andragogika
asertywność
bezpieczeństwo
na drodze
defensive driving

ISSN 1507-7853
4/23 (2016)

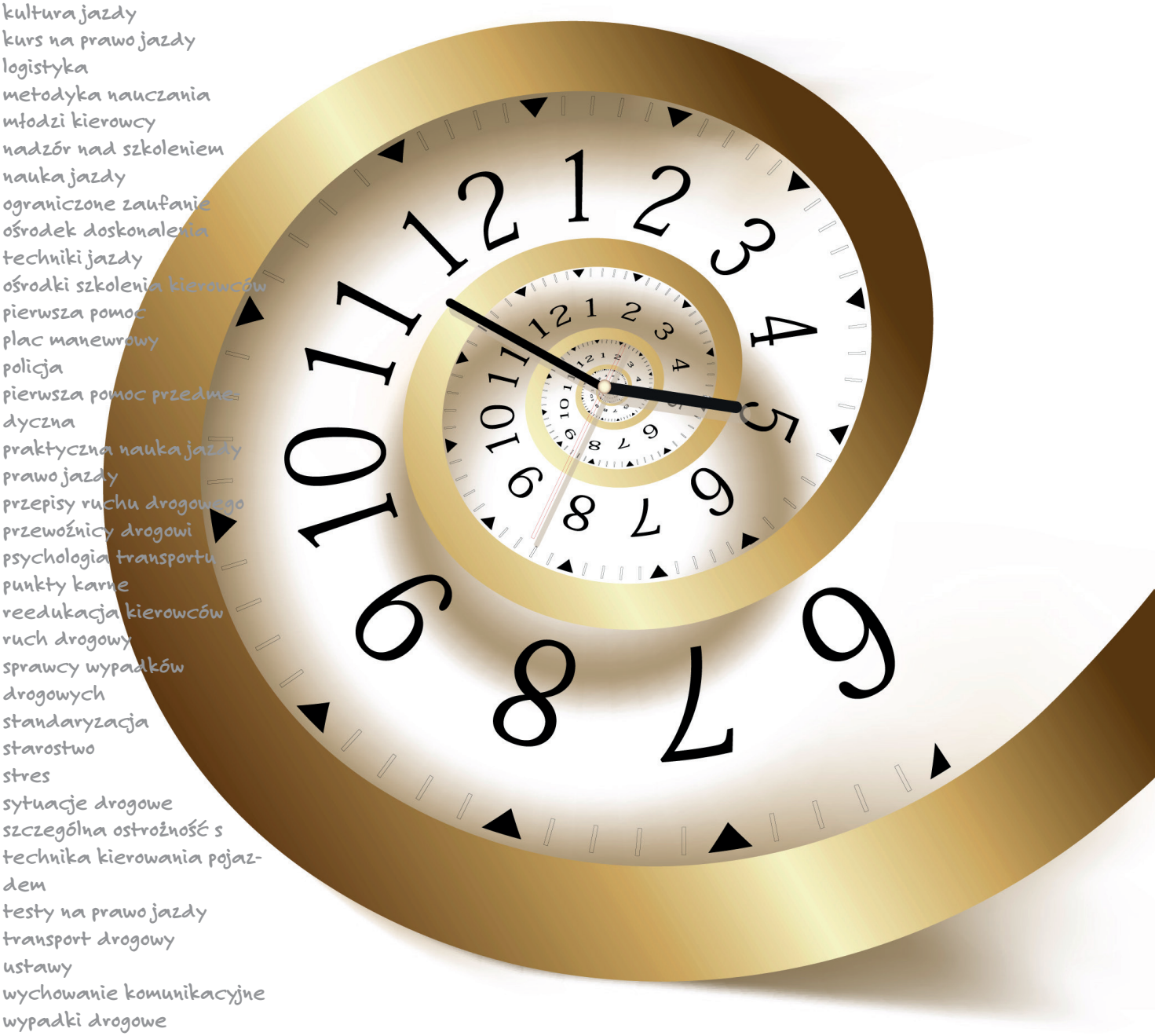
Prawo Jazdy

Biuletyn Informacyjny Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym

doskonalenie jazdy
eco-driving
edukacja komunikacyjna
egzamin na prawo jazdy
infrastruktura drogowa
instruktor
wykładowca
kampania społeczna
kandydat na kierowcę
kierowca zawodowy
kodeks drogowy
kontrola drogowa
kultura jazdy
kurs na prawo jazdy
logistyka
metodyka nauczania
młodzi kierowcy
nadzór nad szkoleniem
nauka jazdy
ograniczone zaufanie
ośrodek doskonalenia techniki jazdy
ośrodki szkolenia kierowców
pierwsza pomoc
plac manewrowy
policja
pierwsza pomoc przedmedyczna
praktyczna nauka jazdy
prawo jazdy
przepisy ruchu drogowego
przewoźnicy drogowi
psychologia transportu
punkty karne
reedukacja kierowców
ruch drogowy
sprawcy wypadków drogowych
standaryzacja
starostwo
stres
sytuacje drogowe
szczególna ostrożność s
technika kierowania pojazdem
testy na prawo jazdy
transport drogowy
ustawy
wychowanie komunikacyjne
wypadki drogowe
wyposażenie pojazdu
zagrożenia w ruchu drogo-

Czas zmienić czas!

Wdrożenie CEPIK 2.0 przesunięte na czerwiec 2018 r.



Piszą i mówią u nas...

Cel jest jeden

Rozmowa z Konradem Romikiem, Sekretarzem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Jak być szczęśliwym... - choćby tylko w ruchu drogowym

Andrzej Markowski, psycholog transportu

Niestabilne i złe prawo

Zbigniew Drexler, ekspert z zakresu prawa drogowego

Molestowanie w czasie nauki jazdy

dr inż. Paweł Żuraw

Najpierw standardy, potem przepisy

Maciej Wroński, ekspert prawa drogowego, Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska"

Wpływ bezdechu sennego u kierowców na wypadki drogowe

Andrzej Grzegorczyk, ekspert w zakresie brd, wiceprezes Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym

Charakterystyka absolwenta kursu

Grzegorz Matuszewski, Egzaminator w WORD Włocławek

Znaki i sygnały

Marek Sochacki, instruktor – wykładowca nauki jazdy, Warszawa

Wypadek to dziwna rzecz

Wojciech Pasieczny, ekspert w dziedzinie brd, wiceprezes Zarządu Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym

i wielu innych...

Współpracują z nami

Joanna Arendarska

Mariola Bajon

Krzysztof Bandos

Piotr Białas

Andrzej Biszek

Henryk Grabowski

Adam Goss

Marek Górny

Mariusz Jankowski

Małgorzata Kaniewska

Adam Klejna

Karol Kreft

Ryszard Krawczyk

Tomasz Kulig

Tomasz Matuszewski

Jolanta Michasiewicz

Ewa Odachowska

Mirosław Oliferuk

Hanryk Pantkowski

Dagmara Romanowicz

Bogdan Sarna

Krzysztof Skałecki

Zdzisław Sas

Jakub Szadkowski

Jakub Szatkowski

Dariusz M. Szczygielski

Jan Szumiał

Michał Szypura

Krzysztof Szymański

Jan Szymczak

Adam Tarnowski

Zuzanna Wiśniewska

Krzysztof Wójcik

Maciej Wroński

Magda Zamorska

Paulina Żabińska

Znowu będzie lepiej, a na pewno inaczej?

Magiczna liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych miała z roku na rok spadać, a tymczasem rośnie. „Statystyczny" uczestnik ruchu drogowego – pieszy, rowerzysta, kierujący motocyklem lub samochodem wie, że na drodze jest niebezpiecznie, że to inni zachowują się skandalicznie, remontów i ograniczeń jest za dużo, a znaki drogowe, różne nakazy i zakazy, są ustawiane bez ładu i składu.

Jak przetrwać, chciałoby się zapytać, jak żyć na drodze?

Wbrew pozorom, to nie jest pytanie o to, jak się zachować w obliczu konkretnego zagrożenia. To wołanie o zasady i prawo, które pozwoli mądrze uregulować ruch drogowy i zapewni bezpieczeństwo jego uczestnikom. O system edukacji komunikacyjnej, „ucywilizowanie" procesu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, instruktorów i wykładowców, o sprawdzanie podczas egzaminu na prawo jazdy predyspozycji i umiejętności, a nie trafiania w wyznaczony punkt np. w czasie parkowania. Wreszcie o to, jak wychować kolejne pokolenia, żeby nikt nie siadał za kierownicą po spożyciu alkoholu i nie jeździł za szybko, żeby ludzie nosili odblaski, zachowywali się odpowiedzialnie. Itd., itp.

Ministerstwo Edukacji Narodowej opublikowało projekt podstawy programowej dla 8-letniej szkoły podstawowej. Wychowania komunikacyjnego tam nie znajdujemy. Wraz z innymi organizacjami podjęliśmy walkę w tej sprawie. Wstydzimy się, że musimy tak ważne osoby przekonywać, iż ludzkie życie jest najważniejsze.

Minister Infrastruktury i Budownictwa powołał Zespół, którego zadaniem jest, mówiąc w skrócie, „uporządkowanie" spraw związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców. Pokładamy w nim wielkie nadzieje. Szkoda tylko, że jego prace nie są jawne. Nie wiemy, czym się postanowili zająć najbardziej znamienici przedstawiciele środowiska szkoleniowców i egzaminatorów, czy zostały powołane zespoły ekspertów i czym się one zajmują. Nie chcemy przeszkadzać w działaniach tego szacownego gremium, wnosimy swoje doświadczenie i wiedzę do jego pracy wspierając merytorycznie naszego przedstawiciela w Zespole, wiceprezesa Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym, Wojciecha Pasiecznego, ale to może być za mało.

Prosimy o bieżące informowanie o celach, jakie Zespół sobie stawia, metodach, przygotowanych analizach i opracowaniach. Nie chcemy obojętnie przyglądać się biegowi wypadków, ponieważ mamy świadomość, że to wielka i rzadka szansa. Nie zmarnujmy jej, zajmując się szczegółami i imponderabiliami. Patrzmy na problem kompleksowo pamiętając, że głównym celem jest nie tyle ustalenie, jakie np. manewry ma wykonać egzaminowany, ale jak skonstruować cały system edukacji, żeby na drogach było bezpiecznie. Życzymy tego Państwu i sobie.

Bożenna Chlabicz
Redaktor Naczelna

Cel jest jeden:
mniej wypadków, mniej zabitych, mniej rannych

Z Konradem Romikiem, Sekretarzem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego rozmawia Bożenna Chlabicz

– Jest taka specjalna kategoria ludzi „pozytywnie zakręconych" – w jakiejś sprawie czy na jakiś temat. Mam wrażenie, że Pan się do niej zalicza. Czy zechce Pan zdradzić naszym Czytelnikom, co – oczywiście, w sensie zawodowym – Pana „kręci"?

– Nas, ludzi zaangażowanych w proces poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, może nie „kręci", ale cieszy, gdy okazuje się, że jesteśmy skuteczni. Ważne jest to, co przynosi spadek liczby wypadków, osób zabitych i rannych na polskich drogach. To jest satysfakcja, która nas napędza ale jednocześnie ogromna odpowiedzialność za decyzje, jakie się podejmuje. Jak pani dobrze wie, od kilku lat mamy w tym względzie trend spadkowy. Jednak przez cały czas rośnie nasz „głód" i przekonanie, że możemy osiągnąć jeszcze więcej w jeszcze krótszym czasie. Dlatego potrzebne jest zintensyfikowanie działań w poszczególnych obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym również, co wydaje mi się bardzo ważne, w zakresie edukacji.

Jednak przez cały czas rośnie nasz „głód" i przekonanie, że możemy osiągnąć jeszcze więcej w jeszcze krótszym czasie. Dlatego potrzebne jest zintensyfikowanie działań w poszczególnych obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym również, co wydaje mi się bardzo ważne, w zakresie edukacji.

– Wciąż jednak co roku giną ponad trzy tysiące ludzi...

– Mniej, 2938 osób

– To wciąż o 2938 za dużo. Jakie czynniki mają zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo? Wspomniał Pan o edukacji.

– Wiemy, że chcąc poprawić bezpieczeństwo w ruchu drogowym, należy jednocześnie prowadzić systematycznie działania w wielu obszarach. W tym, w zakresie inżynierii, nadzoru nad ruchem drogowym, edukacji oraz ratownictwa i opieki powypadkowej. Pamiętajmy nie tylko o tym, co przed, ale i o tym, co należy robić po wypadku. Skala zdarzeń, liczba osób, które w nich uczestniczą, ich „ciężkość", mogą być mniejsze. A jeśli już dochodzi do tragicznych w skutkach wydarzeń, to osobom rannym mamy obowiązek zapewnić warunki, by mogły normalnie wrócić do społeczeństwa. Ważnym filarem naszych działań jest edukacja wszystkich uczestników ruchu drogowego – pieszych, rowerzystów, motocyklistów, motorowerzystów, kierowców... My sami też codziennie uczymy się, jak można lepiej, skuteczniej – w ramach systemu czy poza nim – prowadzić działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

– Czy w tej sytuacji widzi Pan jakąś szczególną rolę ośrodków szkolenia kierowców? Ich słuchacze to głównie młodzi ludzie. Czy z perspektywy Sekretariatu Krajowej Rady BRD jest potrzeba przekazania instruktorom i wykładowcom nauki jazdy jakiegoś przesłania?

– Jako sekretarz Krajowej Rady patrzę na to zagadnienie kompleksowo. Szkolenie kierowców jest może nie ostatnim, ale kolejnym etapem edukacji w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, która trwa od najmłodszych lat. Jej przebieg na poziomie dziecka, potem dorastającego młodego człowieka, decyduje o tym, jakie osoby, z jakimi nawykami przychodzą do ośrodków szkolenia kierowców czy później, do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, poddając się egzaminowaniu czy szkoleniu. Spójrzmy na ten komponent szeroko. Jestem zwolennikiem podejścia „*lifelong learning*" – uczenia się przez całe życie, od najmłodszych lat do późnej starości. Moment kluczowy to „wejście na rynek" w nowej roli po uzyskaniu uprawnień do kierowania różnego typu pojazdami. Przecież to grupa tzw. młodych kierowców (grupa poszkodowana w wypadkach, ale również grupa podwyższonego ryzyka zaistnienia zdarzeń drogowych). Ci kandydaci na kierowców, którzy przychodzą na kurs mając dobre wcześniejsze przygotowanie (to również wpływ szkoły, otoczenia i samego domu, w którym dorastali, z dobrymi wzorcami zachowań), o wiele łatwiej radzą sobie z przepisami, z zasadami ruchu drogowego. Ludzie, którzy przychodzą do osk, mogliby być lepiej ukształtowani, mieć większą wiedzę i rozumieć, jak ważne jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Dlatego wiele uwagi poświęcamy edukacji najmłodszych. Jednym z przykładów takich działań jest projekt, który 9 września br. udało się nam „odnowić" czy też nadać

mu „świeżego ducha” – porozumienie z Ministerstwem Edukacji Narodowej o współpracy dotyczącej turniejów brd. To realizowane od wielu lat przedsięwzięcie ma walor systemowości, na co kładziemy szczególny nacisk.

– Właśnie. System edukacji komunikacyjnej pozostaje w sferze marzeń, chociaż to najbardziej skuteczny sposób na poprawę bezpieczeństwa na drogach. Nieco bardziej realne wydaje się doprowadzenie do sytuacji, że w szkole podstawowej każde dziecko będzie musiało obowiązkowo uzyskać kartę rowerową. Wiązałaby się z tym konieczność faktycznego przeszkolenia wszystkich dzieci w zakresie przepisów i praktyki drogowej.

– Założenia reformy edukacji, koncepcja modelu ośmioletniej szkoły podstawowej prezentowana przez Ministerstwo Edukacji Narodowej, budzi nadzieję, że pewne problemy związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym mogą się rozwiązać. Widzę światełko w tunelu. Utworzenie szkoły podstawowej nowego typu sprawi, że możliwość kształcenia w tym zakresie, uzyskania karty rowerowej i stopień zaangażowania nauczycieli będzie większy. W gimnazjach jest z tym różnie, bo na tym poziomie edukacji kartę rowerową można uzyskać w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego, co stanowi istotne utrudnienie. Ośmioletnia podstawówka to zatem wielka szansa. Przygotowując dzieci do sprawdzianu na kartę rowerową, uczymy je bezpiecznego poruszania się rowerem, ale także zajmujemy się tematem widoczności, odblasków, bezpieczeństwa na drodze w szerokim kontekście. Oczywiście, inny jest poziom percepcji dziecka w klasie pierwszej, drugiej, trzeciej czy czwartej, inny będzie – jeżeli reforma oświaty stanie się faktem – w klasie szóstej czy siódmej. Człowiek ewaluuje, dziecko też zmienia swoje nastawienie. Na etapie szkolenia kandydatów na kierowców sposób przekazywania wiedzy, metody powinny być dopasowane do potrzeb grupy docelowej, jaką są młodzi ludzie.

Człowiek ewaluuje, dziecko też zmienia swoje nastawienie. Na etapie szkolenia kandydatów na kierowców sposób przekazywania wiedzy, metody powinny być dopasowane do potrzeb grupy docelowej, jaką są młodzi ludzie.

– Fakt, że rozmawiamy o systemie, że edukacją komunikacyjną interesuje się nie tylko grupka „szalonych” entuzjastów, napawa optymizmem. To nadzieja i szansa, że zostaną stworzone prawne warunki do systematycznej pracy „u podstaw”.

– W moim przekonaniu nie da się tworzyć trwałych projektów, nie patrząc na problem kompleksowo. To musi być złożony, wielofunkcyjny, multidyscyplinarny system, obejmujący całe społeczeństwo. Edukacja na rzecz wychowania komunikacyjnego jest dla nas bardzo ważna. Sekretariat Krajowej Rady BRD realizuje to w sposób bardzo przemyślany. W tej chwili koncentrujemy się również na własnych projektach, czego przykładem jest „Seniorowerowy weekend” – innowacyjna akcja skierowana do grupy niedocenionej – zwłaszcza w kontekście starzejącego się społeczeństwa. Grupa ta powinna odgrywać większą rolę, uczestniczyć w pracach na rzecz poprawy bezpieczeństwa również w poprzednim aspekcie jaki podnosiłem, *longlife learning*. W naszych przedsięwzięciach uwzględniamy nie tylko zasadę „bezpiecznego systemu oraz podejścia „człowiek – infrastruktura – pojazd”, ale przede wszystkim to, gdzie i kiedy konkretne problemy naprawdę występują. Staramy się stosować takie narzędzia, żeby nasze propozycje były nie tylko atrakcyjne dla odbiorcy, ale przede wszystkim skuteczne. Stawiamy na ewaluację przed i po zrealizowaniu projektów. Uważamy, że monitoring i ewaluacja, oparte o merytorycznie dobrze przygotowane badania i analizy, pozwalają nam rozwiązać problem od podstaw.

Poznajcie problemy brd w tej skali. Wiadomo, że szkolenie kierowców jest ograniczone pewnymi ramami programowymi, ale prezentujemy wiele ciekawych wniosków, świeżego spojrzenia na problem.

– Wróćmy do jakości szkolenia kandydatów na kierowców, bo w tym widzę realne zagrożenia i szanse dla bezpieczeństwa na drogach. Ośrodki szkolenia kierowców są w tym zakresie ważnym i naturalnym, choć może trochę niedocenianym partnerem także Krajowej Rady BRD. Wasze akcje i kampanie można np. powielać w mniejszym, lokalnym wymiarze.

