



ISSN 1507-7853
1/19 (2015)

październik 2015

Prawo Jazdy

Biuletyn Informacyjny Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym

auskultacja 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
sprawy wypadków
drogowych
standaryzacja
starostwo
stres
sytuacje drogowe
szczególna ostrożność
technika kierowania pojazdem
testy na prawo jazdy
transport drogowy
ustawy
wychowanie komunikacyjne
wypadki drogowe
wyposażenie pojazdu
zagrożenia w ruchu drogowym

Im prościej, tym lepiej

Czy w procesach związanych z uzyskiwaniem uprawnień do kierowania pojazdami w ogóle potrzebny jest psycholog?

Tu myśli stają się słowami
Pierwsza z planowanego cyklu
„Dyskusja na Ratuszowej”

wracamy

Metodyka

Metodyka szkolenia kandydatów na kierowców ulega systematycznej ewaluacji, której przyczyną są zmiany w wymaganiach stawianych współczesnemu kierowcy przez ruch drogowy. Nie tylko zmiany przepisów, lecz przede wszystkim infrastruktury drogowej i natężenie ruchu wymusza konieczność lepszego przygotowania kursanta.

Ważny jest klimat

Metoda kija jest niewątpliwie skuteczna, bo człowiek się boi, zdejmie tę nogę z gazu, niemniej długofalowo muszą pojawić się większe niż dotychczas i bardziej realne działania edukacyjne. Należy zmienić system szkolenia kandydatów na kierowców oraz skorygować system egzaminowania, utrzymując czekające nas od przyszłego roku przepisy o tzw. drugiej fazie szkoleniowej, już po nabyciu doświadczeń.

Szanowni Państwo!

Ostatni numer „Biuletynu Informacyjnego Prawo Jazdy”, którego wydawcą była Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym, ukazał się 11 lat temu, a wciąż są wśród Państwa osoby, które przy różnych okazjach podkreślają jego znaczenie i walory. Potem nastąpiło swego rodzaju zachłystnięcie mediami elektronicznymi. Czas pokazał, że na rynku jest miejsce i dla tych pierwszych, i dla drugich. Stąd nasza decyzja – „Prawo Jazdy” wraca do gry.

Postaramy się w miarę regularnie dostarczać informacje, komentarze oraz materiały metodyczne i dydaktyczne. Wiemy, jak jest to ważne i potrzebne szkoleniowcom – instruktorom i wykładowcom nauki jazdy, egzaminatorom, policjantom, samorządowcom i setkom tysięcy ludzi, którzy na co dzień podejmują inicjatywy, by w Polsce na drogach było bezpieczniej i spokojniej.

Celem naszej Fundacji jest zapobieganie wypadkom drogowym. Nie odkrywamy „ameryki” twierdząc, że będzie ich mniej, gdy zacznie działać krajowy system wychowania komunikacyjnego, a edukacja kandydatów na kierowców i kierowców będzie na odpowiednio wysokim poziomie. W obu tych kwestiach jest jeszcze wiele do zrobienia.

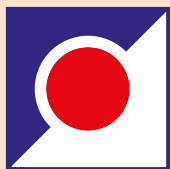
Istniejąca już od ponad 24 lat Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym zmienia się i rozwija. Od grudnia ubiegłego roku mamy nowy Zarząd. Powołaliśmy też Korpus Ambasadorów, zapraszając do współpracy wszystkich, którym nie jest obojętne bezpieczeństwo na drogach. Czekamy na kolejnych chętnych. Informację o tym, jak zostać Ambasadorem Fundacji, zamieszczamy na końcu numeru.

Śledzimy zmiany w prawie i w drogowej praktyce. Reagujemy, gdy dzieje się coś niewłaściwego. I pomagamy, jeśli to tylko w naszej mocy. Bądźcie z nami. Piszcie o dobrych i złych praktykach, o sukcesach i problemach. „Prawo Jazdy” to magazyn dla Was i o Was.

Bożenna Chlabicz

Prezes Zarządu

Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym



**FUNDACJA
ZAPOBIEGANIE
WYPADKOM
DROGOWYM**

Kontakt: Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym,
ul. Ratuszowa 11, 03-450 Warszawa, e-mail: fundacja@mniejofiar.org.pl
KRS: 0000165780; REGON: 010944940; NIP: 524-10-15-572,
BZ WBK konto nr 27 1090 1870 0000 0001 1415 6988



Zarząd Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym:

Bożenna Chlabicz – Prezes Zarządu

(m.in. Redaktor Naczelna Portalu Edukacyjnego Wychowania Komunikacyjnego „Bezpieczna droga do szkoły”, Partnera Stowarzyszenia „Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego”, organizator i uczestnik licznych przedsięwzięć z zakresu brd o zasięgu lokalnym i krajowym).



Andrzej Grzegorzczak – Wiceprezes Zarządu

(ekspert z dziedziny brd, były wieloletni Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, aktualnie także Wiceprezes „Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego”, rzeczoznawca, również Komisji Europejskiej (Taix) oraz ekspert Banku Światowego, wykładowca na studiach podyplomowych z psychologii transportu w SWPS oraz na Uniwersytecie Warszawskim).



Wojciech Pasieczny – Wiceprezes Zarządu

(b. radca, mł. inspektor Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji, ekspert i biegły sądowy ds. rekonstrukcji wypadków drogowych, wykładowca na podyplomowych studiach na Wydziale Psychologii Uniwersytetu Warszawskiego, inicjator wielu akcji na rzecz poprawy brd, podróżnik, żeglarz).

Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym powstała 29 marca 1993 roku.

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

Warszawa, październik 2015

Egzemplarz bezpłatny

ISSN 1507-7853

Wszelkie prawa zastrzeżone,

Przedruk całości lub fragmentów bez zgody wydawcy zabroniony

Wracamy

Pierwszy numer „Biuletynu Informacyjnego PRAWO JAZDY” ukazał się w maju 1999 roku. Kilkaście tysięcy egzemplarzy wysłaliśmy bezpośrednio do ośrodków nauki jazdy, word-ów, komend policji różnych szczebli i starostw. To był strzał w dziesiątkę. Natychmiast pojawiły się opinie, że taka wiedza jest bardzo, bardzo potrzebna, a szkoleniowcy, egzaminatorzy, policjanci i samorządowcy z niecierpliwością oczekiwali na kolejne wydania czasopisma.

W „Biuletynie” publikowaliśmy konkretne, rzetelne informacje, programy, komentarze i interpretacje. To nie było kolejne kolorowe, celebryckie i rozrywkowe wydawnictwo, tylko może trochę staroświecki, ale merytorycznie „mocny” magazyn.

Autorzy

Atutem „Biuletynu” zawsze było niezwykle grono Autorów – najwyższej klasy ekspertów, których dodatkowo cechuje pasja i zaangażowanie. Ich nazwiska są znane i ważne do dziś. Wspomnijmy więc, że do twórców „biuletynowego” przekazu należeli m.in.: Henryk Próchniewicz, Maciej Wroński, Waldemar Wierzbicki, Adam Witkowski, Tomasz Połec, Andrzej Grzegorzczak, Jerzy Folga, Krzysztof Mrówka, Andrzej Bogdanowicz, Krzysztof Grzegorzczak, Mariusz Wasiak, Marcin Flieger, Zbigniew Drexler, Janusz Szymański, Jerzy Pomianowski.

Tematy

Pisaliśmy – mogłoby się wydawać – o sprawach oczywistych i najprostszych. Już nazwy działów: np. Prawo, Metodyka i dydaktyka, Pomoce dydaktyczne czy Formularze, jednoznacznie świadczą o wadze, jaką przykładaliśmy do porządkowania i przekazywania tego, co najważniejsze – wiarygodnych, konkretnych informacji oraz wyjaśnień.

W każdym numerze publikowaliśmy specjalną wkładkę – afisz. Pokazywaliśmy na nich np. nowe znaki drogowe, wykaz ustaw i rozporządzeń należących do kodeksu drogowego, schemat dopuszczalnych prędkości, podział kompetencji urzędów różnych szczebli, nowe tablice rejestracyjne, plac manewrowy itp.

Jedną z mocnych stron wydawnictwa był fakt, że na bieżąco informowało ono o nowych aktach prawnych – wszystkich, które w jakiegokolwiek mierze wiązały się z ruchem drogowym, transportem, komunikacją, bezpieczeństwem ruchu drogowego, wychowaniem komunikacyjnym itp. Kiedy tworzyliśmy pierwszy wykaz obowiązujących aktów prawnych okazało się nawet, że w tamtym momencie żadna instytucja nie miała tak bogatej, kompletnej listy ustaw i rozporządzeń.

Fakty

Fakty są takie, że w latach 1999-2004 ukazało się 18 numerów „Biuletynu Informacyjnego PRAWO

JAZDY”. Potem pojawiło się wiele publikacji elektronicznych. Zmieniały się realia i warunki funkcjonowania środowiska szkoleniowców i egzaminatorów. Pojawiły się nowe priorytety. Wbrew oczekiwaniom, wprowadzone rozwiązania legislacyjne wcale nie usunęły problemów i zagrożeń. Można wręcz powiedzieć, że wciąż trwa rewolucja w szkoleniu i egzaminowaniu kandydatów na kierowców oraz działaniach na rzecz bezpieczeństwa na polskich drogach. Uznaliśmy, że zarówno Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym, jak i jej organ – „Biuletyn Informacyjny PRAWO JAZDY” – może w niej odegrać istotną rolę. Po prostu wciąż jest jeszcze wiele do zrobienia.

Cel

Wbrew panującym tendencjom i trendom, nowe „PRAWO JAZDY” nie będzie kolejnym magazynem z kolorowymi zdjęciami ekskluzywnych marek samochodów czy pięknych dziewczyn. Pozostaniemy wierni metodyce, dydaktyce, prawu, interpretacjom i komentowaniu jego zmian. Temu, czego potrzebuje instruktor i wykładowca nauki jazdy, egzaminator, policjant, pracownik starostwa czy nauczyciel wychowania komunikacyjnego. A Państwa, naszych Czytelników, zapraszamy do współredagowania tego czasopisma. Przysyłajcie pytania, sygnalizujcie problemy, piszcie artykuły. Chętnie je opublikujemy.

Bożenna Chłabcz



Przepisy ruchu drogowego

Jakie prace legislacyjne trwają w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju

W ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy obserwujemy spore ożywienie zabiegów legislacyjnych dotyczących przepisów ruchu drogowego. Niektóre zmiany obiecywano wprowadzić jeszcze na początku wakacji. Nie wszystko się udało, ale prace trwają. Lista projektów i planowanych nowelizacji jest bardzo długa. Przyjrzyjmy się więc tym najważniejszym.

Instruktorzy i wykładowcy

Trwają konsultacje publiczne projektu nowego rozporządzenia w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców, opłat oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także stawek wynagrodzenia członków komisji. Zmiany, które wynikają z nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami, uwzględniają m.in.:

- ✓ fakt, że podczas egzaminów będą wykorzystywane pytania zatwierdzone przez ministra, a nie przez poszczególnych wojewodów
- ✓ zniesienie obowiązku zebrania grupy przynajmniej 20 osób, by można było przeprowadzić egzamin
- ✓ nowy wzór wniosku o wpis do ewidencji.

Przepisy przejściowe zakładają zachowanie ważności dokumentów wydanych na podstawie dotychczas obowiązującego rozporządzenia.

Tablica rejestracyjna bagażnika rowerowego

W związku z inicjatywą wprowadzenia oznakowania trzecią tablicą rejestracyjną bagażnika rowerowego, jeszcze we wrześniu br. zapowiadane są zmiany w rozporządzeniach:

- ✓ w sprawie trybu legalizacji tablic rejestracyjnych oraz warunków technicznych i wzorów znaku legalizacyjnego
- ✓ w sprawie wysokości opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego i tablic (tablicy) rejestracyjnych pojazdów
- ✓ w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów.

Ponadto w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia określone zostaną zasady montażu bagażników z tyłu pojazdu.

Blokada alkoholowa

Jeszcze w III kwartale 2015 r. powinny pojawić się rozporządzenia:

- ✓ w sprawie wymagań funkcjonalnych i wymogów technicznych blokady alkoholowej oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej
- ✓ zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach
- ✓ zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania
- ✓ zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów. ■



25 czerwca br. w siedzibie Grupy IMAGE w Warszawie, odbyła się pierwsza z planowanego cyklu, organizowanego przez Fundację Zapobieganie Wypadkom Drogowym, „Dyskusja na Ratuszowej”.

Jednym z ważniejszych celów spotkania była próba obalenia mitu, że szkoląc kandydata na kierowcę wystarczy nauczyć go poprawnie odpowiadać na pytania testowe, a znajomość testów jest warunkiem sine qua non zdanego egzaminu, ale przecież nie jedynym. Zebrani zgodnie stwierdzili, że program szkolenia w obecnym kształcie wymaga wielu zmian. Dyskusja pozwoliła wyłonić kilka konkretnych pomysłów.

Tu myśli stają się słowami

Z zaproszenia Fundacji skorzystali przedstawiciele środowiska szkoleniowego: Karol Kreft, członek Zarządu Pomorskiego Stowarzyszenia Instruktorów Nauki Jazdy, właściciel OSK „Jankar” z Redy i Bogdan Sarna, sekretarz Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców w Warszawie, właściciel OSK „Sarbo”. W debacie udział wzięła także dr Ewa Odachowska, psycholog, psychotraumatolog z Instytutu Transportu Samochodowego oraz Krzysztof Wójcik, egzaminator, p.o. Kierownika Wydziału Szkoleń WORD Warszawa. Spotkanie poprowadził wiceprezes Fundacji, Wojciech Pasieczny, biegły sądowy, emerytowany policjant Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji. Nie zabrakło też przedstawicieli mediów. Tygodnik Prawo Drogowe@News reprezentowała redaktor naczelna Jolanta Michasiewicz a portal L-instruktor.pl – red. Jakub Szadkowski.

Testy na tacy

JOLANTA MICHASIEWICZ: Czy podczas szkolenia konieczne jest omówienie wszystkich pytań testowych? Czy to dobrze, że są one jawne? A może wystarczy jedynie pewna reprezentacja, która pozwoli kursantowi zbadać mechanizm odpowiadania?

KAROL KREFT: Chodzi o rozpoznanie sytuacji, której dotyczy pytanie. Czy znajduje się ona w środku klipu, czy na początku, czy na końcu – choćby o taką prozaiczną rzecz. Ale jeżeli wrócimy do modelu podania kursantom wszystkiego na tacy, to kolejne stada – przepraszam za wyrażenie – „tumanerii” wyjadą na ulice. Wystarczy przyrzeć się sytuacji, jaka ma miejsce w rejonie skrzyżowań równorzędnych. Wszyscy stoją, nikt nie wie, kto ma pierwszeństwo. To jest, niestety, błędna droga.

Od dwóch lat bardzo mocno testuję metody e-learningowe. Obserwuję, że przedstawiciele roczników, które aktualnie uczestniczą w kursach, są wychowane na urządzeniach cyfrowych. Mój sześciolatek syn doskonale je obsługuje. Musimy iść w kierunku przekazu elektronicznego...

BOGDAN SARNA: Bardzo dobrze, że wprowadzono drugą ścieżkę edukacyjną zdobywania uprawnień. Ze względów społecznych część ludzi ma możliwość chodzenia na wykłady, część nie ma takiej możliwości. W tej chwili mam wielu klientów, którzy korzystają z e-learningu np. jako wsparcia dla tradycyjnego szkolenia. Od nas otrzymują dostęp do e-learningowej platformy, która umożliwia samodzielną naukę. Kursanci się w ten sposób uczą i zdają egzaminy z sukcesem. Uczą się dość sprawnie. My mamy możliwość podglądania z jaką częścią materiału zapoznali się, jak szybko realizują program. Niektórzy wolą jednak klasyczny wykład. To głównie osoby posiadające już prawo jazdy kategorii B, które chcą uzyskać uprawnienia do kierowania np. motocyklem. Mają więc już wiedzę, bo uczestniczą w ruchu drogowym, ale muszą ją sobie tylko uzupełnić o nowe zagadnienia.

KRZYSZTOF WÓJCİK: Problem w powszechnym mniemaniu jest taki, że ludzie widząc statystykę 40% zdawalności części teoretycznej, przypominają sobie wskaź-

„Chcemy, żeby to miejsce wymiany opinii inicjowało publiczną debatę na rzeczywiste istotne tematy. Dlatego zaprosiliśmy osoby związane ze szkoleniem, egzaminowaniem i bezpieczeństwem ruchu drogowego do udziału w dyskusji o bieżących problemach branży i o pomysłach na poprawę drogowej rzeczywistości” – mówi w rozmowie z L-instruktorem Bożenna Chlabicz, prezes Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym – organizator „Dyskusji na Ratuszowej”.

Słysząc głosy „jakie te pytania są głupie, że teraz nikt nie może zdać”. Panuje opinia, że wszystko to zrobiono specjalnie, żeby zwiększyć dochody budżetu.

nikt sprzed lat, sięgające 78%. Słysząc głosy „jakie te pytania są głupie, że teraz nikt nie może zdać”. Panuje opinia, że wszystko to zrobiono specjalnie, żeby zwiększyć dochody budżetu.

Prawdziwy problem polega na tym, że osoby zdające niejednokrotnie nie potrafią czytać ze zrozumieniem. Człowiek ma odpowiedzieć na w miarę proste pytanie. Dotyczy ono sytuacji drogowej, w której trzeba ustąpić pierwszeństwa, bądź tego pierwszeństwa nie ustępować. Odpowiedź jednokrotnego wyboru: „tak”, albo „nie”. Taka sama sytuacja za chwilę wydarzy się w ruchu drogowym, podczas części praktycznej egzaminu. Więc jeśli z tym mamy problem i musimy losować, że albo trafimy, albo nie trafimy, 50 na 50 i jest tylko 40% zdawalności, to tu jest pies pogrzebany.

