołami, które mogą mieć wpływ na spalanie. Efektem jest kuriozalna sytuacja. Część modeli występuje tylko w jednej wersji silnikowej! Palety innych, niegdyś obejmujące kilkanaście lub kilkadziesiąt pozycji, zostały okrojone do najczęściej wybieranych wersji. Czas pokaże, jak rozwinie się sytuacja. Obecnie jest

Top 20 modeli – klienci indywidualni, źródło: Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego		
Model	Sprzedaż I-IX	Zmiana r/r
dacia duster	7 564	92,3%
toyota yaris	4 796	2,4%
skoda fabia	4 095	-10,1%
toyota corolla	3 897	118,8%
fiat tipo	3 446	28,7%
toyota auris	2 868	4,5%
skoda octavia	2 811	-1,9%
hundai tuscon	2 779	2,1%
kia sportage	2 634	31,9%
dacia sandero	2 591	23,7%
opel corsa	2 134	-3,7%
skoda rapid	2 072	-2,3%
opel astra	1 937	-46,1%
suzuki vitara	1 879	4,2%
hundai i20	1 826	2,1%
toyota c-hr	1 804	0,9%
toyota aygo	1 778	-14,9%
skoda karoq	1 596	38,8%

Top 20 modeli – firmy, źródło: Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego		
Model	Sprzedaż I-IX	Zmiana r/r
skoda octavia	12 217	-7,7%
toyota corolla	9 605	122,6%
skoda fabia	8 914	-10,1%
volkswagen g	8 875	0,5%
opel astra	8 496	-1,8%
ford focus	5 356	-30,9%
renault clio	5 170	11,0%
toyota yaris	4 993	-11,3%
volkswagen t	4 735	19,4%
opel corsa	4 612	94,5%
dacia duster	4 609	39,4%
volkswagen p	4 574	-26,9%
skoda superb	4 509	-8,2%
nissan qashqa	4 142	-24,3%
kia cee'd	3 935	28,6%
toyota c-hr	3 599	-2,4%
seat leon	3 495	-20,0%
renault megane	3 359	1,7%

tak wymagająca dla producentów samochodów, że najwygodniejszym rozwiązaniem byłoby dla nich oferowanie ręcznych skrzyń w najsłabszych

TOP 20 modeli w okresie styczeń – wrzesień 2019 roku		
Model	Sprzedaż I-IX	Zmiana r/r
skoda octavia	15 028	-6,7%
toyota corolla	13 502	121,5%
skoda fabia	13 009	-10,1%
dacia duster	12 173	68,1%
opel astra	10 433	-14,8%
volkswagen g	10 123	-4,7%
toyota yaris	9 789	-5,0%
opel astra	6 746	47,1%
renault clio	6 691	8,6%
fiat tipo	6 566	-1,6%
ford focus	6 371	-26,5
volkswagen T	6 078	18,5%
toyota auris	5 916	-37,8%
nissan qashqa	5 657	-23,5%
hundai tuscon	5 552	-1,4%
dacia sandero	5 407	17,7%
toyota c-hr	5403	-1,3%
skoda rapid	5 328	-26,7%
kia cee'd	5 290	18,3%

wersjach, a automatów i napędów 4x4 jedynie w najmocniejszych i najdroższych. Homologowanie wszystkich potencjalnie dostępnych konfiguracji, szczególnie dla marek mających szeroką gamę modelową, zaczyna mijać się z celem.

Najbliższe kilkanaście miesięcy może być więc najciekawsze z punktu widzenia rozwoju rynku. Tym bardziej że koncerny motoryzacyjne muszą nie tylko homologować modele według nowych reguł, ale także walczyć o jak najniższą średnią emisję dwutlenku węgla dla całej gamy. Stąd rosnąca pula modeli z napędem hybrydowym oraz tzw. miękkich hybryd z alternatororozrusznikiem, wspomagającym silnik spalinowy w chwilach największego zapotrzebowania na moc. Obecne limity są tak wyśrubowane, że nawet oszczędności rzędu 0,4 l/100 km stały się cenne. Od 2021 roku za każdy ponadprogramowy gram dwutlenku węgla względem 95 g CO₂/km koncerny będą musiały płacić 95 euro, a ostateczna kwota będzie obliczana na podstawie liczby sprzedanych aut.

Mówiąc o nowych samochodach w Polsce nie sposób pominąć też krajowej produkcji. A ona, niestety, systematycznie spada. Jak podaje PZPM, powołując się na dane GUS, z krajowych fabryk wyjeżdżało średnio 36 900 aut osobowych miesięcznie. W poprzednich latach było to odpowiednio 37 600, 42 900, 46 200 oraz 44 600 samochodów osobowych.

Lukasz Szewczyk

Tabele – źródło: Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

Chcesz szybko i łatwo przeprowadzać Egzamin Wewnętrzny?

Wiesz jak więcej zarobić na OSK?

Na przykład obniżając koszty prowadzenia szkoły jazdy. Chcemy i wiemy jak Ci pomóc. Optymalizujemy twoją działalność.

Oprócz nauki prowadzisz także egzaminy wewnętrzne dla kursantów. Dlatego stworzyliśmy rozwiązanie, które zoptymalizuje tę procedurę. Bez potrzeby pomocy informatyka, bo instalacja odbywa się jak za pstryknięciem palców. Klikasz w link i to byłoby na tyle.

Oszczędzisz czas i poprawisz wizerunek

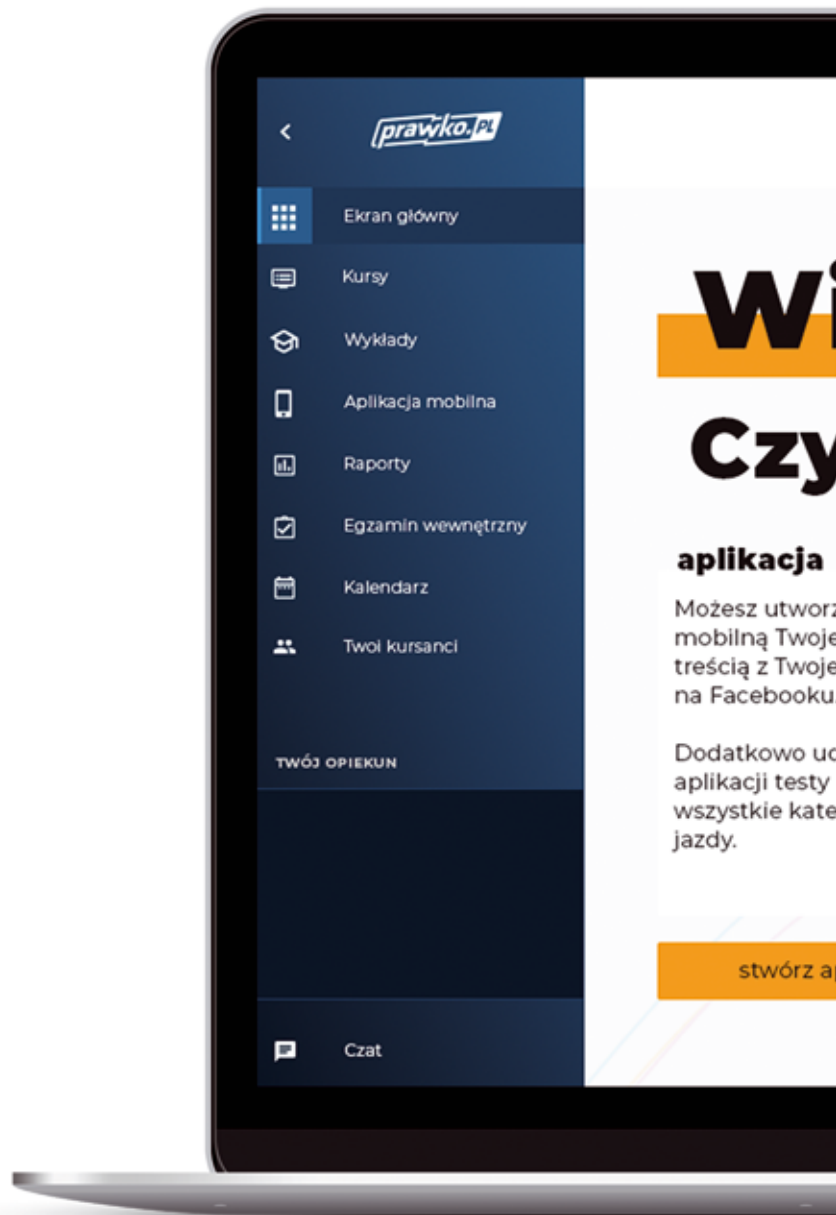
Oszczędzasz czas i poprawiasz swój wizerunek i odbiór w oczach obecnych oraz potencjalnych kursantów. Masz coś co oni cenią. Nowe rozwiązania technologiczne, także na urządzenia mobilne.

Ty nie martwisz się, czy masz aktualną wersję programu, bo aplikacja Egzamin Wewnętrzny jest zawsze aktualna.

Oszczędzasz na komputerach

Wystarczy zakup taniego tabletu. Poza tym tak to sprytnie obmyśliliśmy, że kursanci będą mogli zrobić egzamin na własnym urządzeniu. Tanio, dobrze, szybko. Nawet zaraz po ostatnich wykładach.

Pozbyliśmy się zbędnej papierologii. Zapisujemy tylko protokoły. A ty możesz je udostępniać, drukować, omawiać z kursantami. Jeśli kursant jest młody, a za kurs płacą rodzice, protokół możesz im udostępnić zaraz po egzaminie. Jedno kliknięcie i wysyłasz na maila.



Wielu kursantów wypytuje instruktora o samochody. Próbuje wyrobić sobie zdanie na temat popularnych marek i modeli, a także ustalić, jakie auto będzie najlepsze do samodzielnego szlifowania umiejętności po zdobyciu prawa jazdy. Czasami, gdy pożyczają się od rodziców jedyne auto w domu, stają się przeszłością. W wielu rodzinach są już dwa samochody. W trosce o stan własnych czterech kółek rodzice często decydują się na zakup auta dla pociechy. Często w nagrodę za ukończenie szkoły średniej z dobrym wynikiem, zakwalifikowanie się na studia lub odebranie dyplomu na uniwersytecie czy politechnice.

Zakup samochodu przestał być ogromnym obciążeniem dla domowego budżetu. Oczywiście nie mamy na myśli zakupu nowego pojazdu, tylko wybranie możliwe prostego i łatwego w utrzymaniu używanego samochodu. Każdego roku nad Wisłą rejestruje się milion importowanych aut. W serwisach ogłoszeniowych na kolejnych właścicieli stale czeka kilkaset tysięcy wystawionych pojazdów. Kilkanaście tysięcy z nich uda się kupić za mniej niż 6 000 zł. Oczywiście na wybitny stan techniczny, udokumentowaną historię, pewny przebieg czy bogate wyposażenie nie ma co liczyć. Skreślając jednak z listy zakupowej tanie auta klasy premium (zwykle są skrajnie wyeksploatowane lub powypadkowe) oraz turbodiesle (realne przebiegi to setki tysięcy kilometrów) uda się znaleźć dobry samochód do rozpoczęcia przygody z motoryzacją.

Priorytetem powinno być znalezienie pojazdu z nadwoziem bez śladów napraw powypadkowych czy rozległych ognisk korozji, które nie są jedynie mankamentem natury estetycznej. Często bagatelizowana jest m.in. korozja progów. Tymczasem to jeden z elementów przenoszących obciążenia w samonośnym nadwoziu. Starsze auta japońskich marek czy fordów z mocno zardzewiałymi podwoziami nie przejdą badania technicznego. Ewentualna naprawa zwykle jest pozbawiona sensu – jej koszt może być niebezpiecznie zbliżony do rynkowej wartości pojazdu. Na tym jednak nie koniec. Zardzewiałe punkty mocowania elementów zawieszenia mogą oderwać się od reszty nadwozia, natomiast skorodowane wahacze pękają podczas jazdy. A to może się stać powodem poważnego wypadku.