– Wszystko, co robimy, robimy nie dla siebie, a dla uczestników ruchu drogowego oraz ludzi, którzy dbają o bezpieczeństwo innych. Przede wszystkim zachęcam do korzystania z naszych badań, analiz i raportów, które publikujemy. Zapraszam na stronę Krajowej Rady BRD. Zapoznajcie się z tymi badaniami, z tym, z czym naprawdę musimy się zmierzyć w zakresie ogólnopolskim. Poznajcie problemy brd w tej skali. Wiadomo, że szkolenie kierowców jest ograniczone pewnymi ramami programowymi, ale prezentujemy wiele ciekawych wniosków, świeżego spojrzenia na problem. Zachęcam kolegów BRD-owców i partnerów z regionów, aby z tej pracy korzystali. My też jesteśmy otwarci na dobre, przemyślane pomysły – stawiamy na współpracę. Wydaje mi się, że jako kraj jesteśmy obecnie na takim etapie rozwoju, kiedy o bezpieczeństwie ruchu drogowego możemy rozmawiać z „otwarta przyłbicą”, co staramy się czynić również z naszymi partnerami regionalnymi – Wojewódzkimi Radami BRD. Poszukujemy najlepszych metod działania, bo przecież nikt nie ma patentu na wiedzę w tym zakresie My też się uczymy – codziennie z pokorą. Uczmy się razem. Wspierajmy się wzajemnie, bo jedynym celem, który nam przyświeca, jest mniej wypadków, mniej zabitych i ciężko rannych. To jest nasz wspólny cel, nasza misja.

– Dziękuję za rozmowę.

Rozmowa została przeprowadzona w październiku 2016 r. na miesiąc przed ogłoszeniem projektu podstawy programowej m.in. w szkole podstawowej. Podczas prekonsultacji i konsultacji międzyresortowych do MEN zostały zgłoszone uwagi dotyczące braku w projekcie lekcji wychowania komunikacyjnego.

Redakcja

Jak długo Sejm będzie psuł Prawo o ruchu drogowym?

Niestabilne prawo – złe prawo

Zbigniew Drexler, ekspert z zakresu prawa drogowego

Ustawa z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dotychczas obowiązująca i niezliczoną ilość razy nowelizowana, to najgorszy akt prawny, jaki powstał w tej dziedzinie w okresie minionych niemal stu lat.

Po odzyskaniu niepodległości po pierwszej wojnie światowej uchwalono ustawę z 27 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych. Miała ona charakter ogólny, zaś kwestie szczegółowe zostały uregulowane w odpowiednich rozporządzeniach. Taka sama systematyka legislacyjna została zachowana w ustawie z 1961 r., która po drugiej wojnie światowej ją zastąpiła. Dopiero w ustawie z 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym przyjęto zasadę, że szczegółowe przepisy ruchu drogowego i inne z ruchem związane będą zawarte w ustawie, a nie w rozporządzeniach. Oczywiście, rozporządzenia pozostały, lecz dotyczyły norm o mniejszym znaczeniu. Ten nowy zbiór przepisów szybko nazwano „kodeksem drogowym".

Ustawa z 1983 r. była naprawdę całkiem dobrym aktem prawnym, który, oczywiście, mógł być doskonalony, ale – zamiast pójść w tym kierunku – w 1997 r. uchwalono całkowicie nową ustawę (o tej samej nazwie), będącą permanentnie nowelizowanym kompletnym niewypałem. Specjaliści określili ją jako bubel lub gniot prawny.

W sposób niefachowy zmieniono wiele od lat obowiązujących zasad ruchu. Po czterech latach największe błędy usunięto bardzo obszerną ustawą nowelizacyjną z 6 września 2001 r. Niestety, mamy dziś rok 2016, a wiele błędów pozostaje. Tragiczne jest przy tym to, że te nielogiczne lub nieegzekwowalne regulacje, zmieniane z innych powodów, powtarzają istniejące błędy.

Powstały szumnie zwane centra legislacyjne, lecz wydaje się, że zatrudnieni tam legislatorzy nie potrafią logicznie myśleć. Pozwolę sobie przytoczyć kilka przykładów nowelizowanych po 1997 r. przepisów, w których powtórzono „stare" błędy.

W związku z wprowadzonym w 2011 r. nowym określeniem „taksówki" zmieniono pkt 43 w art. 2 ustawy, jednak nielogiczny przepis opisujący taksówkę pozostał.

„43) taksówka [oznacza] pojazd samochodowy, odpowiednio wyposażony i oznaczony, przeznaczony do przewozu osób w liczbie nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz ich bagażu podręcznego za ustaloną na podstawie taksometru opłatą;".

Nie trzeba być prawnikiem, lecz tylko logicznie myśleć, aby zauważyć, że według tej definicji kierowca taksówki również siebie przewozi za opłatą. Zastanawiające jest przy tym, że nie powołano tu określenia „samochodu osobowego" z pkt 40 tego artykułu, a ponownie podano jego definicję, co świadczy o nieporadności osób tworzących przepisy. Czy nie prościej byłoby napisać, że jest to samochód osobowy (...) przeznaczony do przewozu nie więcej niż 8 pasażerów (...)?

A oto art. 47 ust. 2 dotyczący postoju całych samochodów osobowych i motocykli na chodniku. W 1997 r. włączono do niego m.in. rowery. Pomimo zmiany w 2011 r. definicji roweru, art. 47 ust 2 nie został znowelizowany, zachowując nieegzekwowalną zasadę postoju całego roweru na chodniku:

„2. Dopuszcza się, przy zachowaniu warunków określonych w ust. 1 pkt 2, zatrzymanie lub postój na chodniku przy krawędzi jezdni całego samochodu osobowego, motocykla, motoroweru, roweru lub wózka rowerowego (...).

Jeżeli rower może być w całości umieszczony na chodniku tylko przy krawędzi jezdni, to oparcie go o kiosk, drzewo lub budynek, stanowi naruszenie tego przepisu. Podobnie wszelkie stojaki na rowery, ustawiane z dala od krawędzi jezdni, pozostają w sprzeczności z tym przepisem. Szkoda, że takich „kwiatków" nie zauważają lobbyści rowerowi działający w Sejmie.

Czytając przepisy dotyczące ruchu rowerów, nie można nie zauważyć kolejnego niechlujstwa zarówno autorów, jak i prawników opracowujących nowelizację art. 27 ustawy. Oto w tym krótkim artykule trzykrotnie ustala się zasady pierwszeństwa, odnosząc je: w ust. 1 do roweru (ustąpić pierwszeństwa rowerowi), w ust. 1a – do rowerzysty (ustąpić pierwszeństwa rowerzyście) i w ust. 3 ponownie do roweru.

W 2014 r. wprowadzono przepis o obowiązku używania elementów odblaskowych przez pieszych na drodze poza obszarem zabudowanym. Brzmienie nowego przepisu – art. 11 ust. 4a – (który zastąpił dotychczasowy art. 42 ust. 2, nakładający taki obowiązek tylko na dzieci do lat 15), jest następujące:

„4a. Pieszy poruszający się po drodze po zmierzchu poza obszarem zabudowanym jest obowiązany używać elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu, chyba że porusza się po drodze

przeznaczonej wyłącznie dla pieszych lub po chodniku."

Ten znowelizowany przepis również powtarza zawarty w nim błąd polegający na nieprecyzyjnym, a właściwie złym określeniu, w jakim okresie odblaskowe elementy mają być noszone. Wszystkie przepisy dotyczące używania świateł (a omawiany obowiązek jest analogiczny) w okresie niedostatecznej widoczności – przy normalnej przejrzystości powietrza – od lat określają ten okres jako „od zmierzchu do świtu". W przytoczonym przepisie nie wymienia się tego okresu. Użyte sformułowanie „po zmierzchu" nie tylko nie określa, do kiedy te elementy mają być noszone, ale również jest niepoprawne merytorycznie. Oznacza ono bowiem, że używanie elementów odblaskowych jest obowiązujące dopiero od zapadnięcia ciemności, a nie także podczas zmierzchu, co jest istotne. Przed laty, na jednej z konferencji uzgadniających przepisy, specjaliści w tej dziedzinie wyjaśnili, że zmierzch to okres ok. pół godziny po zachodzie słońca. Ale w tym okresie nie ma obowiązku używania odblasków. Może ktoś powie, że to „detale", ale jeżeli przepis jest zagrożony sankcją karną, to znowu nasuwa się pytanie, gdzie byli legislatorzy, których obowiązkiem jest czuwanie nad precyzyjnym posługiwaniem się językiem zarówno merytorycznym, jak i prawnym.

Nie mogę nie podać kolejnego przykładu świadczącego nie tylko o braku logiki, ale również o zapominaniu o obowiązujących definicjach zawartych w art. 2 ustawy. Oto w art. 20 ust. 3 pkt 1 lit. c, ustalającym dopuszczalną prędkość, m.in. samochodów osobowych, na wymienionych tam drogach czytamy:

„c) na drodze ekspresowej jednojezdniowej lub drodze dwujezdniowej co najmniej o dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu – 100 km/h."

Brak logiki to stwierdzenie „co najmniej o dwóch pasach", gdyż nie ma (i być nie może) drogi dwujezdniowej z jezdniami o jednym pasie ruchu, a więc przepis dotyczy wszystkich dróg dwujezdniowych. Ale kandydaci na kierowców muszą „wkuwać" ten nielogiczny przepis. Kolejna „wpadka" to odejście od definicji „pasa ruchu"; o jakim „pasie" mowa i co znaczy dla „każdego kierunku"? W definicji autostrady jest mowa o drodze dwujezdniowej bez określenia kierunków, bo jest to zrozumiałe samo przez się.

Jeżeli zaś chodzi o prędkość, której przekraczanie jest jedną z podstawowych przyczyn wypadków drogowych, to zdziwienie budzi fakt, jak łatwo posłowie głosowali za podniesieniem dopuszczalnej prędkości do 140 km/h na autostradzie i pozostawieniem 60 km/h – choćby w nocy – na obszarze zabudowanym. Wydaje się, że czynnikiem decydującym nie były tu względy społeczne, tj. bezpieczeństwo ruchu, lecz osobiste – posłowie lubią szybko jeździć.

Charakterystycznym przykładem działalności Sejmu zmierzającej do „poprawy" Prawa o ruchu drogowym, była trwająca ok. dwóch lat (2013-2015) dyskusja na temat nowego uregulowania postępowania kierujących i pieszych na przejściach dla pieszych. Dyskusja na szczęście okazała się bezowocna i nie stworzyła kolejnego bubla prawnego. Wszystkie rozważane propozycje nowej regulacji były gorsze od obecnie obowiązujących. „Naprawiacze prawa", zanim wezmą się do jego korygowania, powinni starannie przeanalizować brzmienie aktualnie obowiązującej normy prawnej oraz zbadać, czy lub w jakim stopniu jest ona egzekwowana.

Poznając przedstawiane przez sejmowych dyskutantów propozycje nowego art. 26 ust. 1 ustawy, można było odnieść wrażenie, że niedostatecznie wgłębili się w jego treść. Jest bowiem w nim mowa o obowiązku zachowania szczególnej ostrożności oraz ustąpieniu pierwszeństwa pieszemu. Z tych dwóch zaś dyspozycji (art. 2 pkt 22 i 23) wynika wyraźnie, że kierujący ma prowadzić pojazd w taki sposób, jakby istniał nakaz każdorazowego zatrzymania się przed przejściem, a dopiero gdy cała powierzchnia przejścia jest widoczna w stopniu umożliwiającym ocenę, iż nie ma na nim pieszego, kontynuować jazdę z prędkością odpowiednią do istniejących warunków.

Postępowanie kierującego przy zbliżaniu się do przejścia powinno być analogiczne, jak przy zbliżaniu się do drogi z pierwszeństwem. Jeżeli droga taka nie jest widoczna z dostatecznej odległości, kierujący musi liczyć się z koniecznością zatrzymania się, aby ocenić, czy na drodze, do której się zbliża, nie znajduje się uczestnik ruchu, którego jest obowiązany przepuścić. Zasady tej nie wolno lekceważyć podczas zbliżania się do przejścia dla pieszych tylko dlatego, że znajdują się na nim najsłabsi uczestnicy ruchu.

Na zakończenie pozwolę sobie wymienić (raczej do wykorzystania przy okazji kolejnej z niezliczonej ilości nowelizacji Prawa o ruchu drogowym), w znacznym stopniu nieegzekwowalny przepis art. 49 ust. 2 pkt 5 zabraniający postoju:

„5) na obszarze zabudowanym, pojazdu lub zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 16 t lub o długości przekraczającej 12 m, poza wyznaczonymi w tym celu parkingami."

Nie wdając się w szczegóły, warto zwrócić uwagę na to, że wymienione tu parametry przekracza wiele autobusów zarówno komunikacji regularnej, jak i turystycznej. Unieruchomienie ich na przystanku lub miejscu odjazdu/przyjazdu trwa często znacznie dłużej niż minutę, a to już narusza cytowany przepis! A co z postojem pojazdów o takich parametrach podczas załadunku lub wyładunku przewożonych ładunków?

Przykłady można mnożyć, ale – jak wspomniałem – zadziwiające jest to, że mając okazję, podczas tylu nowelizacji usunięcia tak oczywistych błędów, nie widzą ich ani osoby merytorycznie odpowiedzialne za treść regulacji, ani legislatorzy!

Ta degrengolada prawa budzi szczególny niepokój, żeby nie powiedzieć złość, ponieważ całe swoje życie zawodowe poświęciłem współtworzeniu prawa o ruchu drogowym, pracując ponad 30 lat w Ministerstwie Komunikacji/Transportu. Równolegle, od ponad 50 lat (do dziś), prowadzę szeroką działalność publicystyczną.

To, co obecnie „wyrabia się" z prawem, jest szokujące, a jeżeli dotyczy prawa, które – jak żadne inne – jest na co dzień stosowane przez miliony uczestników ruchu – zarówno pieszych, jak i kierujących, dowodzi lekceważenia tego prawa właśnie przez tych, którzy powinni dbać, aby było jak najlepsze.

Najpierw standardy, potem przepisy

Maciej Wroński, ekspert prawa drogowego, Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska ”

4 sierpnia 2016 r. Minister Infrastruktury i Budownictwa utworzył Zespół doradczy do spraw szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy. W jego skład wchodzą głównie przedstawiciele przedsiębiorców prowadzących OSK, instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów. Minister postawił przed zespołem ambitne zadania, wśród których, jako jedno z ważniejszych, jawi się opracowywanie propozycji rozwiązań przyczyniających się do podniesienia jakości szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy.

Jest to zadanie trudne, gdyż aby dobrze szkolić i egzaminować, trzeba najpierw wiedzieć, jaką wiedzę oraz umiejętności powinien mieć dopuszczony do ruchu kierowca. Czy to wiemy? Chyba nie do końca. O ile bowiem wiedza jest określona przynajmniej w zakresie normatywnym (zasady ruchu drogowego, prawa i obowiązki jego uczestników etc.), o tyle już umiejętności nie są nigdzie zdefiniowane w jednoznaczny i dostatecznie szczegółowy sposób.

Nie istnieją bowiem jakiekolwiek zatwierdzone lub zaakceptowane urzędowo standardy odnoszące się do zachowania kierującego w takich chociażby sprawach, jak obsługa pojazdu, pozycja kierowcy w pojeździe, sposób prowadzenia rąk po kole kierownicy podczas wykonywania manewrów, sposób zmiany biegów (*shifting*), obserwacja otoczenia, odległość od poprzedzającego pojazdu podczas jazdy i po zatrzymaniu, technika i taktyka wykonywania poszczególnych manewrów, sygnalizowanie, technika hamowania i w wielu innych kwestiach związanych z użytkowaniem pojazdu.

Tym samym każdy z instruktorów prowadzi szkolenie odwołując się do niespisanej nigdzie, tzw. zbiorowej mądrości. Podobna sytuacja jest w egzaminowaniu, gdzie można oblać egzamin na podstawie nieokreślonych do końca, znanych tylko egzaminatorowi kryteriów. W tej sprawie trudno się powoływać na autorytety lub wypracowane piśmiennictwo, gdyż większość podręczników dla kandydatów na kierowców oparta jest w dużej części na schematach wypracowanych jeszcze w latach 60. ubiegłego wieku. Zdarza się też czasem, że najbardziej poważani autorzy mają odmienne zdanie na dość istotne, fundamentalne kwestie.

Prowadzi to do sytuacji, w której takie samo zachowanie może być ocenione w różnych wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego w odmienny sposób. Nie sprzyja to także bezpieczeństwu na naszych drogach. Dlatego pierwszym i najważniejszym zadaniem dla Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz powołanego zespołu powinno być podjęcie prac nad sprawą fundamentalną – wypracowaniem powszechnie obowiązujących, jednolitych standardów kierowania pojazdem samochodowym. Kwestią wtórną jest sposób ich wdrożenia do obowiązującego porządku prawnego. Tu możliwych jest wiele rozwiązań. Wcześniej jednak powinniśmy takie standardy stworzyć.

Oczywiście, nie jest to zadanie łatwe. Z pewnością przerasta ono powołany przez Ministra, pracujący społecznie Zespół. Niemniej może on dać impuls do podjęcia takich prac, a następnie monitorowania ich i nadzorowania. Z kolei wiedza praktyczna członków Zespołu oraz ich własne doświadczenie zawodowe może być wykorzystane przez podmiot, który zostanie wyłoniony do realizacji tego zadania. Pracując nad utworzeniem standardów, nie trzeba też wyważać otwartych drzwi. Pomocne byłyby szeroko zakrojone prace analityczne nad standardami obowiązującymi w niektórych wybranych państwach, w których poziom bezpieczeństwa jest z naszego krajowego punktu widzenia wzorowy.

Dopiero po stworzeniu standardów będzie można zająć się drugą co do ważności kwestią, czyli programem szkolenia, minimalną liczbą godzin prowadzonych podczas kursu zajęć, zadaniami egzaminacyjnymi oraz kryteriami oceny wykonywanych zadań. Są one bowiem pochodną wiedzy i umiejętności, których powinniśmy i chcemy wymagać od kierowcy. Trzecim krokiem winna być weryfikacja wymagań stawianych wobec OSK i WORD-ów, a także wobec pracujących w nich osób – instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów, pod kątem możliwości realizacji programów i zadań egzaminacyjnych.

Działając konsekwentnie, ostatnim zadaniem Zespołu powinna być reforma systemu nadzoru. Nadzoru, który gwarantowałby nie tylko spełnianie formalnych wymagań przez podmioty i osoby działające na rzecz szkolenia i egzaminowania, ale także właściwy poziom i rzetelność tych procesów. Trzeba także zadbać o to, aby nadzór nie był przesadnie uciążliwy i nie generował nieproporcjonalnie wysokich kosztów po stronie kontrolowanych jednostek. Istotnym problemem, nad którym należałoby się zastanowić, są stanowiące element nadzoru sankcje. Weryfikacji wymagają zarówno przesłanki do ich nakładania, jak i ich rodzaj.

Sankcje nie powinny być przesadnie dotkliwe, a już w szczególności nie powinny prowadzić wyłącznie do likwidacji działających na rynku podmiotów lub odbierania uprawnień. Pożądane byłyby znacznie bardziej subtelne metody oddziaływania, stopniujące dotkliwość w zależności od stwierdzonych naruszeń. Należy pamiętać, że nie wysokość kary ma wpływ na prewencję, ale jej nieuchronność. Dlatego uszczelniając i racjonalizując system nadzoru, warto pomyśleć o złagodzeniu reakcji w szczególności na te naruszenia, które nie mają bezpośredniego i oczywistego wpływu na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jak być szczęśliwym... - choćby tylko w ruchu drogowym

Andrzej Markowski, psycholog transportu

Bezpieczeństwo ruchu drogowego stało się przedmiotem licznych badań przeprowadzonych w wielu krajach, a zebrane, przedstawiono w raportach. Ich wyniki pozwalają sformułować zaskakujące niekiedy wnioski dotyczące ludzkiej kondycji.

Przyjrzałem się badaniom IPSOS-u z 2015 r. prowadzonych dla fundacji VINCI i badaniom przygotowanym przez TNS Polska w 2015 roku dla PZU. Zestawiono w nich opinie uczestników ruchu drogowego o sobie samych i o innych kierowcach, pieszych czy o rowerzystach – czyli dokonano porównania samooceny zachowania w ruchu drogowym każdej z grup i wzajemnej oceny zachowania.