Czy kursant będzie się uczył metodą e-learningową ze wspomaganie instruktora, dobrego wykładowcy, czy bez metody e-learningowej, to już jest indywidualna sprawa każdego OSK. Natomiast musimy wiedzieć, gdzie jest problem. Problem jest taki, że jeśli wspomagamy czy prowadzimy szkolenie bez wspomaganie e-learningiem, to musimy zadbać o to, aby kandydaci zaczęli właściwie myśleć czytając pytania.

„Krzyżowanie” w szkoleniu i egzaminowaniu

Należałoby wyrzucić wszelkie ramy, które ograniczają fachowca. Wyrzucić program szkolenia, instrukcję egzaminowania...

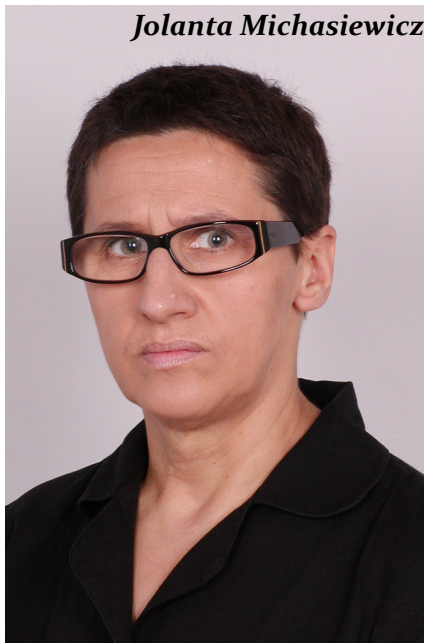
WOJCIECH PASIECZNY: Czy nie należałoby zmienić przepisów tak, by poprawić efektywność szkolenia? Ustaliliśmy już, że sprzeciwiamy się nadmiernej szczegółowości zapisów prawa i że szkolenie powinno być dopasowane do indywidualnych potrzeb i predyspozycji konkretnych kandydatów...

KAROL KREFT: Należałoby wyrzucić wszelkie ramy, które ograniczają fachowca. Wyrzucić program szkolenia, z którego się śmiejemy (regułki o przejeździe przez grząski piasek itp.). Trzeba wyrzucić instrukcję egzaminowania, ponieważ to egzaminator jest fachowcem od oceny i ocenia całościowo umiejętności kandydata. Instruktor nie powinien myśleć o sznurowanych butach czy o jeździe z przyczepką. „Krzyżowanie” narzuca ustawodawca, który nie ma pojęcia o nauce jazdy. Własne decyzje powinni podejmować fachowcy i brać za nie odpowiedzialność jako osoby posiadające uprawnienia instruktora czy egzaminatora.

Należy też oczyścić branżę, czyli wyodrębnić ze środowiska ludzi, którzy nadają się do tej pracy i którzy chcą ją wykonywać. Ta praca to kształtowanie pokolenia, które za kilka lat może nas gdzieś na przejściu trafić rozpędzonym samochodem. Dlatego podnieśmy status instruktora, egzaminatora i dajmy im wolność oceny, wol-

Uczestnicy „Dyskusji na Ratuszowej”:

Jolanta Michasiewicz



Wojciech Pasieczny



Karol Kreft



ność szkolenia. Publicznie przyznaję się do łamania prawa. Nie pozwolę komuś, kto nie miał nigdy styczności z motocyklem, usiąść po raz pierwszy w życiu na 650-tce. Poza szkoleniem przygotowuję go do prowadzenia 125-tki...

BOGDAN SARNA: Prawo często rozmija się z praktyką. Te krzyżyki są żenujące, to odhaczanie krzyżykami poszczególnych elementów, które podczas egzaminu były prawidłowo wykonane lub też nie... Egzaminator to osoba zaufania publicznego, wszyscy powinni wierzyć jego ocenie. Ocena powinna obejmować całokształt, a nie polegać na oblewaniu za dwukrotne najechanie na ciągłą linię. Niech każdy zajrzy w swoje sumienie, ile razy to robi z różnych względów? Bo ktoś wyjechał, bo autobus się włączył do ruchu...

KRZYSZTOF WÓJCIK: Jako egzaminator postaram się odpowiedzieć na te zastrzeżenia. Prowadząc zajęcia na kursach dla egzaminatorów zawsze podkreślam, że instrukcja egzaminowania to jest pewnego rodzaju scenariusz, na którym warto się opierać. Natomiast to egzaminator jest reżyserem tego wszystkiego, co może się wydarzyć podczas egzaminu. Egzaminator musi ponad ten arkusz, ponad to zakreslanie krzyżyków, dostrzegać umiejętności, predyspozycje, tudzież ich brak u kandydata. To musi być najważniejsze przesłanie do tego, żebyś wystawił sprawiedliwą ocenę.

Telefony droższe od kursów

BOGDAN SARNA: Liczba godzin, zwłaszcza jazd praktycznych w tej chwili jest w mojej ocenie stanowczo za mała.

WOJCIECH PASIECZNY: To jest minimum określone przepisami. W związku tym, osoba dobrze prowadząca szkolenie powinna jeszcze niegotowemu kursantowi powiedzieć wprost, że jego poziom nie wystarczy do zdania egzaminu. Gdy mój młodszy syn uczył się w OSK, właściciel szkoły przeprowadził wstępny, wewnętrzny egzamin, na podstawie którego decydował, czy kandydaci są już gotowi, czy potrzebują jeszcze się doszkolić.

BOGDAN SARNA: Oczywiście, ma pan rację, że 30 godzin to minimum narzucone ustawą. Nikt nikomu nie nakazuje podpisywania zaświadczenia po takim czasie, OSK nie musi traktować wtedy kandydata jako przygotowanego do egzaminu. Niemniej my, instruktorzy i kierujący ośrodkami, ulegamy bardzo dużej presji społecznej. Większość oczekuje zakończenia kursu po przejechaniu tych 30 obowiązkowych godzin.

Prawo często rozmija się z praktyką. Te krzyżyki są żenujące, to odhaczanie krzyżykami poszczególnych elementów...

Większość oczekuje zakończenia kursu po przejechaniu tych 30 obowiązkowych godzin.

Bogdan Sarna



dr Ewa Odachowska



Krzysztof Wójcik



Niestety, często się zdarza, że kurs kończą osoby nieprzygotowane. Można, oczywiście, bić się w piersi, że to nasza wina i tak nie powinno być. Jednak jeśli instruktor nie wystawia zaświadczenia po tych trzydziestu lekcjach, to otrzymuje telefony np. od rodziców, a od samych uczestników słyszy „co to za szkoła, ja się poskarżę”...

DR EWA ODACHOWSKA: Rozumiem, że kwestia wydłużenia kursu jest powiązana z ekonomią. Jeżeli instruktor zdecyduje, że w swojej szkole będzie uczył 50 godzin, albo będzie dostosowywał długość kursu do indywidualnych predyspozycji kursantów, to musi żądać za to wyższej ceny. Oferuje przecież droższy, lepszy produkt. Ale czasami mam wrażenie, że to zależy od przekazu, jaki kursant otrzymuje od instruktora. Bo rzeczywiście, gdy pokaże się tylko cenę, kurs za 1500 zł, to on się wydaje bardzo drogi. Ale młodzi ludzie często mają w kieszeni telefon warty dwa razy więcej, albo chodzą w drogich butach. A tutaj jest mowa o szkoleniu z jazdy pojazdem. To się robi raz w życiu, a mimo to szkoda wydać na to więcej...

Powinniśmy pomyśleć, w jaki sposób formułujemy przekaz, jak docieramy do młodych ludzi. Jak im wyjaśnić, że w ich interesie leży wyszkolenie na właściwym poziomie, że to dla ich dobra czasem warto dopłacić za coś lepszego.

BOGDAN SARNA: Mamy w ofercie kursy rozszerzone, 40-godzinne. Oczywiście, cena godziny jazdy jest odpowiednio niższa, kosztuje mniej więcej 35 zł. Normalna, średnia cena godziny jazdy to jest 50, w tej chwili już 60 zł. Prawie nikt nie jest nimi zainteresowany, chociaż normalnie je reklamujemy. Dlaczego? Bo w ustawie jest zapisane 30 godzin i nikt nie chce więcej wykupić. Kursant koniecznie chce iść na egzamin. Najwyżej – jeśli obleje – przyjdzie po dodatkową godzinę jazdy, może dwie i idzie na egzamin ponownie. Mimo, że za jedną próbę płaci w WORD 140 zł, a za każdą godzinę 50-60 zł. To się nie kalkuluje, ale niestety, taka jest mentalność klientów.

KAROL KREFT: U nas w Redzie od kilku lat godzina kosztuje 60 zł. Powiem wprost: to jest lekcja, jak obsługiwać dwutonową broń, którą można na przystanku zabić grupę ludzi. Więc uważam, że oszczędzanie na godzinie jazdy uznając, że 60 zł to dużo, zwłaszcza w porównaniu do lekcji pianina czy angielskiego, która często kosztuje i 80 zł – z całym szacunkiem dla tych zajęć – jest często śmieszne. ■

*Powiem wprost:
to jest lekcja,
jak obsługiwać
dwutonową broń,
którą można na
przystanku zabić
grupę ludzi.*

Zapis wideo Dyskusji na Ratuszowej znajdą Państwo w Portalu L-instruktor:
www.l-instruktor.pl

forum ludzi prawa jazdy
najważniejsze informacje
artykuły, wywiady, opinie
testy samochodów

dostępny na urządzeniach mobilnych

L-INSTRUKTOR.PL

NAJLEPSZY NA RYNKU

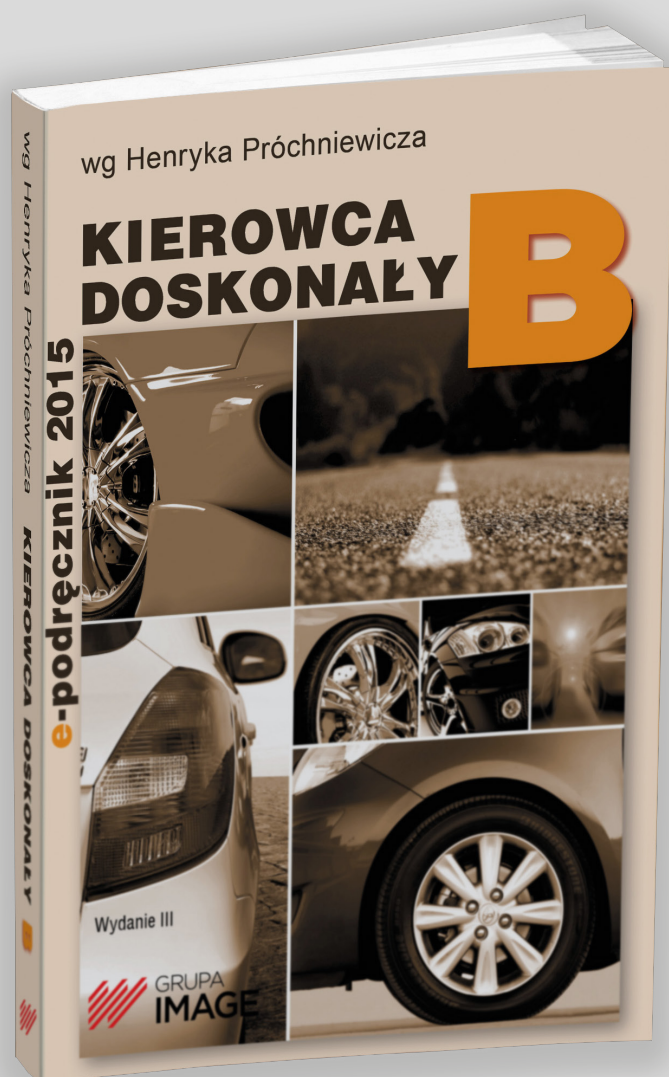
podręcznik

„Kierowca doskonały B”

ZGODNY z programem nauczania

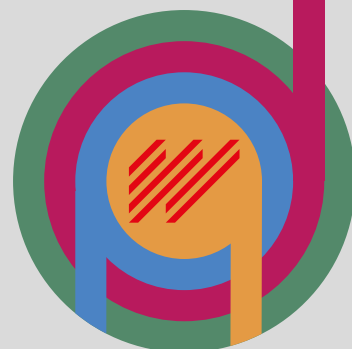
AKTUALIZOWANY od 30 lat

KOMPLETNY rekomendowany przez środowisko



6 MILIONÓW OSÓB

uczyło się z książek Henryka Próchniewicza



Metodyka szkolenia kandydatów na kierowców ulega systematycznej ewaluacji, której przyczyną są zmiany w wymaganiach stawianym współczesnemu kierowcy przez ruch drogowy. Nie tylko zmiany przepisów, lecz przede wszystkim infrastruktury drogowej i natężenie ruchu wymusza konieczność lepszego przygotowania kursanta.



Marek Górny

Docento dicimus

W Polsce uzyskujemy prawo jazdy na drugim poziomie 4-stopniowej „piramidy” umiejętności kierowcy, czyli jazdy pod nadzorem i na polecenie osoby trzeciej. W większości krajów UE uprawnienia do kierowania otrzymuje się dopiero na trzecim poziomie, czyli poziomie samodzielnego planowania i realizacji jazdy. Konsekwencją tego stanu jest prowadzenie szkolenia z niewielką dawką samodzielności kursanta w zakresie podejmowanych decyzji. Sytuacja ta musi ulec zmianie, gdyż współczesny ruch drogowy wymaga dużej samodzielności i dynamiki w podejmowaniu decyzji. Elementy te znalazły również odbicie w zakresie egzaminu państwowego na prawo jazdy, np. dynamiczne pytania testowe, elementy eco drivingu. Zmiany percepcji młodego pokolenia, natężenie i dynamika ruchu drogowego oraz warunki podróżowania wymuszają od szkoleniowców systematyczne podnoszenie i zmianę metodyki szkolenia.

Metody

Współczesne pokolenie kandydatów na kierowców jest wychowane na wizualizacji przekazywanych treści oraz syntetyzacji wiedzy i umiejętności do minimum wymaganego w programie. Z tego powodu konieczne jest zastosowanie adekwatnych do sytuacji środków dydaktycznych, pozwalających na realizację celu, jakim jest przygotowanie adepta do samodzielnej jazdy. Środki dydaktyczne, popularnie nazywane pomocami dydaktycznymi, towarzyszą procesowi nauczania od zawsze. Bardziej lub mniej świadomie korzystano z nich w procesie kształcenia w celu wizualizacji lub przybliżenia omawianego zagadnienia. Wraz z rozwojem środków przekazu, zmieniał się rodzaj i formy pomocy dydaktycznych. Kiedyś wystarczała tablica i kreda, dziś korzystamy w pełni z dobrodziejstw multimediów czy internetu. Ułatwia to w istotny sposób przekazanie i utrwalenie przekazywanej wiedzy. Łączenie obrazu z treścią werbalną, czyli popularnym wykładem ilustrowanym np. slajdami, filmem, animacją, pozwala na 50-procentowe odtworzenie przekazywanych treści. Jeszcze lepsze wyniki osiągniemy stosując programy

komputerowe, automatyzujące proces szkolenia lub symulatory w części praktycznej szkolenia. Stawiane im są o wiele wyższe wymagania pod względem formy. Muszą one mieć nie tylko wartość merytoryczną, lecz również należytą oprawę graficzną. Ich forma ma zachęcać potencjalnych odbiorców do skorzystania z nich.

Kursant

Zmiany legislacyjne, formalne, wprowadzone w procesie uzyskiwania prawa jazdy, zerwały tradycyjną „drogę” postępowania osób zainteresowanych uzyskaniem uprawnień do kierowania. Kiedyś biegła ona od ośrodka szkolenia, przez WORD, do urzędu wydającego prawo jazdy. Dzisiejszy szlak przyszłego kierowcy jest bardziej skomplikowany i stanowi istotny problem dla zainteresowanych. Może trochę z tradycji, a trochę z zagubienia w tej skomplikowanej procedurze, kandydat bardzo często trafia na wstępie do ośrodka szkolenia. Jest to nasza szansa na pozyskanie kursanta. Jak to uczynić? Proponuję przede wszystkim wykazać się empatią w stosunku do osoby zagubionej w mało mu znanej procedurze. Warto przygotować ulotkę z opisem „krok po kroku” czynności, jakie musi wykonać. Może to być forma opisowa, lecz lepsza będzie graficzno-opisowa. Ulotka winna zawierać najważniejsze informacje:

- wyjaśnienie, co musi uzyskać – numer PKK (profil kandydata na kierowcę)
- wykaz niezbędnych dokumentów: wniosek – orzeczenie lekarskie – fotografia
- adres i telefon uprawnionego do badań lekarza z godzinami ordynowania
- wymogi odnośnie fotografii – 3,5 x 4,5, lewy profil, odsłonięte ucho itp.
- adres urzędu, godziny otwarcia, obowiązujące opłaty
- tok dalszego postępowania po uzyskaniu PKK.

W tym momencie powinna pojawić się nasza oferta z pełną informacją o szkoleniu. Jeżeli do tego dołożymy pomoc w wypełnieniu wniosku – trzeba się do tego przygotować, szczególnie w zakresie wy-

kazu okolicznych urzędów wydających prawa jazdy (nazwa, adres, kod pocztowy) – możemy liczyć na sukces. To najprostsza i najtańsza forma pozyskania kursanta, pokazania mu swego profesjonalizmu.

Od nowego roku istnieje możliwość zdawania egzaminu z teorii eksternistycznie. Również w tym zakresie ośrodek może odegrać istotną rolę w przygotowaniu kursanta do egzaminu – przez wskazanie dobrych materiałów szkoleniowych (podręczników, zestawów egzaminacyjnych do ćwiczeń, dostępu do platformy z e-learningowymi wykładami) lub organizację konsultacji. Wszystkie te formy „wiążą” kursanta z ośrodkiem.