Skorodowany samochód nie będzie chronił kierowcy i pasażerów zgodnie z założeniami jego konstruktorów. – Wiedza na temat wpływu korozji na zachowanie się samochodu podczas zderzenia była bardzo ograniczona. Nie badano, jak rdza w strukturach energochłonnych pojazdu wpływa na bezpieczeństwo podczas kolizji. Nie wiadomo też, jak zachowa się karoseria, której elementy są mocno skorodowane, a inne mniej lub w ogóle. Przeprowadziliśmy więc test zderzeniowy samochodu z korodującą karoserią, a zebrane dane zestawiliśmy z parametrami uzyskanymi przez ten sam model, gdy był on nowy – wyjaśnia Anders Ydenius, który zajmuje się aspektami zwią-

Jakie auto na początek?

Kurs na prawo jazdy to nie tylko czas nauki, ale również okazja do rozmów z instruktorem. Wśród pozycji na liście dyskusyjnej jest oczywiście motoryzacja.

zanymi z bezpieczeństwem w szwedzkim towarzystwie ubezpieczeniowym Folksam.

W próbie przeprowadzonej według standardów Euro NCAP wzięły udział mocno skorodowana mazda 6 pierwszej generacji oraz volkswagen golf V z niewielkimi ogniskami korozji – co jest typowe dla tych modeli. Samochody sprawdzono w próbach zderzenia czołowego (uderzenie 40 proc. powierzchni czołowej w odkształcalną przeszkodę przy 64 km/h) i boczne (uderzenie stojącego auta przez rozpędzony do 50 km/h wózek z odkształcalnym blokiem). Ponadto Golf wziął udział w teście zderzenia ze słupem przy 50 km/h.

Zardzewiałe nadwozie mazdy nie chroniło już poprawnie pasażerów przed skutkami zderzeń czołowych i bocznych. Auto oceniono tylko na trzy gwiazdki (nowe auto zdobyło cztery), co oznacza, że ryzyko odniesienia poważnych obrażeń lub śmierci w wypadku wzrosło o 20 proc. Golf z pojedynczymi perforacjami i powierzchnią korozją zachował się niemal jak auto z salonu. Ocenę obniżono ze słabych pięciu gwiazdek na mocne cztery (zauważono niewielki spadek bezpieczeństwa przy zderzeniu czołowym).

Przy zakupie pierwszego samochodu często bagatelizowana jest kwestia systemów bezpieczeństwa. O ile coraz trudniej kupić auto bez poduszek powietrznych czy napinaczy pasów (nawet w popularnych modelach przestały wymagać dopłaty pod koniec lat 90.), to nie brakuje samochodów bez ABS-u czy ESP. Wychodzenie z założenia, że nie przydadzą się osobie jeżdżącej głównie po mieście jest poważnym błędem. Oba systemy mają kolosalny wpływ na bezpieczeństwo.

ABS stał się obligatoryjny w krajach należących do Unii Europejskiej w 2004 roku (w Polsce – w 2006 roku). System przeciwdziałający blokowaniu kół pozwala na jednoczesne hamowanie z pełną siłą i manewrowanie w celu ominięcia przeszkód. Znacząco zmniejsza ryzyko obrócenia samochodu przy hamowaniu na nawierzchniach o zróżnicowanej przyczepności (np. jedną stroną na ośnieżonej części drogi). Elektronika na tyle skutecznie zarządza też siłą hamowania, że niemal w każdej sytuacji skraca drogę hamowania. Statystyki dotyczące wpływu ABS na poprawę bezpieczeństwa różnią się w zależności od źródła, miejsca oraz metodologii badania. Można np. trafić na informacje, że praca ABS-u redukuje ryzyko najechania na tył innego pojazdu

o prawie 40 proc., a opuszczenia drogi z powodu problemów z hamowaniem o 10–30 proc. Nawet 60 proc. kierowców poproszonych o ocenę pracy ABS-u deklaruje, że system pomógł im w uniknięciu wypadku.

W 2014 roku obowiązkowy stał się natomiast system ESP (a zaczął pojawiać się w popularnych modelach na liście opcji już około 2000 roku). To kolejny poważny wkład w poprawę bezpieczeństwa na drogach. Z przeprowadzonych w Wielkiej Brytanii badań wynika, że system automatycznej kontroli toru i stabilności jazdy zmniejsza ryzyko śmiertelnego wypadku aż o 25 proc. W Szwecji stwierdzono natomiast ponad 30-procentowy spadek zdarzeń podczas deszczowej pogody. ESP w zarodku tłumi zarówno poślizg podsterowny, jak i nadsterowny – z opanowaniem drugiego nie radzi sobie zdecydowana większość kierowców. Z badań przeprowadzonych przez ADAC wynika, że korzyść płynąca z posiadania ESP jest szczególnie duża w przypadku początkujących kierowców. W grupie 18–25-latków ryzyko opuszczenia drogi na zakręcie jest dwukrotnie wyższe niż dla kierowców mających 30–37 lat.

ESP zmniejsza też ryzyko dachowania. W niektórych modelach (szczególnie w wysokich SUV-ach) w oprogramowaniu systemu zapisano instrukcje mające na celu wywołanie kontrolowanych poślizgów kół, które nie pozwolą na przewrócenie się samochodu przy manewrze nagłego omijania przeszkody na asfalcie. W innych modelach procentuje samo kontrolowanie poślizgu – do dachowania najczęściej dochodzi po zbyt długo przytrzymanej przez kierowcę kontrze i brutalnym przerzuceniu auta w kolejny poślizg.

Podsumowując – kupując pierwszy, a właściwie jakikolwiek samochód nie należy skupiać się na marce, modelu czy wersji silnikowej. Priorytetami powinny być nieskorodowane nadwozie oraz wyposażenie w zakresie bezpieczeństwa, w którego skład wchodzi nie tylko poduszki powietrzne, ale przynajmniej ABS, a w miarę możliwości także ESP. Oba systemy są w stanie skompensować nawet poważne błędy kierowcy i umożliwić wyprowadzenie samochodu z podbramkowej sytuacji. Nie są to bynajmniej luksusowe elementy wyposażenia. Na ABS można liczyć w większości aut wyprodukowanych po 2000 roku. W kolejnych latach coraz powszechniej stawał się ESP.

Łukasz Szewczyk



O czym nie mówią na kursie, a powinni

Proces szkolenia kierowców jest stale udoskonalany. Część rozwiązań odgórnie narzuca się za pomocą prawa, część natomiast to wewnętrzne regulacje poszczególnych szkół jazdy, którym zależy nie tylko na zdaniu przez kursanta egzaminu, ale również faktycznej umiejętności prowadzenia przez niego pojazdu. Co można poprawić?

Zdecydowana większość kursów na prawo jazdy odbywa się na terenie miast. Pojazdy OSK zazwyczaj kursują między ośrodkiem i WORD-em, pokonując trasy egzaminacyjne. Warto zastanowić się, czy kilka dojazdów do miejsc egzaminowania nie powinno odbyć się obwodnicą, autostradą czy wielopasmową drogą o podniesionym do 80 km/h limicie prędkości. Dzięki temu kursant pod okiem instruktora mógłby bezpiecznie zapoznać się ze specyfiką korzystania z tego typu dróg. Czym innym jest bowiem teoria, a czym innym umiejętność wykorzystania pasa rozbiegowego, zachowanie bezpiecznego odstępu, obserwacja drogi oraz wynikająca z niej płynność ruchu.

W takich warunkach znaczenia nabiera technika prowadzenia pojazdu – w tym umiejętność korzystania z lusterek, dobór optymalnych obrotów silnika, hamowanie biegami, a nawet redukcowanie przełożeń – niestety, na większości kursów przyszły kierowca z pewnością nie dowie się, że schodząc z piątego biegu na trzeci warto podnieść prędkość obrotową silnika gazem, zamiast obciążać układ przeniesienia napędu wyłącznie powolnym puszczaniem pedału sprzęgła.

Obecnie coraz bardziej popularne stają się samochody z automatycznymi skrzyniami biegów.

Warto zasygnalizować kursantom, że w takich pojazdach do hamowania można używać lewej nogi. Oczywiście taką technikę należy przećwiczyć na pustym i prostym odcinku drogi, gdyż przy pierwszych próbach hamowania przyzwyczajona do obsługi pedału sprzęgła noga z pewnością powędruje do podłogi. Wprawy nabiera się jednak szybko, a wraz z nią podnosi się wygoda jazdy (nie trzeba przekładać nóg między pedałami) oraz rośnie bezpieczeństwo (skraca się czas reakcji). Późniejsza przesiadka do samochodu z ręczną skrzynią nie okazuje się skomplikowana. Nogi bez udziału świadomości trafiają na odpowiednie pedały podczas jazdy.

Bez względu na rodzaj skrzyni biegów istotny jest też sposób operowania pedałami. Prawą stopą powinno się to robić bez odrywania pięty od podłogi, a jedynie zmieniając kąt ustawienia stopy (nieprzypadkowo buty do sportowej jazdy mają podeszwę obejmującą pracującą w takiej sytuacji część pięty). Lewa stopa, gdy nie jest akurat potrzebna, powinna spoczywać na podporce, co nie tylko stabilizuje ciało w fotelu, ale również daje dodatkowe sygnały o zachowaniu się samochodu. Wielu kierowców nawet po latach od zakończenia kursu ma złe nawyki w za-

kresie używania pedału sprzęgła, jak na przykład podpieranie lewej nogi o pedał sprzęgła. Niektórzy oczekują na zamianę świateł z włączoną jedynką. Tego typu zachowanie niepotrzebnie obciąża wysprzęglik, łożysko i docisk sprzęgła.

Nawet wielu doświadczonych kierowców bagatelizuje także kontrolę ustawienia zagłówka (jego górna krawędź powinna znajdować się na wysokości czubka głowy) oraz właściwe zapinanie pasów bezpieczeństwa – nie mogą być skrócone (ich wytrzymałość spada o połowę), nie należy zapinać ich na kurtkę, a tuż po zapięciu pas należy dociągnąć, by skompensować luz, który stanie się niebezpieczny podczas wypadku (rozpędzone ciało uderzy z ogromną siłą w pas dociągany przez napinacz).

Po macoszemu bywają traktowane kwestie związane z ustawieniem fotela oraz odległością od kierownicy i pedałów. Przypomnijmy więc, że po maksymalnym wciśnięciu pedału sprzęgła (a także pozostałych) noga powinna być lekko ugięta w kolanie. Z kolei oparcie należy ustawić pod takim kątem, by wyprostowane ręce mogły zgiąć się w nadgarstkach tuż za wieńcem kierownicy. Takie ustawienie fotela nie tylko ułatwia obsługę kierownicy i pedałów

oraz pozwala na wycucie zachowań pojazdu receptorami czuciowymi w plecach. Staje się też niezwykle istotne podczas wypadku, gdyż z jednej strony kierowca nie siedzi w zbyt małej odległości od poduszki powietrznej, z drugiej jednak nie ma możliwości odruchowego zablokowania łokci i kolan tuż przed wypadkiem, co mogłoby zakończyć się wybięciem stawów barkowych i biodrowych.

Jeżeli fotel ma regulację wysokości, jego siedzisko powinno zostać ustawione na takim poziomie, by biodra znalazły się na takiej samej wysokości co kolana. Oczywiście od reguły można odstąpić, jeżeli kierowca jest na tyle niski, że nie ma odpowiedniej widoczności przez przednią szybę.

Kierowca powinien też zadbać o pasażerów i nakazać im właściwe ustawienie zagłówek oraz zapięcie pasów (obie kwestie są często bagatelizowane przez jadących w drugim rzędzie). Kogo nie przekonuje troska o pasażerów (można spotkać się ze stwierdzeniami, że są dorośli i wiedzą, co robią), powinna przekonać dbałość o własne dobro – w chwili zdarzenia osoba jadąca z tyłu bez pasów jest w stanie złamać oparcie przedniego fotela, a nawet przy mniejszych zdarzeniach odnieść obrażenia, co dla kierowcy może zakończyć się wezwaniem do sądu.