Uderza w tych deklaracjach podkreślanie nie rywalizacji, a pozytywnego stosunku do siebie nawzajem. Jest to, jak sądzę, efekt wieloletnich i konsekwentnych działań różnych instytucji – w tym mediów – pokazujących mechanizmy kierujące zachowaniem przede wszystkim kierowców, ale i pieszych w różnych sytuacjach drogowych. Respondenci w krajach europejskich wiedzą, że bezpieczny ruch drogowy wymaga nie rywalizacji, ale współpracy. W nielicznych krajach jest to nawet stałą praktyką. W innych (w tym w Polsce) wiedza o tym i deklarowanie poprawnych zachowań jest, ale wcielanie tej wiedzy w życie pozostaje wyłącznie na poziomie deklaracji, a nie praktyki. W praktyce dominuje agresja i rywalizacja.

Raporty po raz kolejny potwierdzają wysoką samoocenę funkcjonowania w roli kierowcy, bądź pieszego. To nieodpowiedzialne zachowanie innych kierowców, bądź innych pieszych doprowadza do tragicznych zdarzeń. Moje (respondenta) zachowanie – choć niekiedy naganne, bo łamiące normy (czyli przepisy ruchu drogowego) – nie przynosi nikomu krzywdy. Taka dychotomia w oglądzie i ocenie tych samych zachowań jest charakterystyczna dla osób z brakami dojrzałości społecznej, szczególnie licznie występujących w społeczeństwach doświadczonych przez system totalitarny lub poddanych silnym oddziaływaniom niszczącym utrwalone systemy wartości.

I tak z badań wynika, że na przejściu dla pieszych niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej zdarza się trzykrotnie częściej innym pieszym niż nam samym. Brak upewnienia się, że nikt nie nadjeżdża, aż sześciokrotnie częściej jest udziałem innych pieszych niż naszym, a ślamazarne przechodzenie przez ulicę nam przydarza się raz na dziesięć przejść, gdy pozostałym pieszym w co drugim przypadku.

Podobnie oceniamy zachowanie swoje i innych kierowców. Tu również wielokrotnie częściej identyfikowana jest w pobliżu przejścia dla pieszych naganność zachowania innych (brak właściwej obserwacji otoczenia, niezwracanie uwagi na znaki drogowe, niezatrzymanie się, by umożliwić przejście pieszym czy brak choćby zmniejszenia szybkości jazdy), gdy sami deklarujemy zdecydowanie bardziej przyjazny dla pieszych sposób własnego działania. W tym optymistycznym kreowaniu własnego wizerunku dominują kobiety, które deklarują, że prawie dwukrotnie częściej niż mężczyźni zawsze zatrzymują się, jeżeli widzą w pobliżu pieszego i w blisko 60 procentach zawsze zwalniają przed przejściem dla pieszych.

Równie silnie zaznaczone jest identyfikowanie się z grupą. Postrzeganie ruchu drogowego z pozycji kierowcy, bądź pieszego. Kierowcy identyfikują się z kierowcami, zapominając, że zdarza im się bywać pieszymi. Piesi z pieszymi, bo stosunkowo rzadko pełnią rolę kierowców. Ten „solidaryzm grupowy" nie przesłania jednak zdolności do krytycznego oglądu funkcjonowania członków własnej grupy w tych sytuacjach drogowych.

Respondenci z obu grup zgodnie twierdzą, że zaledwie co dziesiąty kierowca zawsze przepuszcza pieszych na przejściu. Normą jest przyspieszanie przed przejściem, gwałtowne na nim hamowanie, wymuszanie na pieszych ustąpienia pierwszeństwa. Jednocześnie piesi tylko w znikomym stopniu stosują się do sygnalizacji świetlnej, rozglądają się przed wejściem na pasy czy szybko przechodzą przez jezdnię. Zazwyczaj są nieuważni, nieostrożni, zdolni do nagłego wtargnięcia na jezdnię i przechodzący w miejscach niedozwolonych. Oczywiście, dotyczy to zachowania „innych" kierowców i „innych" pieszych.

Sami respondenci swoje zachowanie w tych samych sytuacjach oceniają jako wzorowe. Im tylko wyjątkowo zdarza się zachować w sposób niezgodny z normami czy zagrozić bezpieczeństwu innych uczestników ruchu drogowego. Ta zafałszowana samoocena ukrywa istotną przyczynę powstawania niebezpiecznych zdarzeń drogowych, nawet w miejscach szczególnie chronionych, jakimi są przejścia dla pieszych.

Mało jest czynności, które o charakterze człowieka mówią równie dużo jak zachowanie w ruchu drogowym. Sposób prowadzenia samochodu, uczestniczenia w ruchu jako pieszy czy rowerzysta zdradza nawet te nasze kłopoty z samym sobą, o których nie wiemy lub wolimy nie wiedzieć. Stąd uzyskanie szczęścia najłatwiejsze jest na drodze. Tu MY jesteśmy bohaterscy i nieskazitelni, a inni to niedouczone, prymitywne, agresywne istoty, bo nimb własnoręcznie i na własną głowę włożony świeci przecież najjaśniej.

Charakterystyka absolwenta kursu

Grzegorz Matuszewski, Egzaminator w WORD Włocławek

Proces szkolenia kandydata na kierowcę powinien mieć dość precyzyjnie określony cel. Ten ogólny, dotyczący generalnie sytuacji zapoznania kandydatów na kierowców i kierowców z nowymi wiadomościami i ten szczegółowy, określający precyzyjnie, co absolwent kursu ma wiedzieć i co umieć. Celu szkolenia nie można mylić z programem nauczania.

Obowiązujące dziś, jak i poprzednie rozporządzenie w sprawie szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców nie zawiera, niestety, dokładnego celu. Może warto się nad tym tematem zastanowić, by zadbać o to, by praca nauczyciela (instruktora – wykładowcy) była oparta o pewną zapisaną podstawę, do której należy dążyć. Precyzyjne określenie celu szkolenia powinno być wyznacznikiem dopuszczenia osoby szkolonej do egzaminu wewnętrznego, a w konsekwencji – państwowego. Dobrze wykształcony kierowca nie tylko zda egzamin, ale ma jeszcze wiedzę oraz umiejętności, które umożliwią mu samodzielne, sprawne oraz bezpieczne poruszanie się pojazdem.

Ostatnia charakterystyka absolwenta kursu była zawarta w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 roku w sprawie szkolenia, egzaminowania... (Dz. U. nr 217 poz. 1834), który już dawno nie obowiązuje. Na jego podstawie stworzyłem nową charakterystykę absolwenta kursu.

W części teoretycznej absolwent kursu dla kandydatów na kierowców powinien mieć wiedzę w zakresie:

- zachowania ostrożności, a gdy ustawa tego wymaga, szczególnej ostrożności, właściwej postawy w stosunku do innych uczestników ruchu drogowego, hierarchii ważności znaków i sygnałów drogowych
- zasad zachowania bezpiecznych odległości między pojazdami, przy uwzględnieniu jazdy w różnych warunkach atmosferycznych, porach dnia i nocy i po różnych nawierzchniach jezdni
- zasad techniki kierowania i taktyki jazdy
- wpływu na funkcje percepcyjne, podejmowane decyzje, czas reakcji lub zmianę zachowania kierującego pojazdem, m.in.:
- alkoholu lub innego podobnie działającego środka
- wahań stanu emocjonalnego,
- zmęczenia
- zagrożeń związanych z niedoświadczeniem innych uczestników ruchu drogowego, najbardziej podatnych na ryzyko, takich osób, jak: dzieci, piesi, rowerzyści lub osoby o ograniczonej swobodzie ruchu
- zagrożeń związanych z ruchem drogowym i prowadzeniem różnego rodzaju pojazdów w różnych warunkach widoczności
- zasad korzystania z wyposażenia pojazdu związanego z zapewnieniem bezpieczeństwa jazdy
- zasad użytkowania pojazdu, przewozu osób i ładunków
- zasad ruchu drogowego, w szczególności odnoszących się do prędkości, pierwszeństwa przejazdu, pozycji na drodze
- znajomości znaków i sygnałów drogowych oraz zachowania w stosunku do osób uprawnionych do kierowania ruchem
- zasad postępowania w razie uczestnictwa w wypadku drogowym oraz udzielania pomocy ofiarom wypadku
- rodzajów dróg i zagrożeń związanych ze stanem ich nawierzchni
- dokumentów uprawniających do kierowania i używania pojazdu
- rozumienia zasad obowiązujących na egzaminie państwowym.

Ponadto absolwent kursu powinien mieć wiedzę:

w zakresie prawa jazdy kategorii A i pochodnych:

- wykorzystywania środków ochronnych (kask, rękawice, ubranie, obuwie)
- widoczności kierowców motocykli przez innych użytkowników dróg
- czynników ryzyka związanych ze śliskimi elementami dróg (studzienki, szyny tramwajowe)
- zasad jazdy motocyklem z wózkiem bocznym lub przyczepką

w zakresie prawa jazdy kategorii C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1,D1+E:

- przepisów regulujących czas pracy i odpoczynku kierowców
- dokumentów wymaganych w krajowym i międzynarodowym przewozie osób i towarów

- środków ostrożności podejmowanych w przypadku awarii pojazdu
- planowania tras przejazdu, czytania map drogowych, korzystania z nawigacji GPS
- warunków bezpieczeństwa związanych z załadunkiem, rozmieszczeniem i zamocowaniem ładunku: dotyczy prawa jazdy kategorii C, C+E, C1, C1+E
- odpowiedzialności i obowiązków kierowcy wobec przewożonych osób: dotyczy prawa jazdy kategorii D, D+E, D1, D1+E.

W części praktycznej absolwent kursu dla kandydatów na kierowców powinien umieć:

- przygotować się do jazdy (dalsze – bliższe)
- sprzęgać i rozprzęgać pojazd z przyczepą – w przypadku prawa jazdy kat. B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E, T
- zachowywać środki ostrożności podczas wsiadania i wysiadania z pojazdu
- wykonywać podstawowe czynności kontrolno-obsługowe mechanizmów i urządzeń pojazdu, które mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo jazdy
- posługiwać się urządzeniami służącymi do sterowania oraz kierowania pojazdem
- reagować na sygnały kontrolne włączania oraz działania, które są na wyposażeniu danego pojazdu
- panować nad pojazdem
- manewrować pojazdem (parkować, zawracać itd.)
- włączać się do ruchu, zajmować właściwą pozycję na drodze, respektować prawa innych uczestników ruchu oraz porozumiewać się z nimi przy użyciu dopuszczalnych środków
- bezpiecznie i sprawnie wykonywać wszelkie manewry występujące w różnych sytuacjach drogowych
- obserwować drogę, spostrzegać i przewidywać rzeczywiste lub potencjalne zagrożenia
- skutecznie reagować w przypadku powstania rzeczywistego zagrożenia, w tym hamować awaryjnie
- jeździć z prędkością nieutrudniającą ruchu i dostosowaną do warunków ruchu
- jeździć z zachowaniem obowiązujących przepisów ruchu drogowego, techniki, taktyki, dynamiki i kultury jazdy
- jeździć samodzielnie oraz energooszczędnie
- reagować na przejazd pojazdu uprzywilejowanego oraz na sygnały dawane przez innych uczestników ruchu drogowego
- podejmować działania w zakresie udzielenia przedlekarskiej pomocy ofiarom wypadków drogowych oraz w akcjach ratunkowych.

Zaproponowana charakterystyka absolwenta kursu to dopiero wstęp do dyskusji, do której wszystkich czytelników zachęcam. Należy dostrzec fakt, że główna przyczyna wypadków drogowych leży po stronie człowieka. Niewłaściwie wykształcony kierowca nie umie odnaleźć się w realnym świecie. Proces kształcenia, jego poszczególne elementy, powinny być urealnione. Sztuczny system kształcenia kierowcy, z jakim mamy do czynienia w Polsce, nie sprawdza się. Wskaźniki wyznaczające poziom bezpieczeństwa na naszych drogach są znowu, niestety, coraz gorsze. Jak to poprawić? W pierwszej kolejności należy opracować szczegółowe cele kształcenia oraz programy nauczania dla kandydatów na kierowców, instruktorów oraz egzaminatorów. Nowoczesne, zgodne ze współczesnymi potrzebami i wyzwaniami. Pomogą one nie tylko przygotować kandydatów na kierowców do egzaminu państwowego, ale także dobrze ich wykształcić.

Ten artykuł to także apel do członków specjalnego zespołu powołanego przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa, który ma się zajmować kwestią szkolenia i egzaminowania. Weryfikując obecnie obowiązujące prawo, zmiany należy zacząć od fundamentów.

reklama

GRUPA IMAGE

Terminarz
z planerem na 2017 rok

Zawiera:

- wiele przydatnych informacji
- formularze rozkładów zajęć i jazd
- szczegółowe kalendaria

Kalendarz niezbędny w pracy wykładowcy i instruktora nauki jazdy.

Molestowanie w czasie nauki jazdy

Dr inż. Paweł Żuraw

Problem molestowania wywołuje emocje, poruszenie i kontrowersje. Internetowa Wikipedia podaje, że molestowanie – po łacinie molestare, po francusku molester – znaczy drażnić, naprzykrzać się. Według słownika, jest to zachowanie naruszające godność osobistą przez natrętne oraz uporczywe naprzykrzanie się, które najczęściej dotyczy napastowania, co jest powszechnie nieakceptowane społecznie. Tego rodzaju zachowanie jest sprzeczne z normami moralnymi i może prowadzić do czynów na granicy szantażu i wymuszenia wobec osoby molestowanej.

Problem molestowania można rozpatrywać z różnych punktów widzenia. Wyróżnić można podłoże seksualne, psychiczne, mobbing, mowę nienawiści. Najczęściej brany pod uwagę jest jednak aspekt seksualny.

W świetle prawa

Z prawnego punktu widzenia problem jest zdefiniowany przez Kodeks pracy, który w art. 18-3a mówi o równym traktowaniu w zatrudnieniu, dyskryminowaniu i naruszaniu godności pracownika, a także podporządkowaniu się pracownika molestowaniu. Kodeks karny w art. 197 stanowi, że *„Kto przemocą, groźbą bezprawną lub podstępem doprowadza inną osobę do obcowania płciowego, podlega karze pozbawienia wolności od 2 do 12 lat."* Karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat podlega także sprawca, który doprowadza inną osobę do poddania się innej czynności seksualnej albo wykonania takiej czynności lub dopuszcza się zgwałcenia wspólnie z inną osobą.

Molestowanie seksualne w miejscu pracy może mieć również znamiona przestępstwa określonego w art. 199 Kodeksu karnego. Doprowadzenie danej osoby – przez nadużycie stosunku zależności (np. służbowego) lub wykorzystanie krytycznego położenia – do obcowania płciowego lub do poddania się innej czynności seksualnej albo do wykonania takiej czynności, zagrożone jest karą pozbawienia wolności do lat 3.

Jak widać, nie wszystkie akty prawne definiują bezpośrednio słowo „molestowanie". Mowa jest o tzw. obcowaniu płciowym, do którego zmusza się kogoś, wykorzystując określone zależności.

Dr inż. Paweł Żuraw *jest instruktorem nauki jazdy od 1998 r. Ma uprawnienia instruktorskie kat. A, B, C, D, kwalifikacje instruktora techniki jazdy kat. B, C oraz uprawnienia egzaminatora kat. B. Pracownik naukowo-dydaktyczny Społecznej Akademii Nauk w Łodzi – Wydziału Zamiejscowego w Świdnicy.*

Molestowanie? Co to takiego?

Molestowanie seksualne może przyjmować różną postać. Mogą to być nieodpowiednie uwagi lub żarty, ponawiane propozycje spotkań, komentarze dotyczące wyglądu lub życia prywatnego. Mocniejszą formą ingerencji w prywatność jest kontakt fizyczny, niemający związku z wykonywaną pracą, jeżeli jest niechciany. Może to być np. nadmierne, łamiące społeczne konwencje zbliżenie, poklepywanie, rzekomo przypadkowe dotykanie itp. Szczególnym przypadkiem jest takie zachowanie w sytuacji, kiedy pojawia się relacja podległości – jedna ze stron jest podwładną drugiej. Niekiedy kontakty seksualne między osobami na różnych szczeblach hierarchii przedsiębiorstwa prowadzą do awansu lub uzyskania innych korzyści przez jedną ze stron.

Molestowanie werbalne i niewerbalne może mieć miejsce w szkołach i na uczelniach. Może się odbywać zarówno w środowiskach rówieśniczych, jak i w relacjach między wykładowcą (nauczycielem) i uczniem.

W internecie można natknąć się na artykuły opisujące molestowanie w trakcie nauki jazdy. Osobą molestującą nie zawsze jest instruktor lub instruktorka. Istnieje możliwość wystąpienia sytuacji odwrotnej, w której osobą molestującą jest uczeń lub uczennica. Ze względu na rodzaj relacji i stopień zależności, bardziej prawdopodobną sytuacją jest jednak ta, w której to instruktor molestuje swoją kursantkę.

Oczywiście, należy wyraźnie podkreślić, że sytuacje, w których dochodzi do molestowania podczas nauki jazdy, są marginalne. Nie słychać na co dzień o tego typu zdarzeniach. W każdej grupie zawodowej są tzw. czarne owce, których zachowanie szkodzi dobremu imieniu danej profesji. Dlatego bardzo niesprawiedliwe są oceny społeczne, zresztą bardzo płytkie i bezrefleksyjne, kiedy słyszy się, że instruktorzy nauki jazdy to podrywacze, naciągacze, a może nawet osoby określane znacznie gorzej, wręcz wulgarnie. Tego rodzaju opinie są zbyt daleko idą-

cymi uogólnieniami, które krzywdzą i poniżają porządnych, rzetelnych i uczciwych ludzi, do których należy liczna grupa instruktorów nauki jazdy.

Należy zaznaczyć, że jeżeli już dojdzie do sytuacji, w której instruktor molestuje osobę szkoloną, to jest to zachowanie niedopuszczalne i patologiczne z prawnego i moralnego punktu widzenia. Można doszukiwać się wielu przyczyn takiego postępowania. Wyróżnić można tutaj następujące motywy:

- osoba molestująca może nie mieć świadomości, że przekracza delikatną granicę kontaktu cielesnego, intymnego
- taka osoba może być nieświadoma roli, jaką ma do spełnienia i zadania rzetelnego przekazania uczniowi (kursantowi) wiedzy
- poziom zainteresowania drugą osobą jest na tyle silny, że przegrywa z racjonalną relacją interpersonalną
- chęć zbliżenia się do drugiej osoby może być podyktowana prowokacyjnym zachowaniem potencjalnej ofiary
- osoba molestująca może być pod silnym wpływem bodźców pobudzających wyobraźnię, a następnie jej seksualność, czego efektem jest bezwzględna chęć rozładowania napięcia emocjonalnego
- zachowanie osoby molestującej może być podyktowane doświadczeniami z przeszłości, a także silnym nagromadzeniem pewnych obrazów, pochodzących z wyobrażeń, a także mediów, internetu itp.
- osoba molestująca może cierpieć na zaburzenia emocjonalne, które są efektem określonej jednostki chorobowej.

Przykłady te pokazują, że problem molestowania jest bardzo silnie związany ze sferą ludzkiej psychiki. Psychika to termin, który odnosi się do całokształtu procesów oraz dyspozycji psychicznych człowieka. Jeżeli mówimy o psychice, należy zaznaczyć, że powszechnie uważa się, iż może być ona u niektórych ludzi mocna, a u innych słaba. Ludzie o słabej psychice mają większe skłonności do zachowania emocjonalnego. Kontrola reakcji jest u nich słabsza. Mówiąc krótko, hamulce nie działają tak, jak trzeba. U takich osób wystarczy mały bodziec, niewielkie pobudzenie emocjonalne, aby nastąpił rozwój różnych odruchów (niekiedy niekontrolowanych).

Weźmy pod uwagę różnego rodzaju obrazy, które mamy sposobność oglądać. Mogą to być filmy, zdjęcia, a także osobiste doświadczenia. Na niektórych ludzi oddziałują one bardzo mocno, do tego stopnia, że chcą oni przeżyć to samo, co inni. Takie osoby często wpadają w pułapkę wymyślonej fabuły, która nastawiona jest na zaprogramowanie określonych działań potencjalnego widza. W tę pułapkę najczęściej wpadają mężczyźni.

