



ISSN 1507-7853
2/21 (2016)

Prawo Jazdy

Biuletyn Informacyjny Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym

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

Pora na jakość!

Profil instruktora

EWA ODACHOWSKA: Chcąc nauczyć tego, na czym nam zależy i żeby zajęcia było efektywne, musi brać pod uwagę własne umiejętności, a czasami złe nawyki kandydatów na kierowcę, które należy zniwelować.

str. 21

Prawo

- szkolenie str. 2
- egzaminowanie str. 4
- szkolenie kierowców zawodowych str. 7

Jak oceniać OSK i instruktorów?

Potwierdzeniem skutecznego wyszkolenia kursanta jest pozytywny wynik egzaminu państwowego przeprowadzonego w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego. Ocenianie efektów pracy instruktora na podstawie liczby spowodowanych przez absolwenta wypadków, kolizji i wykroczeń drogowych w okresie dwóch lat od uzyskania uprawnień, budzi wątpliwości. str. 25

Piszą i mówią u nas...

Szkolenie 2016

Krzysztof Wójcik, Koordynator Zespołu
Ekspertów Grupy IMAGE



O egzaminowaniu na prawo jazdy

Adam Klejna, Egzaminator Nadzorujący,
Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego
w Warszawie



Szkolenie kierowców wykonujących
przewóz drogowy

Adam Goss, Zastępca Dyrektora ds. Szkoleń
Automobilklubu Polski



W sprawie rozporządzenia o szkoleniu...

Dagmara Romanowicz, Kierownik Ośrodka
Szkolenia Kierowców POLDEK w Gdańsku,
instruktor nauki jazdy



W sprawie rozporządzenia o szkoleniu...

Michał Szypura, instruktor nauki jazdy
kat. B, C, egzaminator kat. B, C, E, kierownik
OSK ROTRANS Nisko – Stalowa Wola



Które zadania egzaminacyjne na placu
manewrowym są zbędne?

Magdalena Zamorska,
egzaminator PORD w Gdańsku



Minimum minimorum
– szkolenie na kategorię A

Jakub Szatkowski, Szkoła Kierowców
SARBO Warszawa



Minimum minimorum
– szkolenie na kategorię A

Bogusław Sarna, Szkoła Kierowców
SARBO Warszawa



Minimum minimorum
– szkolenie na kategorię A

Tomasz Kulik, Motocyklowa Szkoła Jazdy
Kulikowo



Profil instruktora

Rozmowa z dr Ewą Odachowską,
psychologiem transportu
z Instytutu Transportu Samochodowego



Jak oceniać OSK i instruktorów?

Jan Szumił, Prezes Stowarzyszenia
Ośrodków Szkolenia Kierowców w Warszawie

Które zadania egzaminacyjne na placu
manewrowym są zbędne?

Rafał Lewicki, egzaminator
WORD Radom

Współpracują z nami



Joanna
Arendarska



Mariola
Bajon



Krzysztof
Bandos



Piotr
Białas



Andrzej
Biszek



Henryk
Grabowski



Marek
Górny



Mariusz
Jankowski



Małgorzata
Kaniewska



Karol
Kreft



Ryszard
Krawczyk



Andrzej
Markowski



Tomasz
Matuszewski



Mirosław
Oliferuk



Hanryk
Pantkowski



Wojciech
Pasieczny



Bogdan
Sarna



Zdzisław
Sas



Krzysztof
Skalecki



Dariusz M.
Szczygielski



Krzysztof
Szymański



Jan
Szymczak



Adam
Tarnowski



Zuzanna
Wiśniewska



Maciej
Wroński



Paulina
Żabińska

i inni...

Od redakcji

Teraz jest najlepszy i jedyny czas, by wprowadzić niezbędne poprawki i uzupełnienia do ustaw oraz rozporządzeń, zanim kolejne zapowiadane zmiany z obszaru prawa drogowego, w styczniu 2017 roku, wejdą w życie. A może też w końcu rzetelnie przyjrzeć się przepisom i zastanowić, czy na pewno podczas kolejnych nowelizacji nie zagubiła się główna idea tworzenia i funkcjonowania prawa, zasadniczy priorytet – bezpieczeństwo ruchu drogowego?