Zmotoryzowany powinien mieć również świadomość, że odpowiada też za stan własnego pojazdu. W policyjnych statystykach nie jest to zwykle wykazywane, ale część zdarzeń wynika nie tylko z niedopasowania prędkości do warunków, ale pośrednio również stanu technicznego pojazdu. Kto ma wątpliwości, może pooglądać w sieci kompilacje wypadków – np. serię Polskie Drogi na YouTube. Nie brakuje w nich sytuacji, gdy przód niezbyt szybko jadącego pojazdu wyprzedza jego tył (prawdopodobnie na tylnej osi znajdowały się zużyte lub marnej jakości opony). Są też zdarzenia, do których prowadzą blokujące się hamulce tylne – samochód wpada w trudny do opanowania poślizg nadsterowny. Najczęściej dzieje się to w modelach, które miały na wyposażeniu system ABS. Niestety, nie wszyscy kierowcy wiedzą, że auto bez ABS nie jest tym samym, czym samochód z niesprawnym ABS, który wraz z systemem traci elektroniczną korekcję siły hamowania.

W procesie szkolenia kierowców i korygowania błędów niezłe efekty przynosi system „mówię, co widzę/robię”. Kursant na głos i z odpowiednim wyprzedzeniem mówi, co zamierza zrobić lub co zauważył. Uporządkowanie w myślach kolejnych czynności, przypominające stosowane w lotnictwie checklista, zmniejsza ryzyko pominięcia któregoś zadania (np. włączenia kierunkowskazu i sprawdzenia obecności rowerzystów na drodze dla rowerów), a także redukuje stres – kierujący wie, co ma robić. Po opanowaniu przez przyszłego kierowcę absolutnych podstaw jazdy samochodem do omawiania sytuacji na drodze może włączyć

się instruktor. Warto, by zwracał uwagę kursanta na możliwy rozwój wydarzeń – np. mówiąc „zielone światło świeci się już długo, konieczne może być zatrzymanie pojazdu gdy włączy się żółte” czy „obserwuję biegnącą wzdłuż ulicy drogę dla rowerów – za chwilę będziemy skręcać i ją przetniemy”. Dzięki temu kierujący szybciej nauczy się właściwego obserwowania drogi. Niestety, w wielu przypadkach okazuje się do problemem nawet po latach spędzonych w aucie. Część osób nierzadko wykonuje manewr, a dopiero później spogląda w kierunku zakrętu. Częstą przypadłością jest też obserwowanie drogi tuż przed maską. Gdy kierowca skupia się na odcinku trasy, który pokona za sekundę czy dwie, może już niewiele zrobić. Z pewnością nie znajdzie czasu na zaplanowanie optymalnego toru jazdy w ramach pasa ruchu, dobranie biegu czy prędkości. Konstrukcja dróg czy limity prędkości są tak dobrane, by zapewnić bufor bezpieczeństwa. Warto jednak zwrócić kursantowi uwagę na konieczność obserwowania drogi w dalszej odległości od auta. Na rozwinięcie tej umiejętności trzeba czasu, ale dzięki niej wszystko można wykonać lepiej, płynniej czy bardziej komfortowo dla pasażerów.

Większość młodych Polaków ma kontakt z grami – czy to na komputerach, czy na konsolach. To potencjalnie duża korzyść na etapie szkolenia kierowców. Oczywiście przyszłego kierowcę należy odpowiednio ukierunkować, by sesje przed komputerem lub konsolą przyniosły korzystny efekt. Przede wszystkim wskazane są gry o charakterze symulacyjnym (np. Dirt Rally, Dirt 4, Dirt Rally 2.0, Assetto Corsa, Gran Turismo, Forza Motorsport), a nie typowo zręcznościowe, które pozwalają na pokonanie całego miasta niekończącym się poślizgiem kontrolowanym. Kierowcy rajdowi i wyścigowi twierdzą, że za wirtualną kierownicą można przeprowadzić ponad 60 proc. treningu, poznając krzywizny zakrętów na torze, punkty hamowania i przyspieszania, a także ćwicząc refleks i poprawność reakcji w trudnych sytuacjach. Realizm prowadzenia pojazdu jest oceniany na ok. 90 proc. (brakuje jedynie przeciężeń).

Brytyjska sieć szkół jazdy BSM przeprowadziła badania, z których wynika, że 54 proc. regularnie grających kursantów zdało egzamin na prawo jazdy za pierwszym razem. Pozostała grupa miała 45-procentową skuteczność. Dysproporcję można wyjaśnić naukowo. Amerykański miesięcznik „Psychological Science” przedstawił wyniki badań o zależnościach między kontaktem z grami akcji a reakcją na bodźce. – Z naszych badań wynika, że nawet sesje z prostymi grami akcji przez pięć godzin w tygodniu mogą być efektywnym z punktu widzenia kosztów narzędziem do poprawiania szczególnie istotnych podczas prowadzenia samochodu aspektów wizualno-motorycznej sprawności – podsumowała półroczny eksperyment Li Li z New York University Shanghai.

Podstawą do wyciągnięcia tych wniosków było sprawdzenie w symulatorze, jak gracze oraz osoby, które nie mają kontaktu z grami, radzą sobie z utrzymaniem w pasie ruchu samochodu targanego podmuchami bocznego wiatru. Dzięki regularnemu kontaktowi z grami skrócił się czas reakcji, a zarazem podniosła dokładność. Warto podkreślić jest fakt, że poprawę odnotowano zarówno wśród graczy z prawem jazdy, jak i osób, które prawa jazdy nie posiadają. W ramach równoległe prowadzonego eksperymentu sprawdzono, czy znaczenie mają gatunki gier. Jedną z grup badawczych otrzymała gry strategiczne, a druga – wyścigi. Wzrost sprawności wizualno-motorycznej odnotowano tylko wśród osób grających w wyścigi. Zaledwie pięć godzinnych sesji wystarczyło, by reakcje na bodziec stały się szybsze i bardziej dokładne. Po kolejnych pięciu godzinach wyniki były jeszcze lepsze. Podsumowując eksperyment naukowcy z New York University Shanghai stwierdzili, że dla początkujących kierowców najbardziej wskazane są gry samochodowe, które wymuszają wyrobienie nawyku pełnej kontroli nad pojazdem.

Podobne zdanie mają pracownicy amerykańskiego University of Rochester. Zauważyli, że gracze do 25 proc. szybciej reagują na zastaną sytuację i lepiej kontrolują otoczenie, co może mieć dodatni wpływ na prowadzenie pojazdu. Reakcje na bodziec nie są przy tym bezmyślnie wykonywanym odruchem. – Są tak samo dokładni, ale szybsi. Jeżeli jesteś chirurgiem albo znajdujesz się na polu bitwy, może to robić kolosalną różnicę. Decyzje nigdy nie są oczywiste także za kierownicą. Mózg zawsze bierze pod uwagę różne scenariusze. Kiedy prowadzisz i coś pojawi się na kursie kolizyjnym, oszacuj, czy warto hamować, czy nie. Mózgi graczy nauczyły się efektywniej gromadzić informacje i je przetwarzać – podsumowała eksperyment prof. Daphne Bavelier.

Skoro nawet krótki (5–10 godzin) kontakt z wyścigami może mieć korzystny wpływ na zdolność kursanta do prowadzenia pojazdu, gry można uznać za ciekawe uzupełnienie klasycznego procesu szkolenia. Istotną kwestią jest zwrócenie uwagi na konieczność ustawienia wysokiego poziomu rywalizacji oraz wyłączenie wszystkich systemów asystenckich (ABS, kontroli trakcji itd.). W efekcie kursant poczuje, że nie jest mistrzem kierownicy oraz zrozumie, jak trudne jest opanowanie samochodu w krytycznej sytuacji. Wirtualni kierowcy mają wysoką samoocenę – grający Brytyjczycy ocenili swoje rzeczywiste umiejętności za kierownicą na 7,2/10. Z kolei osoby, które nie mają regularnego kontaktu z grami, przyznały sobie 6,7/10. Ale powiedzmy to wprost – nie udowodniono, że kontakt z grami sprawi, że dana osoba staje się zagrożeniem na drodze, tak samo jak nie wykazano, że brutalne produkcje mają wpływ na zachowania w życiu codziennym.

Łukasz Szewczyk

Szkolić nowocześnie, czyli jak?

Za nami Ogólnopolska Konferencja Stowarzyszenia KIEROWCA.PL. W tym roku poświęcona była zagadnieniu nowoczesnego szkolenia kandydatów na kierowców oraz stanowiła inaugurację ogólnopolskiego programu edukacyjnego „Nie bądź dzbanem drogowym”, którego celem jest szerzenie wiedzy i świadomości na temat zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród młodzieży szkół ponadpodstawowych.



Byliśmy tam i w kulisach konferencji zadaliśmy uczestnikom pytania związane z tematami przewodnimi spotkania. Wybrane wypowiedzi poniżej.

■ Szkolenie elektrykiem – jak to się robi?

Eugeniusz Matuszak, OSK Prima, Myślubórz: To inne szkolenie niż w aucie ze skrzynią manualną lub automatyczną. Moment obrotowy jest zupełnie inny. Za pierwszym razem każdy będzie zaskoczony. W moim przypadku było tak, że pojeździłem kilkadziesiąt godzin, zanim zaprosiłem kursanta do samochodu. Symulowałem sobie trudne sytuacje na drodze. Prowadzenie samochodu elektrycznego w trudnych warunkach drogowych jest na początku wyzwaniem: w warunkach mokrej i bardzo mokrej nawierzchni moment obrotowy uzyskiwany od razu, na samym wejściu, jest wyczuwalny przez zerwanie przyczepności kół. Przy dużej ilości wody trzeba panować nad gazem, aby nie przesadzić.

Prowadzący: Trzeba pamiętać, że puszczenie gazu powoduje natychmiastowy odzysk energii, a więc automatyczne hamowanie. Na początku może to być nawet irytujące.

Często słyszy się, że młodzi ludzie są zupełnie inni niż jeszcze kilka lat temu. Na czym ta różnica polega i jak przekłada się to na prowadzenie szkolenia z osiemnastolatkami, dwudziestolatkami?

Tomasz Kania, psycholog transportu: Bardzo duże znaczenie ma dla nich świat wirtualny, jednak gdy wsiadamy do pojazdu, jesteśmy w świecie rzeczywistym. Młodzi ludzie mają problem z utrzymaniem koncentracji. We Francji wprowadzany jest w tej chwili przepis, który zrównuje korzystanie z telefonu komórkowego podczas kierowania pojazdem z prowadzeniem pod wpływem alkoholu. Czas reakcji znacząco się wydłuża: jeżeli skupiamy uwagę na ekranie telefonu, nie jesteśmy w stanie zareagować szybko na sytuację bieżącą w świecie rzeczywistym. Ten przepis ma polegać na tym, że jeśli policjant zauważy złamanie zasad ruchu drogowego przez kierowcę korzystającego z telefonu komórkowego, automatycznie odbierze mu prawo jazdy.

Dariusz Szkarapata, OSK Auto-Dar Szkoła Jazdy, Szczecin: Młodzi ludzie żyją emocjami, pozytywnymi emocjami. Trzeba do nich wyjść, skorzystać z ich energii, rozwijać się i czegoś się nauczyć, nie tylko zarobić. Aby to było możliwe, niezbędne jest uszanowanie ich postawy,

wejście w ten styl. Korzystanie z nowoczesnych technologii jest konieczne, bo oni chcą się dzielić informacjami z ośrodkiem i swoimi rówieśnikami. Nowoczesne technologie pozwalają zastąpić papierowe ankiety, wiedzę opartą na intuicji, obserwacji.

Lidia Drozdowska, OSK Prawko Poznań: Różnica jest kolosalna. Gdy zaczynałam w 2013 roku, młodzi ludzie nie wyobrażali sobie, aby nie robić prawa jazdy, to był dla nich priorytet. Obecnie nie jest to już sprawa priorytetowa. Ale gdy włączamy jakieś nowości, młodzi są bardzo ich ciekawi. Dzięki temu można ich zachęcić, przekonać, że to nie tylko obowiązek, którego spełnienie jest niezbędne dla ich przyszłości. Bardzo ważny jest dla nich aspekt pozytywnego doświadczenia i możliwość dzielenia się tym, co w danej chwili robią. Takie nowości, jak np. aplikacja, wywołują zaciekawienie i chętnie się tym dzielą, udostępniają innym osobom i dzięki temu więcej osób chce wypróbować tę formę – nie muszą siedzieć na zajęciach, będą to sobie robić w domu, podczas przerwy, na przystanku.