Nie wszystko, co oglądamy, przeżywamy i o czym myślimy, jest złe. Ale w tej sytuacji rodzi się inne, choć podobne pytanie: czy z kolei wszystko, czego doświadczamy, o czym myślimy i co oglądamy, jest rzeczywiście dobre, korzystne, potrzebne i moralne?

Jak zapobiegać, jak leczyć?

Jak można się bronić przed określonym zachowaniem? Niektórzy mogą uznać, że doświadczają reakcji naturalnych, niewymagających jakiegokolwiek przeciwdziałania? Patrząc z męskiego punktu widzenia potwierdzimy, że podziwianie pięknych kobiet jest jak najbardziej naturalną i zdrową reakcją. Tylko nienaturalnym i niemoralnym odruchem jest porzucanie np. swojej żony dla pięknej, młodziutkiej, długonogiej blondynki (często używa się poniżającego stwierdzenia: „wymiana na lepszy, nowszy model").

Ktoś powie, że najprostszą metodą obronną w tej sytuacji jest zaniechanie wszelkich czynności, które powodują wzrost napięcia emocjonalnego, seksualnego, a może nawet takiego, które wywołuje reakcje patologiczne. Nie jest to takie proste i nie polega na przyciśnięciu klawisza z napisem OFF. Mózg ludzki koduje pewne rzeczy dokładniej niż najlepszy komputer. Co jest wówczas potrzebne? Z pewnością niezbędna jest praca nad sobą, może nawet terapia, aby „wyjść" i wyleczyć się z określonych nałogów.

Niestety, nasze zachowanie może przerodzić się w chorobę i trzeba mieć tego pełną świadomość. Chwilowa przyjemność może wcześniej czy później przynieść wielkie cierpienie i utrapienie. Nie ma nic gorszego, jak publiczne oskarżenie związane z niemoralnym zachowaniem, a w związku z tym możliwe rozluźnienie relacji rodzinnych, rozstania, a nawet rozwody. Przez nieodpowiedzialne zachowanie można zniszczyć wszystko, dorobek dotychczasowego życia.

A co można doradzić osobie, która jest molestowana? Jeżeli dotyczy to sfery nauki jazdy, można i chyba należy pomyśleć o zmianie instruktora. Najlepszym sposobem jest definitywne odcięcie się od osoby toksycznej, zerwanie z nią jakichkolwiek relacji zawodowych, służbowych. W dobie tak szerokiej oferty szkoleniowej, nie powinien to być jakiś większy problem. Sprawę można również zgłosić do odpowiednich organów ścigania. Składając tego rodzaju skargę, trzeba jednak mieć pełne przekonanie o braku winy ze swojej strony.

Jako instruktorzy miejmy świadomość, że każde nasze, zwłaszcza negatywne zachowanie może być szybko zdemaskowane. Nie ulegajmy niepotrzebnym emocjom i pokusom, bo mogą one nas całkowicie zniszczyć. Cena takiego zachowania może być bardzo wysoka. Polecam wpisanie w wyszukiwarce internetowej pojęcia „Wierność jest sexy". Jest to naprawdę możliwe.

Co może egzaminator po 10 listopada 2016 roku?

Dokładnie tydzień po wejściu w życie zmian w rozporządzeniu w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach, Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym zorganizowała kolejną dyskusję redakcyjną "na Ratuszowej", na temat "Co może egzaminator po 10 listopada 2016 roku?". Dosłownym i symbolicznym zarazem punktem wyjścia do debaty stał się, bijący rekordy zainteresowania zarówno mediów, jak i wielu potencjalnych kierowców, par. 1 pkt 7) rozporządzenia.

Do udziału w debacie zaproszeni zostali:

- psycholog transportu: dr **Ewa Odachowska** z Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie
- egzaminatorzy: **Grzegorz Matuszewski** – egzaminator z WORD we Włocławku i **Mariusz Sztal** – egzaminator z WORD w Warszawie
- instruktorzy: **Zbigniew Hyży** – właściciel OSK „Auto Szkoła Hyży" w Bełchatowie, zdobywca tytułu "Instruktor Roku 2016" oraz **Mariusz Markowski** – instruktor i wykładowca nauki jazdy z Wejherowa, wiceprezes Pomorskiego Stowarzyszenia Instruktorów Nauki Jazdy
- oraz ekspert z zakresu brd, były policjant ruchu drogowego w Warszawie, wiceprezes Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym, **Wojciech Pasieczny**.

Gospodarzami i moderatorami dyskusji byli: Jolanta Michasiewicz, Redaktor Naczelna Tygodnika „Prawo Drogowe & News" i red. Jakub Szadkowski z Portalu L-instruktor.

Dyskusji przysłuchiwali się uważnie: Bożenna Chlabicz, prezes Zarządu Fundacji oraz wiceprezes, Andrzej Grzegorczyk, który wymianę opinii i pogladów podsumował.

Pełny zapis audio „Dyskusji na Ratuszowej" zamieszczony został na stronie:

www.L-instruktor.pl

Polecamy go Państwa uwadze zapewniając, że warto poświęcić w sumie ok. dwóch godzin (można tego wysłuchać, bo nagranie zostało podzielone tematycznie na 6 części), żeby poznać poglądy i opinie ekspertów nie tylko o tym, co się zmieniło w procesie egzaminowania po 10 listopada br., ale przede wszystkim, co jest istotą egzaminu (a przy okazji, także szkolenia), jaki jest jego ostateczny cel itp., itd.

Zawód egzaminatora, podobnie jak instruktora i wykładowcy nauki jazdy, to także misja. Nie da się jej wypełniać bezrefleksyjnie. Zapraszamy zatem do dalszej dyskusji także Państwa, naszych Czytelników, przez kontakt z:

- redakcją "Biuletynu Informacyjnego PRAWO JAZDY" i Fundacją Zapobieganie Wypadkom Drogowym: **www.mniejofiar.org.pl**
- redakcją Tygodnika „Prawo Drogowe & News": **tygodnik@prawodrogowe.pl**
- redakcją Portalu L-instruktor: **redakcja@L-instruktor.pl**

Dr Ewa Odachowska:

Jeżeli egzaminator „może", to znaczy, że może też być pociągnięty do odpowiedzialności, jeśli jego decyzja nie będzie właściwa.

✦

Egzaminatorzy dostali nową rzecz do ręki: większą decyzyjność, ale zostali też obciążeni odpowiedzialnością za jej podjęcie.

✦

Jeżeli zadanie uważamy za trudne, to w sytuacji oceny popełniamy błędy.

✦

Jeżeli kursant umie, to pojawia się stres, który daje motywację do działania.

✦

Proszę Państwa, dzięki stresowi przetrwaliśmy jako gatunek.

✦

Nie straszmy stresem. Stres ma mobilizować do działania. Jest dobry, fajny, dzięki stresowi mamy więcej tlenu we krwi.

✦

Mamy wieloletnie tradycje, żeby być przeciwko temu, co sie nam narzuca.

Grzegorz Matuszewski:

Według aktualnie obowiązującego prawa wynik negatywny nie może być określony na podstawie jednokrotnie niepoprawnie wykonanego zadania. Chyba, że dochodzi do przerwania egzaminu.

✦

Moim zdaniem ten przepis wniesie do egzaminowania jakość potwierdzaną przez mądre, suwerenne decyzje egzaminatora, które nie będą krzywdzić.

✦

Musimy pracować nad tym, żeby ludzie zrozumieli, co jest swoistym celem procesu szkolenia. Nabycie wiedzy i umiejętności, a nie zdanie egzaminu.

✦

Egzaminator nie jest tylko po to, żeby wskazać błędy, ale wydobyć rzeczy, które dana osoba robi najlepiej.

✦

Ktoś nie zdał – to ze stresu, Ktoś nie ustapił pierwszeństwa – to ze stresu, ktoś nie umie przełączyć biegów – to ze stresu. Myślę, że to jest trochę wyolbrzymione.

✦

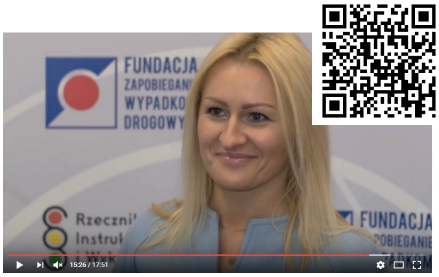
Instruktor na prawym siedzeniu? To już przerabialiśmy, to już było. Nie idźmy tą drogą.

Zbigniew Hyży:

Dlaczego doskonale przygotowana osoba nie radzi sobie z prostymi zadaniami podczas egzaminu na placu manewrowym? Co się dzieje w jej głowie, że nie jest w stanie zapanować nad sobą? Ręce drżą, nogi drżą, samochód nie słucha klienta tak, jak by on chciał.

Zmiany w egzaminie, nowy stan prawny. Interpretacje, niejasności

Perspektywa szkoleniowca - znaczenie zmian dla procesu szkolenia



Znaczenie zmian dla egzaminowania. Praktyczne skutki nowelizacji

Wojciech Pasieczny:

Tym zapisem dano egzaminatorowi bardzo dużą niezależność, ale jednocześnie dużą odpowiedzialność.

✦

Jestem przekonany, że w przypadku rzeczywistego zagrożenia egzaminator nie pozwoli sobie na to, żeby nie przerwać egzaminu

✦

To nie tabelka powinna decydować o tym, czy osoba uzyska uprawnienia do kierowania.

✦

Nie stwarzajmy barier, nie nastawiajmy młodych ludzi przeciwko egzaminatorom.

✦

Chciałbym, żeby młodzi ludzie zrozumieli, że jazda samochodem jest fajna, pożyteczna, niesie wiele przyjemności i korzyści, ale jak zrobisz krzywdę, to nie tylko sobie, nie tylko temu, kogo potrącisz, jego znajomym, jego rodzinie, najbliższym.

✦

Gdy przez wiele lat mówiłem, że jeżdżę zgodnie z przepisami, to pukano się w głowę. Do dziś w internecie jest zapis, że pasażerowie Pasiecznego w czasie jazdy umierają... z nudów.

✦

Poprawy bezpieczeństwa upatruję w poprawie poziomu szkolenia. Powinno ono obejmować również tych kierowców, którzy prawo jazdy mają już jakiś czas.

Mariusz Markowski:

Staram się zawsze wyjaśniać, że egzamin nie jest taki straszny, że egzaminator nie oblewa za byle co. Ale to straszne słowo: egzamin...

✦

Na pewno dobrym pomysłem jest to, żeby podczas egzaminu instruktor siedział z prawej strony kandydata, a egzaminator z tyłu.

Mariusz Sztal:

Egzaminator przestał być automatem, a jego autonomia wzrosła niewspółmiernie.

✦

Ile błędów można popełnić na egzaminie?
Dokładnie tyle, ile jest zadań, a mimo to można być bardzo dobrym kierowcą.

✦

Współczuję instroktorom. Dzisiaj program szkolenia to nic innego, jak zadania egzaminacyjne. Instruktor musi łamać prawo, żeby dobrze wyszkolić podopiecznego.

✦

Egzamin ma wyeliminować, nie dopuścić do udziału w ruchu drogowym tych, którzy nie powinni się w nim znaleźć.

Andrzej Grzegorczyk:

Nie bójmy się odpowiedzialności.

Wpływ zmian na praktykę szkolenia - z perspektywy kandydata na kierowcę

Stres egzaminacyjny - czym jest i czy naprawdę trzeba z nim walczyć?

Wpływ zmian na bezpieczeństwo ruchu drogowego - PODSUMOWANIE

II Międzynarodowa Konferencja Naukowa Wrocław, 21 października 2016 r.

Kolejna, druga już Międzynarodowa Konferencja Naukowa, którą współorganizują: Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym oraz Polski Klaster Edukacyjny, odbyła się 21 października br. w siedzibie jednego z jej głównych organizatorów, Międzynarodowej Wyższej Szkoły Logistyki i Transportu we Wrocławiu. Wiodący temat Konferencji to:

Jakość kształcenia a bezpieczeństwo w transporcie.

Podejmowane tematy i wszystkie wystąpienia spotkały się z dużym zainteresowaniem uczestników – m.in. licznego grona właścicieli i instruktorów nauki jazdy, egzaminatorów, osób zainteresowanych medycznymi aspektami bezpieczeństwa ruchu drogowego i innych zaproszonych gości.

Prezentujemy obszerną relację z Konferencji, dziękując naszym Partnerom, Patronom, Członkom Komitetu Naukowego, Wykładowcom i Uczestnikom. Pozostajemy w przekonaniu, że każda kolejna debata przybliża nas do określenia właściwych standardów edukacji w zakresie ruchu drogowego i wzrostu bezpieczeństwa.

Organizatorzy

Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu

Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym

The Chartered Institute of Logistics and Transport – Polska

polski klaster edukacyjny

Instytut Medycyny Pracy im. prof. J. Nofera

Partnerzy konferencji

ZMPL 1957

Automobilklub Polski

Grupa Image

Polska Unia Transportu www.uniatransportu.pl

TLP Transport Logistyka Polska

Patronat medialny

Oficyna Wydawnicza ATUT

Transport manager

Prawo drogowe NEWS

przewoźnik

MD Magazynowanie i Dystrybucja

logistyczny.com

Polski Traker

Top Logistyk

Miejsce: Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu

JAKOŚĆ KSZTAŁCENIA A BEZPIECZEŃSTWO W TRANSPORCIE

Cele Konferencji

Celem konferencji była wymiana poglądów dotyczących kształcenia w zakresie logistyki i transportu między przedstawicielami przedsiębiorstw branży TSL a środowiskiem akademickim. Merytoryczna dyskusja pozwoliła na określenie pożądanych z punktu widzenia rynku efektów kształcenia, czyli wiedzy, umiejętności i kompetencji społecznych dla specjalistów z obszaru transportu i logistyki, w tym: instruktorów, wykładowców, egzaminatorów, kierowców, maszynistów, pracowników terminali i portów lotniczych. Prognozowanym efektem konferencji jest porównanie konkretnych rozwiązań i wymagań, a dzięki temu, określenie dobrych praktyk.

Obszary tematyczne

1. Proces kształcenia w zakresie transportu ze szczególnym uwzględnieniem Lifelong Learning.
2. Innowacyjne technologie i metody kształcenia w obszarze transportu i logistyki.
3. Dobre praktyki w nauczaniu specjalistów branży TSL.
4. Doskonalenie kompetencji zawodowych – certyfikacje i szkolenia.
5. Aspekty psychologiczne i zdrowotne.
6. Bezpieczeństwo w transporcie XXI wieku.
7. Zarządzanie w branży TSL.

Komitet Naukowy

• prof. dr hab. n. med. Alicja Bortkiewicz – Instytutu Medycyny Pracy w Łodzi
• dr inż. Anna Dzikowska – MWSLiT we Wrocławiu
• dr inż. Krzysztof Grzegorczyk – Techniczny Dozór Transportowy
• prof. dr hab. Leszek Mindur – MWSLiT we Wrocławiu
• dr Ewa Odachowska – Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie
• dr Marcin Pawęska – MWSLiT we Wrocławiu
• mgr inż. Anna Sałamacha – MWSLiT we Wrocławiu
• dr inż. Zbigniew Sebastian – MWSLiT we Wrocławiu
• prof. dr hab. inż. Miroslaw Seidl – Žilinska Univerzita v Žilinie, Słowacja
• dr hab. inż. Andrzej Surowiecki – MWSLiT we Wrocławiu
• prof. dr hab. inż. Ladislav Šimak – Žilinska Univerzita v Žilinie, Słowacja
• prof. ndzw. dr hab. inż. Marcin Ślęzak – Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie
• dr hab. Adam Tarnowski – Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie

Komitet organizacyjny

• mgr inż. Janusz Pawęska – MWSLiT – Przewodniczący komitetu organizacyjnego
• mgr Urszula Przystalska – MWSLiT – Sekretarz konferencji
• mgr Alicja Gajlewicz – Polski Klaster Edukacyjny
• mgr Bożenna Chlabicz – Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym

Przypominamy, że I Międzynarodowa Konferencja Naukowa, która odbyła się we Wrocławiu w listopadzie 2015 r., była poświęcona tematowi „Transport drogowy XXI wieku”.
Kolejną Konferencję planujemy jesienią 2017 roku.

II Międzynarodowa Konferencja Naukowa
JAKOŚĆ KSZTAŁCENIA A BEZPIECZEŃSTWO W TRANSPORCIE
Wrocław, 21 października 2016 r.

FUNDACJA
ZAPOBIEGANIE
WYPADKOM
DROGOWYM

Jakość kształcenia a bezpieczeństwo w transporcie
Tomasz Matuszewski
Wszystko do nauki jazdy

Reklamy przy drodze a bezpieczeństwo w transporcie. Uwarunkowania lokalizacji oraz wpływ reklam typu LED na bezpieczeństwo ruchu drogowego

dr inż. Anna Dzikowska *(Zakład Budownictwa, Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu)*

Współczesna gospodarka dynamicznie rozwija się pod wpływem nowoczesnych technologii oraz innowacyjnych rozwiązań, które są stosowane coraz powszechniej we wszystkich gałęziach przemysłu. Jednocześnie wciąż wzrasta potrzeba kreowania i wzmacniania możliwości przekazywania treści umożliwiających promocję produktów, usług, czy też innych dóbr. Jednym z najbardziej agresywnych narzędzi reklamy i promocji są reklamy usytuowane przy drodze, a w szczególności reklamy emitujące światło.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania prawne, reklamy (a właściwie urządzenia reklamowe czy też inne nośniki informacji wizualnej) stanowią złożone zagadnienie. Kwestie związane z podstawowymi definicjami oraz możliwości usytuowania reguluje Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 1985 nr 14 poz. 60 ze zm.), a także Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 2003 nr 80 poz. 718 ze zm.). Jednocześnie, Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 nr 98 poz. 602 ze zm.) odnosi się w sposób bezpośredni do aspektów związanych z oddziaływaniem reklam i urządzeń wysyłających światło na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Również uchwalenie tzw. „Ustawy Krajobrazowej" wywiera wpływ na kształtowanie się uwarunkowań prawnych, obejmujących zagadnienia reklam usytuowanych przy drodze. Dość problematycznym aspektem jest brak uchwalonego rozporządzenia regulującego maksymalną luminancję powierzchni informacji wizualnej umieszczonej na reklamie emitującej światło. Projekt rozporządzenia określa m.in.: definicję reklamy, dnia oraz nocy, maksymalną luminację powierzchni informacji wizualnej, zakaz zmiany luminacji powierzchni informacji wizualnej oraz zmiany poziomu luminacji powierzchni informacji wizualnej. W środowisku branżowym oraz naukowym nadal trwa dyskusja nad elementami i wytycznymi, które są zawarte w rozporządzeniu oraz ewentualnymi uzupełnieniami. Wskazuje się na zbyt „wąskie" wykorzystanie badań z Politechniki Poznańskiej, kierowanych przez prof. dr. hab. inż. Konrada Domk .

Reklamy przy drodze stanowią element dość kontrowersyjny dla różnych specjalistów, m.in. architektów, planistów, ale również dla przedstawicieli branży transportowej czy też osób dbających o bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ponadto, reklamy emitujące światło są dodatkowym negatywnym czynnikiem wpływającym na rozproszenie czy też ograniczenie wydolności wzrokowej kierowców. Należałoby wprowadzić szereg uregulowań, które mogłyby przyczynić się nie tylko do optymalizacji lub poprawy wizualnej przestrzeni, ale również ograniczenia zagrożeń w ruchu drogowym.

Zagrożenia w transporcie osób i towarów

mgr inż. Michał Janicki, dr inż. Czesław Kolanek, mgr inż. Adam Nowak
(Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu)

System transportu towarów i osób jest niezbędny dla rozwoju cywilizacyjnego świata. Jego funkcjonowanie niesie jednak określone zagrożenia.

Zagrożenia w transporcie wynikają, między innymi, z:
- wykorzystywania nieodnawialnych nośników energii
- oddziaływania układów napędowych środków transportu na środowisko
- progresywnych uwarunkowań/wymagań legislacyjnych
- ograniczonych możliwości technologicznych w zakresie rozwiązań alternatywnych.