Kadra

Jeżeli myślimy długofalowo, wiemy, że samo pozyskanie kursanta to dopiero początek. Ważne jest, aby poczuł, że nam również zależy na jego sukcesie. Istotny jest właściwy dobór, „dopasowanie” instruktora do kursanta. Instruktor, jak każdy, ma indywidualne cechy, które decydują o metodyce szkolenia. Właściwe zgranie dwóch nierozdzielnych elementów nauczania, jakimi są instruktor i kursant, jest fundamentem zadowolenia klienta. Nie oznacza to, że instruktora nie powinna cechować asertywność. Wręcz przeciwnie, to on winien sterować, nadawać

właściwe tempo i kontrolować sytuację. Dlatego, zatrudniając kadre ośrodka, należy zwracać szczególną uwagę na cechy osobowościowe i temperament instruktorów oraz wykładowców. Jesteśmy w stanie przekazać i wyegzekwować od naszej kadry wiedzę merytoryczną na odpowiednim poziomie, ale najistotniejszych cech niezbędnych instruktorowi nie zdobywa się z marszu. Te najważniejsze cechy to:

- „lubienie ludzi”, czyli chęć pracy z nimi, bez względu na ich wady i zalety
- poprawna komunikacja, dobry aparat językowy, umiejętność formułowania myśli w sposób prosty i zrozumiały dla kursanta
- empatia
- asertywność
- dobra organizacja pracy
- wiedza merytoryczna, systematycznie aktualizowana i pogłębiana.

„*Docento dicimus*” – „ucząc innych uczysz siebie” – ta łacińska sentencja przyświeca każdemu dobremu wykładowcy i instruktorowi. Uzyskanie uprawnień instruktora-wykładowcy to dopiero początek naszej edukacji zawodowej. Jeżeli chcesz być profesjonalistą w swej sztuce, musisz się systematycznie rozwijać. Formy tego doskonalenia mogą być różne, lecz najlepszą jest systematyczne uczestnicze-



nie w spotkaniach, szkoleniach czy konferencjach. W dobrym ośrodku to właściciel jest inspiratorem procesu rozwoju i doskonalenia kadry. Nie tylko stwarza atmosferę mobilizującą do tego, lecz sam we własnym zakresie organizuje samokształcenie kadry, organizując okresowe spotkania nawet we własnym gronie lub zapraszając kogoś z zewnątrz. Takie spotkania nie tylko integrują zespół, ale mają także ożywczy wpływ na realizację stawianych zadań. Brak możliwości wymiany myśli, poglądów i doświadczeń powoduje nasze uwstecznienie. Nic gorszego nie może nas spotkać niż wiara w to, że wiemy wszystko. Z wiedzą jest jak z drabiną – im wyżej wychodzimy, tym więcej widzimy, ile nowych rzeczy nas otacza. W tej branży kto stoi, ten się cofa.

Pomoce

Ostatnie lata przyniosły kolejną „rewolucję” w szkoleniu kandydatów na kierowców. Pojawienie się dynamicznych pytań testowych wymogło „odrodzenie” sztuki prowadzenia wykładów. Dziś, aby zdać egzamin z wynikiem pozytywnym, trzeba więcej rozumieć niż w poprzednim okresie, gdy wystarczyło opanować testy. Zmusiło to do zmiany form i metod szkolenia kandydatów na kierowców. Można obecnie mówić o odrodzeniu szkolenia teoretycznego w całkowicie innym wymiarze. Jednakże nadal podstawą jest dobry wykładowca, który nie tylko wie, lecz także umie przekazać swoją wiedzę innym. W dzisiejszych czasach ma on do dyspozycji bogatą gamę środków dydaktycznych. Są to środki o wysokim stopniu zaawansowania technologicznego, wymagające odpowiedniej obsługi i kwalifikacji do ich wykorzystania.

Pod względem wykorzystania możemy je podzielić na:

- narzędzia pozwalające tworzyć przez wykładowcę lub instruktora własne środki dydaktyczne
- gotowe programy wspierające wykładowcę w trakcie zajęć – są one do nabycia u dostawców tego typu pomocy
- programy do samodzielnego kształcenia się kursantów w postaci e-learningu
- środki techniczne pozwalające zaprezentować te materiały kursantom.

Bez względu na rodzaj środka, służy on przede wszystkim, jak dawniej, do wizualizacji treści zasad

i przepisów ruchu drogowego. Warto jednakże pamiętać, że nawet najdoskonalsze środki dydaktyczne, bez dobrego wykładowcy i zaangażowanego kursanta, nie pomogą. Jednocześnie brak umiejętności posługiwania się oraz nadmiar środków dydaktycznych powoduje negatywne skutki w szkoleniu. Wiele wykładowców, pragnących być uznawanymi za nowoczesnych, gubi się lub ulega fascynacji „nowinkami”. Powstający w takich przypadkach chaos nie tylko zakłóca odbiór treści, lecz zaburza cały proces kształcenia. W tym zakresie stosowanie zasady równowagi między formą i treścią wydaje się być słuszne. Środki dydaktyczne, jak każde narzędzie pracy, muszą być dopasowane do poziomu realizowanych zadań. Stosowanie prezentacji dla kat. B na wyższych poziomach szkolenia jest pomyłką, którą kursanci niezwłocznie wychwycą. Nie ma środków dydaktycznych uniwersalnych, bo jeżeli coś jest do wszystkiego, to zazwyczaj jest do niczego.

W powszechnym pojęciu środki dydaktyczne wiążą się przede wszystkim z częścią teoretyczną szkolenia. Bardzo często zapominamy o możliwości zastosowania nowoczesnych środków dydaktycznych w części praktycznej. Przykładem może być coraz częstsze rejestrowanie jazdy za pomocą sprzętu audiowizualnego. Pozwala to na analizę popełnianych błędów lub niewłaściwego zachowania w trakcie jazdy już po jej zakończeniu, w sali wykładowej. Istotnie poprawia to percepcję powstałych zagrożeń, które często umykają kursantowi w trakcie prowadzenia pojazdu.

Podsumowanie

Środki dydaktyczne są nieocenione w pracy wykładowcy. Używane zgodnie z zasadami dydaktyki, pozwalają na osiągnięcie najlepszych wyników w nauczaniu. Dlatego warto korzystać z pomocy, szczególnie, jeżeli są wykonane na najwyższym poziomie. Jednakże należy pamiętać, że to instruktor-wykładowca ze swoją metodyką pracy jest filarem szkolenia. Dlatego trzeba inwestować nie tylko w materialne środki dydaktyczne, lecz również w systematyczny rozwój kadry szkoleniowej. Stopień złożoności warunków, w jakich przychodzi funkcjonować ośrodkowi, nie pozwala stworzyć panaceum na wszystkie bolączki. Miejmy nadzieję, że fakt, iż zwracamy uwagę na najistotniejsze problemy, pozwoli nam spojrzeć na nie „świeżym” okiem. ■

Wszystko na temat!

news.prawodrogowe.pl

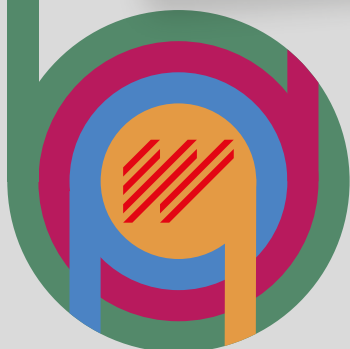
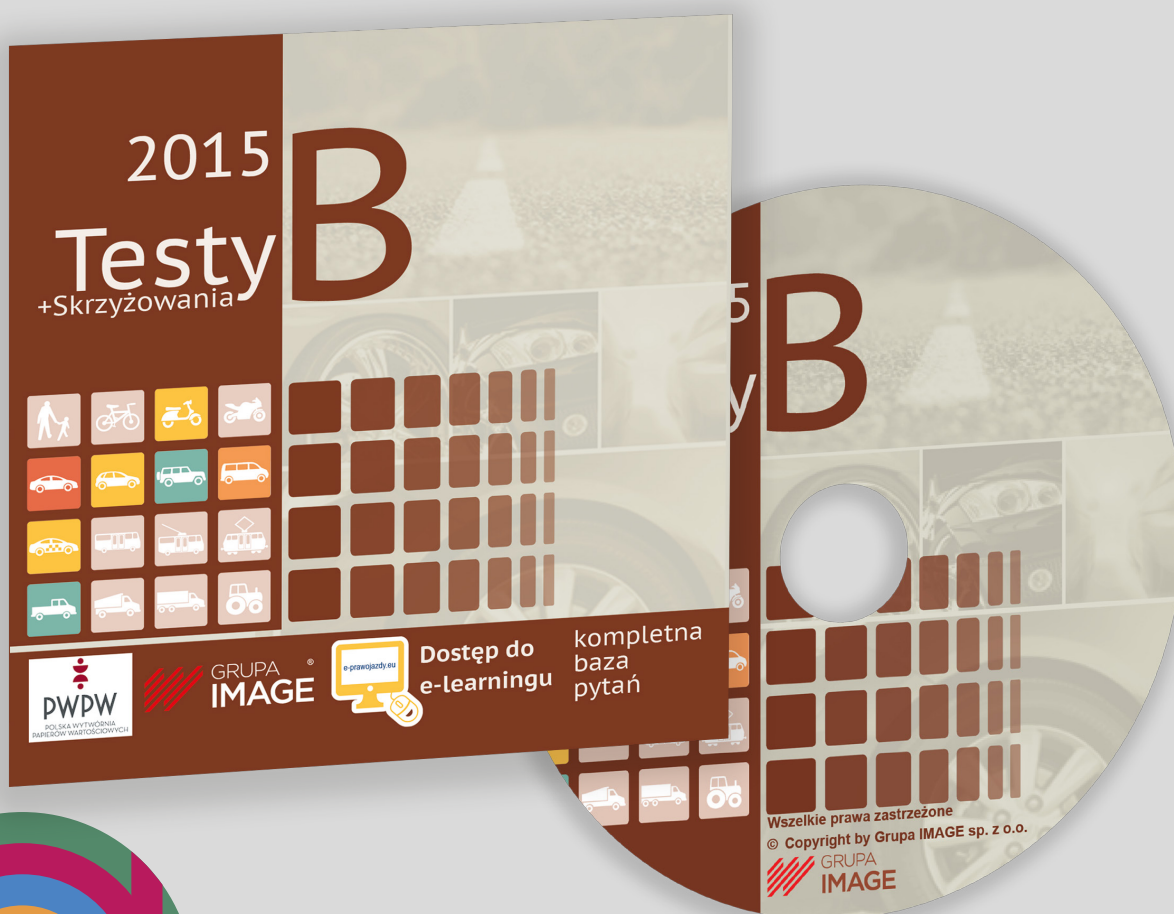
KOMPLETNA BAZA PYTAŃ

NAUKA umożliwia poznawanie wszystkich pytań podzielonych tematycznie

EGZAMIN taki sam, jak w WORD, poczuć się jak na egzaminie, poznać zasady

AKTUALIZACJE program jest na bieżąco dostosowywany do zmian w przepisach

SKRZYŻOWANIA prawie 200 pytań dotyczących pierwszeństwa przejazdu



Szkoła Nauki Jazdy, Ośrodek Szkolenia Kierowców, Akademia Kierowców i dziesiątki podobnych określić ukrywa poetycko miejsce, w którym kandydat na kierowcę ma obiecanie, że za swoje pieniądze zostanie przygotowany, w wystarczający sposób, do zdania państwowego egzaminu na upragnione prawo jazdy.



Ryszard Krawczyk

Zarządzanie

Na taką okoliczność są nawet zawierane umowy cywilno-prawne. Inną sprawą jest ich wartość, często jednostronnie określają one zobowiązania kursanta. Napisałem „miejsce”, chociaż to może duże nadużycie, bo wiele szkół nauki jazdy ma tylko samochód do nauczania podstaw kierowania pojazdem. Reszta: plac manewrowy, sala wykładowa, w której prowadzone są zajęcia z teorii, komputery do e-learningu, to raczej kwestia umowna. Teoretycznie na wszystko są jakieś umowy najmu czy użyczenia, bo takie są wymogi formalne prowadzenia ośrodka. I tu zaczynamy stąpać po polu minowym tajemnic poliszynela.

Straty

Na tym samym obszarze szkolenia działają ośrodki LOK, PZM, ZDZ – niegdyś monopolistów w branży, solidne szkoły prywatne oparte o biznesowe i profesjonalne bazy ludzkie i materialne oraz przeróżne kombinacje szkół jednoosobowych, rodzinnych, spółek doraźnych, para-spółdzielni wolnych strzelców, firm wielobranżowych i co kto wyduma. Nie ma mowy o standaryzacji wymogów dotyczących metod szkolenia czy poszukiwania bardziej optymalnych, nowoczesnych metod pozyskiwania klientów, sposobów zarządzania i kierowania ośrodkiem. Czasem myślę, że w najbliższej perspektywie uporządkowanie i unowocześnienie tej branży jest raczej mało realne.

Spotkałem w ostatnich latach kilka tysięcy instruktorów nauki jazdy, odbyłem z nimi setki dyskusji. Spieraliśmy się na różne ważne tematy, jednak prawie nikogo nie interesowały podstawy nowoczesnego zarządzania szkołą jako miejscem czy formą prowadzenia biznesu.

Tymczasem wielu przekonało się już, jakie ryzyko niesie improwizacja i opieranie wszystkiego na własnej intuicji lub turbulentnym zachowaniu kandydatów na kierowców. Migracja do innych zawodów czy innych form zarabkowania jest znaczna. Ucieczka przed niżem demograficznym jest jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy, ale nie jedyną. Większość ośrodków szkolenia nie prowadzi analizy kosztów własnych, nie ma realnej dokumentacji eksploata-

cji pojazdów i innych kosztów. Jeśli do tego dodamy ciągle zmieniające się otoczenie biznesowe: regulacje prawne, wymogi formalne, nieprzewidywalne decyzje WORD-ów w zakresie doboru pojazdów egzaminacyjnych, rosnące koszty osobowe, agresywną politykę cenową upadających ośrodków szkolenia, to jakoś trudno sobie wyobrazić, że w tych niezależnych od przedsiębiorcy warunkach można zajmować się planowaniem, kreowaniem wizji i misji firmy.

W przeważającej większości dominuje zarządzanie przez „bieg historii”. Zadzzwoni klient – znaczy jest robota. Nie zadzwoni, to może jutro przyjdzie. Jak przerwa trawa nadal, to... – to trzeba się brać do roboty i zacząć go poszukiwać. I tak, od przypadku do przypadku, działa całkiem niemała liczba ośrodków szkolenia. A może już się mentalnie likwiduje, nawet o tym nie wiedząc.

Zmiany

Po styczniu 2013 roku prowadzenie OSK wiąże się z dodatkową sprawozdawczością. Jego obsługa staje się coraz trudniejsza, a realia rynku dodatkowo ją komplikują. Gdzie tu czas na refleksje czy zarządzanie? Owszem, część aktywistów, instruktorów czujących współodpowiedzialność za tę grupę społeczną, podejmuje trud zmian. Trudno jednak przewidywać wpływ stowarzyszeń, kłastrów, federacji czy izb na decydentów. Znaczna rotacja „zegarkowa” osób w ministerstwie, kolejne wybory, spory o prawa pieszych czy porażka w sprawie ceny minimalnej zapewne tę aktywność osłabi.

By nie popadać w defetyzm, przypomnieć trzeba, że ośrodek szkolenia kierowców jest silny siłą osobowości właścicieli, instruktorów i biur obsługi. Indywidualny kontakt z uczestnikami szkoleń, specyficzne relacje w procesie nauki, są podstawą biznesowego sukcesu. Referencje „szeptane” nadal są najlepszą rekomendacją dla kolejnych klientów. I fakt, spotykam w takcie szkoleń fantastycznych ludzi, z zamiłowaniem uprawiających ten wymagający zawód – wypełniających społeczną misję. Lubiących ludzi, mających niezwykły dar tolerancji dla błędów innych i ciepło w podejściu do szkolenia. To nie jest

mała grupa osób, która pozostała w zawodzie, bo potrafi w nim znajdować satysfakcję z radości zadowolonych uczestników szkolenia. Niestety, to tylko część. Większość jednak trwa. A trwanie nie daje szans na rozwój.

Mimo wszystko warto nakreślić możliwe obszary koniecznych zmian w sposobie kierowania ośrodkami szkolenia kierowców. Moim zdaniem do podstawowych należą:

- marketing produktów OSK
- zarządzanie kursantami
- zarządzanie instruktorami i pracownikami
- planowanie zajęć teoretycznych i praktycznych
- planowanie i przeprowadzanie egzaminów wewnętrznych
- zarządzanie pojazdami
- monitoring środków pieniężnych i dokumentów księgowych
- aktywne poszukiwanie dodatkowych form zarabiania
- strategia działania firmy jako miejsca zarabiania pieniędzy.

Postęp

Każdy z tych obszarów wymaga szerszego omówienia. Można jednak pokusić się o pewne sugestie. Znaczną część wymienionych problemów można rozwiązać dobrym programem komputerowym do zarządzania ośrodkiem. Taki program ma wersję na urządzenia przenośne.

Kandydaci na kierowców, świetnie obeznani z tabletami i smartfonami, bez problemu przechodzą na nowoczesne formy kontaktu. Nic nie stoi na przeszkodzie, by kontakt uczestnika szkolenia w zakresie planowania godzin jazdy odbywał się na platformie internetowej. Niby nietrudne, a jednak znikoma liczba osk wdrożyła takie programy. Po części wynika to z aktualnych przepisów podatkowych, które po nałożeniu na ośrodki obowiązku posiadania kasy fiskalnej, miały wymusić rejestrowanie wszystkich

przychodów, zwłaszcza opłat za jazdy doszkalające czy dodatkowe.

Niestety, przepis przepisem, a życie życiem. Działająca konkurencja upadających firm powoduje, że 60 minut jazdy w wielu regionach kosztuje 40-50 zł. Od tego trzeba opłacić podatek, ponieść inne koszty. W efekcie niejedna szkoła nie rejestruje tych przychodów w kasach fiskalnych. Etycznie i prawnie jest to nie do przyjęcia, a jednak tak się dzieje.