Andrzej Kościelniak, OSK Duo, Częstochowa: Poziom wyobraźni młodych ludzi jest w tej chwili wyraźnie niższy. Dopiero przedstawienie namacalnego dowodu sprawia, że informacja do

nich dociera. Trudno im przyjąć do wiadomości, że samochód potrzebuje więcej niż metr do zatrzymania się, a z drugiej strony, że wchodząc na przejście dla pieszych wpatrzni w ekran telefonu komórkowego mogą spowodować realne zagrożenie. Młodzi po prostu żyją w innym świecie. Podczas szkolenia trzeba nieustannie sugerować, podpowiadać, aby jednak trochę wyobraźni zaczęli uruchamiać.

Dariusz Stachlewski, OSK Stachlewski, Sochaczew: Młody kandydat nie tylko idzie, siedzi, słucha, ale bez przerwy korzysta z telefonu komórkowego.

Jerzy Kociszewski, Bydgoszcz: Aby dotrzeć do młodego człowieka, trzeba używać języka emocji. Właściwy kontakt instruktora z młodym człowiekiem polega także na tym, aby się dostosować, aby używać jego słownictwa.

Jednym z tematów przewodnich konferencji jest nowoczesne szkolenie. Co to znaczy szkolić nowoczesnie?

Prowadzący: Mam świadomość, że przyszedł kierowca to będzie inny kierowca niż obecnie. Po pierwsze dlatego, że zmieniają się samochody. Będą wyposażone w rozmaite systemy. Już współczesne samochody są w pewnej części autonomiczne: aktywny tempomat, kontrola toru jazdy, zatrzymywanie się przed przeszkodami itd. Moim zdaniem przyszłość należy także do samochodów elektrycznych, a te pojazdy prowadzi się inaczej, trzeba się tego nauczyć. I niewątpliwie trzeba znaczną część szkolenia prowadzić przez Internet, np. na Facebooku. Inaczej młodych ludzi stracimy. Sądzę, że wszystkie samochody za kilka lat będą wyposażone w czujniki i kamery cofania. Autonomiczne parkowanie staje się codziennością. Nie słyszałem, aby na jakimkolwiek kursie uczono, jak korzystać z systemów pozwalających na autonomiczne parkowanie.

Lidia Drozdowska, OSK Prawko, Poznań: To znaczy wychodzić naprzeciw młodziemu, którą szkolimy. Brakuje nam czasu i dzięki wprowadzonym innowacjom dla kandydatów na kierowców możemy wykorzystać każdy wolny moment. Młodzi czekająca na przystanku na autobus lub tramwaj ma przy sobie smartfon z dostępną aplikacją, w której może się zapoznać z przepisami ruchu drogowego lub testami, obowiązującymi na egzaminie państwowym.

Andrzej Kościelniak, OSK Duo, Częstochowa: Nowoczesne szkolenie to korzystanie z nowoczesnych technologii: e-learningu, symulatorów, bo jest to odzwierciedlenie dzisiejszych czasów. Wprowadzenie e-learningu automatycznie zwiększa zasięg, a treści szybciej docierają do zainteresowanych.

Dariusz Stachlewski, OSK Stachlewski, Sochaczew: Inaczej niż do tej pory, czyli odchodzimy od tablic, a korzystamy z programów komputerowych, które skuteczniej pokażą naszym przyszłym kierowcom, jakie niebezpieczne sytuacje mogą ich spotkać. Dzięki temu mogą to zobaczyć, nie tylko o tym przeczytać. Stare

metody po prostu są już dla młodzieży nudne i wykładowca nie będzie wysłuchiwany.

Tomasz Kania, psycholog transportu: Wykorzystanie nowoczesnych technologii sprzyja tworzeniu nowych połączeń, które kiedyś mogą się przydać. Przy 30 godzinach szkolenia kierowców trudno przetrzeć wszystkie warunki, które może przynieść nam życie. Mam tu na myśli np. wbiegnięcie dzikiego zwierzęcia na drogę. Wirtualna rzeczywistość daje nam możliwość wytrenowania odpowiedniej reakcji. Łatwiej będzie nam to doświadczenie przenieść do świata rzeczywistego.

Jan Broniewicz, Naczelna Organizacja Techniczna w Opolu: E-learning daje młodzieży pełną swobodę. Mogą z niego korzystać w nocy, w niedzielę, po południu, wszystko jedno kiedy. Kursanci mają pełną swobodę, bo co z tego, jeśli przyjdą na zajęcia, skoro będą ze zmęczenia na nich spać.

Jerzy Kociszewski, Bydgoszcz: To szkolić zgodnie z modą, tendencjami i obecnym poziomem technologii. Młodzi ludzie są w tej chwili do tego stopnia za nowymi technologiami, że jeśli nie będziemy korzystać z nowości, po prostu do nas nie przyjdą.

Karolina Maksimowicz, OSK SZAL, Białystok: Na pewno podążać za trendami. Myślę, że pojazdy autonomiczne i elektryczne to przyszłość, każdemu z nas zależy na środowisku. Dobrze jest przygotowywać kursantów do obsługi systemów, które coraz częściej występują w samochodach. Konieczne jest nauczanie kursantów określonych odruchów. Choć należy pamiętać, że systemy nie mogą nas we wszystkim wyręczać. Gdy widzę reklamę samochodu, który samodzielnie parkuje równoległe, zastanawiam się, czy jest to dla

kursanta odpowiednie – co z naszym myśleniem przestrzennym, samodzielnością?

Ogólnopolska akcja „Nie bądź dzbanem drogowym” ma celu propagowanie wśród młodzieży wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego. Czy instruktor nauki jazdy ma szansę być dla młodzieży mentorem, przewodnikiem po zasadach BRD?

Prowadzący: Moim zdaniem rola instruktora jest niedoceniana. Aby być dobrym instruktorem, trzeba mieć powołanie, cierpliwość, umiejętność rozmowy, trafienia do ludzi. Młodzi ludzie i starsi są różni. Przecież zdarzają się kursanci po 60. roku życia. Także młodzi ludzie, którzy nie mają pojęcia o samochodach. Do każdej z tych grup trafia się zupełnie inaczej i bycie mentorem polega na elastyczności, tolerancji i świętej cierpliwości. Cechą instruktora musi być cierpliwość, odporność i wytrzymałość, bo lekko w tym zawodzie nie jest.

Artur Pluta, OSK Enigma, Kielce: Bardzo cieszyłbym się, gdyby rola instruktora nie ograniczała się jedynie do przygotowania kursanta do egzaminu, ale by był jego nauczycielem, przewodnikiem po ruchu drogowym, aby przygotował go do bezpiecznego poruszania się pod drożdżem. Jednak w obecnej sytuacji, gdy mamy 30 godzin w części praktycznej kursu, jest to bardzo utrudnione.

Jerzy Kociszewski, Bydgoszcz: Wykonuję ten zawód od ponad 30 lat. Kiedyś, gdy ktoś chciał się dowiedzieć, jak pewną kwestię regulują przepisy ruchu drogowego, zwracał się z pytaniem do taksówkarza lub instruktora. Dobrze byłoby wrócić do tej sytuacji, by instruktor był autorytetem dla młodych ludzi.

Opracował Szymon Janicki



Prewencyjne badania trzeźwości

Przewoźnicy i związkowcy chcą przywrócenia prewencyjnych badań trzeźwości kierowców zawodowych.

ZMPD i Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” domagają się przywrócenia przepisów umożliwiających przedsiębiorcom prewencyjne badanie trzeźwości kierowców zawodowych. W obecnym porządku prawnym jest ono zabronione.

■ Prewencja, nie represja

– Będziemy się starać zmienić obowiązujący stan prawny, by zrobić wyłom dla naszej branży – powiedział prezes ZMPD Jan Buczek. Pracodawcy i związkowcy będą dążyli do zmiany przepisów m.in. na forum Rady Dialogu Społecznego.

Badania należy postrzegać jako formę prewencji, a nie represji. – W żadnym wypadku nie chcemy straszyć kierowców, lecz wytworzyć u nich odruch bezwarunkowy: idę do pracy – jestem trzeźwy – powiedział przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” Tadeusz Kucharski. – Chcemy, by świadomy kierowca zawodowy mógł skorzystać z odpowiednich urządzeń i by sam mógł się przebadac – dodał.

Prezes ZMPD zwrócił uwagę, że do momentu zmian przepisów prewencja była traktowana przez wielu kierowców jako coś oczywistego; poddawali się badaniom bez większych obaw i oporów. – Wszyscy zdają sobie sprawę z tego, że przy zderzeniu z ciężarówką inny uczestnik ruchu drogowego nie ma większych szans na przeżycie. Do tego dochodzi kwestia samego pojazdu i ładunku – w takich przypadkach ubezpieczenia przestają działać – powiedział Jan Buczek.

Nagle hamowanie, nawet przy prędkości 60 km/h, może spowodować zerwanie się ładunków, istnieje też ryzyko poślizgu. Ciężarówka może się przewrócić, kierowca stracić zdrowie, a nawet życie. – Zależy nam, by mogli się przed tym uchronić. Każda inicjatywa, która powoduje, że tych zjawisk jest mniej, jest ze wszelkich miar słuszna.

Zdaniem Tadeusza Kucharskiego prewencyjne badanie powinno się odbyć tylko wtedy, gdy trudno mieć jakiegokolwiek wątpliwości, że pracownik źle się czuje, zachowuje się nie tak, jak



powinien. Stan kierowcy powinna zbadać kilkusobowa komisja.

Badania prewencyjne kierowców zawodowych mają istotny wpływ na podniesienie poziomu bezpieczeństwa na drogach. W zasadzie miałyby, gdyż wymuszona przez RODO nowelizacja kodeksu pracy, obowiązująca od 4 maja 2019 roku, odebrała pracodawcom możliwość ich przeprowadzania.

■ Liczby

Na podstawie danych Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji za 2018 rok kierowcy samochodów ciężarowych spowodowali 46 wypadków pod wpływem alkoholu. – O 46 za dużo – skomentował Jan Buczek.

Nie sposób się z tym stwierdzeniem nie zgodzić. Dla porównania – to niechlubne zestawienie otwierają kierowcy samochodów osobowych (1 050), a następnie rowerzyści (216), motorowerzyści (137), motocykliści (109), kierowcy czterokołowców (23), ciągników rolniczych (20) i innych pojazdów (13).

Prezes ZMPD podkreślił, że kierowcy zawodowi to bardzo świadoma grupa zawodowa. – Liczba zarejestrowanych ciężarówek to zaledwie 10 proc. liczby zarejestrowanych samochodów osobowych, ale zakładając, że ciężarówka wykonuje dziesięciokrotnie większe przebiegi roczne niż przeciętna osobówka, te liczby stają się porównywalne.