Teza. Świat nie dysponuje bezpiecznymi środkami transportu.

Zagrożenia

Współczesne środki transportu samochodowego, wodnego śródlądowego, morskiego, lotniczego i kolejowego wykorzystują nieodnawialne (kopalne) nośniki energii (ropę naftową, gaz ziemny, węgiel). Z tym faktem wiążą się dwukierunkowe zagrożenia środowiskowe dla transportu i transportu dla środowiska:
- wyczerpywanie się zasobów klasycznych nośników energii
- emisja produktów przetwarzania nośników energii do postaci napędzającej środki transportu oraz towarzyszącego procesowi hałasu.

Prognozy przedstawione w opracowaniu „The Limits To Growth" (Granice wzrostu) z 1972 roku, dotyczące ropy naftowej, po zweryfikowaniu w roku 2008, przewidują wyczerpanie jej zasobów (w określonych warunkach) w roku 2062.

Emisje gazowych związków toksycznych, cząstek stałych oraz ditlenku węgla w gazach wylotowych spalinowych silników napędowych środków transportu oraz hałasu, negatywnie oddziałujących na środowisko, spowodowały potrzebę ich ograniczenia na drodze legislacyjnej. W krajach Unii Europejskiej wprowadzono progresywne normy EURO, wymuszające poszukiwanie i wykorzystanie dostępnych technologii dla minimalizacji zagrożeń.

Współczesny transport kolejowy i rurociągowy, wykorzystujący energię elektryczną, powoduje pośrednią emisję produktów spalania węgla w elektrowniach lub/oraz problemy zasobowe i eksploatacyjne (związane z paliwem uranowym) w elektrowniach nuklearnych.

Oczekiwania

Unia Europejska sformułowała w 2011 roku w Białej Księdze Transportu 10 strategicznych celów. Poniżej przedstawiono trzy z nich:

- Cel nr 1: Zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r.; eliminacja ich z miast do 2050 r.; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO_2 logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r.
- Cel nr 3: Do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu. Osiągnięcie tego celu będzie wymagało odpowiedniej infrastruktury.
- Cel nr 4: Ukończenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej do 2050 r. Trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 r. oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich. Do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją.

Agencja Natural Resources Defense Council (USA) prognozuje, że do roku 2035 udział pojazdów konwencjonalnych w transporcie samochodowym spadnie do zera.

Perspektywy

Perspektywicznie rozważa się napęd hybrydowy i elektryczny pojazdów.

Koncern motoryzacyjny Toyota Motor Corporation uruchomił w 1997 roku produkcję seryjną Toyoty Prius, samochodu osobowego klasy kompaktowej o napędzie hybrydowym (Hybrid Synergy Drive), a w roku 2014 – Toyoty Mirai (przyszłość), pierwszego samochodu osobowego zasilanego wodorowymi ogniwami paliwowymi.

Renault jako pierwsze w Europie wprowadza na rynek miejskie auto elektryczne Zoe, o zasięgu 400 km (w teście NEDC).

Scania testuje systemy bezprzewodowego ładowania baterii miejskiego autobusu elektryczno-hybrydowego oraz zasilania elektrycznego samochodu ciężarowego z górnej trakcji elektrycznej.

Zagrożenia dla transportu na bazie pojazdów z napędem elektrycznego:

- obecnie energia elektryczna „pochodzi" z węgla lub uranu
- okresowo brakuje energii (letni blackout)
- możliwość zakupu energii z zagranicy ograniczona:
  - przepustowością połączeń transgranicznych
  - różnicą cen importowanej energii.

Podsumowanie

W sytuacji takich zagrożeń rozwiązaniem perspektywicznym i szansą wydaje się wykorzystanie na potrzeby transportu energii elektrycznej, pozyskiwanej ze źródeł odnawialnych.

W prezentowanym materiale świadomie nie omówiono problematyki tzw. kosztów zewnętrznych oraz funkcjonowania transportu wykorzystującego inteligentne pojazdy autonomiczne.

Gaz ziemny (CNG) w transporcie bezpieczne zastosowanie

dr Ryszard Michałowski

(Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu)

Teza: Nieznajomość przepisów w stosowaniu gazu ziemnego do napędu stwarza zagrożenie.

Zbiorniki samochodowe na gaz CNG są naczyniami ciśnieniowymi. W państwach Wspólnoty Europejskiej wytwarzanie naczyń ciśnieniowych regulują dyrektywy. Zbiorniki CNG zostały jednak wyłączone z tych dyrektyw (97/23/WE p.3.5) i zostały objęte porozumieniem dotyczącym homologacji.

Homologacja – Procedura polegająca na urzędowym przeprowadzeniu badania urządzenia, wyrobu pod względem zgodności z normami, przepisami prawnymi i technicznymi.

Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych z siedzibą w Genewie, zmuszona postępem technicznym oraz zachowaniem wymogów bezpieczeństwa instalacji gazowych montowanych w pojazdach samochodowych, opracowała wymagania w formie Regulaminów.

W zakresie wytwarzania, a także eksploatacji zbiorników na paliwo gazowe mają zastosowanie:

- Regulamin EKG ONZ nr 110 – Zbiorniki CNG
- Regulamin EKG ONZ nr 115 – Instalacja CNG

Krajowe regulacje prawne dotyczące zbiorników CNG, LNG:

- Dz. U. z 2005 r. nr 108 poz. 908 (z późniejszymi zmianami) – Prawo o ruchu drogowym
- Dz. U. z 2015 r. poz. 1125 – Ustawa o Dozorze Technicznym z dnia 21.12.2000 r.
- Dz. U. z 2002 r. nr 32 poz. 262 – Warunki techniczne pojazdów oraz ich wyposażenia
- Dz. U. z 2012 r. poz. 1468 – w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu.

Badanie zbiornika CNG w Transportowym Dozorze Technicznym:

1. Zbiornik z importu nieposiadający oznakowania homologacyjnego, który został zamontowany w instalacji zasilania gazem ziemnym pojazdu przed 31.12.2003 r. będzie dopuszczony do eksploatacji po przeprowadzeniu przez TDT następujących czynności:

- sprawdzenie dokumentacji technicznej zbiornika (materiał zbiornika, protokoły badań kompetentnych władz)
- ciśnieniowa próba hydrauliczna
- rewizja wewnętrzna i zewnętrzna
- pomiar grubości ścianek płaszcza zbiornika (nie dotyczy zbiorników kompozytowych)
- sprawdzenie oznakowania zbiornika.

2. Zbiornika CNG z importu, nieposiadającego oznakowania homologacyjnego wymaganego EKG ONZ Nr 110, a zamontowanego w pojeździe po 31.12.2003 r., nie dopuszcza się do eksploatacji przez TDT.

3. W przypadku zbiorników CNG nieposiadających oznakowania homologacyjnego wymaganego Regulaminem EKG ONZ Nr 110, ale które zostały oznakowane znakiem π (tzn. że zbiornik został zbadany i dopuszczony do obrotu zgodnie z Dyrektywą Rady 1999/36/WE z 29.04.1999) przyjmuje się następujący tok postępowania:

- Sprawdzenie dokumentów:
  - technologia zbiornika uwzględniającej gatunek materiału zbiornika
  - wystawionej przez wytwórcę

- deklaracji zgodności producenta
- z badań przeprowadzonych przez kompetentne władze
- (poświadczenia lub certyfikaty) zakładu montującego instalacje
- instrukcji obsługi i konserwacji.

- Sprawdzenie oznakowania zbiornika.
- Rewizję zewnętrzną.
- Sprawdzenie szczelności zbiornika.

4. Zbiorniki z oznakowaniem homologacyjnym (krajowy lub z importu) są dopuszczane do eksploatacji po wykonaniu przez TDT badań doraźnych. Zakres badań określa TDT w zależności od daty badania odbiorczego u wytwórcy.

Terminy badań okresowych zbiorników (CNG) są ustalane w zależności od homologacji:

- badanie kontrolne zbiorników homologowanych wykonuje się co 3 lata w zakresie: rewizji zewnętrznej, próby szczelności, a w przypadku zalecenia producenta, także próby ciśnieniowej
- badanie okresowe w zakresie próby ciśnieniowej zbiorników niehomologowanych jest ustalane zgodnie z dokumentacją producenta i badań wykonanych przez upoważnione instytucje
- badanie okresowe w zakresie rewizji zewnętrznej i próby szczelności zbiorników niehomologowanych wykonuje się co 3 lata, mimo że Regulamin nr 110 dopuszcza maksymalnie do 48 miesięcy.

Maksymalny okres eksploatacji zbiornika to 20 lat.

Podsumowanie:

Nieustanne kształcenie czynnych, jak i potencjalnych kierowców o możliwości stosowania paliw alternatywnych, do których należy gaz ziemny, do zasilania silników spalinowych, z pouczeniem o przestrzeganiu przepisów i zasad przy jego stosowaniu.

Konieczność wprowadzenia do programu kształcenia przyszłych kierowców tematów z zastosowania paliw alternatywnych ze wskazaniem plusów i minusów, w tym także zagrożeń.

LIFELONG LEARNING PROGRAMME

Uczenie się przez całe życie – program działań Unii Europejskiej na lata 2007-2013 w dziedzinie edukacji, szkoleń oraz kształcenia zawodowego. Ustanowiony na mocy decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 listopada 2006 r.

mgr Patrycja Omachel-Półchłopek

(Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu)

Teza:

Uczenie się przez całe życie – aktywności podejmowane w trakcie życia w celu pogłębiania wiedzy, umiejętności lub kwalifikacji.

Cele:

Promowanie w Europie idei uczenia ustawicznego, rozumianego jako nieustanne podnoszenie poziomu wiedzy, kwalifikacji oraz umiejętności zawodowych jednostek:

- sprzyjanie wymianie, współpracy i mobilności między systemami edukacji i szkoleń w jej obrębie
- wspieranie w państwach członkowskich poprawy jakości, atrakcyjności i dostępności ofert w zakresie uczenia się przez całe życie
- wzmocnienie wkładu uczenia się przez całe życie w spójność społeczną, aktywne obywatelstwo, dialog międzykulturowy
- pomoc we wspieraniu kreatywności, konkurencyjności, szans na zatrudnienie oraz rozwoju ducha przedsiębiorczości.

Kontynuacja programu:

1 stycznia 2014 roku rozpoczął się nowy program Unii Europejskiej ERASMUS+.

Połączył on w jedną całość 7 dotychczasowych programów: „Uczenie się przez całe życie" i jego programy sektorowe, „Młodzież w działaniu", Erasmus Mundus, Jean Monnet, Tempus, Alfa, Edulink.

Wsparcie osób dorosłych

Rozwijanie współpracy partnerskiej między instytucjami i pracodawcami, a tym samym podnoszenie kompetencji zawodowych osób dorosłych oraz usystematyzowanie polityki kształcenia. Dzięki ścisłej współpracy instytucje mogą reagować na potrzeby zmieniającego się rynku pracy

Podsumowanie

Uczestnictwo w działaniach oferowanych przez program Lifelong Learning, a obecnie w programie Erasmus+, daje szerokie możliwości rozwoju personalnego przede wszystkim w kwestii podniesienia kwalifikacji i umiejętności zawodowych. Program daje ogromną możliwość korzystania z wiedzy i doświadczenia zagranicznych instytucji oraz pozwala na wymianę międzykulturową.

reklama

Wiemy wszystko!

news.prawodrogowe.pl

Zapewnienie bezpieczeństwa w procesie zarządzania marką dla potrzeb branży TSL

mgr inż. Anna Sałamacha
(Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu)

Warunki współczesnej gospodarki rynkowej, czyli duża zmienność otoczenia organizacji, postępująca globalizacja w zakresie wymiany handlowej, a także intensyfikacja działań konkurencyjnych, wymagają od przedsiębiorstw kreowania silnych i wyróżniających się marek. Marki stanowią istotne źródło uzyskiwania i utrzymywania przewagi konkurencyjnej, niezbędnej dla długookresowego powodzenia przedsiębiorstwa na rynku. Budowanie wartości marki jest procesem kapitałochłonnym, tymczasem nieuczciwi naśladowcy wykorzystują potencjał, jaki daje produkt (lub usługa) oznaczony rozpoznawalną marką bez ponoszenia praktycznie żadnych nakładów. Ochrona marki staje się więc istotnym czynnikiem umożliwiającym zdobycie i utrzymanie pozycji rynkowej przedsiębiorstwa.

Niekorzystne konsekwencje istnienia zjawiska nieuczciwego naśladownictwa dotyczą zarówno właścicieli marek, ale także innych podmiotów: klientów, kontrahentów, państwa czy społeczeństwa. Negatywny wpływ na gospodarkę (między innymi brak wnoszenia obligatoryjnych wpłat na rzecz budżetu czy straty legalnych miejsc pracy) ma również wpływ na branżę TSL. Dodatkowo, działalność nieuczciwych naśladowców swoim zakresem obejmuje nie tylko naruszanie produktów, ale coraz częściej dotyczy oferowanych usług, usługi z kolei są filarem branży TSL.

Mimo tych alarmujących informacji, branża TSL nie wydaje się być w pełni przygotowana do zwalczania zjawiska nieuczciwego naśladownictwa. Badania empiryczne przeprowadzone na grupie mikroprzedsiębiorstw branży TSL wykazały, że obszar zarządzania marką nie jest istotnym aspektem w zarządzaniu przedsiębiorstwem (20% procent respondentów nie ma świadomości posiadania marki). Dodatkowo, niemal 63% przedsiębiorców nie stosuje spójnej i kompleksowej polityki marki. Konieczne zatem wydaje się zainteresowanie problematyką ochrony marki.

Aby móc skutecznie zapewnić bezpieczeństwo marek w branży TSL, należy prowadzić konsekwentną politykę ochrony marki, na którą składają się strategie i narzędzia jej ochrony. Dobór powyższych elementów został opisany w modelowej procedurze ochrony marki.

Prawne aspekty eksploatacji pasa drogowego

mgr Jakub Tuczapski
(Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu)

Znajomość materii pasa drogowego, w szczególności zasad lokalizowania obiektów budowlanych, umieszczania urządzeń, przedmiotów i materiałów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, jest istotna w kontekście:

- zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie drogowym
- prawnokarną (wykończeniową) odpowiedzialność osób fizycznych za czyny karalne popełnione w pasie drogowym
- umieszczania reklam w pasie drogowym
- obowiązków inwestorów podczas dokonywania różnych czynności na nieruchomościach przyległych do pasa drogowego.

Teza:

1. Materia pasa drogowego, jak i jego zakres, są niejednoznaczne i powodują liczne wątpliwości interpretacyjne.
2. Wskazana jest edukacja w zakresie obowiązków i ograniczeń związanych z materią pasa drogowego.

Definicja

Zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. (tj. Dz. U. z 2016 r. poz. 1440 z późn. zm. – dalej ustawa), pasem drogowym jest wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane:

1) droga (budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego),
2) obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu (np. słupy oświetleniowe),
3) urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą.

Z powyższej definicji nie da się jednoznacznie określić granic pasa drogowego. Będą one podlegały indywidualnemu, każdorazowemu wyznaczeniu (określeniu).

Zakaz lokalizacji w pasie drogowym obiektów budowlanych, umieszczania urządzeń, przedmiotów i materiałów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego.

Zabrania się dokonywania w pasie drogowym czynności, które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń, albo zmniejszenie jej trwałości oraz zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego. W szczególności zabrania się: lokalizacji obiektów budowlanych, umieszczania urządzeń, przedmiotów i materiałów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego;

Odstępstwo od zakazu

W szczególnie uzasadnionych przypadkach lokalizowanie w pasie drogowym obiektów budowlanych lub urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego może nastąpić wyłącznie za zezwoleniem właściwego zarządcy drogi (z zastrzeżeniem kanałów technologicznych), wydawanym w drodze decyzji administracyjnej.

Opłaty

Zajęcie pasa drogowego na cele niezwiązane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg, wymaga zezwolenia zarządcy drogi, wydanego w drodze decyzji administracyjnej – zezwolenie nie jest wymagane w przypadku zawarcia umowy, o której mowa w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c ustawy.

Za zajęcie pasa drogowego:

1) bez zezwolenia zarządcy drogi lub bez zawarcia umowy, o której mowa w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c ustawy,
2) z przekroczeniem terminu zajęcia określonego w zezwoleniu zarządcy drogi lub w umowie, o której mowa w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c ustawy,
3) o powierzchni większej niż określona w zezwoleniu zarządcy drogi lub w umowie, o której mowa w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c ustawy
   – zarządca drogi wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości 10-krotności opłaty ustalanej zgodnie z ust. 4-6 ustawy.

Podsumowanie

Kara pieniężna za zajęcie pasa drogowego bez spełnienia wymogów określonych w ustawie jest obligatoryjnie nakładana przez organ administracyjny. W zasadzie nie ma możliwości odstąpienia od jej wymierzenia. Wobec powyższego, aby uchronić się przed jej ponoszeniem, rekomendowana jest choćby podstawowa znajomość zasad regulujących tę materię.

Zacznijmy od siebie

mgr inż. Wojciech Pasieczny

(Ekspert bezpieczeństwa ruchu drogowego, wiceprezes Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym)

Pierwszy użyteczny samochód z silnikiem spalinowym skonstruował w roku 1885 Carl Friedrich Benz. Rozpoczął się rozwój motoryzacji.

Pierwsze przepisy dotyczące poruszania się po drogach w Polsce powstały w 1826 r., a pierwsze komisje egzaminacyjne dla kandydatów na kierowców zaczęły swoją działalność w roku 1918. Trzy lata później, w roku 1921, powstał pierwszy polski kodeks drogowy. W roku 1921 otwarto Szkołę Kierowców Stowarzyszenia Młodzieży Chrześcijańskiej YMCA. Jedną z najbardziej znanych szkół nauki jazdy w przedwojennej Polsce była Szkoła Jazdy inż. Bolesława Froma. W podręczniku dla kandydatów na kierowców w punkcie 23 opisującym właściwe zachowanie kierowców napisano m.in.:

„Pamiętaj, że praworządność wymaga przestrzegania wszelkich przepisów i rozkazów wskazanych przez władze, choćby nawet wydawały Ci się niesłuszne. Policjant nie jest Twoim wrogiem. Odbywając swoją służbę, jest on przedstawicielem Rządu. Pamiętaj, że praca policjanta jest znaczenie więcej męcząca i denerwująca niż Twoja"..

Instruktor nauki jazdy, mistrz, wzór do naśladowania dla kandydatów na kierowców: uczy i świeci przykładem. Czy rzeczywiście tak jest?

Nierzadkie są przypadki, gdy:

- samochód nauki jazdy przejeżdża przez skrzyżowanie pasem ruchu przeznaczonym do skrętu w lewo i wjeżdża przed pojazdy jadące zgodnie z przepisami, ponieważ panu instruktorowi spieszy się bardziej niż innym
- samochód nauki jazdy wjeżdża, mimo znaku „zakaz wjazdu", np. pod prąd, aby ominąć tzw. korek
- instruktor, który prowadzi naukę, nie zapina pasów bezpieczeństwa, ponieważ należy do grupy „uprzywilejowanej" i obowiązek jazdy w pasach go nie dotyczy
- podczas nauki jazdy instruktor rozmawia przez telefon komórkowy, który trzyma w ręku (rozmowa rozprasza zarówno kursanta, jak i instruktora; stanowi też naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ponieważ zgodnie z treścią art. 25. 1. Ustawy o kierujących pojazdami, podczas jazdy osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motorowerem, pojazdem silnikowym lub uprawnienia do kierowania tramwajem, wobec instruktora stosuje się przepisy dotyczące kierującego pojazdem)
- wreszcie, samochód nauki jazdy z naklejoną na tyle naklejką reprodukowaną poniżej.

Instruktorzy dyskutują o bezpieczeństwie w ruchu drogowym, krytykują niewłaściwe zachowanie kierowców na drogach, a NIEKTÓRZY z nich sami są „bohaterami" opisanych sytuacji.