Stanowisko w sprawie szkolenia kierowców Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym i Polskiego Klastra Edukacyjnego, w dość ogólnej i krótkiej formie porusza ważne dla środowiska szkoleniowego problemy. Mamy nadzieję, że niechętni dotąd decydenci zechcą rozważyć przedstawione w nim propozycje.

Czytamy w nim m.in.: „Dostrzegamy potrzebę ponownego zdefiniowania celów, metod i form szkolenia kierowców. Wnioskujemy o powołanie na szczeblu centralnym komisji, która oceni aktualnie obowiązujące przepisy, skuteczność systemu szkolenia i egzaminowania w kontekście oczekiwanych efektów kształcenia.” I dalej: „Postulujemy także utworzenie centralnej instytucji koordynującej działania badawcze i metodyczne, a także szkolącej i certyfikującej kadrę nauczycieli, instruktorów, wykładowców, egzaminatorów.”

Na pewno podzielasz ten pogląd.

Bożenna Chlabicz, Redaktor Naczelna

Fotogaleria



Fot. Archiwum Grupa IMAGE



**FUNDACJA
ZAPOBIEGANIE
WYPADKOM
DROGOWYM**

Zarząd Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym



Bożenna Chlabicz – Prezes Zarządu

(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).

Kwartalnik: Biuletyn Informacyjny PRAWO JAZDY nr 2/21

Redaktor Naczelna: Bożenna Chlabicz

Stale współpracują: Adam Goss, Marek Górny, Jolanta Michasiewicz, Jakub Szadkowski, Krzysztof Wójcik

Wydawca: Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym

KRS: 0000165780; REGON: 010944940; NIP: 524-10-15-572

Adres redakcji i wydawcy: ul. Ratuszowa 11, 03-450 Warszawa

fundacja@mniejofiar.org.pl, www.mniejofiar.org.pl

Projekt, skład, łamanie: Piotr Wagner

Druk: MDruk, Warszawa

Warszawa, maj 2016

Egzemplarz bezpłatny

ISSN 1507-7853

Wszelkie prawa zastrzeżone,

Przedruk całości lub fragmentów bez zgody wydawcy zabroniony.

Rozporządzenie w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz. U. nr 280), to podstawowy dokument dla całego środowiska OSK i dla liczного grona kandydatów na kierowców. W bieżącym roku po części zmieniły się szkoleniowe realia.