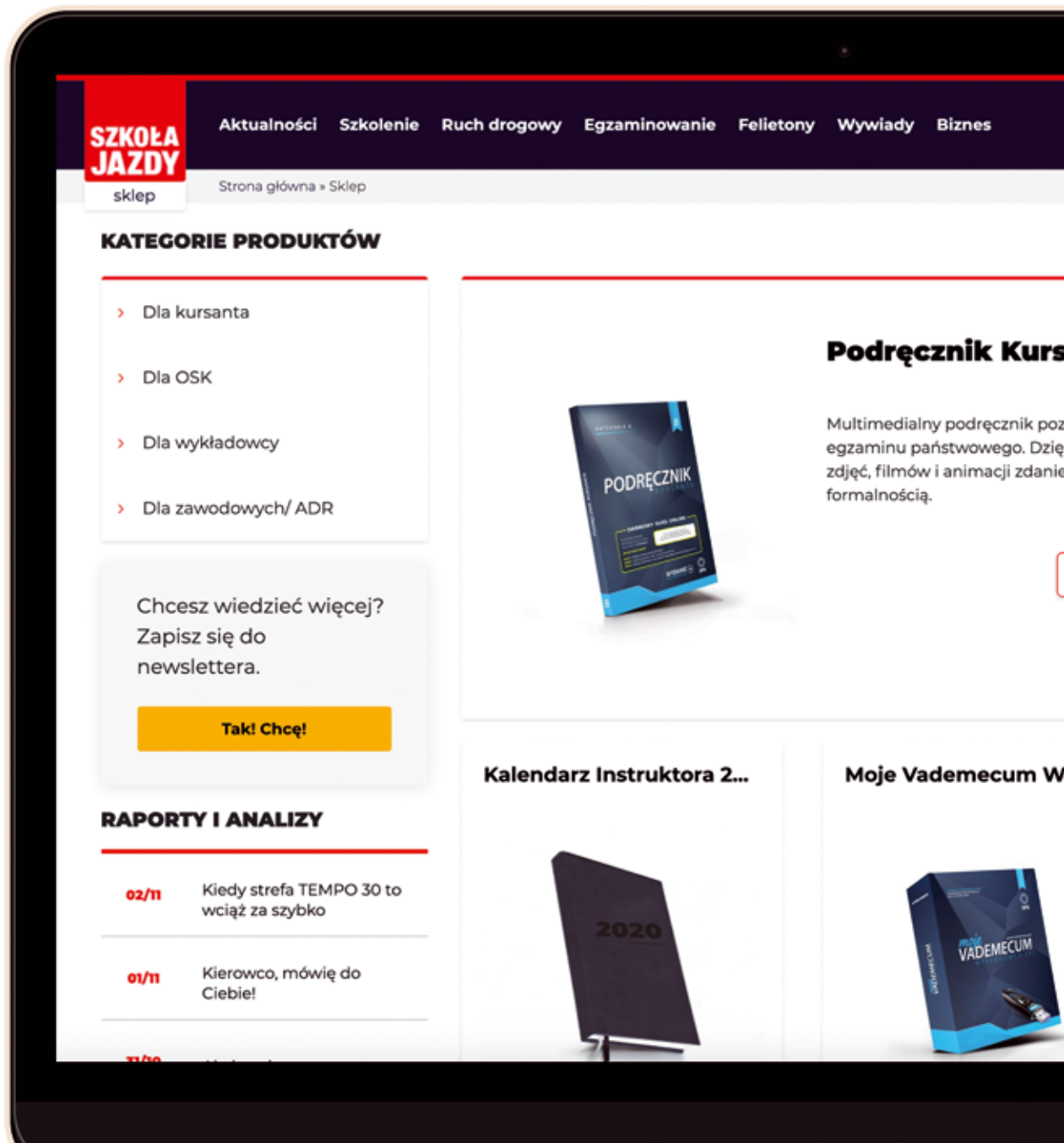
Jan Buczek oraz Tadeusz Kucharski są zgodni, że od branży transportowej należy wymagać znacznie więcej. O tym, jak ważny jest stan trzeźwości kierowców, nikogo nie trzeba przekonywać.

Prezes przywołał sytuację, kiedy jeden z pracodawców został ukarany przez sąd za udzielenie nagany pracownikowi, który odmówił poddania się badaniu alkomatem. – Wprowadzenie przepisów ograniczających pracodawcy możliwość kontrolowania stanu trzeźwości swoich pracowników było dla nas zaskakujące, tym bardziej że w trakcie tworzenia tych przepisów nie mieliśmy możliwości przekazania swojej opinii – podkreślił prezes ZMPD.

Adam Mikołajczyk

**ZAMAWIAJ ONLINE**

TO SIĘ OPŁACA! :)



Kolejne zmiany.

W teorii na lepsze...

W Rządowym Centrum Legislacji na etapie opiniowania znajduje się projekt rozporządzenia ministra infrastruktury, zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Jest istotny dla branży szkoleniowo-egzaminacyjnej, gdyż może dokonać niemalże rewolucji.

Dobór pojazdów szkoleniowych nie powinien być dziełem przypadku. Oczywiście jest, że najlepsze efekty przyniosłoby szkolenie kierowców pojazdami zbliżonymi do później przez nich używanych. Nieprzypadkowo kandydatów na prawo jazdy kategorii B edukuje się autami miejskimi, a nie dużymi, dostawczymi samochodami, które również spełniają wymagania przewidziane dla tej kategorii. Inaczej wygląda sytuacja w przypadku pojazdów bardziej wyspecjalizowanych, a więc motocykli i samochodów ciężarowych. Grono zainteresowanych kursami jest mniejsze, różnorodność konstrukcyjna nawet w ramach popularnych na rynku modeli okazuje się znaczna, a przepisy dotyczące zarówno szkolenia, jak i możliwości użytkowania pojazdów bardziej szczegółowe. W przypadku motocykli kluczowym czynnikiem jest pojemność skokowa silników, natomiast jeśli chodzi o pojazdy ciężarowe liczy się dopuszczalna masa całkowita. Na terenach wielu miast obowiązują obostrzenia dotyczące DMC.

Projekt rozporządzenia składa się z trzech istotnych składowych. Pierwsza podyktowana jest zapotrzebowaniem społecznym oraz analizą problemów związanych z dostępem do uprawnień do kierowania pojazdami przez osoby niepełnosprawne w wieku 14–16 lat. Według obecnie obowiązujących przepisów do egzaminu na prawo jazdy kategorii AM mogą przystąpić wyłącznie na motorowerze, co nie zawsze może być możliwe. Rozwiązanie można uznać za krzywdzące, gdyż później posiadacz takich uprawnień może też prowadzić czterokołowce lekkie. Stąd pomysł, by osoby niepełnosprawne miały możliwość uzyskania prawa jazdy kategorii AM z ograniczeniem do kierowania czterokołowcem lekkim ucząc się jeździć i zdając egzamin czterokołowcem lekkim.

Kolejna zmiana dotyczy motocyklowych praw jazdy. Obecnie do szkolenia na kategorię A1 można używać motocykla z silnikiem o po-



jemności do 125 ccm, natomiast w przypadku A2 wymagane jest przynajmniej 395 ccm. To znaczna różnica. W komentarzu do projektu zmian podkreślono, że niskie osoby miewają problemy z opanowaniem maszyn spełniających ustawowe minima ze względu na ich masę czy rozmiary. Mogłyby bez większych problemów

kierować motocyklami o pojemności 250 ccm. Obecnie jednak motocykle z silnikami o pojemności 126–394 ccm nie są brane pod uwagę jako narzędzia szkoleniowe. Proponujący zmianę przekonują, że nowy przepis poprawi bezpieczeństwo szkolenia oraz ułatwi stopniowe opanowywanie motocykli o większej pojemno-

ści przez osoby ubiegające się prawo jazdy A2. Zmiana wydaje się rozsądna. Współczesne maszyny klasy 250 czy 350 ccm są całkiem mocne i szybkie. Niektóre mają 25 bądź ponad 30 KM, co w lekkim jednośladowie w zupełności wystarcza. Nie można też zapominać, że do zdobycia prawa jazdy kategorii A minimalne wartości to 595 ccm, 50 kW i 175 kg. Nie ma więc obawy, że o przypadkowo dojdzie do ułatwienia dostępu do mocnych maszyn.

Trzecia zmiana dotyczy zestawów używanych do szkolenia na prawo jazdy C+E. Pomysłodawcy nowelizacji zwracają uwagę na problemy z zakupem i eksploatacją pojazdów wyposażonych jedynie w manualną skrzynię biegów. Obecnie produkowane pojazdy ciężarowe w większości są wyposażone w półautomatyczne lub w pełni zautomatyzowane przekładnie. Kierowca wciąż ma możliwość wyboru biegów, jednak bez wciśnięcia sprzęgła. Jak twierdzą pomysłodawcy zmian, sprawia to, że zakup nowych pojazdów do szkolenia czy egzaminowania kandydatów na kierowców kategorii C i C+E z ręczną skrzynią biegów jest pod względem przydatności w późniejszym kierowaniu pojazdem niezasadny. Tym bardziej że producenci dążą do wyeliminowania z rynku pojazdów ciężarowych i autobusów z ręcznymi skrzyniami.

W szkoleniu na prawo jazdy kategorii C+E używa się zestawów złożonych z samochodu ciężarowego i przyczepy. Sporadycznie natomiast wykorzystuje się ciągniki siodłowe z naczepą. Jest to sytuacja odwrotna niż na rynku transportowym, gdzie po szkoleniu i egzaminie trafiają kierowcy. W projekcie podkreślono, że dlatego firma transportowa przyjmując do pracy nowego kierowcę musi doszkalać go w zakresie techniki prowadzenia czy obsługi ciągnika oraz naczepy. „Mając to na względzie, oraz biorąc pod uwagę postulaty organizacji społecznych zrzeszających zarówno transportowców, jak i podmioty szkolące, zaproponowano, aby w okresie 5 lat dokonać systemowej zmiany tej zależności poprzez wprowadzenie obowiązku prowadzenia szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców kategorii C+E przy użyciu ciągników siodłowych z naczepą. Uznano, że jest to wystarczający czas dla umożliwienia podmiotom naturalnej wymiany posiadanych pojazdów na pojazdy spełniające nowe wymagania. Z punktu widzenia przedsiębiorców transportowych zmiana powinna przyczynić się do uzyskania lepiej przygotowanych do wykonywania pracy kierowców zawodowych, a więc do ograniczenia liczby i czasu szkoleń wewnętrznych niezbędnych do rozpoczęcia pracy przez nowo zatrudnionych kierowców na nowoczesnych samochodach ciężarowych” – zapisano w projekcie. Przepis miałby wejść w życie z początkiem stycznia 2025 roku, a w okresie przejściowym mogłyby być używane zestawy złożone z auta ciężarowego i przyczepy, o ile zostały przystosowane do nauki jazdy przed styczniem 2020 roku.



To radykalna zmiana. O komentarz do rządowych propozycji poprosiliśmy Macieja Kulkę, właściciela OSK Kulka z Lublina. – Rząd odgórnie narzuca nam konieczność wykonywania dodatkowych inwestycji, które nie mają żadnego uzasadnienia dydaktycznego. Wracamy do czasów PRL, kiedy władza ludowa wiedziała lepiej niż fachowcy. Nikt nie liczy się z opinią i doświadczeniem. Dla nas narzucenie konieczności prowadzenia zajęć na kategorię C+E ciągnikiem siodłowym to kolejne wydatki związane z bardzo drogim ubezpieczeniem pojazdu, podatkami od środków transportu czy miejscem parkingowym. Same koszty serwisu naczepy są dużo wyższe niż tandemu. W dobie rosnących kosztów warto zastanowić się wspólnie nad ich optymalizacją, a nie dorzucaniem kolejnych. Jeżeli koszty będą rosły, to będziemy je przerzucać na klienta, bo przecież nie mamy swoich pieniędzy. Mamy pieniądze naszych klientów. Dlatego te zmiany uderzają w nas wszystkich. Dodatkowym argumentem przeciw takiemu rozwiązaniu jest znaczne utrudnienie prowadzenia działalności szkoleniowej – proszę sobie wyobrazić prowadzenie zajęć praktycznych tak dużym pojazdem np. w Łukowie, Białej Podlaskiej czy w Chełmie – mówi Maciej Kulka. – Jestem przekonany, że zmiany idące w tym kierunku mają służyć wyłącznie wyeliminowaniu firm, które mają jeden pojazd ciężarowy z przyczepą i to nim teraz szkolą w ramach kategorii C czy C+E. Najczęściej są to małe, rodzinne firmy, niemające szans mierzenia się z dużymi jednostkami. Czy naprawdę w ten sposób chcemy walczyć z konkurencją? Czy to jest jedyny sposób? A może warto poprawić nadzór nad szkoleniami, a nie w sposób tak ordynarny regulować rynek. W 25-letniej historii naszej fir-

my szkoliliśmy już na kategorię C+E ciągnikiem siodłowym z naczepą, podczas gdy kurs na kategorię C prowadziliśmy tzw. solówką. Nasze środowisko po licznych konsultacjach wypracowało nowe rozwiązania. Ze względu na wysokie koszty utrzymania pojazdów przepisy się zmieniały i dano nam możliwość szkolenia tzw. tandemem lub naczepą. Do dzisiaj są WORD-y (Tarnobrzeg), w których kursant ma wybór, a co za tym idzie – wybór mają ośrodki szkolenia (przykład: renault premium, daf CF lub man TGA). Szkolenie jednym pojazdem w ramach kategorii C i C+E jest dużo bardziej efektywne i w żaden sposób nie utrudnia dostępu do zawodu kierowcy. Firmy transportowe i tak bardzo często organizują własne szkolenia czy jazdy sprawdzające (m.in. Litwiniuk, Nowakowski, Bury, Batim i MPK Lublin). Jest to praktyka wynikająca także z przepisów BHP. Pracodawca ma obowiązek przeszkolić pracownika na stanowisku pracy. Zmiany w zakresie szkolenia na kategorię C+E praktycznie pozbawią nas możliwości szkolenia w okresie od ostatniego piątku czerwca do ostatniej niedzieli przed rozpoczęciem roku szkolnego, kiedy obowiązują zakazy ruchu: w piątki w godz. 18–22, w soboty w godz. 8–14, w niedziele w godz. 8–22. Obecnie przynajmniej samą ciężarówką można szkolić w weekendy i w okresie innych zakazów, bowiem w Polsce dotyczą one pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton.