Inną, właściwie prozaiczną przyczyną niewielkiego zainteresowania elektronicznymi programami i sprzętem, jest brak nawyku korzystania z informatycznych systemów zarządzania. Wystarczy je tylko nabyć, opanować i działać. Z jednym „ale” - ktoś musi ten impuls uruchomić. Podobnie było ze sprawozdaniami do starostw (szyfrowanie danych, ePUAP) oraz z pobieraniem i aktualizacją PKK. Tu impulsem była zmiana prawa.

Rozwiązanie tylko tych podstawowych problemów pozwoli zyskać czas, część środków przeznaczyć na inne zadania. Trudno mi jednak uwierzyć, że będzie to proces szybki. Przekonanie to opieram na swoich kontaktach ze szkołami. Tylko część z nich ma własne, aktywne strony internetowe. Nieliczne każdego dnia zamieszczają informacje na blogach, portalach społecznościowych czy facebooku. Wyjątkowe - korespondują z uczestnikami, informują o ich sukcesach na egzaminach.

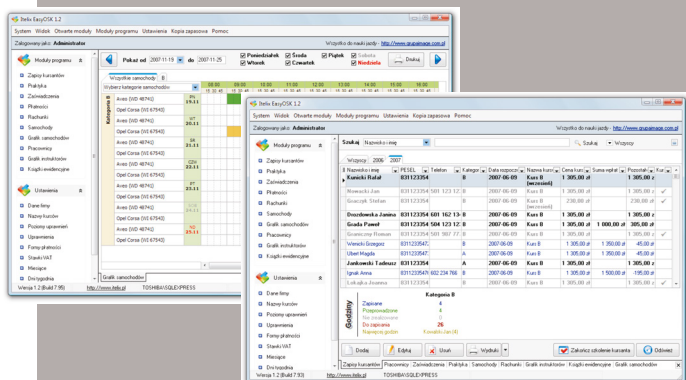
Ta forma zarządzania relacjami daje dużą przewagę konkurencyjną. Wymaga jednak dyscypliny, pracowitości i rozumienia potrzeby takich kontaktów. A rzeczywistość jest taka, że często nie oddzwaniamy, nie odpisujemy na sms-y, nie korzystamy z poczty elektronicznej. Wynika to z braku umiejętności zarządzania sobą w czasie, albo, jak uważa część znawców, swoim czasem. Jak zwał, tak zwał - pierwszym krokiem do sukcesu i tak jest pierwszy krok. Szkoły, które to zrozumiały, a znam takich kilkadziesiąt, nie patrzą na ceny konkurencji. Robią swoje. W tym robieniu „swojego” chcemy Wam pomagać.

Program do zarządzania OSK



EasyOSK

easyosk.grupaimage.pl



Czym jest eko-jazda, czyli budzący coraz większe zainteresowanie eco-driving? To przemysłany sposób oszczędzania paliwa, ale także sposób na szybki i bezpieczny dojazd do celu podróży.

Eko-jazda

Eksperti twierdzą, że oszczędności wynikające z eko-jazdy to od 5 do nawet 25% zużytego paliwa mniej. Celem stosowania zasad „eko” podczas kierowania samochodem jest zatem uzyskanie satysfakcji i wymiernych korzyści.

Jednym z najistotniejszych elementów eco-drivingu jest właściwa technika jazdy, czyli sposób posługiwania się mechanizmami sterowania pojazdem w celu rozpędzania, utrzymywania zadanej prędkości oraz zatrzymywania go. Efektywne wykorzystywanie możliwości pojazdu może być nie tylko korzystne, ale i przyjemne.

Jednak sposób prowadzenia samochodu to nie jedyny czynnik wpływający na poziom zużycia paliwa. Ważne jest też dobre, techniczne przygotowanie pojazdu - zwłaszcza układu napędowego. Równie ważny jest sposób, w jaki ruszamy, rozpędzamy pojazd oraz hamujemy. Pamiętajmy też o taktyce jazdy i planowaniu podróży, a już podczas jazdy – o właściwych odstępach i odpowiedniej obserwacji drogi.

Od pewnego czasu elementy eco-drivingu występują podczas egzaminu na prawo jazdy, w zadaniach stosowanych na egzaminach państwowych oraz wewnętrznych kursu nauki jazdy. Nie tylko więc

warto, ale wręcz trzeba poznać jego zasady. Doskonałym przewodnikiem w tym względzie jest najnowsza publikacja Grupy IMAGE, książka „Eco-driving w szkoleniu, na egzaminie i w codziennej jeździe”, której autorami są Krzysztof Wójcik i Mariusz Sztal. Za rekomendację niech posłużą tytuły rozdziałów: Eko-przejaskrawienie, Podstawowe zasady eco-drivingu, Eco-driving w zadaniach egzaminacyjnych na prawo jazdy, Zmiana biegów właściwa dla energooszczędnej jazdy, Hamowanie silnikiem i Wyższy stopień wtajemniczenia kluczem do jazdy defensywnej.

W nowoczesnym OSK nie może zabraknąć zajęć poświęconych eko-jeździe. Polecamy więc to wydawnictwo w nadziei, że nie tylko stanie się ono lekturą obowiązkową instruktorów nauki jazdy i kandydatów na kierowców, ale że sięgną po nie także „starsi” kierowcy, którzy chcą jeździć zgodnie ze współcześnie obowiązującymi zasadami. ■



Krzysztof WÓJCİK – Kierownik Wydziału Szkoleń Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie; instruktor nauki jazdy I stopnia; egzaminator państwowy I stopnia; trener i wykładowca kursów dla kandydatów na instruktorów i egzaminatorów; autor wielu artykułów i publikacji z zakresu przepisów ruchu drogowego, BRD oraz techniki kierowania pojazdem; absolwent podyplomowych studiów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na Uniwersytecie Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

Mariusz SZTAL – Koordynator Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Warszawie; absolwent Wydziału Transportu Politechniki Radomskiej, instruktor nauki jazdy, egzaminator państwowy I stopnia; trener i wykładowca defensywnej i ekonomicznej jazdy samochodem; posiadacz transportowego certyfikatu kompetencji zawodowych



Wydawca:

Grupa IMAGE sp. z o.o.,

tel.: 22 811-01-99, www.grupaimage.pl

Jesteśmy elastyczni

Rozmowa z Mariuszem Jankowskim,
właścicielem OSK „Lambo – Nauka Jazdy” w Ełku i Białymstoku



Z jakich pomocy dydaktycznych korzysta pan podczas nauki teorii?

Programy multimedialne są najlepsze dla dzisiejszej, przyzwyczajonej do obrazu młodzieży. W atrakcyjny sposób pokazują sytuacje drogowe, w jakich może się potencjalnie znaleźć kursant. Prezentacja, wizualizacja czy wideo niosą nieporównywalnie większy ładunek wiedzy niż tradycyjna rozmowa. Zwłaszcza, jeśli chodzi o definicję jakiegoś pojęcia, czyli opracowanie go w taki sposób, w jaki jest ono sformułowane w kodeksie. Oczywiście, rola wykładowcy jest także niemała. Często opowiadam o sytuacjach drogowych dorabiając do nich jakieś historie, ustawiając skrzyżowania w pewnych konkretnych miejscach. Przykładem może być dyskusja o potrzebie wprowadzania sygnalizacji świetlnej na niewielkich osiedlach, gdzie kierowców można policzyć na palcach jednej ręki. Wtedy dla kursantów jasne staje się, że w takim miejscu wystarczy skrzyżowanie równorzędne.

Obecnie szkoła, na każdym poziomie, przyzwyczajają młodych ludzi do zdawania testów. Czy obserwuje pan efekty tego wśród kursantów?

Rzeczywiście, czasami widać, że ludzie oczekują nauki przez testy. Trudno się temu dziwić, w końcu tak będzie wyglądał ich egzamin teoretyczny. Dlatego rozumiem, że młodzi chcą się w ten sposób przygotować do tego, co ich czeka. Absolutnie nie chcemy, żeby kursanci siadali przy płytce i książce i sami się w ten sposób uczyli. Nie tędy droga. Jeśli uczymy się, poznajemy przepisy tylko po to, żeby zdać egzamin, to ta wiedza jest ulotna i wiele po niej w świadomości młodego kierowcy nie zostaje. To jest taka mała robotka.

Czyli podziela pan pogląd, że ślepe powtarzanie testów to niezbyt mądre podejście do nauki?

To wymagałoby zastanowienia, w jaki sposób przyswojona w ślepym powtarzaniu wiedza zostaje w człowieku. Badania mówią, że dopiero używanie danej umiejętności pozwala ją naprawdę przyswoić, opanować. Uważam, że najważniejszy jest dostęp do wiedzy, a nowe technologie nas w tym wspierają. Umiejętne korzystanie ze wszystkich narzędzi jest – moim zdaniem – kluczem do powodzenia. Obserwuję to na własnym przykładzie: w przeciwieństwie do moich rodziców, nie zbieram płyt z muzyką. Wolę mieć do niej nieograniczony dostęp w internetowej bibliotece.

Jaki jest Pański sposób na uatrakcyjnienie oferty szkoły jazdy?

Nasz klient zaczyna wybór oferty od zajęć praktycznych, które może uzupełnić teorią, ale może też zdecydować się na samodzielną naukę przy pomocy materiałów, które dostarczamy. Mimo takiego postawienia sprawy, na około stu kursantów w miesiącu, jedynie pojedyncze osoby chcą się uczyć samodzielnie. Pozostali chętnie uczestniczą w zajęciach teoretycznych, za które musieli nieco dopłacić, ale to ich motywuje do regularnego uczęszczania. Myślę, że nasza oferta jest dobrze przygotowana. Niedawno otworzyliśmy placówkę w Białymstoku, gdzie działa około 50 szkół jazdy. Po niecałym roku jesteśmy w pierwszej trójce. Każdy, kto ukończy nasz kurs, staje się ambasadorem marki i poleca naszą szkołę znajomym. Przychodząc do nas z polecenia takiego ambasadora, klient otrzymuje nie tylko rabat na naukę, ale także np. bilety na koncerty. Nie inwestujemy w reklamę jako taką, ale staramy się być widoczni w mieście, sponsorujemy różne akcje i wydarzenia. To naprawdę działa. ■

*Nie tędy droga.
Jeśli uczymy się,
poznajemy przepisy
tylko po to, żeby zdać
egzamin, to ta wiedza
jest ulotna i wiele po
niej w świadomości
młodego kierowcy nie
zostaje. To jest taka
mała robotka.*



Samodzielnie uczy się niewielu

Rozmowa z Mariolą Bajon z Auto-Szkoły M. Bajon w Łodzi

Którą formę uczestnictwa w zajęciach najchętniej wybierają Pani klienci?

Klienci mojego ośrodka najchętniej uczestniczą w stacjonarnych wykładach. To są zajęcia prowadzone w sposób tradycyjny, przez wykładowców. Jednocześnie obserwuję wzrost zainteresowania e-learningiem. Coraz więcej osób chętnie po to sięga. Najczęściej są to osoby, które długo pracują i nie mogą dostosować swojego planu dnia do osobistego udziału w zajęciach, albo młode mamy z dziećmi, których nie mogą zostawić samych... Najmniej liczną grupę kursantów stanowią osoby, które mają za sobą egzamin teoretyczny w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego. Takie przypadki można praktycznie policzyć na palcach jednej ręki.

Z jakich materiałów korzysta Pani w swoim OSK?

Uczestnikom naszych zajęć proponujemy podręczniki w formie książek oraz materiały na płytach. W ośrodku posiadamy licencjonowany produkt pozwalający na udział w elektronicznym szkoleniu. Kursanci mogą z niego korzystać na komputerach w naszej szkole, pod okiem instruktorów. To bardzo dobre rozwiązanie, które pozwala śledzić indywidualne postępy każdego z kursantów, a przy tym przekazuje wiedzę w nowoczesny sposób.

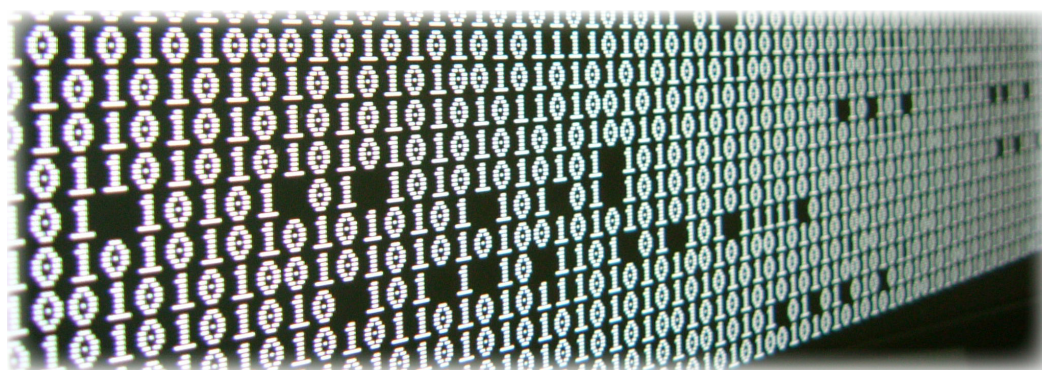
Czym powinny charakteryzować się dobre materiały do nauki?

Przede wszystkim prostotą. Ważne, by były napisane prostym językiem i następnie skonstruowane. Treść musi być nie tylko w przejrzysty sposób sformułowana, ale także uporządkowana na poszczególnych stronach książki. Super, jeśli możliwy jest kontakt z autorem, czy wydawcą. Pozwala to na bieżąco rozwiewać ewentualne wątpliwości. Nieoceniona jest także możliwość bezpośredniego kontaktu kursanta z instruktorem. Bardzo często uczestnicy zajęć elektronicznych kontaktują się z prowadzącym zajęcia, jeśli tylko mają jakieś pytania..

W jaki sposób dociera Pani do klientów?

Inwestujemy w reklamę, także w internecie. Jednak najważniejsza jest dobra opinia, którą można sobie wyrobić przede wszystkim własną pracą. Zadowoleni kursanci sami polecają nasz ośrodek rówieśnikom i znajomym, o których wiedzą, że poszukują szkoły jazdy. Dobre rezultaty daje także możliwie jak najdokładniejsze dopasowywanie zajęć pod potrzeby klientów. Zarówno jeśli chodzi o formę ich prowadzenia, jak i terminy. Jeśli ktoś nie mógł z różnych przyczyn wziąć udziału w zajęciach w danym dniu, może przyjść i nadrobić kiedy indziej, z inną grupą. Jesteśmy elastyczni. ■

Inwestujemy w reklamę, także w internecie. Jednak najważniejsza jest dobra opinia, którą można sobie wyrobić przede wszystkim własną pracą. Zadowoleni kursanci sami polecają nasz ośrodek rówieśnikom i znajomym, o których wiedzą, że poszukują szkoły jazdy.





E-WYKŁADY

kompletny system
e-wykłady
prawo jazdy kategorii B



WSZYSTKO... czego potrzebujesz, żeby przeprowadzić kurs na prawo jazdy

LEKCJE zgodne z rozporządzeniem o szkoleniu i egzaminowaniu

SYTUACJE DROGOWE pokaż zamiast opowiadać

CIĄGŁE AKTYALIZACJE dostosowane do zmian w prawie



**E-WYKŁADY POZWALAJĄ PRZEPROWADZIĆ KURS
NA PRAWO JAZDY KATEGORII B I A.**

Oprócz oprogramowania muszą Państwo posiadać w swoim OSK
wyposażenie określone w odpowiednich przepisach prawa



Ja z kursantem nie jeżdżę – ja go uczę jeździć

Rozmowa z Piotrem Białasem, właścicielem „OSK Piotr Białas” w Poznaniu

Co najbardziej Pan docenia, korzystając z materiałów dydaktycznych?

Za najbardziej przydatne uważam plansze magnetyczne. Podczas prowadzenia zajęć bardzo mi to pomaga. Jest możliwość zaprezentowania uczestnikom kursu konkretnych sytuacji, zilustrowania ich z użyciem znaków drogowych. Świetnie sprawdza się także program dostępny na płycie. Zalecam kursantom, aby przera-
biali po 10 tematów, niekoniecznie po kolei, ale „porcjami”, po 10. Ten program na to pozwala, a w dodatku najpierw pokazuje wcześniejsze błędy popełnione podczas odpowiadania na pytania kontrolne. To wszystko sprawia, że nauka nie jest monotonna.

Jaka jest Pana recepta na długą kolejkę klientów?

Sumienność i elastyczność. Nie narzekam na niedobór klientów, szczerze mówiąc, na najbliższe dwa miesiące nie mam już wolnych miejsc. Ośrodki Szkolenia Kierowców, które były zmuszone do zamknięcia, są winne same sobie. Najlepszy przykład to fakt, że ludzie, którzy przyszli do mnie z innych szkół jazdy, na wszelki wypadek dzwonią dzień przed umówionym spotkaniem, żeby je potwierdzić. U mnie nie ma takiej potrzeby. Jeśli się umawiam, to się umawiam. Myślę, że ludzie to doceniają.

Jaką grupę wiekową reprezentują Pana klienci?

Obecnie są to głównie młodzi ludzie. Wkrótce po wejściu do Unii Europejskiej zaobserwowałem zwiększone zainteresowanie udziałem w kursie ze strony osób nieco starszych. Można było wtedy bardzo tanio i szybko ściągnąć sobie używany samochód np. z Niemiec, stało się to bardziej dostępne i sporo dojrzałych osób pomyślało o zdobyciu prawa jazdy. Obecnie jednak są to przeważnie osoby młode, które sięgają po uprawnienia w momencie, w którym pozwala im na to wiek.

Czym Pana oferta wyróżnia się na rynku?