Panie i panowie instruktorzy – NIEKTÓRZY – zacznijmy od siebie!

reklama

Jeszcze więcej informacji...

znajdź na facebooku:

Prawo Drogowe News

Czynniki psychologiczne mające wpływ na prowadzenie pojazdu w kontekście szkolenia kierowców zawodowych

dr Ewa Odachowska
Instytut Transportu Samochodowego

Prowadzenie pojazdu to jedna z najbardziej niebezpiecznych czynności, jakie wykonujemy, a często pod tym kątem niedoszacowana. Prawdziwości tej tezy dowodzi fakt, iż zawód kierowcy został umieszczony na liście profesji najbardziej niebezpiecznych, zagrożonych wypadkowością, prowadzącą do utraty zdrowia, sprawności, a nawet życia. Tymczasem wielu kierowców nie zdaje sobie sprawy z tych okoliczności, przeceniając swoje umiejętności kierowania, a także, jeśli nie przede wszystkim, swoją sprawność psychofizyczną, co do której stosunkowo rzadko mają dostateczną wiedzę.

W procesie szkolenia kierowców zawodowych rzadko podkreślane są kwestie psychologicznych uwarunkowań. Zakłada się, iż kierowca zawodowy, który uzyskał orzeczenie psychologiczne o braku istnienia przeciwwskazań do kierowania pojazdem lub/i do pracy na stanowisku kierowcy ma dostateczne umiejętności, aby bezpiecznie poruszać się po drodze. Jednym z warunków uzyskania uprawnień do kierowania pojazdem jest, oprócz umiejętności obsługi urządzeń sterowniczych i znajomości przepisów regulujących ruch drogowy, także zdrowie fizyczne i psychiczne. W psychologii transportu najistotniejsza jest ta ostatnia składowa, zatem badania psychologiczne kierowców opierają się przede wszystkim na ocenie sposobu funkcjonowania jednostki, co może mieć oczywiste implikacje w ruchu drogowym. Zgodnie z uwarunkowaniami prawnymi, analizie podlega osobowość (z uwzględnieniem temperamentu jako regulatora zachowania w sytuacjach trudnych), funkcje poznawcze i intelektualne oraz sprawność psychomotoryczna oparta na badaniu koordynacji wzrokowo-ruchowej, czasu reakcji, funkcjonowania uwagi, pamięci oraz procesów percepcji. Różnice indywidualne w każdej z tych jakości determinują pewną specyfikę zachowania poszczególnych osób w życiu codziennym, wpływając na charakterystyczny, względnie stały sposób reagowania jednostki.

Kierowca niejednokrotnie nie ma dostatecznej wiedzy na temat wymienionych tu psychofizycznych uwarunkowań prowadzenia pojazdu, ich zmiany pod wpływem warunków ruchu, stanu emocjonalnego kierującego, wielości dostarczanych bodźców, działania środków psychoaktywnych, leków itp. Nie ma też zadowalającej wiedzy o własnych ograniczeniach wynikających z wieku, zmęczenia, typu temperamentu czy nawet płci. Tymczasem wszystkie te aspekty mają niebagatelny wpływ na bezpieczne funkcjonowanie w zawodzie kierowcy. Warto zaznaczyć, iż znajomość tych uwarunkowań nie oznacza jedynie umiejętności znajdowania ograniczeń, ale także mocnych stron, które mogą stanowić podstawę do kompensowania ewentualnych niedomogów. W szkoleniu kierowców warto zatem zwrócić uwagę na konieczność zdobycia przez kierującego wiedzy na temat procesów:

- percepcyjnych – pozwalających na sprawne wykonywanie podjętych decyzji
- intelektualnych – umożliwiających trafną ocenę sytuacji drogowej, podjęcie i wykonanie właściwych decyzji, temperamentu i osobowości wpływających na takie cechy, jak odpowiedzialność, krytycyzm, styl rozwiązywania zadań, kontrola emocjonalna, umiejętności przewidywania, postawy, a także właściwe zachowanie w sytuacjach trudnych i stresogennych.

Procesy te powinny być rozpatrywane w aspekcie wpływu wieku i doświadczenia w kierowaniu pojazdem. Inne kryteria powinny obowiązywać bardzo doświadczonego, starszego wiekiem kierowcy, inne zaś 18-latka, który przystępuje do procedury ubiegania się o prawo jazdy. Warto przypomnieć, że przedstawione powyżej sprawności i cechy rozwijają się, zmieniają i degradują nierównomiernie w trakcie życia każdej osoby.

Poza zmiennością własnych warunków, zmianie podlega tez środowisko zewnętrzne. Prowadzenie pojazdu obejmuje wykonywanie jednocześnie wielu zadań, których wymogi mogą nieustannie ewoluować, w związku z tym, aby bezpiecznie kierować autem, trzeba zachowywać stałą czujność, podejmować decyzje oparte na wciąż zmieniających się informacjach napływających z otoczenia oraz wykonywać określone manewry. A wszystko to w oparciu o wiedzę na temat własnych umiejętności czy sprawności. Predyspozycje psychiczne są równie istotne, jak technika jazdy. Ważne, by kierowca był świadomy swoich mocnych i słabych stron. Jest to o tyle istotne, że istnieją także sytuacje, w których człowiek sam podejmuje ryzyko. W teorii zachowań ryzykownych zwraca się uwagę na to, że ostateczne zachowanie człowieka jest wypadkową wielu czynników. Najczęściej ryzyko rozumiane jest jako funkcja wielkości straty (konsekwencji, zagrożenia) i prawdopodobieństwa jej wystąpienia.

Konkludując należy podkreślić, iż człowiek kierujący pojazdem jest jednym z elementów systemu ruchu drogowego. Elementy tego systemu wpływają na siebie wzajemnie i wzajemnie się warunkują. Znajomość specyfiki poszczególnych elementów może wpłynąć na większe zrozumienie ich zmienności, a w konsekwencji doprowadzić do ostrożniejszego, opartego o ograniczone zaufanie zachowania w ruchu drogowym. Ostatnie lata przyniosły wiele ułatwień kierowcom, zarówno pod względem infrastruktury drogowej, jak i właściwości konstrukcyjnych pojazdów. Zmiana warunków ruchu i układu elementów prowadzi, z jednej strony, do istotnych ułatwień w samej technice kierowania, ale też wymaga od kierującego daleko większego stopnia koncentracji i podzielności uwagi ze względu na śledzenie mnogości wskaźników i obiektów oraz wzrost komplikacji sytuacji drogowych. Wzrost bezpieczeństwa w pojeździe czy poprawa warunków drogowych prowadzić może do wzrostu subiektywnego poczucia bezpieczeństwa i, co za tym idzie, zwiększenia tendencji do zachowań ryzykownych. O ten element, jak i te opisane wyżej, powinny zostać sukcesywnie poszerzane szkolenia kierowców. Wiedza na ten temat, jak i uświadomienie własnych mocnych i słabych stron stanowi jeden z istotniejszych elementów profilaktyki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

reklama

Jeszcze więcej informacji...
Prawo Drogowe News

Zmiany w szkoleniu kandydatów na kierowców od listopada 2016 r.

inż. Rafał Grodzicki
WORD Warszawa

Rafał Grodzicki z Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie omówił zmiany dotyczące szkolenia kandydatów na kierowców. Zmiany te zostały wprowadzone Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 września 2016 roku (poz. 1584).

Część zmian weszła w życie z dniem 31 października 2016 roku, a część od dnia 1 stycznia 2017 roku.

Przedstawione zostały najistotniejsze zmiany wprowadzone tym rozporządzeniem, ich charakter oraz skutki dla przedsiębiorcy prowadzącego Ośrodek Szkolenia Kierowców. Omówiono także wpływ zmiany rozporządzenia na inne akty prawne oraz stosowanie ich w praktyce. Uczestnicy konferencji byli żywo zainteresowani omawianymi tematami, gdyż wiążą się one z codziennymi problemami prowadzonej działalności gospodarczej.

Zmiany w egzaminowaniu kandydatów na kierowców od listopada 2016 r.

mgr inż. Mariusz Sztal
WORD Warszawa

Podczas mojego wystąpienia starałem się przybliżyć uczestnikom istotę wynikającą ze zmian idących wraz z nowelizacją aktu wykonawczego dotyczącego egzaminowania kandydatów na kierowców.

Najważniejsze zmiany dotyczą kwestii egzaminu i samego egzaminatora, a także nadzoru nad egzaminem. Jednakże warto odnotować fakt, że od 10 listopada br., tj. od momentu wejścia w życie części tych zmian (pozostała część od 1 stycznia 2017 roku), możliwe będzie zapisywanie się na egzamin przez internet, bez wychodzenia z domu i to nawet "na pierwsze podejście", co dotychczas było skutecznie utrudnione właśnie przez jeszcze aktualne rozporządzenie.

Inną nadzwyczajną kwestią jest skompatybilizowanie okoliczności, w których może dojść do przerwania egzaminu z tym, co zostało zapisane w ustawie o kierujących pojazdami. Cieszę się, że mogłem ponownie przybliżyć obecnym na konferencji nadchodzące zmiany z jednoczesną adnotacją, że życzę wszystkim takiego roku, w którym branża szkoleniowa będzie miała trochę spokoju.

Jakość kształcenia kierowców a certyfikacja ośrodka szkolenia

mgr inż. Maria Dąbrowska-Loranc
(Kierownik Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Instytut Transportu Samochodowego)

Jakość to sposób myślenia, który powoduje, że stosuje się i bez przerwy poszukuje najlepszych rozwiązań.

Szkolenie kandydatów na kierowców i kierowców jest to jeden z obszarów edukacji, w którym zapewnienie jakości ma zasadnicze znaczenie. Jakość w szkoleniu kierowców pozwala na likwidację lub ograniczenie negatywnych zjawisk, a także na stałe doskonalenie procesu szkolenia i uzyskiwanie zakładanych efektów.

Głównym celem szkolenia kierowców jest przygotowanie ich do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym przez ukształtowanie odpowiedzialności, właściwej oceny ryzyka i własnych możliwości oraz umiejętności radzenia sobie z niebezpiecznymi sytuacjami, głównie przez ich unikanie, a także rozpoznawania i uwzględniania w swoim działaniu potrzeb innych uczestników ruchu, czyli wyposażenie ich w odpowiednie kompetencje (umiejętności) społeczne.

O jakości szkolenia kierowców będą decydowały następujące, główne obszary:

- Program i sposób, w jaki jest on zaplanowany, realizowany i ewaluowany.
- Ocenianie kursantów, w tym nie tylko stwierdzenie i określenie źródeł tych problemów.
- Ewaluacja – instruktorzy jako profesjonaliści oceniają funkcjonowanie swojego ośrodka.
- Rola instruktorów – kompetencje i zaangażowanie.
- Organizacja ośrodka – jego wielkość, liczebność kursu, wykorzystanie czasu, współpraca.
- Posiadane zasoby – wysokość nakładów, właściwe wykorzystanie kadry i bazy.

W celu zapewnienia stałego podnoszenia jakości szkolenia kierowców należy wprowadzić nadzór merytoryczny nad OSK,

przechodząc od kontroli do systemu doradztwa i pomocy. W takim rozumieniu nadzór nad OSK wykonywany jest przez mierzenie jakości pracy ośrodków.

Celem mierzenia jakości pracy OSK jest dostarczenie rzetelnej i obiektywnej informacji:

- OSK – o ich mocnych i słabych stronach
- odpowiednim instytucjom w celu sprawowania nadzoru i promowania dobrych ośrodków
- opinii publicznej o jakości szkolenia.

W zapewnieniu i polepszeniu jakości szkolenia kierowców ogromną rolę odgrywają: ewaluacja, standaryzacja i certyfikacja.

Ewaluacja w szkoleniu kierowców pozwala na obiektywną ocenę podejmowanych działań, a dzięki dostarczaniu informacji zwrotnych o efektach realizowanych przedsięwzięć umożliwia podnoszenie poziomu ich skuteczności i efektywności.

Standaryzacja w szkoleniu kierowców z jednej strony oznacza ujednolicenie, z drugiej – określenie minimalnego akceptowalnego poziomu w odniesieniu do: celów kształcenie/szkolenia, struktury systemu kształcenia/szkolenia, treści kształcenia/szkolenia, metod kształcenia/szkolenia, form kształcenia/szkolenia, środków dydaktycznych, kontroli i oceny wyników kształcenia/szkolenia, przygotowania kadry pedagogicznej.

Certyfikacja to procedura, w wyniku której strona trzecia udziela pisemnego zapewnienia, że wyrób, proces lub usługa są zgodne z wyspecyfikowanymi wymaganiami. Pod pojęciem strony trzeciej rozumiana jest osoba lub jednostka organizacyjna uznawana za niezależną od stron zaangażowanych w rozpatrywane zagadnienie.

Instytut Transportu Samochodowego na początku XXI wieku opracował system oceny jakości i certyfikacji w obszarze szkolenia kierowców. Celem działania Instytutu było stworzenie warunków dla przeciwdziałania zjawiskom patologicznym towarzyszącym szkoleniu kierowców. Chodzi tutaj o nieuczciwą konkurencję, nierzetelna reklamę wprowadzającą w błąd młodych ludzi chcących zdobyć prawo jazdy, realizacja byle jakich lub wręcz brak realizacji rzetelnych programów szkolenia, handel zaświadczeniami i wiele innych. Dochodzące do nas opinie wielu organizatorów, realizatorów i uczestników szkolenia kierowców wskazywały na potrzebę wprowadzenia działań, które w jednoznaczny sposób mogłyby wykazać różnice w procesie szkolenia realizowanym przez różne ośrodki, a tym samym stopniową eliminację tych złych. Zadanie takie mogłoby spełnić dobrowolne poddanie się ocenie jakości pracy zakończone wydaniem certyfikatów.

Deficyt kompetencji

mgr Tomasz Matuszewski

(Rzecznik Praw Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy, Starosta Gostyniński)

Poznać przepisy to nie to samo, co rozumieć rzeczywistość ruchu drogowego

Przedmiot wystąpienia miał być zupełnie inny. Miałem poruszyć szczegółową kwestię kształtowania właściwej obserwacji jako istotnego elementu szkolenia, który wpływa na bezpieczeństwo. Obserwując jednak uważnie wydarzenia w sferze jakże potrzebnej reformy, doszedłem do wniosku, że dziś warto powiedzieć o czymś o wiele ważniejszym.

Jako były instruktor i egzaminator na ,,bezpłatnym", a jednocześnie obecnie odpowiedzialny za nadzór nad szkoleniem, mam subiektywne prawo do wygłoszenia następującej opinii: należy jak najszybciej przemodelować system uzyskiwania uprawnień instruktorów nauki jazdy oraz tzw. warsztatów doskonalenia zawodowego jako elementu permanentnego doszkalania. Powód jest poważny: postępująca pauperyzacja środowiska zarówno w sensie dosłownym, jak i przenośnym. Uważnym słuchaczom i czytelnikom pozostawiam do wyboru kolejność użycia odpowiedniego znaczenia użytego określenia. I nie jest to jedynie wina tych, którzy aktualnie lub in spe wykonują czynności instruktorów. Przyczyna jest od wielu lat ,,zaszyta" w nieadekwatnym do potrzeb i realiów ruchu drogowego systemie zarządzania uprawnieniami instruktorów. Na dodatek ,,rak" drąży środowisko na wszystkich etapach:

Wymogi pre-kwalifikacyjne. Zdecydowanie negatywnie odbija się na jakości instruktorów dokonana wcześniej deregulacja zawodu instruktora, która zlikwidowała m.in. wymóg średniego wykształcenia. Dwuletni czas posiadania prawa jazdy de facto wprowadza do zawodu tych kierowców, którzy nie zdążyli jeszcze ,,przereflektować" tego, co w nich i tego, co poza nimi. Doświadczenia zdobytego za kierownicą powinno być co najmniej 5 lat. Sprawdzian przed rozpoczęciem szkolenia łatwo stwierdzi fakt umiejętności standardowego prowadzenia pojazdów.

Algorytm szkolenia. Brakuje sprawdzianu wiedzy i umiejętności przed rozpoczęciem kursu. Samo szkolenie jest zdecydowanie za krótkie (można je odbyć już w niecałe 6 miesięcy). Za bardzo też przypomina II° kursu na kierowcę. Ilość i zakresy tematyczne zajęć powinny być istotnie zmienione. I najważniejsza rzecz, to odpowiednia kadra. Nie fakt posiadania legitymacji egzaminatora lub instruktora, ale rzeczywista liczba przeprowadzonych godzin szkoleniowych powinna stanowić efektywne kryterium doboru.

Abstrakcyjny egzamin. Zacznę od standardów. Klasyczne rozbicie dzielnicowe. Można by rzec: ,,Co region, to inny obyczaj". Pytania – ich obecną jakość pozostawiam bez komentarza. A wystarczy zebrać uwagi Zespołu Weryfikatorów, ustalić priorytety, jednolitą strukturę testu i stworzyć nową bazę prostszych i jednocześnie bardziej celowych pytań. Egzamin (pierwsza część) powinien być przeprowadzany wyłącznie w aktywnej formie, z użyciem komputerowej. Następne części wymagają istotnej zmiany. Obecne formy są za mało efektywne. W składach komisji powinni wchodzić przede wszystkim praktycy. Najlepiej – zweryfikowani przez życie ,,mistrzowie" sztuki nauczania kandydatów na kierowców.

Formalne warsztaty. Dobrze, że są. Niedobrze, że nikt nad nimi nie panuje. Zupełna dowolność w programach (których nikt nie weryfikuje i nie zatwierdza), doborze wykładowców, brak wieloletnich planów szkoleń, ograniczona do minimum czasu i efektywności część praktyczna. Koniecznie trzeba powiązać je z diagnozą ,,status quo" konkretnego instruktora. A jest to już dziś banalnie proste. Wystarczy tylko odrobina dobrej woli ze strony tworzących prawo lub/i zarządzających systemem teleinformatycznym. Od ponad trzech lat w bazach danych są gromadzone przyczyny wszelkich niepowodzeń egzaminacyjnych. Błędy zdających są przypisane do ich instruktorów, którzy, jak wolno mi założyć, potwierdzali ich przygotowanie do egzaminów.

I z tych błędów i niepowodzeń można tworzyć zindywidualizowane programy warsztatów, zamiast nadal udawać, że trzeba było wiele zmienić, aby wszystko pozostało po staremu.

Zastosowanie symulatorów jazdy samochodem do badania sprawności psychofizycznej kierowców

prof. dr hab. n. med. Alicja Bortkiewicz
dr n. med. Gadzicka Elżbieta, dr n. med. Siedlecka Jadwiga
Zakład Fizjologii Pracy i Ergonomii, Instytut Medycyny Pracy, Łódź

Z punktu widzenia bezpieczeństwa publicznego kwalifikacja do zawodu kierowcy wymaga precyzyjnego określenia:

- znajomości przepisów ruchu drogowego
- umiejętności prowadzenia pojazdu
- oceny stanu zdrowia i sprawności psychofizycznej

Wymagania, jakie stawiają przepisy ustawy o transporcie drogowym w odniesieniu do badań lekarskich i psychologicznych, nie we wszystkich wypadkach spełniają te oczekiwania.

Jest wiele przypadków, w których wyniki tych badań, przeprowadzonych w warunkach ambulatoryjnych, nie dostarczają pełnej wiedzy o reakcji organizmu na sytuacje ekstremalne. Trudno np. przewidzieć, czy podczas kolizji lub wypadku nie wystąpi gwałtowna, zagrażająca życiu i zdrowiu kierowcy, ale także innych uczestników ruchu drogowego, reakcja układu krążenia (np. gwałtowny wzrost ciśnienia, zaburzenia rytmu serca, niedokrwienie mięśnia sercowego, niedokrwienie mózgu). Rozwiązaniem jest możliwość prowadzenia badań z zastosowaniem symulatora jazdy samochodem, na którym można stworzyć bardzo zbliżone do rzeczywistych warunki i sytuacje drogowe, w tym sytuacje kolizyjne i wypadkowe i jednocześnie monitorować reakcje psycho-fizjologiczne kierowcy.