Będziemy śledzić dalszy rozwój prac nad ustawą i informowali o stanowiskach zgłoszonych w ramach opiniowania. Zachęcamy również przedstawicieli OSK do zabierania głosu w sprawie na łamach „Szkoly Jazdy”.

Łukasz Szewczyk

Drogowe eksperymenty

Przepisy dotyczące ruchu drogowego nie zmieniają się często. Kluczowe zasady uregulowano i w miarę możliwości ujednolicono w 1968 roku w konwencji wiedeńskiej. Mimo to na drogach wciąż potrzeba innowacyjnych rozwiązań.



Nie oznacza to oczywiście diametralnych zmian w prawie. Natężenie ruchu na drogach wielu krajów świata jest na tyle duże, że radykalne nowelizacje stanowiłyby wręcz zagrożenie. Dokonuje się natomiast korekt mających na celu głównie poprawę bezpieczeństwa oraz zwiększenie płynności ruchu.

Eksperymentem wprowadzonym w wielu krajach jest redukcja liczby znaków drogowych. Na wybranych odcinkach zostawia się tylko absolutnie niezbędne, zdając się na ogólne przepisy drogowe (regulujące m.in. pierwszeństwo przejazdu czy dozwoloną prędkość), jak również zdrowy rozsądek kierowców. – Jeżeli traktujesz ludzi jak idiotów, zachowują się jak idioci – dosadnie podsumował sprawę Hans Monderman, holenderski inżynier drogowy. W jego ocenie

mniejsze poczucie pewności na drodze sprawia, że kierowcy jeżdżą bezpieczniej.

W ramach eksperymentu jedno z największych skrzyżowań w Drachten zmieniono w wyłożony kostką plac bez jakichkolwiek oznaczeń. W efekcie kierującym dano sporą dowolność w doborze toru jazdy. Płynność ruchu wzrosła, a w ciągu dwóch kolejnych lat doszło tylko do dwóch wypadków. Wcześniej przez cztery lata było ich 36. Korzystnym z punktu widzenia bezpieczeństwa rozwiązaniem okazało się też usunięcie sygnalizatorów. Wielu kierowców wychodzi bowiem z założenia, że gdy mają zielone światło i pierwszeństwo, są zwolnieni z konieczności zachowania ostrożności. – Kiedy nie wiesz dokładnie, kto ma pierwszeństwo, szukasz kontaktu wzrokowego z innymi użytkownika-

mi drogi. Automatycznie zmniejszasz prędkość i wzmagasz czujność – wyjaśnia Hans Monderman. Konieczność uważnego oceniania sytuacji na skrzyżowaniach warto wpajać kursantom od początku szkolenia. Nawet w krajach Europy Zachodniej, gdzie kierowcy jeżdżą bezpieczniej niż u nas, na skrzyżowaniach z sygnalizacją dochodzi do połowy wypadków.

Na ciekawą zmianę zdecydowano się w Wiltshire. Na drogach tego brytyjskiego hrabstwa zlikwidowano centralne linie. Efektem było zmniejszenie liczby wypadków o 35 proc. Spadek o 13 proc. zaobserwowano w analogicznej sytuacji na ulicach Londynu. Eksperci wyjaśniają, że to dzięki utracie przez kierowców poczucia przynależności do wydzielonej dla nich przestrzeni. Jadą więc w większym skupieniu i zwracają

cają baczniejszą uwagę na zachowanie innych kierujących. Radykalne ograniczanie prędkości na świeżo oddanych do użytku polskich drogach, które nie mają jeszcze oznaczeń, może być więc pozbawione uzasadnienia. Korzystne efekty przynosi też ograniczanie liczby znaków pionowych. Gdy jest ich niewiele, bardziej zwracają na siebie uwagę kierujących. Dochodzi do tego aspekt niepewności. Jeżeli droga jest gorzej oznakowana, kierowca czuje się mniej pewnie i dla własnego dobra bacznie obserwuje otoczenie w poszukiwaniu ewentualnych zagrożeń.

Na ciekawy eksperyment zdecydowali się drogowcy w Australii. W lutym 2014 roku, wbrew światowym trendom, władze stanu Terytorium Północne przywróciły przepisy sprzed 2007 roku i zniosły ograniczenie prędkości na Stuart Highway – drodze wiodącej przez odludne okolice, która wbrew pozorom nie jest typową autostradą, bliżej jej do naszych jednopasmowych krajówek. Początkowo było to 200 km. W 2015 roku limit prędkości zwiększono o 76 km, a obecnie wynosi 336 km. Informujące o tym znaki ustawiono w kilku newralgicznych miejscach. W pozostałych kierowcy mogli jechać z dowolnie wybraną przez siebie prędkością, o ile dopasują ją do warunków, umiejętności czy ogólnej sytuacji na trasie. Zastanawiano się, czy wygra zdrowy rozsądek, czy zmotoryzowani zaczną pędzić na złamanie karku. Korzystając z okazji podjęto kilka prób bicia rekordów prędkości. Zrobiło tak chociażby Porsche, rozpędzając swój hybrydowy supersamochód 918 Hybrid do 350 km/h. Podczas eksperymentu badano zachowania kierowców. Prędkości rozwijane na co dzień przez Australijczyków okazały się rozsądne. Aż 85 proc. jechało w tempie 133–139 km/h. W listopadzie 2016 roku przywrócono ograniczenie prędkości do 130 km/h. Na taką decyzję władze stanu zdecydowały się tuż po wyborach mimo zerowej liczby zabitych na tym odcinku w 2015 roku! Swoją decyzję rządzący uzasadnili stwierdzeniem, że prędkość jest przyczyną 25 proc. tragicznych wypadków. Jeden z komentujących nowelizację prawa lekarzy zauważył, że dużym problemem pozostaje lekceważenie konieczności zapinania pasów czy siadanie za kierownicą



po wypiciu alkoholu. Limit 130 km/h wprowadzono mimo że wiązały się z tym poważne wydatki – 4,4 mln dolarów zainwestowano w drogę, a kolejne 2,5 mln w usunięcie z pobocza drzew i innych niebezpiecznych przeszkód.

Inny eksperyment przeprowadzono natomiast we Francji. W ubiegłym roku tamtejszy rząd zmniejszył ograniczenie prędkości na zwykłych pozamiejskich drogach z 90 do 80 km/h. W 2016 roku na drogach tego typu zginęło 55 proc. ogólnej liczby ofiar wypadków (1911 osób). Zakładano, że obniżając dozwoloną prędkość uda się zmniejszyć liczbę tragicznych wypadków i uratować 300–400 osób rocznie. Już wtedy policja sygnalizowała, że nie jest to główna przyczyna tragicznych zdarzeń – funkcjonariusze zwracali uwagę rządu na kierowców jeżdżących pod wpływem alkoholu i narkotyków (ok. 45 proc. zdarzeń, a prędkość – ok. 28 proc.). Klamka jednak zapadła – mimo poważnego sprzeciwu społeczeństwa. Tuż przed wprowadzeniem nowych przepisów zebrano ponad 0,6 mln podpisów pod petycją dotyczącą anulowania zmian. Sprzeciw wobec ograniczeń prędkości był jednym z powodów protestów tzw. żółtych kamizelek.

W ubiegłym roku we Francji na drogach zginęło 3 428 osób – o 200 mniej niż w 2017 roku. Rząd zapewnia, że obniżony limit prędkości przyczynił się do uratowania 124 osób.

Mimo to na początku 2019 roku minister spraw wewnętrznych Francji zapowiedział, że rząd rozważa zmianę decyzji i nie wyklucza przywrócenia limitu 90 km/h. Później potwierdził to premier. Departamenty mają otrzymać możliwość podniesienia maksymalnej prędkości, jeżeli zagwarantują możliwe najwyższy poziom bezpieczeństwa na drogach. Zainteresowanie projektem wyrazili przedstawiciele 40 z 95 departamentów.

Okazuje się, że prawo nie nadąza za rozwojem techniki. Niektóre marki, w tym Volkswagen, w droższych modelach wprowadziły system awaryjnego hamowania po wykryciu zasłabnięcia kierowcy. Dotychczas podejmował on próbę obudzenia kierującego sygnałem dźwiękowym i szarpnięciem (krótkie, zdecydowane użycie hamulców). Jeżeli to nie pomagało, komputer włączał światła awaryjne, zaczynał wężykować pojazdem w ramach pasa ruchu, by zwrócić uwagę innych kierujących na wystąpienie nietypowej sytuacji, po czym – wykorzystując czujniki systemu parkowania czy asystenta martwego pola – sprowadzał auto na pas awaryjny. W nowych modelach tak już jednak nie będzie. W Niemczech przyjęto ustawę, która nie pozwala pojeźdowi na samodzielną zmianę pasa ruchu. Efekt? Jeżeli elektronika wykryje, że kierowca zasłabł, zatrzyma samochód na lewym pasie autostrady. Z jednej strony, to wciąż bezpieczniejsze od uderzenia w barierę czy inny samochód. Z drugiej, może okazać się zgubne w skutkach – auto będzie stało na lewym pasie do czasu usunięcia go przez kierowcę lub służby drogowe.

Także w Niemczech, oraz innych krajach starej Unii, prowadzony jest projekt C-Roads. W jego ramach trwają testy dróg współpracujących z samochodami wyposażonymi w specjalne moduły komunikacyjne. Ich kierowcy mogą otrzymać m.in. informacje o samochodzie unieruchomionym na poboczu, wypadku, zatorze, nadjeżdżającym pojeździe uprzywilejowanym czy prędkości, która pozwoli na utrzymanie się w „zielonej fali”. Rozwiązania, które obecnie brzmią jak pieśń przyszłości, mają szansę stać się powszechne w samochodach kolejnej generacji.

Łukasz Szewczyk



Przygotowanie auta na zimę

■ Kiedy zmienić opony na zimowe

Temperaturą graniczną, przy której opony letnie tracą przyczepność, jest 7–10 st. C. Już wtedy opony zimowe są bezpieczniejsze, nawet jeśli nie ma śniegu. Wystarczy jesienna pogoda. Dlatego kiedy przez kilka dni z rzędu rano, kiedy jedziemy do pracy, temperatura powietrza wynosi poniżej 5–10 st. C, warto umówić się do serwisu, bo później będzie już tylko chłodniej, a kolejki coraz większe.

■ Wybór właściwych opon, czyli na co zwrócić uwagę kupując opony

Wybór dobrych opon to ważna decyzja, mająca realny wpływ na nasze bezpieczeństwo na drodze. Jakość opon decyduje o długości drogi hamowania, przyczepności samochodu do jezdni czy odporności na aquaplaning.

Właściwe parametry. Każda opona ma swoje parametry – niektóre z nich możemy dobrać, tak by spełniały nasze indywidualne wymagania – część jest jednak narzucona przez producenta samochodu, w którym opony zostaną zamontowane.

Do najważniejszych parametrów opony należy jej rozmiar – nie może być dowolny i nie służy jedynie estetyce. Producenci samochodów ustalają odpowiedni rozmiar ogumienia do każdego modelu auta, a nawet do każdej wersji silnikowej, gdyż różnią się pomiędzy sobą parametrami i osiąganiami. Informację, na jakich oponach producent homologował swój pojazd w UE, znajdziemy w instrukcji obsługi. Są tam wszelkie dane, które pozwolą znaleźć odpowiedni rozmiar i typ opony.

Pamiętajmy, że używanie opon niezgodnych z oficjalną homologacją samochodu może być przyczyną nawet zatrzymania dowodu rejestracyjnego, a w razie wypadku problemów z odszkodowaniem.