Nie jestem najtańszy. Powiedziałbym nawet, że jestem najdroższy. U mnie kurs kosztuje 1500 zł. W Poznaniu można się zapisać do szkół proponujących szkolenie tańsze nawet o kilkaset złotych. Różnica polega na tym, że ja nie jeżdżę z kursantem. Ja go uczę jeździć. Jakość, jaką oferuję ma swoją cenę. Ponadto jestem bardzo konsekwentny. Nie puszczę kursanta na egzamin do Poznania, jak nie zda u mnie egzaminu wewnętrznego. Nie ma na to najmniejszych szans. Docierają do mnie plotki, że to niektórych zniechęca. Słyszałem, że nie warto do mnie przychodzić, bo robię egzamin wewnętrzny. Ci którzy się tego boją, niech nie przychodzą. Trudno, nie zależy mi na takich klientach. Ile czasu można zaoszczędzić na pominięciu egzaminu wewnętrznego? Pewnie trochę można. Ja wolę ten czas przeznaczyć na rzetelne przygotowanie. Widzę też, że wiele szkół w Poznaniu jeździ z wyłączoną klimatyzacją, z pootwieranymi szybami. Sprawdziłem, klimatyzacja sprawia, że w ruchu miejskim Clio spala 3 litry paliwa więcej, ale to są oszczędności na kursancie. Inni oszczędzają, kursanci się pocą, nikt nie chce siadać na mokrym siedzeniu. W mojej „elce” klima działa podczas upału, może to drobnostka, ale mówi dużo o sumienności przedsiębiorcy. ■

*Nie jestem najtańszy.
Powiedziałbym
nawet, że jestem
najdroższy.*

Potrzebna cierpliwość i pokora



Rozmowa ze Stanisławem Paterkiem, właścicielem „OSK Paterek” w Koźminie Wlkp., jednym z Członków-Założycieli Polskiego Kłastru Edukacyjnego

W jaki sposób wprowadzane na przestrzeni lat zmiany w przepisach dotyczących szkolenia kierowców, wpłynęły na bezpieczeństwo na drogach?

Pracuję w zawodzie instruktora od 1970 roku. Uważam, że wiele zmian wprowadzonych w okresie mojej zawodowej aktywności ma pozytywny wpływ na bezpieczeństwo. Nie ulega wątpliwości, że rewolucja w podejściu do egzaminu praktycznego dla motocyklistów mocno podniosła poprzeczkę. Dzięki nowym manewrom świeżo upieczony kierowca motocykla jest zdecydowanie lepiej przygotowany do samodzielnej jazdy w ruchu drogowym niż kiedyś. Fakt wprowadzenia obowiązku okresowych szkoleń również oceniam bardzo dobrze. Jednocześnie uważam, że niestety, państwo nie ma nad tym wszystkim żadnej kontroli. Wypisywanie zaświadczeń o ukończeniu kursu, bez jakiegokolwiek nadzoru, trwa w najlepsze. Przykładem niech będzie to, co się stało z tzw. super OSK. Ludzie zainwestowali w obiekty, w autobusy. Tak nie powinno być. Dziś liczy się wyłącznie cena kursu.

Jaka jest rola materiałów, pomocy naukowych w szkoleniu przyszłych kierowców?

To ważna rola. Na szczęście materiały są coraz lepsze. Kiedyś miałem w sali tylko tablicę i kredę. Teraz docieramy do kursantów także obrazem, multimediami, a nie tylko słowem. Mam przygotowanie pedagogiczne i dobrze wiem, jak bardzo jest to istotne. Korzystam także z filmoteki. E-learning jest doskonałym narzędziem, ale pewne bloki tematów trzeba mimo wszystko omówić na spotkaniu. Zwłaszcza, jeśli mówimy o początkujących, dla których uczestnictwo w kursie to pierwsza styczność z przepisami, z ruchem drogowym. Trudno zdalnie wyjaśnić zagadnienia dotyczące np. pierwszeństwa przejazdu. Jest wtedy zbyt wiele pytań, zbyt dużo pojęć wymaga obecności nauczyciela, ale na to wystarczy nawet tylko jedna godzina.

Młodzi ludzie chyba chętniej sięgają po zdalne metody nauczania?

Młodzież bardzo się zmienia. 20 lat temu to była zupełnie inna grupa ludzi. Dziś – owszem – są szalenie inteligentni, świadomi swoich praw i oczekiwań, ale wyraźnie widać, jak zmienił ich system edukacji. Obecnie młodzi ludzie chcą tylko brać, mają jednak problem z tym, aby dać coś od siebie. Są kompletnie nieprzystosowani do samodzielnej nauki, ale jednocześnie zaczynają rozumieć, że samo nic się w głowie nie pojawi i pewne rzeczy, jak np. nauka przepisów, wymagają rzetelnej pracy. Jeśli uczciwie zrealizujemy założenia programowe, uczciwie zarówno po stronie nauczyciela, jak i ucznia, to sukces jest praktycznie pewny.

Co przydałoby się zmienić w naszej prawnej, drogowej rzeczywistości?

Zmian wymaga z pewnością sporo dziedzin, ale od dawna jestem zdania, że pewne proste rzeczy, sprawdzone w innych krajach, można by wprowadzić także w Polsce. Od lat obserwuję działające w Austrii pulsujące, zielone światło. Czy nie można by wprowadzić czegoś takiego u nas? To zapobiegłoby znakomitej większości wjazdów na skrzyżowanie na czerwonym świetle. Chwilę przed zapaleniem się żółtego sygnału, zielony sygnał pulsuje. To rodzaj ostrzeżenia przed żółtym, tak jak żółte ostrzega teraz przed czerwonym. Doskonale byłoby też sprawić, by instrukto-

Kiedyś miałem w sali tylko tablicę i kredę. Teraz docieramy do kursantów także obrazem, multimediami, a nie tylko słowem. Mam przygotowanie pedagogiczne i dobrze wiem, jak bardzo jest to istotne. Korzystam także z filmoteki. E-learning jest doskonałym narzędziem, ale pewne bloki tematów trzeba mimo wszystko omówić na spotkaniu.

rzy mogli nie tylko uczyć kursantów, ale także samodzielnie jeździć. Gdyby każdy z instruktorów miał czas i możliwość pojechać autobusem w europejską trasę, albo przewieźć jakiś ładunek ciężarówką. Nie jestem też zwolennikiem umożliwienia posiadaczom prawa jazdy kategorii B kierowania motocyklami do 125 cm³. Ludzie nie znają techniki kierowania jednośladem, nie umieją awaryjnie zahamować, nie wiedzą nic o przeciwskrętach.

Jak – Pana zdaniem – przetrwać, prowadząc OSK w dzisiejszych okolicznościach?

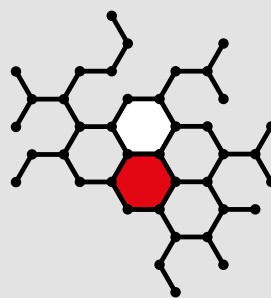
Najważniejsza jest jakość i uczciwość wobec klientów, bo oni doskonale wiedzą czego oczekiwać od szkoły. Do mnie przychodzą rozsądni ludzie. Przykład: ktoś ukończył kurs na kategorię C, zapłacił 100 zł mniej, ale nie zdał 8 razy. Do mnie przyszedł na 2 godziny treningu i zdał natychmiast. Wprowadziłem obowiązkowe 35 godzin kursu, a nie 30. W tej pracy potrzeba cierpliwości i pokory, a to przychodzi z wiekiem. Dużym problemem jest natomiast brak zainteresowania udziałem w kursach na instruktorów. Po prostu nie ma chętnych, ludzie nie chcą tego robić. Jak przetrwać? W ubiegłym roku obchodziliśmy 25-lecie naszej szkoły. Przez te lata mieliśmy tylko jedną kontrolę z Urzędu Skarbowego i to tylko w pierwszym roku działalności. Płacimy dość duże podatki, każdy klient dostaje paragon, czy fakturę. Wszystko jest zawsze uczciwie i rzetelnie przeprowadzone. Myślę, że dzięki temu mogę codziennie kłaść się spać spokojnie. ■

Rozmawy
na stronach 15-20:
Jakub Szadkowski
l-instruktor.pl

Polski Klaster Edukacyjny powstał w grudniu 2014 roku, z inicjatywy Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym. Członkowie założyciele PKE uznali za potrzebną integrację gospodarczą osób i podmiotów prowadzących działalność w zakresie edukacji zawodowej, jak również konieczność stworzenia optymalnych warunków do współpracy nauki i gospodarki, kształcenia specjalistów, integracji środowisk naukowych i przedsiębiorców.

Wybrane cele Polskiego Klastra Edukacyjnego:

- ✓ Integracja osób i podmiotów zajmujących się działalnością w zakresie edukacji zawodowej i edukacyjnej standaryzacji usług, w tym:
- ✓ edukacja zawodowa i podnoszenie kwalifikacji kadry
- ✓ standaryzacja usług i infrastruktury edukacyjnej
- ✓ rozwój szkolnictwa zawodowego i edukacja komunikacyjna
- ✓ pozyskiwanie środków na rozwój bazy i infrastruktury edukacyjnej
- ✓ tworzenie nowoczesnych narzędzi edukacyjnych i obsługi klienta
- ✓ reprezentowanie i ochrona interesów gospodarczych Członków Klastra
- ✓ działanie na rzecz środowiska edukacyjnego ze szczególnym uwzględnieniem transferu osiągnięć naukowych i badawczych do gospodarki
- ✓ współdziałanie z organami władzy administracji rządowej i samorządowej w zakresie tworzenia korzystnych warunków działalności gospodarczej.



polski
klaster
edukacyjny

Członkowie Założyciele Polskiego Klastra Edukacyjnego:

Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym w Warszawie – Koordynator Klastra, OSK „Wiraż” Wacław Ochota - Chłopice, Ośrodek Doskonalenia Zawodowego Stanisław Paterek - Koźmin Wlkp., OSK „Jacek” Spółka Jawna - Adam Próchnicki i Spółka - Siedlce, OSK „Wałowa” Spółka Jawna Anna Sas i Magdalena Szostek - Siedlce, Centrum Szkolenia Zawodowego „Szkol-Drew” OSK Zabielski Jerzy August - Łuków, Szkoła Samochodowa AUTO-TEST Jerzy Wojtanowicz - Kraków, LINIA Andrzej Ryszard Szope - Warszawa, Mariusz Szczepanik OSK OES - Kraków, Nauka i Doskonalenie Jazdy Ryszard Świętoń - Koszalin, Szkoła Jazdy „Kursant” S.C. Grad Sławomir, Świsulski Andrzej - Wrocław, Auto Szkoła Wota S.J. - Łódź, „Autos” Szkoła Kierowców S.C. Rak Robert, Rak-Zamysłewska Izabela - Grudziądz, PHU PEGAZ Ryszard Krawczyk - Żarów, PHU Eko-Agrotech Grażyna Michałowska - Węgorzewo, Kancelaria Radców Prawnych Stopczyk & Wspólnicy sp.k. - Warszawa, OSK „Filip” Zaręba Maciej Paweł - Wysokie Mazowieckie, Grupa IMAGE Sp. z o.o. - Warszawa.

pke.org.pl

Z prof. dr. hab. Adamem Tarnowskim, kierownikiem Zakładu Teorii Decyzji w Katedrze Psychologii Poznawczej Uniwersytetu Warszawskiego, Kierownikiem Zakładu Psychologii Lotniczej w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej rozmawia Bożenna Chlabicz



Im prościej tym lepiej

Czy w procesach związanych z uzyskiwaniem uprawnień do kierowania pojazdami w ogóle potrzebny jest psycholog? Jaką rolę mu Pan wyznacza?

Rola psychologa i badań psychologicznych jest raczej służebna. Powinniśmy być tam, gdzie jesteśmy naprawdę potrzebni. Nie mogę się zgodzić z twierdzeniem, że psycholog musi oceniać każdego kandydata na kierowcę. Myślę, że instruktor czy egzaminator, mając wielogodzinny kontakt z człowiekiem w realnych warunkach, potrafi powiedzieć o nim trochę więcej niż psychologowie po badaniach. Egzaminator może konkretnemu człowiekowi odmówić wydania prawa jazdy, jeśli nie umie się on zachować na drodze. Nie przestrzega lub nie jest w stanie przestrzegać przepisów lub jest za słabo przeszkolony, albo po prostu jakoś dziwnie się zachowuje.

Za właściwe uważam przepisy o okresie próbnym, które zaczną obowiązywać już w roku 2016. Osoba popełniająca dwa wykroczenia w okresie próbnym będzie kontrolowana dokładniej, ale dajemy jej szansę zdobycia umiejętności. Każdy z nas kiedyś po raz pierwszy znalazł się w mieście, po raz pierwszy wszedł do samochodu z własnym prawem jazdy. Zazwyczaj dobieramy sobie wtedy zadania stosownie do umiejętności. Sam miałem niedaleko domu skomplikowane skrzyżowanie, które przez ponad rok omijałem wiedząc, że nie mam dość orientacji, żeby na nie wjechać.

Nie wymagamy nadzwyczajnych umiejętności od kogoś, kto zaczyna jeździć. Niech się powoli uczy, a nie – mając prawo jazdy od miesiąca – rzuca na jakieś szaleńcze rajdy. Jeśli taka osoba dwukrotnie w ciągu roku będzie karana za wykroczenie lub popełni przestępstwo, to powinien zbadać ją psycholog, który odpowie na pytanie, czy to, co jej nie wychodzi, to przypadek, wynik lekkomyślności, czy ma szansę nauczyć się na własnych błędach itd. A może przyczyną są stałe predyspozycje? I mniej chodzi tu o klasyczne, jak czas reakcji i refleks, ale o predyspozycje osobowościowe.

Skromność w określaniu roli psychologa jako służebnej, jest ujmująca. Wydaje się jednak, że mają Państwo sporo do zrobienia w kontakcie z instruktorami i wykładowcami. Czy sądzi Pan, że rozumieją oni, jak przebiega proces nauki i zdobywania umiejętności, jak należy pracować z kandydatem na kierowcę? A może raczej działają wg zasady: uzyskajcie to prawo jazdy i róbcie, co chcecie?

To skomplikowane, bo występuje tu pewien dualizm. Uczymy się jeździć po to, żeby zdać egzamin, a potem uczymy się jeździć „naprawdę”. To „naprawdę” jest w cudzysłowie. Oznacza, że do momentu egzaminu na prawo jazdy jeździmy zgodnie z przepisami, bo inaczej instruktor/egzaminator zamieni się z nami miejscami. Jak już zdobędziemy „prawko”, wreszcie możemy zachowywać się „normalnie”. Jechać np. w mieście 70-80 km/h, tak, jak wszyscy. Tragiczne jest to, że nawet najlepiej wyszkoleni ludzie wrzucani są w warunki niemające wiele wspólnego z tym, czego ich uczono.

Pan, Panie Profesorze, na pewno wie, jakie są przyczyny wypadków drogowych. Dlaczego jest ich w Polsce tak wiele?

Bo lubimy się bawić. Po prostu lubimy zabawę. Nie jesteśmy dorośli. Czy wie Pani, czym różni się jazda w Polsce od jazdy w Danii? Tam wyjeżdżam na ulicę, rozpędzam się do 80 km/h, zapinam tempomat i jadę za człowiekiem, który przede

Nie wymagamy nadzwyczajnych umiejętności od kogoś, kto zaczyna jeździć. Niech się powoli uczy, a nie – mając prawo jazdy od miesiąca – rzuca na jakieś szaleńcze rajdy.

Bo lubimy się bawić. Po prostu lubimy zabawę. Nie jesteśmy dorośli.

mną porusza się z prędkością 80 km/h. Jest to nudne, jak jazda pociągiem. Mógłbym czytać gazetę. A jazda przez Polskę wiąże się z pewnym dreszczykiem, jest wyzwaniem. Może nie sytuacją ekstremalną, ale dostarcza nam dużo fajnej zabawy. Właśnie dlatego nie można nas przekonać, że tam, gdzie obowiązuje prędkość 90 km/h, to z taką należy jechać, a w mieście trzeba 50, bo jest to teren zabudowany, gdzie wszystko może się zdarzyć.

Nie chciałbym się odnosić do naszych przepisów, na których też można by się było „powyżywać”. Powszechne jest przekonanie, że mamy przepisy, jakie mamy i że nie służą one do niczego. Potępiamy jeżdżących po kieliszku, piratów i wariatów drogowych czy osoby jeżdżące brawurowo, zwłaszcza doprowadzające do zdarzeń tragicznych. Ale z drugiej strony, jesteśmy przekonani o bezkarności. Towarzyszy nam też świadomość, że jesteśmy na naszej drodze sami i sami musimy sobie ze wszystkim poradzić.

Z Polakami jest o tyle trudno, że mamy wewnętrzne przekonanie, iż nie warto przestrzegać przepisów.

Czy jesteśmy głębsi niż inne społeczeństwa? Czy może brakuje nam wyobraźni?

Jest to klimat ogólnego przyzwolenia. Polak za granicą jest w stanie dostosować się i jeździć normalnie. Ciekawe, że obcokrajowcy u nas zaczynają jeździć tak, jak my. To kwestia klimatu społecznego przyzwolenia. Właściwości człowieka są więc czymś wyjątkowym i stałym. Z Polakami jest o tyle trudno, że mamy wewnętrzne przekonanie, iż nie warto przestrzegać przepisów. Jeśli jadę 50 km/h przez miasto i wszyscy mnie mijają, to czuję się jak ostatni frajer. W dodatku mam wrażenie, że policja nie jest po mojej stronie, bo zaraz mnie zatrzyma, żeby sprawdzić, czy mam zapięte pasy, a nie „złapie” osoby, która mnie mija, pędząc motocyklem na tylnym kole. Gdybym czuł, że policja jest po mojej stronie, gdybym się z tym identyfikował, na pewno łatwiej byłoby jeździć normalnie.

Czyli bardziej rozumie Pan łamiącego przepisy kierującego niż policjanta, który chce go „złapać” na wykroczeniu?

Od decydentów, w tym od policji, oczekiwałbym raczej dobrych pomysłów na nasz ruch drogowy. Takich, jak zmasowane kontrole trzeźwości, które spotykają się z powszechną akceptacją. Dzięki nim panuje już przekonanie, że jadąc po alkoholu, można wpaść w kłopoty. Przez kilka lat mówiliśmy o „suwaku” i zaczyna on działać. Jadący do końca podporządkowanym pasem nie jest już traktowany jak cwaniak. Wcześniej należało się masochistycznie ustawić na końcu najdłuższego pasa, w korku i wściekać się tych, którzy wjeżdżają przed nami. Ludzie przekonali się, że suwak zmniejsza frustrację i korki. Nowych zwyczajów można uczyć. Teraz warto przekonać kierowców do przestrzegania prędkości. Gdyby jeszcze ustalano ją na logicznym poziomie i np. nie wymagano jazdy 50 km/h na drodze kilkupasowej...