Fot. Archiwum prywatne

Szkolenie 2016

Krzysztof Wójcik, Koordynator Zespołu Ekspertów Grupy IMAGE

- 1. Czas trwania warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców** nie jest ściśle określony. Dotychczas trwały one 3 dni.
- 2. Zdefiniowane zostało pojęcie egzaminu wewnętrznego:** jest to kontrolne sprawdzenie poziomu osiągniętej wiedzy i umiejętności.
- 3. Od 1 czerwca 2016 r. pojazd do nauki jazdy powinien być oznaczony nazwą i adresem ośrodka szkolenia** kierowców, umieszczonymi na zewnątrz pojazdu, po jego prawej i lewej stronie - z wyjątkiem motocykli, przyczep i tramwajów; litery i cyfry oznaczenia powinny być czytelne. Ten wymóg nie dotyczy pojazdów zastępczych do szkolenia.
- 4. Super OSK muszą spełniać dodatkowe wymagania w zakresie placu manewrowego,** który powinien umożliwiać, przez trwałe wyznaczenie odpowiednich stanowisk, wykonanie każdego z zadań egzaminacyjnych przewidzianych do wykonania na placu manewrowym na egzaminie państwowym dla prawa jazdy kategorii objętej poświadczeniem.
- 5. Istnieje możliwość szkolenia w zakresie kilku kategorii prawa jazdy jednocześnie.** Nie oznacza to jednak, że kandydat będzie mógł zdobyć uprawnienia kat. C+E, nie posiadając wcześniej uprawnień kat. C, albo kat. D – nie posiadając wcześniej prawa jazdy kat. B. Nie pozwala na to przepis art. 11 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami.
- 6. Od 1 czerwca 2016 r. ośrodek szkolenia kierowców ma obowiązek przydzielić osobie szkolonej instruktora prowadzącego,** który ma koordynować realizację procesu szkolenia kandydata na kierowcę lub motorniczego, może brać udział w części praktycznej egzaminu państwowego na pisemny wniosek osoby szkolonej, ale nie może ingerować w przebieg tego egzaminu, przeprowadza co najmniej 50% szkolenia praktycznego dla osoby szkolonej i egzamin wewnętrzny lub uczestniczy w nim. Jeżeli dotychczasowy instruktor nie prowadzi szkolenia w danej jednostce lub udokumentowane okoliczności uniemożliwiają mu wykonywanie obowiązków, kierownik OSK, w którym osoba kontynuuje szkolenie, wyznacza „zastępczego” instruktora prowadzącego.
- 7. Wprowadzony został obowiązek wypełniania karty przeprowadzonych zajęć** każdorazowo w momencie rozpoczynania zajęć (przez wpisanie daty i godziny rozpoczęcia szkolenia oraz numeru ewidencyjnego instruktora) oraz po zakończeniu zajęć (przez wpisanie godziny zakończenia szkolenia i złożenie podpisu przez osobę prowadzącą zajęcia i instruktora).
- 8. Pierwsza pomoc ofiarom wypadków została wydzielona z części teoretycznej szkolenia:** dla prawa jazdy kategorii A1, A2, A, B1, B, T i pozwolenia obowiązują co najmniej 4 godziny zajęć teoretycznych i ćwiczeń w tym zakresie (w części teoretycznej albo w części praktycznej szkolenia) oraz co najmniej 26 godzin szkolenia teoretycznego. Zajęcia z udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków nie mogą być prowadzone z wykorzystaniem e-learningu.
- 9. Dla kategorii AM** zmniejszono wymiar zarówno szkolenia teoretycznego, jak i praktycznego - z 10 do 5 godzin.
- 10. Istnieje możliwość zmniejszenia wymiaru czasu szkolenia na kat. C lub D** w związku z dopuszczeniem rozpoczęcie szkolenia w zakresie różnych kategorii prawa jazdy w tym samym czasie. Liczba godzin szkolenia praktycznego może być mniejsza nie tylko w sytuacji, gdy kandydat ma już inne kategorie uprawnień do kierowania (C lub D), ale również wtedy, gdy jednocześnie uczestniczy w szkoleniu w zakresie „wyższych” kategorii uprawnień.
- 11. Wymiar czasu szkolenia praktycznego dla kat. A2** został zmniejszony o 10 godzin - w przypadku, gdy kursant wcześniej miał uprawnienia w zakresie kat. A1.
- 12. Podczas szkolenia w zakresie kat A i A2** przepisy dopuszczają prowadzenie pierwszych 50% godzin zajęć przy użyciu motocykli spełniających wymagania dla niższych kategorii prawa jazdy.
- 13. Egzamin wewnętrzny prowadzi instruktor prowadzący** albo inny instruktor wskazany przez kierownika osk. Nawet, gdy instruktor prowadzący nie prowadzi egzaminu wewnętrznego i tak musi być na nim obecny.