W Instytucie Medycyny Pracy w Łodzi, w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, powstał zintegrowany system do badania zdolności do prowadzenia pojazdów silnikowych. Symulator wyposażony jest w dwie wzajemnie zamienne kabiny kierowcy: samochodu ciężarowego i autobusu. Każda z kabin symulatora jest repliką typowej kabiny współczesnego pojazdu z pełnym wyposażeniem (regulowany fotel kierowcy, kierownica, pedały przyspieszenia, hamulca i sprzęgła oraz dźwignia zmiany biegów wraz z pełną symulacją obciążeń występujących na wymienionych elementach sterowania, komplet wskaźników, sygnalizatorów, przycisków, dźwigni i wyłączników). W kabinie zainstalowana jest także kamera przeznaczona do stałej transmisji obrazu na stanowisko instruktora, a także system łączności radiowej.

Kabina zamontowana jest na ruchomej platformie o sześciu stopniach swobody. Zadaniem platformy jest symulowanie ruchów odczuwanych przez kierowcę podczas jazdy w warunkach rzeczywistych. W symulatorze zastosowany jest nowoczesny system wizualizacji z układem prezentacji obrazu wyposażonym w ekran o polu widzenia 180 stopni w poziomie i 40 stopni w pionie. Realistyczną wizualizację drogi zapewnia zestaw 5 projektorów wideo. System wizualizacji symulatora generuje i wyświetla obraz widziany z kabiny symulowanego pojazdu. Umożliwia to badanemu kierowcy obserwację drogi i jej otoczenia na poziomie bardzo zbliżonym do warunków rzeczywistych (trójwymiarowa baza danych terenu, w którym porusza się symulowany pojazd, zróżnicowane ukształtowanie terenu wraz z pokryciem naturalnym i pełną infrastrukturą drogową, różne rodzaje dróg i nawierzchni, mosty, wiadukty, tunele, przejazdy kolejowe itp.) Dodatkowo, generowany jest także obraz widziany w lusterkach wstecznych. Zainstalowane na stanowisku instruktora monitory prezentują w czasie rzeczywistym między innymi: obraz widziany z kabiny kierowcy, mapę sytuacyjną rejonu prowadzonych ćwiczeń, interfejs sterowania symulatorem, obraz rejestrowany przez kamerę w kabinie kierowcy, odwzorowanie aktualnych wskazań przyrządów i położenia elementów sterowania w kabinie kierowcy.

Przygotowanie scenariusza ćwiczenia umożliwia wybór: typu pojazdu i jego konfiguracji, wielkości i rodzaju przewożonego ładunku, rejonu jazdy (rodzaj terenu: górski, nizinny, zabudowany, niezabudowany, rodzaj drogi), pory roku (zima, lato) i pory dnia (dzień, noc, zmierzch), warunków pogodowych (opady deszczu i śniegu, widzialność, np. mgła, zamieć, kierunek i prędkość wiatru), rodzaju i natężenia ruchu drogowego.

Aparatura do badań lekarskich, fizjologicznych i psychologicznych, niezbędnych do zastosowania podczas testów na symulatorze (m.in. 24-godz. EKG metodą Holtera z analizą zmienności rytmu serca, 24-godz. monitorowanie ciśnienia tętniczego, rejestracja pracy mózgu – EEG, analiza strategii wzrokowej – ścieżek wzrokowych, twarzy, szerokości źrenic) pozwala w sposób ciągły monitorować reakcję osoby badanej na sytuacje drogowe, zmęczenie itp.

Symulator jazdy samochodem ciężarowym/autobusem zapewnia możliwość bezpiecznego i skutecznego prowadzenia profesjonalnych szkoleń dla kierowców, gdzie w warunkach maksymalnie zbliżonych do rzeczywistych kierujący pojazdami mogą zdobywać umiejętności i nawyki właściwego reagowania na różne sytuacje drogowe (śliska nawierzchnia, jazda w górach, olśnienie światłami pojazdu lub promieniami słońca), warunki atmosferyczne, prowadzenia szkoleń dla instruktorów nauki jazdy samochodem oraz prowadzenia szkoleń dla organizatorów szkół doskonalenia techniki jazdy. Symulator umożliwia też prowadzenie badań w celu kwalifikacji do kierowania pojazdami kandydatów na kierowców zawodowych oraz kierowców powracających do pracy po incydentach kardiologicznych, neurologicznych itp. oraz kierowców z nabytymi lub wrodzonymi niepełnosprawnościami. Poza tym symulator może być wykorzystany do prowadzenia badań, ukierunkowanych na określanie, związanych z kierowcą, czynników determinujących bezpieczeństwo prowadzenia pojazdu i ich kategoryzacji.

reklama

polski klaster edukacyjny

Nowoczesność
Współpraca
Innowacyjność
Przyszłość

www.pke.org.pl

Obturacyjny bezdech senny a bezpieczne kierowanie pojazdem

dr n. med. Jadwiga Siedlecka, dr n. med. Elżbieta Gadzicka, prof. dr hab. n. med. Alicja Bortkiewicz
Zakład Fizjologii Pracy i Ergonomii, Instytut Medycyny Pracy, Łódź

Zaburzenia snu pod postacią obturacyjnego bezdechu sennego (OBS) stanowią bardzo ważny problem wśród kierowców, ponieważ liczne badania potwierdziły, że osoby, u których występują zaburzenia oddychania w czasie snu, powodują istotnie więcej wypadków komunikacyjnych niż osoby zdrowe. Wypadki te są rezultatem zaśnięcia kierowcy w czasie prowadzenia pojazdu zarówno na dłuższych trasach, bardziej monotonnych, jak również w nasilonym ruchu miejskim. Zastosowanie leczenia metodą ciągłego dodatniego ciśnienia w drogach oddechowych (continuous positivea airways pressure – CPAP) zmniejsza współczynnik wypadkowości wśród kierowców.

Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 23 grudnia 2015 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz. U. RP z dnia 29 grudnia 2015 r., poz. 2247), wdraża postanowienia dyrektywy Komisji 2014/85/UE z dnia 1 lipca 2014 r. zmieniającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 194 z 02.07.2014, str. 10). Na mocy tej dyrektywy obturacyjny bezdech podczas snu został uznany za jeden z najważniejszych czynników ryzyka dla wypadków samochodowych. W związku z tym w załączniku nr 2 do ww. rozporządzeniu określono „Szczegółowe warunki badania lekarskiego w zakresie obturacyjnego bezdechu podczas snu". Stawia to przed medycyną pracy nowe zadania, gdyż każdy kandydat na kierowcę i kierowca, u którego podejrzewa się obturacyjny bezdech podczas snu w postaci umiarkowanej lub ciężkiej, powinien być kierowany na specjalistyczne badanie lekarskie. Do czasu potwierdzenia lub wykluczenia powyższego rozpoznania można orzec istnienie przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami. Potwierdzenie lub wykluczenie rozpoznania obturacyjnego bezdechu podczas snu możliwe jest po przeprowadzeniu specjalistycznych badań snu. Złotym standardem w diagnostyce jest wykonanie badania polisomnograficznego (PSG). Koszt badania polisomnograficznego jest dość wysoki, a czas oczekiwania na nie stosunkowo długi, gdyż tylko kilka ośrodków w kraju zajmuje się diagnostyką zaburzeń snu. W związku z tym można oczekiwać, że w wielu przypadkach orzekanie o zdolności do prowadzenia pojazdów osób z podejrzeniem tego schorzenia będzie utrudnione.

Dlatego konieczne jest zarówno określenie zasad postępowania z pacjentem chorym na OBS, jak również podejmowanie działań edukacyjnych wśród kierowców.

Takie działania edukacyjne prowadzone są od kilku lat w Zakładzie Fizjologii Pracy i Ergonomii IMP. W Zakładzie istnieje także możliwość diagnostyki zaburzeń snu.

Zmęczenie kierowców jako przyczyna wypadków

dr n. med. Elżbieta Gadzicka, prof. dr hab. n. med. Teresa Makowiec-Dąbrowska, dr n. med. Jadwiga Siedlecka, prof. dr hab. n. med. Alicja Bortkiewicz
Zakład Fizjologii Pracy i Ergonomii, Instytut Medycyny Pracy, Łódź

Dane Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wskazują niedostosowanie prędkości, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, ograniczenie sprawności motorycznej kierowcy, a także zmęczenie i zaśnięcie jako główne przyczyny wypadków. Z wielu badań wynika, że zmęczenie kierowców jest przyczyną ok. 15-30% wypadków drogowych. Zmęczenie obniża zdolność do oceny własnych możliwości i wytrzymałości, a z narastaniem zmęczenia i senności, spada czujność. Wykazano, że sprawność funkcji poznawczych (spostrzeganie, koncentracja uwagi, myślenie, podejmowania decyzji) obniża się o 25% po nieprzespaniu jednej nocy, a po dwóch nocach – o 40%. Obniżenie sprawności psychofizycznej polega na wydłużeniu czasu wykonywania zadań, pomijaniu sygnałów, wydłużeniu czasu reakcji. Prawdopodobieństwo udziału w przypadku kierowcy zmęczonego jest ośmiokrotnie większe niż wypoczętego. Niepokojący jest fakt, że 60% kierowców przyznaje się, że bardzo często, często lub przynajmniej czasami prowadzi samochód mimo zmęczenia. Czynniki, które decydują o zmęczeniu kierowców, można podzielić na dwie grupy. Pierwsza grupa to czynniki związane ze snem/sennością (*sleep-related – SR*), takie jak czas snu i deficyt snu, długi czas czuwania i pora doby. Druga grupa to czynniki związane z wykonywaniem zadania (task-related – TR), czyli z prowadzeniem samochodu oraz ogólnym czasem pracy. Zmęczenie kierowców często wynika z niedoboru snu, stresu, nieregularnych godzin pracy oraz pory doby. Liczne badania wskazują, że najwięcej wypadków zdarza się w godzinach nocnych, między północą a godziną 6 rano. Sen krótszy niż 5 godzin w ciągu doby, która poprzedza jazdę samochodem, zwiększa ryzyko wypadku 2,5-krotnie. Ponadto deficyt snu może prowadzić do występowania senności w trakcie prowadzenia samochodu. Senność powoduje między innymi pogorszenie widzenia, problemy z przetwarzaniem informacji i upośledzoną ocenę sytuacji. Mogą pojawić się kilkusekundowe epizody snu tzw. mikrosny, których kierowca często nie jest świadomy. Ocenia się, że senność może być przyczyną nawet 20% wypadków drogowych. Zmęczenie jest bardzo istotnym czynnikiem wypadkowym, szczególnie wśród kierowców zawodowych, których praca wiąże się z koniecznością dotrzymania czasu przejazdu, bez względu na zmęczenie. Należy więc tak organizować pracę kierowcy, aby zapewnić w miarę możliwości odpowiedni wypoczynek zarówno pod względem ilościowym jak i jakościowym.

„Bo wypadek to dziwna rzecz.
Nigdy go nie ma, dopóki się nie wydarzy”
Kubuś Puchatek

Wypadek to dziwna rzecz

Wojciech Pasieczny, ekspert w dziedzinie brd,
wiceprezes Zarządu Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym

Wypadki towarzyszą rozwojowi komunikacji od zawsze. Pomijając kwestię zdarzeń z okresu starożytnego i średniowiecza, do wypadków komunikacyjnych dochodziło, od kiedy pojawiły się wehikuły będące pierwowzorami współczesnych.

Rok 1791. Pewien francuski hrabia, niejaki **Made de Sivrac** (niektórzy historycy motoryzacji sądzą, że ów hrabia był wymysłem dziennikarzy) wziął dwa koła od wozu drabiniastego, połączył je i tak skonstruowanym wehikułem zaczął zjeżdżać z góry. W roku 1839 kowal szkocki **Kirk Patrick Macmillan** po raz pierwszy zastosował do napędu koła system drążków, ale w roku 1842 spowodował pierwszy wypadek z udziałem roweru – potrącił dziecko, za co zapłacił karę 5 szylingów i ...odszedł w niepamięć jako konstruktor.

W roku 1769 Francuz **Mikołaj Józef Cugnot** zbudował pierwszy pojazd silnikowy. Zastosował silnik parowy, który pozwalał rozpędzać pojazd do prędkości 2 mil na godzinę. Już w roku następnym uderzył pojazdem w ścianę budynku i wehikuł uszkodził.

Pierwszy wypadek z udziałem samochodu z silnikiem spalinowym miał miejsce w roku 1896. W Nowym Jorku po raz pierwszy aresztowano sprawcę wypadku drogowego. W tym samym roku (niektóre źródła podają, że w roku 1897) doszło w Londynie do pierwszego wypadku śmiertelnego – potrącenia pieszej, Bridget Driscol.

A potem było coraz więcej wypadków.

W Polsce w ostatnich latach spada ich liczba, w tym tych ze skutkiem śmiertelnym. Czy jednak w ogóle musi do nich dochodzić?

Wypadek nie kończy się na drodze, nie kończy się w szpitalu, cmentarzu, więzieniu. Dla niektórych dolegliwości związane z wypadkiem ciągną się do końca życia. Ofiarą wypadku jest nie tylko osoba, która w nim uczestniczyła, nie tylko zabity czy ranny. Ofiarami wypadków są całe rzesze ludzi związanych z poszkodowanymi: rodzice, którzy utracili swój największy skarb – dziecko. O nich się u nas nie mówi. Ofiarami wypadków są dzieci, które utraciły rodziców – o nich się u nas nie mówi. Ofiarami wypadków są kobiety, które utraciły swoich partnerów, mężczyźni, którzy utracili swoje partnerki – o nich się u nas nie mówi.

Gdy po tragicznym wypadku w Kamieniu Pomorskim, gdzie zginęło 6 osób, rząd zapowiadał daleko idące zmiany, miałem nadzieję, że na kursach na prawo jazdy wprowadzone zostaną zajęcia uświadamiające, jakie zagrożenia dla rodzin niosą wypadki drogowe. Miałem nadzieję, że wreszcie poruszony będzie problem społecznych kosztów wypadków drogowych. Niestety, nic takiego nie nastąpiło. Zaostrzono tylko kary za jazdę w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka działającego podobnie do alkoholu.

Podejście do bezpieczeństwa (raczej niebezpieczeństwa) w ruchu drogowym ilustruje taki oto przykład. Po serii zamachów terrorystycznych na całym świecie, Ministerstwo Spraw Zagranicznych RP ostrzega przed wyjazdami do państw zagrożonych zamachami terrorystycznymi, jak Turcja, Egipt itp. Zgodnie z danymi uzyskanymi z wikipedii, od stycznia do końca listopada 2015 r. w zamachach terrorystycznych na całym świecie (łącznie z państwami, których nazwę po raz pierwszy przeczytałem) zginęło 1539 osób. W tym samym czasie w Polsce w wypadkach drogowych zginęło 2612 osób. Liczby te pozostawiam bez komentarza.

Gdy w Anglii wydarzyła się wielka tragedia – 30 sierpnia br. zamordowano Polaka - poleciało tam dwóch ministrów i Komendant Główny Policji. W tym dniu w Polsce na drogach zginęło 8 osób, a w dniach 3 i 4 września po 17 osób. I co? Nic. Cisza.

Uważam, że w obowiązującym programie nauczania kandydatów na kierowców przynajmniej 1 godzina zajęć powinna być poświęcona zobrazowania społecznych kosztów wypadków drogowych. Należy uświadomić przyszłym kierowcom, że 10 km/h więcej może komuś zrujnować lub zabrać życie, że jadąc 20-30 km/h szybciej niż jest to administracyjnie dozwolone, zaoszczędzamy niewiele czasu. Że każdy z nich może osierocić swoje lub czyjeś dzieci, a jak pójdzie do więzienia, albo zginie, to rodzina zostanie bez środków do życia.

PZU, dla kierowców niektórych flot samochodowych, które ubezpiecza, zorganizowało szkolenia z bezpieczeństwa ruchu drogowego, pomocy przedmedycznej, zajęcia w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy i spotkania z psychologiem transportu. Prowadząc zajęcia z zakresu brd, poruszam również wymienione zagadnienia. Po zakończeniu zajęć ich uczestnicy często pytają, dlaczego nie mówiono o tym na kursach na prawo jazdy. Dlaczego nie mówi się o tym w radiu, telewizji, prasie?

No właśnie, d l a c z e g o?

Dlatego, że kurs na prawo jazdy przygotowuje do zdania egzaminu, a nie uczy świadomości zagrożeń i konsekwencji brawurowej jazdy. Dlatego, że kandydat na kierowcę chce jak najszybciej zdać egzamin i jest przekonany, że później jakoś to będzie. Dlatego, że wielu instruktorów swoją działalność traktuje jak zwykłą pracę, a nie jak misję. Daje kursantom zły przykład nie zapinając podczas jazdy pasów bezpieczeństwa (wiem, przepisy na to pozwalają, ale czy to właściwe zachowanie?), rozmawiając przez telefon komórkowy w czasie szkolenia (instruktor w czasie jazdy z kursantem też jest kierującym i jego także dotyczy zakaz korzystania z telefonu, jeżeli wymaga to trzymania mikrofonu lub słuchawki w ręku), łamiąc przepisy, gdy kieruje oznakowanym samochodem, jak choćby ten na fotografii.

W okresie międzywojennym absolwentom kursów na prawo jazdy wystawiano świadectwo z ocenami m.in. z pilności, obowiązkowości, zmysłu orientacyjnego.

Świadectwo, które publikujemy, w oryginale miało format A-4.

Jechałem kiedyś ze starszym synem do Gdańska. W miejscu, gdzie była podwójna linia ciągła, wyprzedził nas samochód, w którym zobaczyliśmy z tyłu wieniec. „*Popatrz* – powiedziałem mu – *jak kierowca kocha swoją żonę. W razie wypadku nie będzie musiała po wieniec biegać*.” Mój niespełna 20-letni wówczas syn stwierdził: „*Wiesz, ojciec, bo wszystkim się wydaje, że są nieśmiertelni, a w wypadkach giną inni*.”

Warto uświadomić tym nieśmiertelnym kandydatom na kierowców, że i oni, i pasażerowie ich pojazdów, i inni uczestnicy ruchu są zwykłymi śmiertelnikami, a wypadek – wcale nie jest dziwną rzeczą i każdemu może się zdarzyć.

KURSY KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH

Tadeusza LENARTOWICZA

CENTRALA: WARSZAWA, NOWOLIPKI 67, TEL. 507-96 — ODDZIAŁ:

Świadectwo

Pan

urodzony dnia 27 kwietnia 1904 r., ukończył w dniu 6 sierpnia 1929 r.

całkowity kurs nauk z wynikiem następującym:

1. budowa samochodu dobre — a) pilność celująco
2. montaż i zajęcia praktyczne dobre — b) obowiązkowość celująco
3. Kierowanie samochodem dobre — c) zmysł orjentacyjny b. dobry
4. orjentowanie się w mapach i znajomość przepisów dobre

wobec czego Panu

przyznaje się kwalifikacje kierowcy

№ 2029

DYREKTOR KURSÓW

KIEROWNIK NAUKOWY

INSTRUKTOR

Warszawa dnia 6 sierpnia 1929 r.

Znaki i sygnały

Marek Sochacki, instruktor – wykładowca nauki jazdy, Warszawa

Jeżdżąc po ulicach i drogach, widzimy wiele błędów w oznakowaniu, znaki ustawione całkowicie niepotrzebnie, a w niektórych przypadkach – wręcz niezgodnie z obowiązującym prawem. Naszym celem jest to, żeby urzędnicy odpowiedzialni za oznakowanie dróg, a co za tym idzie, za bezpieczeństwo i porządek na nich, uważnie przyjrzeli się swoim „wyczynom" i w przyszłości z większą starannością podchodzili do obowiązków.

Ruch na naszych ulicach i drogach można by usprawnić, a skomplikowane oznakowanie uprościć. Wystarczy ustawić odpowiednie znaki lub nieodpowiednie czy też niepotrzebne usunąć. Byłoby bezpieczniej. Kierowcy nie musieliby się głowić, co ktoś miał na myśli, szybciej ocenialiby sytuację na drodze i więcej uwagi mogliby poświęcić na obserwowanie zachowania innych uczestników ruchu. Nie można też zapominać o niepotrzebnych kosztach. Niewydane pieniądze można przeznaczyć na inny, ważny cel. Być może na ustawienie znaków, które są konieczne.