Bywa, że ryzykujemy z powodu chwilowego interesu. Tylko dziś się spieszę, więc wyjątkowo wsiadę do przepełnionego samochodu. Dziś się spieszę, więc wyjątkowo będę grzał przez ulewę 150 km/h. Bo potrzebuję.

Czy powinniśmy przyjąć za oczywisty fakt, że dochodzi i będzie dochodziło do wypadków komunikacyjnych? Przypomnijmy tylko te z udziałem polskich busów i autobusów na naszych i np. niemieckich drogach czy zachowanie znanych z mediów kierowców z warszawskiego Powiśla i sopockiej ulicy Monte Cassino. Zginęło w nich i odniosło obrażenia wielu ludzi. Dlaczego jest tyle tragedii?

Człowiek jest świadomy zagrożeń, ale, nie tylko w Polsce, ma poczucie nieśmiertelności. Nasza wyobraźnia nie podpowiada, że coś złego spotka właśnie mnie, właśnie nas. Bywa, że ryzykujemy z powodu chwilowego interesu. Tylko dziś się spieszę, więc wyjątkowo wsiadę do przepełnionego samochodu. Dziś się spieszę, więc wyjątkowo będę grzał przez ulewę 150 km/h. Bo potrzebuję. To łatwe usprawiedliwienie. Dodatkowo, media tak często informują, że jeden sprawca wypadku był pod wpływem narkotyków, inny – alkoholu, a wszyscy to 20-latkowie w czarnych samochodach. Skoro ja mam 50 lat, nie piłem i jeżdżę przeciętnym autem, to w zasadzie co złego może mnie spotkać? Nie należę do żadnej grupy ryzyka. Wielu jest takich, którzy nie należą do żadnej grupy ryzyka...



Refleksja na temat piractwa. Nie to jest najgorsze, że ktoś się przejedzie w brawurowy sposób, albo pod prąd, ale fakt, że w praktyce jest to bezkarne. Tymczasem „Kowalski”, w swoim kilkunastoletnim samochodzie, czując tę potężną bezkarność na drodze, zagapi się, będzie jechał 70 zamiast 40 km/h i wpadnie na przejście dla pieszych. Jeśli by wiedział, że zerowa tolerancja dotyczy wszystkich niebezpiecznych kierowców, sam też by uważał. My jednak samodzielnie sobie wyznaczamy normy i to jest kłopot.

Czy podziela Pan pogląd, że z trzech podstawowych elementów, jakimi w ruchu drogowym są: człowiek, droga i pojazd, to właśnie człowiek spełnia kluczową rolę? To on decyduje o tym, czy na drodze jest bezpiecznie, czy też są kolizje i wypadki?

Człowiek jest elementem zapewniającym homeostazę, płynne działanie systemu. Jeśli droga jest kiepska, jadę wolniej. Jeśli mój samochód nie ma specjalnych zabezpieczeń, też będę bardziej uważał. To „ja” mogę uważać. Oczywiście, im lepszy będę miał samochód, im lepszą drogę i jeszcze nie będzie policji i fotoradarów, tym bardziej będę ryzykował. Tkwi w nas homeostaza ryzyka. Sami określamy, jak wysoki jest dopuszczalny próg tego ryzyka. Samochód jest tylko elementem użytkowym. Trzeci element, droga, również jest szalenie ważny. To kwestia nawierzchni, niespodzianek, które mogą czać się pod każdą kałużą, strasznego oznakowania, gubienia się... Nasze drogi nie są drogami przyjaznymi.

Człowiek jest elementem zapewniającym homeostazę, płynne działanie systemu.

Czy zatem można wykształcić bezpiecznie jeżdżącego kierowcę? Czy są metody kształtowania wyobraźni?

Można. W czasie nauki należy pokazywać różne sytuacje, z którymi mamy w ruchu do czynienia, żeby kandydat na kierowcę wiedział, co go czeka, gdy już zdobędzie prawo jazdy. Można uczyć przewidywania, wskazywać, gdzie, kiedy i w które miejsce należy patrzeć. Jak korygować pole obserwacji i tor jazdy. Można podsuwać opowieści, czasem prawdziwe, czasem zmyślane, o różnych sytuacjach na drodze. Można też zdecydowanie więcej jeździć.

Jakie rady dotyczące sposobu edukacji przyszłych kierowców chciałby Pan przekazać instruktorom i wykładowcom nauki jazdy?

Powinni wskazywać możliwości praktyczne szkolonego i podkreślać, że nie jest on jeszcze wybitnym kierowcą. Jeszcze nie teraz. Trzeba zwracać jego uwagę, że na drodze jest wiele rzeczy, których nie jesteśmy w stanie przewidzieć. Nauczyć go kierowania się zasadą ograniczonego zaufania w stosunku do innych kierujących, pieszych, a nawet w stosunku do drogi. To naprawdę trudne, ale ważne zadanie. Myśl, przewiduj – to instruktor musi nieustannie powtarzać. I pokazywać, jak można odczytywać zamiary innych kierowców. Uczyc, że droga jest sytuacją społeczną. Nie jesteś na niej sam ze swoim samochodem. Jest też drugi człowiek, który nie wszystko widzi i nie wszystko przewiduje. Nauka wzajemnego patrzenia na siebie i wzajemnego przewidywania wydaje się cenną sprawą.

Marzy mi się wreszcie, aby nauka bezpieczeństwa nie była nawoływaniem do frajerstwa. Wydaje mi się, że zarówno nasza rozmowa, jak i kolejne kampanie czy spoty, są przez większość ludzi traktowane jako właśnie zachęcanie do zachowania po prostu frajerskiego.

Czy z Pańskiej, psychologa, perspektywy system edukowania społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa jest w naszym kraju właściwy? To także pytanie o system prawny, restrykcyjność, nieuchronność kary w przypadku przewinienia. A może ta cała urzędowo-legislacyjna otoczka jest mało istotna z punktu widzenia psychologii?

Marzą mi się rozsądniejsze przepisy i ich przestrzeganie. Sytuacja, w której policja jest po stronie niełamającego prawa obywatela. Marzy mi się wreszcie, aby nauka bezpieczeństwa nie była nawoływaniem do frajerstwa. Wydaje mi się, że zarówno nasza rozmowa, jak i kolejne kampanie czy spoty, są przez większość ludzi traktowane jako właśnie zachęcanie do zachowania po prostu frajerskiego. Tak na to reagujemy, dopóki nam samym nic się nie stanie. Wtedy zmieniamy zdanie.

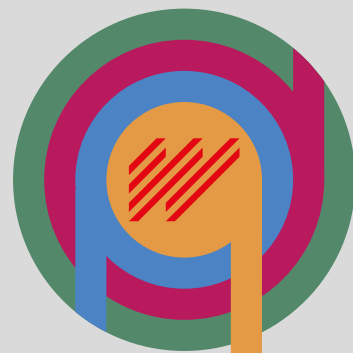
System prawny jest zbyt skomplikowany, żeby normalny, niebędący prawnikiem człowiek połąpał się w nim. A oczekuje się, że kierowca nie tylko będzie znał przepisy, ale także umiał je zastosować, podejmując decyzję w ułamku sekundy, na środku skrzyżowania. Chcielibyśmy, żeby to było trochę prostsze. Kilka lat temu w Krakowie „padła” cała sygnalizacja świetlna. Przez kilka godzin obowiązywała zasada prawej ręki. Po początkowym zamieszaniu, kierowcy „załapali” i zaczęli poruszać się płynnie. Ruch odbywał się szybciej niż w normalnych warunkach! Były też eksperymenty nawiązujące do holenderskiego projektanta ruchu Hansa Mondermana, gdzie zmniejszono ilość znaków i zbadano zmiany w ruchu. Mojej koleżance, która zdawała egzamin na prawo jazdy w małym miasteczku, koledzy zrobili niespodziankę i w nocy odkręcili wszystkie znaki drogowe. Znalazła się w środowisku, którego nie знаła ani ona, ani egzaminator, ale musiała sobie jakoś poradzić. Płynie stąd oczywiście wniosek, że im prościej, tym lepiej.

– Dziękuję za rozmowę. ■



E-LEARNING

www.prawojazdy.eu



- K** daje klientowi najlepszy produkt na rynku
- S** może kontrolować postępy kursantów
- O** ma możliwość stałego kontaktu z kursantami i wykładowcami
- D** jest na bieżąco ze zmianami w prawie



- KURSANT** sam wybiera miejsce i czas nauki
- KURSANT** ma dostęp do pytań egzaminacyjnych
- KURSANT** otrzymuje kompletne materiały



*Z Tomaszem Matuszewskim, Starostą Gostynińskim,
rozmawia Bożenna Chlabicz*

Ważny jest klimat

– Jest Pan znanym i cenionym ekspertem z zakresu ruchu drogowego, a od pewnego czasu – Starostą powiatu gostynińskiego. Czy Pańskie zainteresowania sprawiają, że w najważniejszym przecież, bo lokalnym wymiarze, podejmuje Pan jakieś niestereotypowe działania dotyczące brd?

– Wreszcie doczekałem się pięknej okazji, żeby słowa zamieniać w czyn. Jedną z moich pierwszych inicjatyw było spotkanie z kierownikami działających w powiecie ośrodków szkolenia kierowców. W Wydziale Komunikacji, który nadzoruje pracę osk, wywołało to zdziwienie. Pojawiły się uwagi, że nikt nie przyjdzie, bo oni ze sobą konkurują i są skłóceni. Przyszli i było to kilkugodzinne, fajne spotkanie. Prysł pierwszy mit. Potem wspólnie zorganizowaliśmy Turniej Motoryzacyjny i zobaczyliśmy, że ci ludzie mogą ze sobą współpracować, tworząc efekt synergii. Okazało się też, że chętnie włączają się w pracę Powiatowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Jednocześnie oni też zgłaszają swoje problemy. Na przykład chcieliby otrzymać z WORD inne niż obecnie statystyki. Takie, które pokazują źródła niepowodzeń na egzaminie, a nie sukcesów ich kursantów. Ważne jest dla nich, dlaczego i ile osób nie zdaje, czy trend jest rosnący, czy malejący. Ciekawym pomysłem jest też inicjatywa zorganizowania, na wzór ogólnopolskiego konkursu „Instruktor Roku”, rywalizacji o tytuł „Instruktora Powiatu”.

– Czy udało się już zorganizować konkurs?

– Proponowałem, by zrobić go w 2016 roku, ale środowisko stwierdziło, że warto go przeprowadzić nawet w mniejszym zakresie, pilotażowo, ale jak najszybciej. Planowaliśmy na wrzesień, ale w tym czasie organizujemy I Powiatowy Dzień Integracji. To duża rzecz dla osób niepełnosprawnych. Ale konkurs będzie, może jeszcze w październiku.

Udało się więc nam pokazać, że między osk i starostą, który je nadzoruje, nie musi występować tylko pionowy układ zależności. Możemy współpracować, szanować się wzajemnie i, owszem, wskazywać, co jest jeszcze do zrobienia.

– Jak wygląda Pańska współpraca w zakresie wychowania komunikacyjnego z podległymi placówkami oświatowymi?

– Przede wszystkim w jednej ze szkół zaszczepiliśmy ideę organizacji Turnieju Motoryzacyjnego. Udało się, a nasza drużyna zajęła potem wysokie miejsce na szczeblu wojewódzkim. Uczniowie już przygotowują się do następnej edycji. We wspomnianej szkole chciałbym zresztą uruchomić klasy o profilu kierowca zawodowy, już na poziomie policealnym, z uwagi na obwarowania ustawowe dotyczące wieku 21 lat. To jest zresztą problem w skali kraju – trzeba znaleźć receptę na to, żeby młody człowiek, kończąc szkołę, miał w ręku prawo jazdy z kodem 95, a nie musiał go dopiero zdobywać. Firmy transportowe potrzebują ludzi, którzy, praktycznie biorąc, od jutra zaczną jeździć, pracować. W tej samej szkole planujemy otworzyć kierunek mechanik motocyklowy.

Patrząc szerzej, chciałbym powrócić do czasów, gdy pedagodzy zajmujący się wychowaniem komunikacyjnym, byli wyróżniani nie tylko prestiżowymi „dyplomikami”, ale także inaczej. Myślę o Nagrodzie Starosty dla pedagoga, który tę dziedzinę

Udało się więc nam pokazać, że między osk i starostą, który je nadzoruje, nie musi występować tylko pionowy układ zależności. Możemy współpracować, szanować się wzajemnie i, owszem, wskazywać, co jest jeszcze do zrobienia.

będzie chciał dość oryginalnie przekazywać. Co to znaczy „dość oryginalnie”? Jestem przeciwnikiem wprowadzania dodatkowego przedmiotu. Można jednak zagadnienia z wychowania komunikacyjnego wpleść w zadania z matematyki, lekcje języka polskiego, religii, etyki czy też wprost - teorii ruchu na fizyce.

– Mówimy o tej jednej placówce. Jako Starosta ma Pan nadzór nad szkołami ponadgimnazjalnymi. Czy nie kusi Pana, żeby się wtrącić także do tego, co się dzieje np. w podstawówkach i gimnazjach?

– W tym zakresie mogę działać już tylko jako pasjonat, bo nadzór nad nimi sprawuje burmistrz lub wójt. Oczywiście, to byłoby nieporozumienie, gdyby uczeń był w tym zakresie edukowany dopiero na etapie szkoły ponadgimnazjalnej. Wtedy, jak mówi młodzież, jest już pozamiatane. Trzeba tę wiedzę wpajać praktycznie od przedszkola. W Warszawie około 13 lat temu w niektórych przedszkolach udało się zaimplementować „Autochodzik”, który działał niezwykle skutecznie. Cieszę się, gdy słyszę od rodziców, że dziecko każe im zapinać pasy, albo twardo protestuje, bo ktoś chce je przewozić bez fotelika. Jako pasjonat będę zatem podejmował inicjatywy na rzecz brd. W tym środowisku jestem zresztą znany jako nauczyciel, który prowadził kółka rowerowe czy przygotowywał dzieci do konkursów. Nie chcę popadać w pychę, ale rzucam wyzwanie: proszę o powtórzenie sukcesów polskich drużyn ze szkół gostynińskich na arenie międzynarodowej.

Oczywiście, to byłoby nieporozumienie, gdyby uczeń był w tym zakresie edukowany dopiero na etapie szkoły ponadgimnazjalnej. Wtedy, jak mówi młodzież, jest już pozamiatane.



– Wygląda na to, że w powiecie gostynińskim może udać się to, czego nie ma w kraju: stworzyć system wychowania komunikacyjnego od przedszkola po edukowanie kierowców.

– I potwierdzić, że podstawowe braki w tym zakresie są na poziomie ponadgimnazjalnym. O ile jeszcze cokolwiek się dzieje w klasach I-III, potem dobrze jest w klasie IV, to już od V zaczyna się równia pochyła. Gimnazjaliści są niełatwym podmiotem kształtowania komunikacyjnego, bo to w ogóle niełatwy okres w życiu młodego człowieka, a licealiści to już ta grupa, która myśli o prawie jazdy, chce korzystać z pewnej wolności i przestrzeni. To właściwy moment na uświadomienie, że to, co jest tak piękne i ma cieszyć, bo jazda samochodem ma cieszyć, wymaga wiedzy i odpowiedzialności.

To właściwy moment na uświadomienie, że to, co jest tak piękne i ma cieszyć, bo jazda samochodem ma cieszyć, wymaga wiedzy i odpowiedzialności.

– Mazowiecka Rada BRD podjęła decyzję o przeglądzie systemu oznakowania dróg w województwie, a pilotażowo - w powiecie gostyńskim. Czy ten projekt jest już realizowany?

– Tak. Z przepisów wynika, że nie rzadziej niż raz na sześć miesięcy organ zarządzający ruchem musi wykonać taki przegląd, sformułować wnioski i dopilnować ich realizacji. Szkoda, że prawo nie przewiduje kar za brak realizacji tego obowiązku... Mamy zdecydowanie za dużo znaków, co potwierdziły wcześniejsze przeglądy np. w Gdańsku i innych miastach. Jako powiat jesteśmy pionierami w tym znaczeniu, na wzór naszego Urzędu Marszałkowskiego, do wykonania przeglądu angażujemy nie tylko służby, które uczestniczą w nim ustawowo. Ludzie ci są wcześniej dość gruntownie szkoleni. Znają nie tylko 2-3 rozporządzenia. ale muszą rozumieć ruch drogowy, sposób myślenia nie inżyniera drogowego, który podjeżdża i widzi znak, ale takiego, który zastanawia się: gdybym był kierowcą, to... Albo: jak zareaguje kierowca, jeśli za późno zobaczy ten znak, gdy nie będzie mógł ustalić, czy on jeszcze obowiązuje itp. Nie mówię już o absurdach, gdy np. wzajemnie wyklucza się oznakowanie poziome z pionowym.

Mam się za fachowca i jeżeli mnie niejednokrotnie trudno ustalić, do którego miejsca znak działa, czy został odwołany, czy nie, to coś dopiero ma powiedzieć, przepraszam, amator? Nie dziwię się, że zaczyna bagatelizować znaki.

– Kiedy zakończy się ten program?

– Pod koniec roku na forum Rady Powiatu odbędzie się podsumowująca debata. Mam zresztą nadzieję, że uda mi się doprowadzić do sytuacji, że tą sprawą Rada będzie zajmowała się nie tylko raz w roku, w ogólnej formule.

Powiat gostyński jest bardzo bezpieczny. Nie mówię tego, żeby się chwalić, bo to nie moja zasługa, ani nie przypadek, tylko wynik działania wielu ludzi i instytucji. Urzędu Starosty, Policji, instruktorów, szkół, a czasem nawet kazania w kościele. Dodam, że na naszym terenie zostało porządnie odmalowane oznakowanie poziome, zdarzają się mandaty dla pieszych, odbywa się kontrola noszenia elementów odblaskowych tam, gdzie one obowiązują. Efekty przynosi nie jedno spektakularne działanie, ale metoda naczyń połączonych. Ważny jest klimat.