14. Instruktor prowadzący egzamin wewnętrzny w karcie przeprowadzonych zajęć potwierdza zakończenie tego egzaminu z wynikiem pozytywnym. Wynik pozytywny ważny jest bezterminowo.
15. Kierownik OSK nie ma już obowiązku wpisywania profilu PKK kandydata do książki ewidencji osób szkolonych.
16. Wykładowca prowadzący szkolenie teoretyczne na kursie dla kandydatów na instruktorów i wykładowców ma obowiązek wpisać swoje imię i nazwisko w dzienniku lekcyjnym kursu.
17. Z zajęć z przedmiotu „technika i taktyka jazdy” w ODTJ zwolnieni są kandydaci na instruktorów w zakresie kat. T prawa jazdy i pozwolenia do kierowania tramwajem.
18. Na kursie dla kandydatów na instruktorów i wykładowców do tematów zajęć z przedmiotu „technika kierowania i obsługa pojazdu” dodano „jazdę energooszczędną”.
19. Zakres i czas trwania kursu uzupełniającego, rozszerzającego uprawnienia instruktorów nauki jazdy został zmniejszony i obejmuje zajęcia z przedmiotów: technika i taktyka jazdy oraz praktyka instruktorska w zakresie właściwym dla uprawnień instruktora w danej kategorii prawa jazdy.
20. Zakres i czas trwania kursu uzupełniającego, rozszerzającego uprawnienia wykładowców nauki jazdy został zmniejszony i obejmuje zajęcia z przedmiotów: prawo o ruchu drogowym, technika kierowania i obsługa pojazdu, bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz praktyka instruktorska w zakresie właściwym dla uprawnień wykładowcy w danej kategorii prawa jazdy. Zajęcia z przedmiotu praktyka instruktorska dla wykładowców prowadzone są wyłącznie w zakresie zajęć teoretycznych.
21. Warsztaty doskonalenia zawodowego dla wykładowców nauki jazdy obejmują wyłącznie zajęcia teoretyczne.
22. Obowiązującym wzorem zaświadczenia o udziale w warsztatach doskonalenia zawodowego dla instruktorów nauki jazdy jest wzór występujący jedynie w rozporządzeniu „uzyskiwanie uprawnień przez instruktorów i wykładowców, opłaty oraz wzo-
ry dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także stawki wynagrodzenia członków komisji.”
23. Przepisy przejściowe i końcowe mówią, że szkolenia rozpoczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie rozporządzenia (7.03.2016 r.) kontynuowane są na dotychczasowych zasadach, a zaświadczenia o ukończeniu szkolenia wydane na podstawie dotychczasowych przepisów uznaje się za spełniające wymagania rozporządzenia.
24. Całkowicie został zmieniony szczegółowy program szkolenia dla kandydatów na kierowców i motorniczych – zrezygnowano ze szczegółowego podziału w oparciu o plan nauczania i programy szkolenia w zakresie poszczególnych przedmiotów. Nie występuje podział na cele i treści nauczania oraz wskazówki metodyczne. W szczegółowym programie szkolenia część teoretyczną i część praktyczną umieszczono w różnych tabelach.
25. Część teoretyczną szkolenia dla kandydatów na kierowców i motorniczych podzielono na cztery działy: zasady i przepisy służące bezpiecznemu poruszaniu się pojazdem po drodze publicznej, zagrożenia związane z ruchem drogowym, postępowanie w sytuacjach nadzwyczajnych, obowiązki kierowcy i posiadacza pojazdu. W działach wskazano najważniejsze tematy. Program szkolenia nie zawiera „wskazówek” w postaci treści nauczania.
26. Część praktyczna szkolenia dla kandydatów na kierowców i kandydatów na motorniczych, opisana jest w oddzielnych tabelach. Obydwa programy są odzwierciedleniem zadań egzaminacyjnych i ich elementów stosowanych na egzaminie państwowym na prawo jazdy wszystkich kategorii i egzaminie na pozwolenie do kierowania tramwajem.
27. Całkowicie zmieniono wzór karty przeprowadzonych zajęć – nie ma w niej określonej tematyki zajęć teoretycznych i praktycznych. Obecnie karta zawiera następujące rubryki: data, godzina rozpoczęcia i zakończenia zajęć, liczba przejechanych kilometrów, podpis osoby szkolonej i instruktora oraz nr ewidencyjny instruktora.

Z uzasadnienia do projektu ustawy o kierujących pojazdami z dn. 27 marca 2007 roku, które do Marszałka Sejmu RP Marka Jurka przesłał Prezes Rady Ministrów Jarosław Kaczyński:

Projekt ustawy o kierujących pojazdami powstał jako odpowiedź na negatywne zjawiska związane z procesem uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi oraz jako jeden z elementów działań na rzecz zmniejszenia liczby wypadków drogowych (...).