Oto kilka „niewypałów" w oznakowaniu z najbliższego otoczenia autora – z warszawskiego Bródna.

Przykład 1

Na zdjęciu widać początek ul. Wyszogrodzkiej od strony ul. Chodeckiej. Zastrzeżenia budzi znak B-36 „zakaz zatrzymywania się" ustawiony po prawej stronie, tuż za przejściem dla pieszych – praktycznie w obrębie skrzyżowania. Ul. Wyszogrodzka bierze w tym miejscu swój początek. Nie można w nią wjechać na wprost przez skrzyżowanie, a jedynie skręcając w prawo lub w lewo z ul. Chodeckiej. W tej sytuacji znak ten jest trudny do zauważenia, szczególnie dla kierowców skręcających w prawo, gdyż skupiają oni całą swoją uwagę na innych pojazdach, pieszych przechodzących przez jezdnię po przejściu i na rowerzystach poruszających się drogą dla rowerów. Przede wszystkim jednak znak B-36 jest tutaj całkowicie zbędny.

Tuż za przejściem dla pieszych rozpoczyna się zatoka przystanku autobusowego. Za nią, w odległości paru metrów, znajduje się kolejne skrzyżowanie (widoczny znak D-1), a bezpośrednio za skrzyżowaniem wytyczone jest przejście dla pieszych. Ustawa Prawo o ruchu drogowym w artykule 49 zabrania zatrzymywania się w tych miejscach i w ich bezpośredniej bliskości. Ponadto, najbliższe skrzyżowanie odwołuje zakaz wyrażony znakiem B-36. Sytuacja prawna wygląda więc tak, że znak zabrania zatrzymywania się w takim miejscu, gdzie i tak jest to zabronione, a w dodatku jest on odwołany po kilkudziesięciu metrach. W takim razie, po co został on tam ustawiony?

Jeżeli wzdłuż północnej krawędzi ul. Wyszogrodzkiej (od strony Parku Bródnowskiego) miałby obowiązywać zakaz zatrzymywania się, to znak powinien zostać ustawiony w odległości 10 metrów za – widocznym w dali – przejściem dla pieszych. Należy jednak zastanowić się, czy ten zakaz ma tutaj w ogóle sens.

Minister, w rozporządzeniu w sprawie sposobu umieszczania znaków na drogach, słusznie zauważył, że znak B-36 należy ustawiać tylko w takich miejscach, gdzie jest to bezwzględnie konieczne i po dokładnym przeanalizowaniu warunków ruchu drogowego w tych miejscach. Ul. Wyszogrodzka jest ulicą o dość małym natężeniu ruchu. Znajduje się przy niej wiele dużych budynków mieszkalnych, co powoduje, że mieszkańcy cierpią na stały niedobór miejsc postojowych w pobliżu domu. Włodarze dzielnicy powinni raczej rozważyć pomysł wybudowania wzdłuż ulicy, po obu jej stronach, parkingów do parkowania ukośnego względem skraju jezdni. Parkingi takie, zresztą nie tylko przy tej ulicy, w znacznym stopniu rozładowałyby dotkliwy problem braku miejsc postojowych na Bródnie.

Na omawianym skrzyżowaniu stoi jeszcze jeden znak – przy ul. Chodeckiej, za skrzyżowaniem z Wyszogrodzką, w kierunku Cmentarza Bródnowskiego.

Jego ustawienie w tym miejscu jest tak samo niepotrzebne, jak w poprzednim przypadku. Podobna sytuacja jest na ul. Odrowąża, na zachodniej jezdni, za skrzyżowaniem z ul. Staniewicką, w kierunku Ronda „Żaba". Znak ustawiony jest tuż za skrzyżowaniem, a powinien stać za zatoką przystanku autobusowego, na całej długości, gdzie ustawa i tak zabrania zatrzymywania się (zdjęcie poniżej).

Przykład 2

Na zdjęciu widoczna jest wschodnia jezdnia ul. Odrowąża w kierunku Trasy Toruńskiej. Pod znakiem B-36 „zakaz zatrzymywania się" umieszczono tabliczkę z napisem „Nie dotyczy zatok". Na drugim planie widać rzeczywiście zatokę postojową. Niby wszystko jest w porządku, ale należałoby tu zastosować inne oznakowanie, zrozumiałe dla każdego kierowcy, nawet takiego, który nie zna języka polskiego. Skąd taka myśl? Otóż po prawej stronie zdjęcia widać mur Cmentarza Bródnowskiego, który jest jednym z większych cmentarzy w Europie. Odwiedza go wielu obcokrajowców, a parkujące w okolicach cmentarza samochody z zagranicznymi tablicami rejestracyjnymi nie są rzadkością. Dla kierujących nimi napis na tabliczce może stanowić pewną zagadkę.

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie umieszczania znaków na drogach, umieszczenie pod znakiem B-36 tablicy z napisem określającym odstępstwa od zakazu, jest wyjściem ostatecznym. Minister zaleca, aby miejsca dozwolonego postoju za znakiem B-36 oznaczać ogólnymi znakami drogowymi, np. znakiem D-18 „parking" lub po prostu znakami poziomymi P-18 „stanowisko postojowe". W widocznych zatokach są umieszczone znaki P-18 wykonane z kostki innego koloru. Dla pewności można by ustawić znak D-18 na początku zatok, a znak D-18 z tabliczką T-3a na końcu zatok. Wówczas kierowca każdej narodowości będzie wiedział, jak się zachować.

Zgodnie z zaleceniem ministra, tabliczki z napisami powinny pojawiać się przy znakach drogowych tylko wtedy, gdy nie ma żadnej możliwości umieszczenia odpowiedniego znaku drogowego. Czytanie, zza kierownicy jadącego samochodu, napisów wykonanych drobną czcionką, rozprasza uwagę i powoduje pogorszenie bezpieczeństwa na drodze. A zdarzają się tablice o powierzchni europalety, zapisane gęstym drukiem. Konia z rzędem temu, kto jadąc z prędkością np. 60 km/h zdoła odczytać te komunikaty.

Takie samo oznakowanie, jak przy ul. Odrowąża, znajduje się na ul. Żuromińskiej, na skrzyżowaniu z ul. Groëra, w kierunku do ul. Chodeckiej (zdjęcie poniżej). Znak został ustawiony tuż za przejściem dla pieszych (na zdjęciu tego nie widać), a powinien być ustawiony w odległości 10 metrów za nim, w miejscu, gdzie przestanie obowiązywać ustawowy zakaz zatrzymywania się. No i znów tabliczka z napisem, zamiast znaków określających początek i koniec parkingu.

Przykład 3

Zdjęcie przedstawia oznakowanie ul. Rembielińskiej. Widoczny znak B-36 „zakaz zatrzymywania się" ustawiony został, niestety, „tradycyjnie" tuż za przejściem dla pieszych, czyli zdublowano ustawowy zakaz zatrzymywania się w odległości 10 metrów za przejściem dla pieszych. Ale ulica ta, jak widać, arterią komunikacyjną nie jest, ruch na niej jest znikomy, przynajmniej na tym odcinku, czyli od ul. Matki Teresy z Kalkuty do skrzyżowania z Bartniczą i Wyszogrodzką. Na całej długości widocznego odcinka jezdnię rozdziela linia podwójna ciągła. Wspominany artykuł nr 49 Ustawy Prawo o ruchu drogowym w ustępie 1 punkt 4 stanowi: *„Zabrania się zatrzymania pojazdu na jezdni wzdłuż linii ciągłej oraz w pobliżu jej punktów krańcowych, jeżeli zmusiłoby to innych kierujących pojazdami wielośladowymi do najeżdżania na tę linię."* Każdy, kto uważnie przyjrzy się fotografii przyzna, że na tej ulicy obowiązuje ustawowy, cytowany zakaz zatrzymywania się i znak drogowy w ogóle nie jest tu potrzebny.

A tak przy okazji: jak się prezentuje betonowy kosz na śmieci stojący na środku chodnika stanowiącego ciąg przejścia dla pieszych? Prawda, że ładnie?

Gorąca prośba do osób odpowiedzialnych za oznakowanie naszych ulic: przed podjęciem decyzji o ustawieniu jakiegokolwiek znaku drogowego przestudiujcie dokładnie ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 roku nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Warto ponadto rozważyć, czy koniecznie trzeba regulować coś, co jest już uregulowane ustawą. Nadmiar znaków, znaki powielające ustawowe zakazy czy nakazy wywołują irytację u kierowców, którzy to zauważają i zdają sobie z tego sprawę, a u kierowców z mniejszą wiedzą wywołują dodatkowy zamęt w głowie. Jako instruktor i wykładowca uważam, że słabiej wyszkolonych kierowców należy różnymi metodami skłaniać do studiowania prawa i podnoszenia kwalifikacji oraz konsekwentnie wymagać wzrostu wiedzy. Natomiast tych dobrze znających Prawo o ruchu drogowym nie wolno katować nadmiarem znaków, powielaniem oczywistych oczywistości lub zmuszać wszystkich do rozwiązywania łamigłówek.

Skupiłem się na kilku zaledwie przykładach złego ustawienia znaku B-36 „zakaz zatrzymywania się", ale takich przypadków jest więcej. Szanowni Urzędnicy! Szable w dłoń! Czeka Was sporo pracy!

PS. Drodzy Czytelnicy! Przysyłajcie, prosimy, na adres redakcji „Biuletynu" zdjęcia z opisem miejsc, w których urzędnicy coś nabałaganili. Będziemy je publikować, ale także kierować do odpowiedzialnych za to ludzi i starać się wymóc na nich naprawienie popełnionych błędów.

ZUPEŁNIE NOWE
PODEJŚCIE DO SZKOLENIA
www.ekz.com.pl

Homo Mobile

Zbigniew Zawada, PIMOT

Stare porzekadło mówi, że „wypadki chodzą po ludziach, a ludzie po wypadkach nie zawsze". W wyniku zdarzeń drogowych często powstają problemy zdrowotne, których rozwiązanie podlega nie tylko leczeniu i rehabilitacji. Niepełnosprawność powypadkowa to oprócz spustoszeń w organizmie, duża rysa na psychice poszkodowanego. Akceptacja ustalonego inwalidztwa bywa trudniejsza niż samo leczenie, bo powrót do dawnego życia jest często niewyobrażalny.

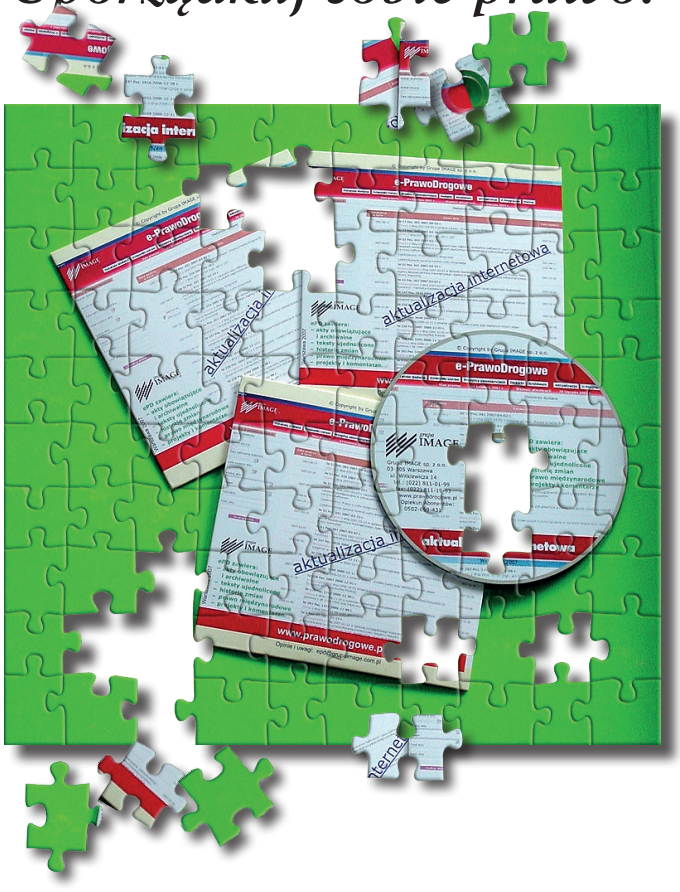
Koncepcja rehabilitacji środowiskowej, czyli jak najszybszego powrotu osoby niepełnosprawnej do pełnienia dawnych ról, po koniecznym krótkim leczeniu w szpitalu lub zakładzie rehabilitacyjnym, zyskuje coraz większe uznanie lekarzy, ze względu na niebywałą skuteczność. To, co dla pacjenta wydaje się niewyobrażalne, musi być mu bardzo szybko pokazane, że da się zrobić. Trzeba zająć go usilną pracą nad substytucją utraconej sprawności w dążeniu do odzyskania dawnych ról społecznych. Naturalna blokada psychiczna przed korzystaniem z auta, będąca wynikiem traumy po wypadku komunikacyjnym ze skutkiem utraty zdrowia, musi zostać szybko przełamana, jeśli myślimy o powrocie do dawnego lub rozpoczęciu nowego życia. Tę samą barierę napotykają również niesłyszący i pozbawieni swobody ruchu od urodzenia. Uświadomienie szansy na samodzielne prowadzenie samochodu najskuteczniej przeciwdziała bierności i daje perspektywę lepszej jakości dalszego życia.

Wychodząc naprzeciw potrzebie utrzymania przez osoby poszkodowane w wypadkach ich mobilności, pomimo powstałych dysfunkcji, Pracownia Szkolenia Kierowców działająca w PIMOT oferuje pomoc w szkoleniu osób z niepełnosprawnością na prawo jazdy kategorii B oraz w szkoleniu kierowców, którzy utracili możliwość prowadzenia pojazdu bez oprzyrządowania. To samo dotyczy również kandydatów z niepełnosprawnościami od urodzenia i niesłyszących. Organizowane są nieodpłatnie przymiarki do samochodu, w którym właściwe oprzyrządowanie można dobrać indywidualnie i na tej podstawie starać się o aktualizację prawa jazdy, bądź profil kandydata na kierowcę, zgodnie z prawodawstwem Unii Europejskiej. Nieodpłatne jazdy próbne samochodem dostosowanym umożliwiają:

- diagnozowanie możliwości szkolenia
- dobór optymalnego oprzyrządowania samochodu, właściwego dla indywidualnych potrzeb osób z niepełnosprawnością
- opiniowanie europejskich kodów ograniczenia prawa jazdy dla potrzeb lekarzy orzeczników uprawnionych do badań kierowców
- ustalenie indywidualnego programu dochodzenia do mobilności osób z niepełnosprawnością
- ustalenie indywidualnego toku nauki w pojeździe dostosowanym
- doradztwo przy zakupie i dostosowaniu optymalnego auta.

Wykonując postanowienia Rozporządzenia Rady Ministrów w zakresie przedmiotu działalności Przemysłowego Instytutu Motoryzacji, między innymi na rzecz podnoszenia poziomu bezpieczeństwa niepełnosprawnych uczestników ruchu drogowego, Pracownia Szkolenia Kierowców PIMOT inicjuje projekty badawczo-rozwojowe oraz z zakresu promocji integracji społecznej ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju mobilności osób niepełnosprawnych. We współpracy ze Stowarzyszeniem Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom finalizuje projekt utworzenia Krajowego Ośrodka Mobilności Osób Niepełnosprawnych (KOMON), który zapewni kompleksowe wsparcie motoryzacyjne.

Uporządkuj sobie prawo!



Postulaty TLP do Ministra Andrzeja Adamczyka związane z rynkiem pracy kierowców

Związek pracodawców Transport i Logistyka Polska przesłał na ręce Ministra Infrastruktury i Budownictwa Andrzeja Adamczyka opracowany na zlecenie związku raport PwC pt. „Rynek pracy kierowców w Polsce". W piśmie przesyłającym raport, TLP zwróciła się do Ministra Adamczyka z prośbą o podjęcie wynikających z rekomendacji zawartych w tym dokumencie działań, które leżą w kompetencji ministra właściwego do spraw transportu.

Są to:

- obniżenie wieku do lat 17 dla kandydatów na kierowców zdobywających zawód kierowcy w szkole zawodowej w zakresie prawa jazdy kategorii B
- wprowadzenie podczas szkolenia i egzaminowania jazdy zespołem pojazdów składającym się z ciągnika siodłowego i naczepy
- wprowadzenie możliwości dostosowania przez ośrodki szkolenia czasu trwania i zakresu poszczególnych bloków tematycznych podczas kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego do wymagań lokalnego rynku pracy i rzeczywistych potrzeb pracodawców
- wprowadzenie możliwości zdawania testów kwalifikacyjnych dla kierowców z zagranicy w języku ukraińskim, białoruskim i rosyjskim
- wprowadzenie możliwości uzyskiwania przez kierowców spoza Unii Europejskiej nowego dokumentu - „karty kwalifikacji kierowcy", stanowiącego zamiennik dla kodu 95 w prawie jazdy
- dopuszczenie do ruchu w Polsce zespołów pojazdów o ponadnormatywnej długości (np. tzw. EuroCombi o długości 25,25 m)
- włączenie się przez polską administrację w prace Komisji Europejskiej nad warunkami dopuszczenia do ruchu po unijnych drogach pojazdów semi-autonomicznych pozwalających na zastosowanie tzw. platooningu.

TLP rekomenduje także ministrowi wprowadzenie znacznej poprawy warunków pracy kierowców m.in. przez dostosowanie parkingów do polskich warunków klimatycznych (wiaty nad miejscami odpoczynku) czy też zapewniając bezpieczeństwo na parkingach przez odpowiednie oświetlenie i monitoring. Działania w tym zakresie powinny być podjęte także na szczeblu unijnym, przez odpowiednią inicjatywę legislacyjną zobowiązującą państwa członkowskie do budowy odpowiedniej infrastruktury drogowej.

Co ważne, raport pokazał również ogromną potrzebę utworzenia jednostki zajmującej się gromadzeniem niekompletnych danych odnoszących się do rynku transportu drogowego. Aktualna wiedza ułatwiłaby podejmowanie przez administrację rządową trafnych i skutecznych działań na rzecz tego sektora gospodarki narodowej.

22 listopada 2016 r.

Kwartalnik: Biuletyn Informacyjny PRAWO JAZDY nr 4/23
Redaktor Naczelna: Bożenna Chlabicz
Stale współpracują: Adam Goss, Marek Górny, Jolanta Michasiewicz, Jakub Szadkowski
Wydawca: Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym
KRS: 0000165780; REGON: 010944940; NIP: 524-10-15-572
Adres redakcji i wydawcy: ul. Ratuszowa 11, 03-450 Warszawa
fundacja@mniejofiar.org.pl, www.mniejofiar.org.pl
Projekt, skład, łamanie: Piotr Wagner **Druk:** M Druk, Warszawa

Warszawa, grudzień 2016
Egzemplarz bezpłatny
ISSN 1507-7853

Wszelkie prawa zastrzeżone,
Przedruk całości lub fragmentów bez zgody wydawcy zabroniony.

WSZYSTKO... czego potrzebujesz, żeby przeprowadzić kurs na prawo jazdy
CZYTELNY PODZIAŁ ułatwiający omawianie poszczególnych zagadnień
ILUSTRACJE I FILMY pokazujące ruch drogowy dziś
LEKCJE zgodne z rozporządzeniem o szkoleniu i egzaminowaniu
SYTUACJE DROGOWE pokaż zamiast opowiadać
CIĄGŁE AKTUALIZACJE zgodne ze zmianami w prawie
E-WYKŁADY

ALKOgogle
NARKOgogle

Służą do demonstracji upośledzenia zmysłów po spożyciu alkoholu i narkotyków:

- obniżenia koncentracji
- spowolnienia czasu reakcji
- niemożności określenia kierunków
- zniekształcenia widzianego obrazu
- zmian w ocenie odległości
- zmniejszenia możliwości oceny sytuacji
- podwójnego widzenia
- braku koordynacji mięśniowej.

Wyłączny importer:

GRUPA IMAGE

www.grupaimage.eu