– Poza problemami lokalnymi, wciąż pasjonuje Pana bezpieczeństwo, szkolenie i egzaminowanie. Jak Pan ocenia to, co dzieje się dziś w tych kwestiach?

– Ostatnio istotnie „poszliśmy” w elementy represyjne. Uważam, że bez wcześniejszej akcji edukacyjnej, rozumianej nie jako nauczanie przepisów, ale jako proces wychowawczy, nie jest to właściwe. Metoda kija jest niewątpliwie skuteczna, bo człowiek się boi, zdejmie tę nogę z gazu, niemniej długofalowo muszą pojawić się większe niż dotychczas i bardziej realne działania edukacyjne. Należy zmienić system szkolenia kandydatów na kierowców oraz skorygować system egzaminowania, utrzymując czekające nas od przyszłego roku przepisy o tzw. drugiej fazie szkoleniowej, już po nabyciu doświadczeń. Proponuję też ponownie przemyśleć kwestię jazdy z osobą towarzyszącą.

– Dziękuję za te refleksje. Mam nadzieję, że znajdziemy jeszcze niejedną okazję do rozmowy. ■

Metoda kija jest niewątpliwie skuteczna, bo człowiek się boi, zdejmie tę nogę z gazu, niemniej długofalowo muszą pojawić się większe niż dotychczas i bardziej realne działania edukacyjne.

Wiemy wszystko!

news.prawodrogowe.pl

OSK dla dzieci, młodzieży i społeczności lokalnej

Są Ośrodki Szkolenia Kierowców koncentrujące się tylko na przygotowaniu kandydatów na kierowców do egzaminu i bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym, które osiągają dobre wyniki. Ale nie wszystkie ograniczają się do realizacji tylko tych zadań. Zdarzają się otwarte na szersze działania, podejmując się szerzenia wiedzy z zakresu bezpieczeństwa wśród dzieci i osób za nie odpowiedzialnych. Wachlarz możliwości jest duży. Można inspirować regionalne czynniki samorządowe i społeczne do podejmowania różnych aktywności lub włączać się w ich inicjatywy i brać w nich czynny udział. Jednym z ośrodków, które mogą służyć za przykład, jest Praska Auto Szkoła, od wielu lat w szerokim zakresie działająca na rzecz poprawy bezpieczeństwa nie tylko dla regionu.

Do osiągnięcia tego ośrodka i jej właściciela należy zaliczyć m.in:

- ✓ publikację Poradnika organizatorów wycieczek szkolnych i wakacyjnego wypoczynku „Bezpieczna wycieczka”
- ✓ publikację Poradnik Ratownika Drogowego „Wypadek Drogowy”, wyjaśniającego, jak powinien postępować uczestnik lub świadek w chwili zaistnienia wypadku drogowego
- ✓ współtworzenie, a później prowadzenie w Radiu Warszawa przez 10 lat audycji „Bezpieczniej w

drodze z radiem Warszawa”, do których zapraszani byli goście zajmujący się zawodowo problemami bezpieczeństwa, porządku na drodze i tworzący prawo

- ✓ prowadzenie cyklicznych zajęć dla klas IV Szkoły Podstawowej nr 30 na warszawskiej Pradze z udzielania pierwszej pomocy i bezpiecznego poruszania się na drodze
- ✓ opracowanie i prowadzenie zajęć z tej tematyki dla najstarszej grupy przedszkolnej
- ✓ współtworzenie i współorganizowanie seminariów dla nauczycieli i konkursów dla dzieci ze szkół podstawowych prawobrzeżnej Warszawy „Pięć złotych minut”
- ✓ udział w akcjach i imprezach propagujących odpowiednie zachowania eliminujące zagrożenia.

Pokazujemy, że jeżeli ktoś naprawdę chce się zaangażować w działalność społeczną mającą na celu zwiększenie bezpieczeństwa, może tego się podjąć. Potwierdza to artykuł przygotowany przez nauczycielkę Szkoły Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 30 na warszawskiej Pradze Północ, p. Marię Krzysztoporską, która od lat z sukcesem współpracuje z Praską Auto Szkołą. ■

OSK partnerem dla bezpieczeństwa w swoim środowisku

Maria Krzysztoporska

Partnerstwo to współpraca, wzajemność, pomoc i zaufanie. Dla ważnego celu partnerami w działaniu mogą zostać agendy rządowe, organizacje pozarządowe, firmy prywatne. Konkretnie terytorium czy środowisko może stać się miejscem żywej współpracy organizacji publicznych i prywatnych. Mamy wtedy do czynienia z partnerstwem terytorialnym i za razem publiczno-prywatnym.

Taka forma współdziałania może przynieść bardzo duże i wymierne efekty. Jednak, aby partnerstwo zaczęło funkcjonować, potrzebne jest pojawiające

się u partnerów, często niezależnie od siebie, przeświadczenie, że jest pewna niezaspokojona potrzeba społeczna, a my chcemy dla jej zaspokojenia coś zrobić. Towarzyszy temu świadomość własnych możliwości, ale zarazem poczucie, że są sfery, w których wsparcie innych podmiotów dopełniłoby to, czego my nie możemy lub nie posiadamy. Jeśli przyszli partnerzy mają takie cechy, jak otwartość, rzetelność, potrzebę bezinteresownego działania i zbieżną wizję, jak zmierzać do celu, można już oczekiwać pozytywnych rezultatów.

Co można robić

Co dla szeroko pojmowanego bezpieczeństwa, na dziś i na jutro, może zrobić ośrodek szkolenia kierowców, szkoła podstawowa i fundacja zajmująca się ratownictwem medycznym? Jak się zdaje, każdy z tych podmiotów z osobna sporo, ale połączywszy wysiłki, co pokazują fakty, mogą wspólnie zdziałać bardzo dużo, niepomniernie więcej niż w pojedynkę. Jest oczywiste, że aby instytucje jako partnerzy połączyły swoje zasoby osobowe i materialne w realizacji określonych zadań, niezbędne jest spotkanie się osób je reprezentujących, osób chętnych do prospołecznego działania i pełnych zapału do podejmowania nowatorskich rozwiązań.

Taką osobą jest Jan Szumiał, właściciel, wykładowca i instruktor Praskiej Auto Szkoły, taką osobą jestem ja, nauczyciel Szkoły Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 30. Naszym obszarem działania jest prawobrzeżna Warszawa. Doświadczenie zawodowe, wiedza i pasje Jana Szumiała dały początek programowi: Praskie Konkursy Szkół Podstawowych z Pomocy Przedmedycznej „Pięć złotych minut”, w który dzisiaj zaangażowani są jego adresaci: uczniowie i nauczyciele kilkudziesięciu praskich szkół podstawowych oraz osoby, instytucje i firmy prywatne angażujące się w jego wspieranie.

Ośrodek szkolenia kierowców to, z mocy przepisów prawa, miejsce edukowania dla bezpieczeństwa na drogach. Gdy jednak jest to również pasją prowadzącego taki ośrodek, jak to ma miejsce w przypadku PAS, to kończący szkolenie kursanci są w sposób szczególny uwrażliwieni na ten aspekt uczestniczenia w ruchu drogowym, są również teoretycznie i praktycznie przygotowani do udzielania pomocy ofiarom wypadków drogowych.

Wszystko ma swój początek

Początkiem mojego zainteresowania problematyką pierwszej pomocy i ogólnie pojętego bezpieczeństwa oraz edukowania w tym zakresie dzieci, stał się kurs na prawo jazdy w Praskiej Auto Szkole. Początkiem wspólnych z Janem Szumiąłem działań na rzecz edukacji dzieci stały się, dziś już cykliczne, zajęcia dla uczniów mojej szkoły na temat: „Bezpieczeństwo i pierwsza pomoc”, a w drugim etapie „I Ty, doskonałać umiejętności, możesz komuś pomóc”. Tematyka i nowatorska forma zajęć znalazły uznanie w oczach komisji konkursowej i zajęcia otrzymały dofinansowanie w programie Warszawskich Inicjatyw Edukacyjnych 2010. Z zajęciami „Zostanę bezpiecznym pierwszakiem” dotarliśmy do przed-

szkoła przy ul. Jagiellońskiej, a cyklicznymi już zajęciami „Bezpieczeństwo dzieci na drodze” obejmujemy dzieci uczestniczące w programach Lato i Zima w Mieście.

Wracając do sztandarowego wspólnego działania, jakim są Praskie Konkursy Szkół Podstawowych z Pomocy Przedmedycznej „Pięć złotych minut”, w roku szkolnym 2014/15 odbyła się już czwarta jego edycja. Należy wspomnieć o trzecim partnerze, jakim jest Fundacja Prometeusz z jej prezesem Jackiem Szydzkiem.

Spotkanie inicjujące nasze wspólne działanie odbyło się w studio Radia Warszawa, na falach którego przez wiele lat, Pan Jan Szumiał prowadził audycję „Bezpieczniej w drodze z Radiem Warszawa”.

Dzisiaj Konkurs to nie tylko majowe finałowe zmagania 30 drużyn ze szkół prawobrzeżnej Warszawy i Marek. To również listopadowe seminaria dla nauczycieli poświęcone problematyce współczesnych zagrożeń w szkole, lutowe kursy BLS/AED certyfikowane przez Europejską Radę Resuscytacji, marcowe Kursy Urazowe. W obu kursach biorą udział grupy 30 nauczycieli. W ostatnim roku włączono uczniów Liceum Ogólnokształcącego im. Józefa Piłsudskiego, którzy są wsparciem przy organizacji Finału konkursu „Pięć złotych minut”.

Od dwóch lat finał Konkursu odbywa się w Dzielnicowym Ośrodku Sportu i Rekreacji przy ul. Kawczyńskiej 44, a towarzyszy mu festyn edukacyjny „Z 30-tką bezpiecznej”. Do współpracy przy organizacji tego przedsięwzięcia udało się przekonać: Stołeczną Policję, Straż Miejską, WORD Warszawa, Urząd Marszałkowski, ITS, Państwową Straż Pożarną i OSP z Marek, które ustawiły swoje stanowiska. To w nich, w różnej formie, przekazywane są dzieciom zasady bezpiecznego zachowania. Dzięki zaangażowaniu liczного grona patronów konkursu, uczestnicy otrzymali puchary, medale i nagrody.

Praska Auto Szkoła jest miejscem, gdzie nawiązywane są kontakty z osobami, które na skutek propagowania przez Jana Szumiąłę idei konkursu, wspomagają nasze działania w różny sposób.

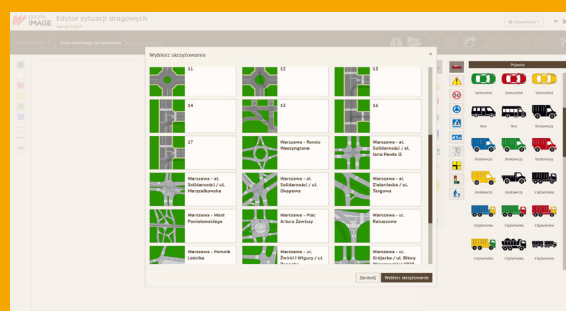
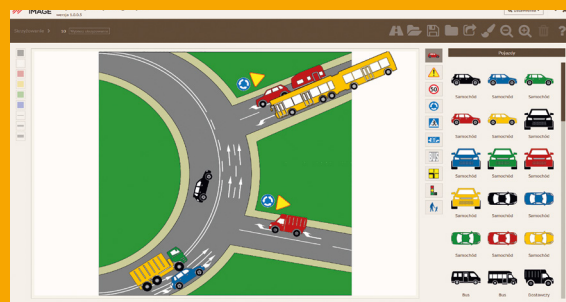
Reasumując, ośrodek szkolenia kierowców, we współpracy z innymi organizacjami, może – przy odpowiednim zaangażowaniu – propagować bezpieczeństwo na drodze nie tylko wśród osób szkolonych na kursach prawa jazdy, ale również w innych środowiskach. Podstawą do takich działań jest znajomość często nowelizowanego prawa oraz pozostawanie w nurcie aktualnej wiedzy o pojawiających się zagrożeniach cywilizacyjnych. ■



EDYTOR SYTUACJI DROGOWYCH

Narzędzie do prowadzenia
wykładów multimedialnych

- Współpracuje z rzutnikami multimedialnymi
- Uruchom program
- Wybierz schemat skrzyżowania
- Nanieść auta, znaki, ludzi
- Dorysuj niezbędne linie i oznakowania



Program Edytor sytuacji drogowych, GRATIS w e-wykładach.
Pobierz w pełni funkcjonalne demo ze strony
www.skrzyzowania.grupaimage.pl lub kup w Grupie IMAGE.



**Co zrobić, jeśli umowa, którą podpisaliśmy, okazuje się dla nas niekorzystna?
Jak sprawdzić, czy wszystkie zapisy są zgodne z przepisami?
Czy umowę z „kruczkami” można po prostu wyrzucić do kosza?**

(Nie)ważne umowy

Z mecenasem Pauliną Żabińską, adwokatem z Kancelarii Radców Prawnych Stopczyk & Wspólnicy Sp.k. rozmawiał Kuba Szadkowski

O czym powinniśmy pamiętać, składając podpis pod umową?

Przedsiębiorcy, w ramach prowadzonej działalności gospodarczej, zawierają różne umowy – z klientami, dostawcami, wykonawcami itd. W każdym przypadku przed złożeniem podpisu pod umową potwierdzamy jej treść, czyli składamy oświadczenie woli o tej treści. Dlatego tak ważne jest, aby każdą zawieraną umowę dokładnie przeczytać i upewnić się, czy wszystkie jej zapisy są dla nas jasne i że znamy ich konsekwencje.

Zdarza się, że zapisy umowne, z pozoru zupełnie neutralne i bezpieczne, w trakcie obowiązywania umowy okazują się dla nas uciążliwe lub niekorzystne.

A jeśli w tekście umowy znajdują się zapisy zawile, których nie rozumiemy?

Niestety, z taką sytuacją spotykamy się dość często. Zdarza się, że zapisy umowne, z pozoru zupełnie neutralne i bezpieczne, w trakcie obowiązywania umowy okazują się dla nas uciążliwe lub niekorzystne. Niektóre postanowienia umowy mogą też okazać się sprzeczne z prawem ochrony konkurencji. W szczególności dotyczy to umów, które przedsiębiorca zawiera z konsumentami (a w przypadku ośrodków szkolenia kierowców większość klientów to właśnie konsumenci). Również, gdy po obu stronach umowy występują przedsiębiorcy, może się okazać, że pewne ich wzajemne ustalenia stanowią tzw. porozumienie antykonkurencyjne.

Czy tzw. porozumienia antykonkurencyjne rzeczywiście stanowią istotny problem?

Przede wszystkim porozumienia antykonkurencyjne, nazywane też niekiedy kartelami, są zakazane przez prawo. Na przedsiębiorców, którzy biorą w nich udział, nakładane są wysokie kary. Organem administracji, który prowadzi postępowania w tych sprawach, jest Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Zgodnie z Ustawą o ochronie konkurencji i konsumentów, porozumienia antykonkurencyjne to wszelkie porozumienia zawierane między przedsiębiorcami, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie konkurencji.

Jakieś przykłady?

Porozumienia antykonkurencyjne przybierają różną postać. Najczęściej są to porozumienia cenowe (tzw. zmowy cenowe), zmowy przetargowe, podział rynków zbytu lub zakupu oraz ograniczanie innym przedsiębiorcom dostępu do rynku lub eliminowanie ich z rynku. Trzeba podkreślić, że porozumienia antykonkurencyjne to nie tylko pisemne umowy. Mogą one także przybrać postać nieformalnych uzgodnień, dokonywanych ustnie, za pomocą korespondencji elektronicznej czy na spotkaniach biznesowych, a nawet prywatnych. Czasem porozumieniami są także uchwały podejmowane przez związki przedsiębiorców, stowarzyszenia, izby itp.

Czy są jakieś wyjątki od zakazu zawierania karteli?

Wyjątków jest niewiele. Określa je Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów oraz rozporządzenia wykonawcze do niej. Wyłączenia te dotyczą przede wszystkim

kim porozumień zawieranych przez przedsiębiorców o niewielkim udziale w rynku oraz porozumień mogących pozytywnie wpłynąć na produkcję, postęp techniczny i gospodarczy. Należy jednak pamiętać, że te wyłączenia nie dotyczą najcięższych naruszeń prawa ochrony konkurencji, jakie stanowią, między innymi, zmony cenowe i przetargowe, a także porozumienia zmierzające do podziału rynku oraz ograniczenia i kontrolowania produkcji, zbytu czy innowacji.

Jakie zapisy powinny budzić naszą czujność?

Powinniśmy na pewno uważać na wszelkie zapisy dotyczące ustalania cen towarów lub usług. Na przykład, w relacji pomiędzy producentem i dystrybutorem lub dystrybutorem i sprzedawcą detalicznym, niebezpieczne jest wskazywanie cen tzw. sugerowanych czy rekomendowanych odsprzedaży towarów. Takie postępowanie może być potraktowane jako zmona cenowa. W każdym przypadku zakazane jest ustalanie cen minimalnych i cen sztywnych. Kilkanaście lat temu ośrodki szkolenia kierowców w Bydgoszczy zawarły porozumienie polegające na ustaleniu jednolitej ceny za kurs na prawo jazdy kategorii B. UOKiK uznał takie zachowanie za praktykę ograniczającą konkurencję i nałożył na przedsiębiorców kary pieniężne.

Co jeszcze może być „groźne“?