Gdy na oponie znajduje się oznaczenie np. 225/45R17 94Y, to:

- 225 oznacza podaną w milimetrach szerokość mierzoną pomiędzy bokami opony.
- 45 wskazuje wysokość profilu, czyli wartość procentową, która wyraża wysokość boku opony w stosunku do jej szerokości.
- R17 – R oznacza typ opony, w tym przypadku radialną, 17 – podaną w calach średnicę osadzenia na feldze.
- 94 oznacza indeks nośności, czyli wartość maksymalnego obciążenia jednej opony przy zachowaniu prędkości dopuszczalnej przez producenta pojazdu. W tym przypadku to 670 kg.



Y wskazuje indeks prędkości, który informuje o maksymalnej prędkości, z jaką pojazd może się bezpiecznie poruszać, gdy ma zamontowaną daną oponę. W tym przypadku to maksymalnie 300 km/h.

■ Oznaczenia na oponach

Symbole znajdujące się na oponach pomagają świadomie podjąć decyzję zakupu kompletu ogumienia. Najważniejsze oznaczenia to:

Symbol E.C.E oznacza homologację europejską, która dopuszcza ogumienie do użytku na drogach UE. Opony dostosowane do wymogów unijnych gwarantują bezpieczną jazdę.

Numer DOT to zakodowane oznaczenie producenta, fabryki oraz daty produkcji służące identyfikacji partii produkcyjnej opon.

Symbol alpejski (platek śniegu na tle gór) – w skrócie 3PMSF – ang. Three-Peak Mountain Snowflake – to bardzo oficjalny symbol opon zimowych i całorocznych, znak, że opony przeszły testy według norm potwierdzających ich osiągi w warunkach zimowych i uzyskały homologację zimową.

■ Co można wyczytać z etykiety

Ikona z dystrybutorem – efektywność paliwowa, określana przez współczynnik oporów toczenia opony, jest wyrażona za pomocą klas od A do G. A oznacza najbardziej oszczędną oponę – opony najwyższej klasy A pozwolą zaoszczędzić do 7,5 proc. paliwa w porównaniu do opon najniższej klasy G.

Ikona z deszczem – hamowanie na mokrej nawierzchni – informuje o długości drogi hamowania. Klasa A oznacza, że dany model opon

pokonuje najkrótszą drogę hamowania na mokrej jezdni – przy prędkości 80 km/h droga hamowania będzie nawet o 18 m krótsza niż w przypadku opon najniższej klasy G.

Ikona z głośnikiem – zewnętrzny hałas toczona – wyrażona w decybelach wartość emitowana przez daną oponę przy prędkości 80 km/h. Skala hałasu pokazywana jest za pomocą trzech belek – im więcej czarnych, tym głośniejsza opona.

■ Nowe czy używane

Oczywiście tylko nowe. I nie chodzi o wrażenia estetyczne. Opony z drugiej ręki mają nieznaną historię użytkowania i z reguły uszkodzenia warstw wewnętrznych w środku. Wystarczy, że poprzedni użytkownik jeździł kilka tygodni ze zbyt małym ciśnieniem w kole. Oszczędności związane z używanymi oponami są jedynie pozorne – stwarzają one nieprzewidywalne zagrożenie na drodze, wybierając je ryzykujemy zdrowie i życie własne oraz naszych bliskich. Ponadto ich okres użytkowania może być tak krótki, że już po kilku miesiącach będziemy musieli zakupić kolejny komplet. Obecnie ceny nowych opon bywają bardzo niskie, szczególnie podczas sezonowych wyprzedaży. Po zakupie używanych gum, gdy na jaw wyjdą ich uszkodzenia, nie otrzymamy zwrotu pieniędzy.

Używane gumi nie zagwarantują takich parametrów, jak nowe opony; nie mają 100 proc. właściwości nowych egzemplarzy. Mogą je spełniać w 60 proc. lub tylko w 30 proc. – nikt tego nie wie, łącznie z ich sprzedawcą.

Opony z drugiej ręki nikt dokładnie nie sprawdza. Ogląda się je z zewnątrz. Fabrycznie nowe opony są skrupulatnie sprawdzane na każdym

etapie produkcji – włącznie z prześwietlaniem warstw wewnętrznych promieniami rentgenowskimi, by wykluczyć uszkodzenie osnowy, opasania czy drutówki. Kupując fabrycznie nowy produkt mamy gwarancję producenta, że jest pełnowartościowy. Sprawa wygląda całkowicie inaczej w przypadku opon używanych – sprzedawcy nie mają żadnej technicznej możliwości sprawdzenia ich wnętrza, które może skrywać istotne, niewidoczne gołym okiem uszkodzenia – mogą one pojawić się już np. przy jeździe przez kilka tygodni ze zbyt małym ciśnieniem powietrza w kole. To może z kolei doprowadzić do rozerwania opony w czasie jazdy!

Pamiętajmy, że opony są jedynym punktem styku samochodu z drogą. Każdego samochodu. I to od ich stanu oraz jakości zależy przyczepność pojazdu do jezdni.

■ Nowe nie znaczy wyprodukowane miesiąc temu

Kod fabryki i daty produkcji opon nie oznaczają terminu przydatności – służą one producentom do identyfikacji danej partii produkcyjnej.

Nowe opony zawsze mają gwarancję producenta – to ważny aspekt, który chroni nabywcę przed ukrytymi wadami. Dlatego nie ma znaczenia, kiedy opony wyprodukowano – najważniejsze, że były nieużywane i właściwie przechowywane.

Nowe opony nie psują się w magazynie – zużywają się jedynie podczas użytkowania. To naturalne, bo rozgrzewają się podczas jazdy, działają na nie napięcia wynikające z ciśnienia, są deformowane pod wpływem np. najechania na dziurę w jezdni z dużą prędkością. Ważne jest zatem dbanie o właściwy poziom ciśnienia i sprawdzanie go przynajmniej raz w miesiącu.

Opony to nie butki, nie szcerstwieją.

■ Zimowe czy całoroczne z homologacją zimową

Opony całoroczne z homologacją zimową mają bardziej miękką mieszankę gumową oraz wielofunkcyjny bieżnik, co przekłada się na lepszą przyczepność zimą i większe bezpieczeństwo niż w przypadku opon letnich. Musimy jednak pamiętać, że nawet gumy całoroczne klasy premium latem nie będą tak dobre, jak opony letnie, a zimą – tak jak zimowe. Na zimowych szybciej zahamujemy, gdy zrobi się chłodno – także na mokrej nawierzchni!

Montaż wybranych opon w sprawdzonym serwisie. Gdy mamy już komplet odpowiednich opon i chcemy je zmienić, warto zrobić to w serwisie, w którym montaż zostanie przeprowadzony fachowo, a jego pracownicy zadbają, by nie doszło do uszkodzenia opony czy felgi.

Pewność dobrze wykonanej usługi dają nam serwisy posiadające Certyfikat Oponiarski, będący gwarancją profesjonalizmu. Więcej o certyfi-



kacie oraz listę certyfikowanych serwisów można znaleźć na stronie www.certyfikatoponiarski.pl

Odpowiednie ciśnienie w oponach. Warto pamiętać, że nawet samochód jadący na najlepszych oponach i posiadający najnowocześniejsze systemy bezpieczeństwa nie będzie dobrze się prowadził ani hamował na drodze, jeśli ma zły poziom ciśnienia w oponach. Tylko przy optymalnym ciśnieniu, jakie ustalił producent danego samochodu, opona będzie przylegać do drogi największą powierzchnią – dzięki temu zapewni bezpieczeństwo i zbyt szybko się nie zużyje. Nie ma jednak optymalnej wartości ciśnienia dla wszystkich opon we wszystkich samochodach. Prawidłowy poziom przewidziany przez producenta auta podany jest w instrukcji pojazdu na lewym słupku, w schowku lub na klapce wlewu paliwa.

Należy pamiętać, że zmiana pogody na chłodniejszą powoduje spadek ciśnienia w oponach. Niedopompowanie opon już o 0,4 bara wydłuża drogę hamowania o 4 metry i zwiększa hałas

o 2–3 dB. Rezultatem jazdy ze zbyt niskim ciśnieniem będzie wspomniane już szybsze zużycie opon oraz częste tankowanie ze względu na zwiększone spalanie paliwa. Ciśnienie opon należy sprawdzać przed wyruszeniem w podróż, kiedy opony nie są jeszcze nagrzane.

Kontrola głębokości bieżnika. Minimalna głębokość bieżnika opony w Polsce to 1,6 mm. Nie może być mowy o bezpiecznej jeździe samochodem na oponach, których bieżnik jest płytszy niż 1,6 mm. Warto więc sprawdzić, jakie są rekomendacje producenta opon. Jeżdżąc ze zbyt płytkim bieżnikiem pozbawiamy się przyczepności w nagłych sytuacjach i stanowimy poważne zagrożenie dla wszystkich użytkowników ruchu drogowego! Im niższy bieżnik, tym mniejsza możliwość odprowadzania wody oraz błota pośniegowego w przypadku opon zimowych.

Sprawdzanie stanu opon. Sprawdzamy opony pod względem nawet najmniejszych popękań i wybrzuszeń. Nie można ich ignorować – mogą oznaczać poważne uszkodzenia zewnętrzne lub wewnętrzne ogumienia i są potencjalnie niebezpieczne – opona może pęknąć w czasie podróży. Jeśli je zauważymy, koniecznie udajmy się do serwisu oponiarskiego po poradę.

Pamiętajmy też o... kole zapasowym i dopompowaniu go przed sezonem zimowym. Kiedy spada temperatura, spada też ciśnienie w oponach. Jeśli nie dopompujemy koła zapasowego lub dojazdowego, w razie awarii będzie bezużyteczne.

Więcej informacji na stronie pzpo.org.pl



Dziecko w samochodzie – zasady bezpieczeństwa

Zasady bezpieczeństwa podczas przewożenia dzieci w pojazdach samochodowych określone zostały w ustawie Prawo o ruchu drogowym w art. 39 ust. 3, 3a, 3b, 3c i 4.

Przed wszystkim należy pamiętać, że obowiązek przewożenia dziecka w specjalnym foteliku lub innym urządzeniu przytrzymującym dotyczy dzieci mających poniżej 150 cm wzrostu bez względu na jego wiek. Dlatego nawet 17-latek powinien być przewożony w powyższy sposób, jeżeli ma mniej niż 150 cm wzrostu. Choć taka regulacja może się wydawać przesadna czy wręcz kuriozalna, to jednak nie o restrykcje tu chodzi, ale o bezpieczeństwo podopiecznego, co powinno stanowić bezwzględny priorytet.

Ustawodawca wyraźnie nakazuje, aby urządzenie do przewożenia dziecka czy fotelik miały konstrukcję zgodną z normami UE oraz by stosować zalecenia producenta dotyczące ich montażu w pojeździe. Takie wymaganie ustawowe ma sens, ponieważ tylko prawidłowy montaż zapewni maksymalny poziom bezpieczeństwa

przewożonego dziecka, co niestety dość często jest ignorowane przez użytkowników. Istotne jest, aby fotelik lub urządzenie było odpowiednio dobrane do masy i wzrostu dziecka. Wystarczy nieprawidłowy kąt nachylenia fotelika, aby nie zdał on egzaminu w razie wypadku.

W przepisach prawa o ruchu drogowym przewidziano wyjątki, w których dopuszcza się odstępstwo od nakazu przewożenia dzieci w fotelikach lub innych urządzeniach przytrzymujących. Zezwala się na przewożenie dziecka, przytrzymywanego za pomocą pasów bezpieczeństwa, na tylnym siedzeniu pojazdu, jeżeli ma ono co najmniej 135 cm, a ze względu na jego wzrost i masę nie jest możliwe zapewnienie mu odpowiedniego fotelika lub innego urządzenia. Istnieje też możliwość przewożenia na środkowym miejscu tylnego siedzenia pojazdu trzeciego dziecka bez fotelika lub innego

urządzenia, jeżeli ma ono co najmniej trzy lata, jest przytrzymywane za pomocą pasów bezpieczeństwa, w przypadku, gdy dwoje dzieci jest przewożonych w fotelikach lub innych urządzeniach i nie ma już możliwości zainstalowania kolejnego.