Umowy zawierane „na wyłączność“. Na przykład, umieszczana w umowach między przedsiębiorcami klauzula wyłącznej dostawy (dostawca bezpośrednio lub pośrednio zobowiązuje się sprzedawać towary objęte porozumieniem wertykalnym wyłącznie jednemu nabywcy, a nabywca zobowiązuje się do korzystania lub odsprzedaży tych towarów w sposób określony przez dostawcę) lub klauzula wyłącznego zakupu (nabywca bezpośrednio lub pośrednio zobowiązuje się kupować towary objęte porozumieniem wertykalnym wyłącznie od jednego dostawcy). Jeżeli udział w rynku dostawcy lub nabywcy przekracza wskazane w przepisach progi, takie zapisy mogą zostać uznane za porozumienie antykonkurencyjne, polegające na ograniczaniu dostępu do rynku innym przedsiębiorcom, nieobjętym porozumieniem.

No dobrze, zdarzyło się nam podpisać taką umowę. Co dalej?

Porozumienie antykonkurencyjne, jako sprzeczne z prawem, jest nieważne z mocy prawa i nie wywołuje skutków prawnych ani między stronami, ani w stosunku do osób trzecich. Skutkuje to w szczególności brakiem możliwości dochodzenia przed sądem przez stronę porozumienia roszczeń wynikających z naruszenia przez drugą stronę tego porozumienia ustalonych nim warunków (np. zapłaty kary umownej). Roszczenie takie jest bezskuteczne z uwagi na brak istnienia ważnego zapisu umowy, z którego wynikało.

Rozmowa została opublikowana
w Portalu L-instruktor (www.L-instruktor.pl). ■

Umowy zawierane „na wyłączność“. Na przykład, umieszczana w umowach między przedsiębiorcami klauzula wyłącznej dostawy (dostawca bezpośrednio lub pośrednio zobowiązuje się sprzedawać towary objęte porozumieniem wertykalnym wyłącznie jednemu nabywcy, a nabywca zobowiązuje się do korzystania lub odsprzedaży tych towarów w sposób określony przez dostawcę) lub klauzula wyłącznego zakupu (nabywca bezpośrednio lub pośrednio zobowiązuje się kupować towary objęte porozumieniem wertykalnym wyłącznie od jednego dostawcy)

Kancelaria Radców Prawnych Stopczyk & Wspólnicy Sp.k. przygotowała „Memorandum informacyjne dotyczące wybranych aspektów umów zawieranych przez przedsiębiorców“. Opisuje ono wybrane aspekty prawne związane z zawieraniem przez przedsiębiorców umów, zarówno w obrocie gospodarczym, jak i z udziałem konsumentów. W „Memorandum“ omówione zostały następujące zagadnienia: ogólne zasady zawierania umów (m. in. pojęcie umowy, zasada swobody umów, forma umowy), umowy zawierane pomiędzy przedsiębiorcami (szczególnie kwestia zakazu zawierania porozumień antykonkurencyjnych), umowy zawierane z udziałem konsumentów (zagadnienie niedozwolonych klauzul umownych). Pełny tekst Memorandum znajduje się na stronie polskiego Klastra Edukacyjnego:

<http://www.pke.org.pl/memorandum-umowy/>

ODTJ stopnia wyższego

Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy do niedawna cieszyły się umiarkowanym zainteresowaniem ze strony indywidualnych kierowców. Już wkrótce ma się to diametralnie zmienić – każdy początkujący kierowca, który uzyska prawo jazdy po 4 stycznia 2016 roku, w tzw. okresie próbnym, między 4 i 8 miesiącem, licząc od dnia otrzymania prawa jazdy, będzie miał obowiązek odbyć kurs doszkalający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Miejscem wyznaczonym do prowadzenia tego typu szkoleń są właśnie ODTJ'y. Publikujemy wykaz i mapę z tymi, które aktualnie mają status ODTJ stopnia wyższego.

- | | | |
|--|--|--|
| 1 ul. Ekonomiczna 2, 59-700 Bolesławiec
- ODTJ Wrocław Andrzej Słowiński, www.odtjwroclaw.com.pl | 7 ul. Powstańców Śląskich 127, 01-355 Warszawa
- AUTOMOBILKLUB POLSKI, www.automobilklubpolski.pl
- DTJS Mariusz Stuszcwski, www.akademiajazdy.com | 12 ul. Lotnicza 5-7, 47-325 Kamień Śląski
- AUTOMASTER, www.grupaautomaster.pl |
| 2 ul. Bielańska 66, 87-100 Toruń
- Toruńska Akademia Jazdy Bogusław Bach, www.taj.torun.com.pl
- Szkoła Jazdy RAJDER Sebastian Wesołowski, www.rajder.net | 8 96-500 Bielice-Lotnisko k/Sochaczewa
- Polski Związek Automobilowy, www.toyotaakademiajazdy.pl | 13 ul. Żuławska 5, 83-032 Pszczółki
- ODTJ Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku |
| 3 ul. Fordońska 116, 85-739 Bydgoszcz
- PZMot Bydgoszcz, www.pzm.bydgoszcz.pl | 9 ul. Kolejowa, 06-500 Mława
- Ogólnopolskie Centrum Techniki Jazdy E. Wyszynska, M. Prątnicka, www.octj.pl | 14 Sudoł 85D, 28-300 Jędrzejów
- AUTOMIX Wiesław Barański, www.odtjautomix.pl |
| 4 Ułęż Lotnisko, 08-504 Ułęż
- Moto-Park Mariola Cąkała
- KULKA | 10 ul. Czerwieńca 1/1, 26-502 Jastrząb
- Internationale Transport Spedition Adam Michalczewski, www.michalczewski.pl | 15 Bednary 17, 62-010 Pobiedziska
- CENTRUM Sobiesław Zasada, www.szc-zasada.pl |
| 5 ul. Grygowej 32, 20-260 Lublin
- WORD Lublin, www.odtj.lublin.pl | 11 Polska Nowa Wieś - Lotnisko, 46-070 Komprachcice
- DELTA Jacek Warkocz, Renata Domagała-Harmata, www.odtj.opole.pl | 16 Osiedle Rajdowe, 77-420 Lipka
- Akademia Bezpiecznej Jazdy Tomasz Kuchar, www.abjtk.pl |
| 6 ul. Leśna 20, 68-114 Tomaszowo
- ODTJ Tomaszowo, www.odtjtomaszowo.pl | | 17 Międzychód 44, 63-140 Dolsk
- ABEROS, www.aberos.pl
- ATC www.atcgrupa.pl
- AUTOSTER Dariusz Szwed, www.autoster.pl
- J&J GROUP |

Szczegółowy program praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym

Program szkolenia obejmuje następujące zadania:

- 1) jazdę w zakręcie z prędkością:
 - a) 50-60 km/h pojazdem bez systemu stabilizującego tor jazdy pojazdu, zwanego dalej „ESP”,
 - b) 50-60 km/h pojazdem wyposażonym w ESP,
 - c) 30 km/h pojazdem bez ESP;
- 2) hamowanie awaryjne na wprost:
 - a) pojazdem bez systemu zapobiegającego blokowaniu kół podczas hamowania, zwanego dalej „ABS”, podczas jazdy z prędkością: 50 km/h, 40 km/h,
 - b) pojazdem wyposażonym w ABS podczas jazdy z prędkością: 50 km/h, 40 km/h;

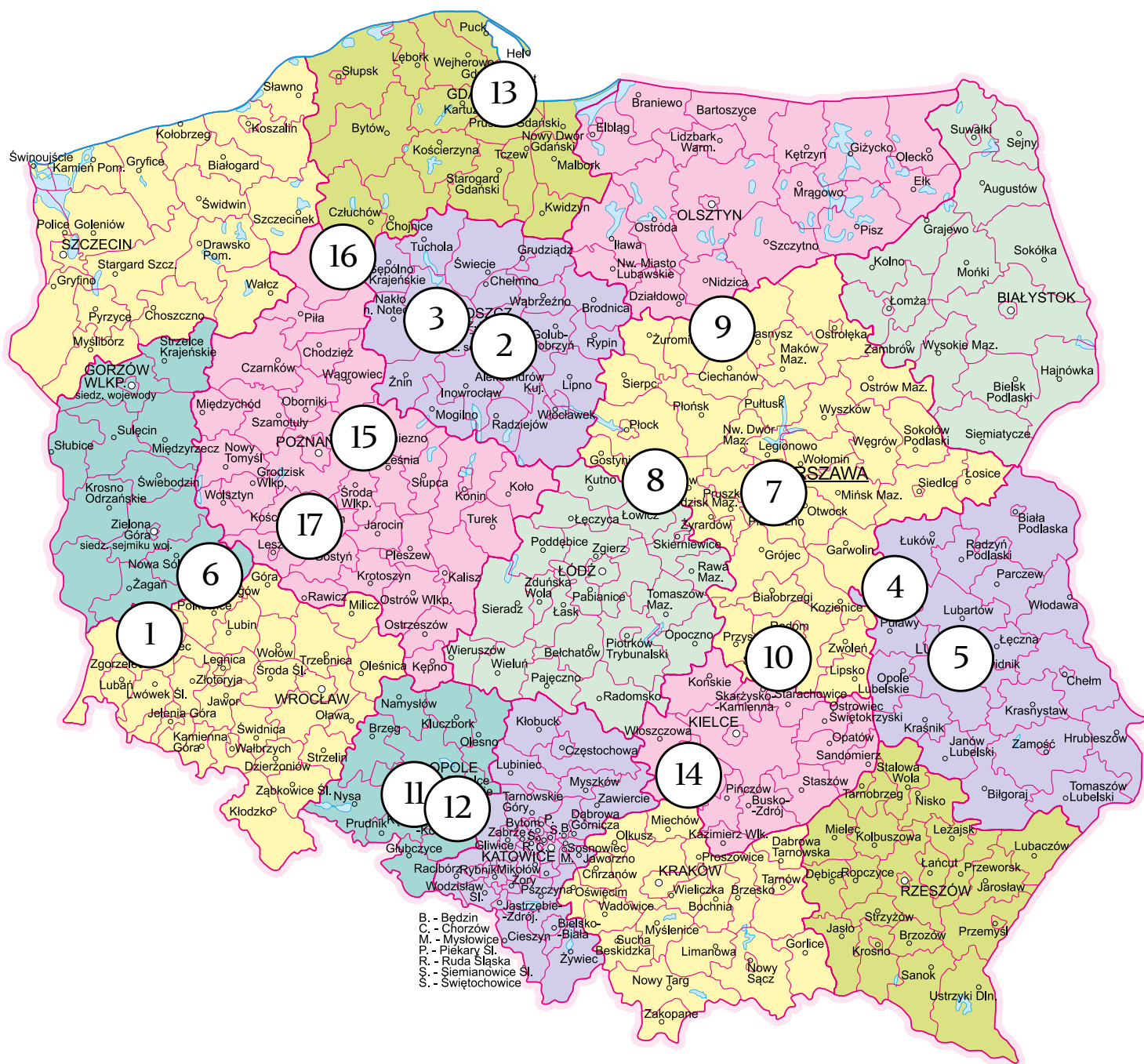
- 3) hamowanie awaryjne w zakręcie podczas jazdy z prędkością:

- a) 60 km/h pojazdem wyposażonym w ABS,
- b) 50 km/h pojazdem bez ABS,
- c) 40 km/h pojazdem wyposażonym w ABS.

Podczas wykonywania zadań w pojeździe mogą się znajdować jedynie osoba szkolona oraz instruktor techniki jazdy. Instruktor techniki jazdy podczas wykonywania zadań może znajdować się poza pojazdem.

Podczas wykonywania zadań zwraca się szczególną uwagę osób szkolonych na przestrzeganie zasad bezpieczeństwa oraz wskazuje na zagrożenia wynikające z przeceniania własnych umiejętności kierowania pojazdem w trakcie szkolenia i po jego ukończeniu.

Wysokość opłaty za szkolenie wynosi 200 zł.



Szczegółowy program kursu kształcącego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Program kursu obejmuje następujący zakres zagadnień:

- 1) czynniki mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym:
 - a) rodzaje czynników mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
 - b) charakterystykę czynników mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- 2) problematykę wypadków drogowych, w tym:
 - a) przyczyny wypadków drogowych,
 - b) skutki wypadków drogowych,
 - c) statystyki wypadków drogowych w Polsce;
- 3) psychologiczne aspekty kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym, w tym czynni-

ki mające wpływ na funkcje percepcyjne, podejmowane decyzje, czas reakcji lub zmianę zachowania kierującego pojazdem, w szczególności:

- a) alkohol lub środki działające podobnie do alkoholu,
- b) wahania stanu emocjonalnego: emocje pozytywne i negatywne,
- c) zmęczenie,
- d) zagrożenia występujące w ruchu drogowym.

Wysokość opłaty za kurs wynosi 100 zł.

Podstawa prawna

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 czerwca 2013 r. w sprawie kursu kształcącego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym.

Prawo jazdy zmiany po 4 stycznia 2016 r.

Najważniejsze zmiany dla kierowców, którzy uzyskali uprawnienie po 4.01.2016 roku, jest trwający 2 lata (od dnia wydania uprawnienia) okres próbny, w czasie którego jest on zobowiązany:

- ✓ odbyć kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (między 4 a 8 miesiącem),
- ✓ odbyć praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym (między 4 a 8 miesiącem);
- ✓ przedstawić staroście zaświadczenia o ukończeniu szkolenia i kursu (przed upływem 8 miesiąca)
- ✓ kierować pojazdem samochodowym oznakowanym z tyłu i z przodu okrągłą nalepką barwy białej z zielonym symbolem liścia klonowego (przez pierwsze 8 miesięcy tego okresu).

W okresie próbnym, przed upływem 8 miesiąca, licząc od dnia otrzymania prawa jazdy, kierowca zabraniany się:

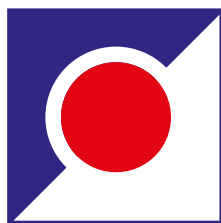
- ✓ przekraczania prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym, 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej;
- ✓ podejmowania pracy zarobkowej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B;
- ✓ osobistego wykonywania działalności gospodarczej polegającej na kierowaniu pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B.

Okres próbny zostanie wydłużony o kolejne 2 lata, jeżeli w trakcie jego trwania kierowca popełnił dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji stwierdzone w tym okresie mandatem karnym, prawomocnym wyrokiem sądu lub orzeczeniem organu orzekającego w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym.

Jeżeli osoba w okresie próbnym popełni dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji starosta wyda skierowanie kierowcy lub osoby posiadającej pozwolenie na kierowanie tramwajem na badanie psychologiczne i kurs reedukacyjny. Osoba skierowana będzie miała miesiąc na wypełnienie decyzji i dodatkowe dwa tygodnie na dostarczenie odpowiednich zaświadczeń.

W przypadku popełnienia w okresie próbnym trzech wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub jednego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji Starosta wyda decyzję o cofnięciu uprawnień. ■

PL	 	 
 5:00-23:00	50	50
 23:00-5:00	60 50	60
 	90 80	70
 	100 90	80
 		
 	120 100	
	140 100	



**FUNDACJA
ZAPOBIEGANIE
WYPADKOM
DROGOWYM**

AMBASADOR

Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym

Ambasador:

- Wspiera cele Fundacji. •
- Wzmacnia wizerunek Fundacji. •
- Promuje przedsięwzięcia Fundacji. •
- Pomaga pozyskiwać środki na działania statutowe. •
- Współpracuje z Partnerami Fundacji. •
- Zapobiega wypadkom drogowym. •

Korpus Ambasadorów Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym

Mirosław Oliferuk, Łomża – Dziekan Korpusu Ambasadorów

Marek Dworak, Kraków
Marek Górny, Kraków
Sławomir Grad, Wrocław
Ryszard Krawczyk, Świdnica
Jolanta Michasiewicz, Warszawa
Piotr Mikiel, Warszawa
Wacław Ochota, Jarosław
Kacper Paterek, Koźmin Wlkp.
Stanisław Paterek, Koźmin Wlkp.
Adam Próchnicki, Siedlce
Robert Rak, Grudziądz
Izabela Rak-Zamyślewska, Grudziądz
Zdzisław Sas, Siedlce
Zbigniew Sawicki, Węgorzewo
Jakub Szadkowski, Warszawa

Mirsoław Szadkowski, Radom
Bronisław Szafarczyk, Bielsko-Biała
Mariusz Szczepanik, Kraków
Andrzej Szope, Warszawa
Jan Szumiół, Warszawa
Ryszard Świętoń, Koszalin
Andrzej Świsulski, Wrocław
Jerzy Wojtanowicz, Kraków
Adam Wota, Łódź
Anna Wota, Łódź
Zygmunt Wota, Łódź
Maciej Wroński, Warszawa
Jerzy August Zabielski, Łuków
Tadeusz Zamyślewski, Grudziądz
Maciej Paweł Zaręba, Szepietowo

Chcesz zostać Ambasadorem Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym?

Zapraszamy. Deklarację Ambasadora znajdziesz na naszej stronie: www.mniejofiar.org.pl

Wypełnij ją elektronicznie lub po wydrukowaniu i prześlij skan na nasz adres e-mail: fundacja@mniejofiar.org.pl.

Po zaakceptowaniu Twojej kandydatury przez Zarząd Fundacji, otrzymasz od nas dyplom potwierdzający przystąpienie do Korpusu, a Twoje imię i nazwisko zostanie umieszczone w wykazie publikowanym na naszej stronie www.mniejofiar.org.pl. Reszta zależy od Twojej aktywności, możliwości i chęci.

SYSTEM KIEROWCA DOSKONAŁY

TESTY

- animowane skrzyżowania
- nauka i próbny egzamin
- na wszystkie kategorie
- kompletna baza pytań
- wciąż aktualizowany



- kompletna treść
- bieżące aktualizacje
- przenośny, niezawodny
- multimedialny program
- wspomaga wykładowcę

E-WYKŁĄDY

KSIĄŻKA

- 2 mln sprzedanych egzemplarzy
- najbardziej znany podręcznik
- kompletny zbiór wiedzy
- najczęściej polecany
- bezkonkurencyjny



- darmowe bonusy
- elektroniczny kurs
- zgodny z przepisami prawa
- w dowolnym miejscu i czasie
- pełna kontrola nad szkoleniem

E-LEARNING

KOMPLETNY, NAJLEPSZY