Pozostałe wyjątki dotyczą konkretnych rodzajów pojazdów, np. taksówek lub pojazdów specjalnych, uprzywilejowanych oraz wskazań zdrowotnych popartych stosownym zaświadczeniem lekarskim.

Pomimo że nakaz przewożenia dzieci w fotelikach zgodnie z zasadami bezpieczeństwa obowiązuje już dosyć długo w naszym systemie prawnym (omawiany przepis wszedł w życie 1 stycznia 1999 roku), nadal, zwłaszcza w obrębie mniejszych miejscowości, ale i w dużych miastach zaobserwować można, że w samochodach osobowych dzieci przewożone są na przednim

siedzeniu albo swobodnie poruszają się podczas jazdy na tylnej kanapie. W takich przypadkach kierujący pojazdem nie tylko wykazuje się brakiem wyobraźni, ale także popełnia wykroczenie z art. 97 kodeksu wykroczeń, zagrożone karą grzywny w wysokości do 3000 zł albo naganą. Kwestię zagrożenia karą pozostawię bez komentarza, bowiem zdaje się oczywiste, że bezpieczeństwo dzieci powinno być najważniejsze i wystarczająco motywować do przestrzegania przepisów, które nie są przesadnie wydumane, zwłaszcza biorąc pod uwagę skutki wypadków z udziałem najmłodszych pasażerów.

Przechodząc do skutków zaniechania przestrzegania przez kierujących przepisów i zaleceń ujętych w art. 39 Prawa o ruchu drogowym należy zauważyć, że zaniechanie takie może być oceniane pod kątem odpowiedzialności karnej za czyn z art. 160 kk.

Art. 160. [Narażenie człowieka na niebezpieczeństwo]

§ 1. Kto naraża człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, podlega karze pozbawienia wolności do lat trzech.

§ 2. Jeżeli na sprawcy ciąży obowiązek opieki nad osobą narażoną na niebezpieczeństwo, podlega karze pozbawienia wolności od trzech miesięcy do lat pięciu.

§ 3. Jeżeli sprawca czynu określonego w § 1 lub 2 działa nieumyślnie, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku.

§ 4. Nie podlega karze za przestępstwo określone w § 1–3 sprawca, który dobrowolnie uchylił grożące niebezpieczeństwo.

§ 5. Ściganie przestępstwa określonego w § 3 następuje na wniosek pokrzywdzonego.

Statystycznie rzecz ujmując ryzyko utraty życia lub zdrowia dziecka przewożonego bez fotelika lub urządzenia przytrzymującego dla dzieci podczas wypadku jest diametralnie większe niż dziecka przewożonego prawidłowo, o czym mówią liczne wyniki crash testów oraz analizy skutków wypadków z udziałem dzieci. Jeżeli jednak statystyki nie działają na wyobraźnię kierujących albo nie są im znane, wypada dodać, że każdy opiekun, jako gwarant, powinien dochować wszelkich starań, aby odsunąć niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia swoich podopiecznych. Rodzic lub opiekun, który przewozi dziecko bez odpowiedniego fotelika lub urządzenia, na ogół zdaje sobie sprawę z ewentualnych skutków wypadku w postaci zwiększenia ryzyka utraty życia lub zdrowia dziecka, pomimo iż nie jest w stanie przewidzieć, kiedy, gdzie i czy w ogóle do takiego wypadku dojdzie. Z tego względu należy takie zachowanie oceniać negatywnie. Wprawdzie istnieje spór co do możliwości przypisania kierującemu, który zlekceważył nakazy wyrażone w art. 39 ustawy, odpowiedzialności za przestępstwo z art. 160

kk, albowiem wypadek komunikacyjny nie jest zdarzeniem przewidywalnym, któremu można zapobiec, jednakże z drugiej strony, każdy uczestnik ruchu zdaje sobie sprawę, że takie zdarzenie może zaistnieć w każdej chwili, stąd zaniechanie przez opiekuna zapewnienia minimum bezpieczeństwa dziecku w niebezpiecznych z natury rzeczy warunkach drogowych może prowadzić do negatywnej oceny prawnokarnej. Sąd Najwyższy wskazuje, iż aby przypisać komuś sprawstwo czynu z art. 160 kk, nie wystarczy narażenie na jakiegokolwiek niebezpieczeństwo, ale konieczne jest, aby było ono nieuchronne, konkretne

i bezpośrednie, co oznacza, że niebezpieczny ruch uliczny, nietrzeźwość kierującego i tym podobne jedynie potencjalne zagrożenia nie będą spełniały tych kryteriów. Niemniej jednak, odstępując od czysto teoretycznych prawnych dywagacji, nie sposób nie zauważyć, że w istocie przewożenie dziecka bez zapewnienia odpowiedniego poziomu zabezpieczenia stanowi narażenie go na niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia. Nie narażamy zatem naszych podopiecznych bez względu na to, czy da się, czy też nie, przypisać nam z tego tytułu odpowiedzialność karną.

Katarzyna Pisarek



Jazda na suwak i korytarz życia

W Polsce dużym problemem była jazda na drodze z kończącymi się lub zablokowanymi pasami ruchu. Rząd postanowił wprowadzić jasne zasady, a przy okazji – wzorem państw zachodnich – wymusić formowanie korytarza życia.

Praktycznie każdy kierowca doświadczył problemów z opuszczeniem kończącego się lub zablokowanego pasa ruchu. Pierwszeństwo mieli zmotoryzowani na drożnym pasie, więc druga grupa musiała liczyć na ich uprzejmość. Często jej brakowało, gdyż w ocenie niektórych kierujących oczekujący z włączonym kierunkowskazem był cwaniakiem, chcącym skrócić czas postoju w korku.

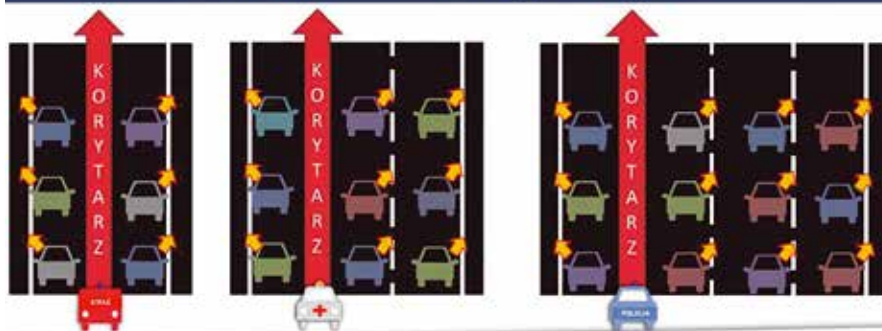
Teraz takie sytuacje nie będą miały miejsca. W szczególnych sytuacjach zniesiono bowiem pierwszeństwo dla kierowców kontynuujących jazdę swoim pasem na rzecz osób, które pas zmieniają. Nowe przepisy (Ust. 4a PoRD) stanowią, że „w warunkach znacznego zmniejszenia prędkości na jezdni z więcej niż jednym pasem ruchu w tym samym kierunku jazdy, w przypadku, gdy nie istnieje możliwość kontynuacji jazdy pasem ruchu z powodu wystąpienia przeszkody na tym pasie ruchu lub jego zanikania, kierujący pojazdem poruszający się sąsiednim pasem ruchu jest obowiązany bezpośrednio przed miejscem wystąpienia przeszkody lub miejscem zanikania pasa ruchu umożliwić jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów, znajdującym się na takim pasie ruchu, zmianę tego pasa ruchu na sąsiedni, którym istnieje możliwość kontynuacji jazdy”. W sytuacji, gdy droga ma więcej niż dwa pasy, Ust. 4b PoRD stanowi, że bezpośrednio przed miejscem wystąpienia przeszkody lub miejscem zanikania pasów ruchu kierujący ma umożliwić zmianę pasa ruchu jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów z prawej strony, a następnie jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów z lewej strony.

Trudna do rozstrzygnięcia przez policjantów sytuacja kolizyjna będzie mogła wystąpić, gdy zgodnie z przepisami kierowca wpuści na swój pas ruchu jednego kierującego, natomiast drugi, niezgodnie z ustawą, postanowi wepchnąć się na nienależne mu miejsce. W takiej sytuacji najlepszym dowodem w sprawie będzie nagranie z kamery.

Zmianami w prawie wymuszono także formowanie korytarza życia w celu umożliwienia swobodnego przejazdu pojazdów uprzywilejowanych. Badania wykazały, że jeśli samochody stojące w korku stworzą wolny przejazd dla służb ratunkowych, znacznie szybciej dotrą one na miejsce zdarzenia, co o 40 proc. zwiększa szanse ofiar na przeżycie.

Jak tworzenie korytarza życia będzie wyglądało w praktyce? Prawo wymaga, by w warunkach zwiększonego natężenia ruchu na jezdni

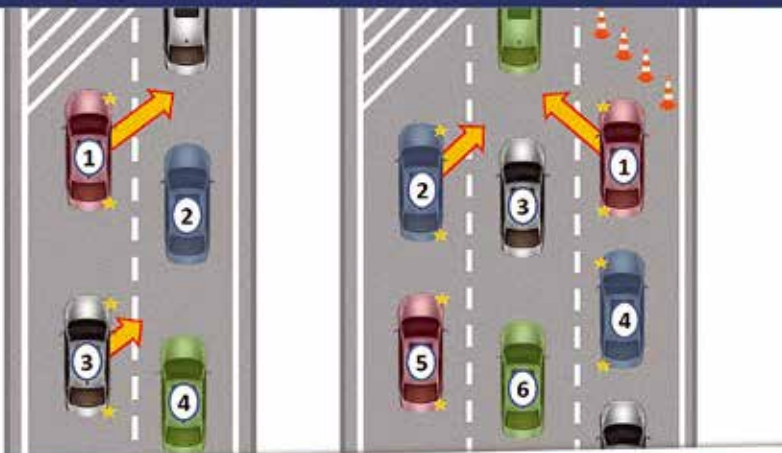
Jak uformować korytarz życia



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

#ŁĄCZYMYPOLSKĘ

Obowiązek jazdy na „suwak”, czyli naprzemiennego włączania się do ruchu



z dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku poruszający się lewym pasem ruchu zjechał jak najbliżej lewej krawędzi pasa ruchu, natomiast kierowca jadący prawym pasem usunął się z drogi przejazdu pojazdu uprzywilejowanego przez zjechanie jak najbliżej prawej krawędzi pasa ruchu. Jeżeli na drodze wyznaczono więcej niż dwa pasy w tym samym kierunku, poruszający się skrajnym lewym pasem dalej są zobligowani do zjechania jak najbliżej lewej krawędzi, zaś kierowcy zajmujący pozostałe pasy powinni zjechać jak najbliżej prawej krawędzi pasów ruchu.

Rozwiązania zaproponowane przez Ministerstwo Infrastruktury są zbliżone do sprawdzonych przez lata mechanizmów funkcjonujących

w wielu w krajach Europy. – Zwiększenie bezpieczeństwa na drogach jest jednym z priorytetów rządu. W tym celu podejmujemy odpowiednie działania legislacyjne. Wiemy, że oprócz zmian w przepisach musimy też nieustannie kształtować właściwe postawy Polaków – a to jest możliwe dzięki takim kampaniom, jak „Życie ma pierwszeństwo”. W sytuacji zagrożenia życia na drodze ważna jest każda sekunda. Zależy nam, by kierowcy wiedzieli, jak należy tworzyć korytarze życia, żeby odpowiednie służby mogły jak najszybciej dotrzeć do poszkodowanych – wyjaśnia minister infrastruktury, przewodniczący KRBRD Andrzej Adamczyk.

lukasz Szewczyk

TELEWIZJA



SZUKAJ NAS NA

WWW.FACEBOOK.COM/SZKOLAJAZDYINFO

WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

ORAZ NA YOUTUBIE KANAŁ POD NAZWĄ SZKOŁA JAZDY

WSZYSTKO DLA OSK

BIZNES

PRAWO DROGOWE

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

OPTIMALIZACJA KOSZTÓW

MARKETING I PROMOCJA

PORADY EKSPERTÓW

OPINIE



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

SZKOŁA JAZDY

szkola-jazdy.pl



internetowa tv



portal



sklep online

e-kierowca



STREFA OSK