Głównym celem ustawy jest:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, przez podniesienie kwalifikacji kierujących pojazdami
- minimalizacja negatywnych zjawisk związanych z procesem uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami, takich jak oszustwa, nierzetelne wykonywanie usług w zakresie szkolenia kierowców i korupcja.

Od 25 lutego 2016 roku obowiązuje rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 roku w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach. Zmiany nie są wprowadzanie rewolucyjne, ale wciąż budzą emocje.



Fot. Archiwum prywatne

O egzaminowaniu na prawo jazdy

Adam Klejna, Egzaminator Nadzorujący, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Warszawie

Mimo, że ustawa zmieniająca ustawę o kierujących pojazdami z dnia 26 czerwca 2014 roku przewidywała maksymalnie 18 miesięcy na ogłoszenie nowego rozporządzenia, w powszechnym mniemaniu opóźnienie ogłoszenia wyniosło jeden dzień. Biorąc jednak pod uwagę jego wpływ na branżę szkoleniową, fachowcy wiedzą doskonale, że opóźnienie to liczyć należy nie w godzinach i nie w dniach, ale w tygodniach albo nawet w miesiącach.

Przy okazji *casusu* 25 lutego br., dowiedzieliśmy się wiele o sobie samych. Oto jedni, w sytuacji zaistniałej rankiem tego dnia, wyrazili wolę egzaminowania po starciu, czyli według rozporządzenia, którego zapisy właśnie o północy straciły swą moc. Inni wyrazili opinię, że do egzaminowania wystarczy im ustawa o kierujących pojazdami. Jeszcze inni, choć przypadku takiego nie przewidywał żaden akt prawny, uznali przestrzeń prawną wokół egzaminowania jako ważnego społecznie zadania samorządu województwa realizowanego w imieniu Państwa, za niedostatecznie uregulowaną i w tym dniu nie prowadzili egzaminów. Wbrew zakłębom wielu wysoko postawionych osób, wygłaszających twierdzenia o ważności przeprowadzonych egzaminów, sędziami w sprawach egzaminów przeprowadzonych w dniu 25 lutego 2016 roku przed godziną 10 są starostowie, którzy na mocy art. 10 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami prawo jazdy wydają w drodze decyzji administracyjnej. Dociekliwość starostów w dziedzinie ustalenia podstawy prawnej przeprowadzenia egzaminu w dniu 25 lutego 2016 roku o godzinie, dla przykładu 9, może zaowocować ciekawymi wnioskami kierowanymi do marszałków województw.

I

Generalną przyczyną zaistnienia konieczności ogłoszenia nowego rozporządzenia była zmiana brzmienia zawartej w art. 66 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu. Przed zmianą rozporządzenie regulowało warunki i tryb:

- a) przeprowadzania egzaminu państwowego oraz wzory stosowanych dokumentów,
- b) przeprowadzania kursu kwalifikacyjnego oraz wzory stosowanych dokumentów,

- c) postępowania z dokumentami dotyczącymi osób przystępujących do egzaminu państwowego,
- d) prowadzenia dokumentacji przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego.

Po zmianie rozporządzenie reguluje szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób:

- a) organizacji i przeprowadzania egzaminu państwowego oraz wzory stosowanych dokumentów,
- b) organizacji i przeprowadzania kursu kwalifikacyjnego oraz wzory stosowanych dokumentów,
- c) organizacji i obiegu oraz postępowania z dokumentami dotyczącymi osób przystępujących do egzaminu państwowego oraz do kursu kwalifikacyjnego,
- d) prowadzenia dokumentacji przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego.

Zmiany nie są więc szokujące, ale na tyle istotne i obecne w wielu obszarach rzeczywistości egzaminacyjnej, że biorąc pod uwagę chociażby konieczność ich poznania i przygotowania się do nich przez wszystkich zainteresowanych, rozporządzenie należało ogłosić dużo wcześniej. Nieuniknionym następstwem opóźnienia w ogłoszeniu nowego rozporządzenia jest dokonywane w marszu dostosowywanie się do jego zapisów. Poniżej zamieszczam mój subiektywny przegląd zmian wprowadzonych przez rozporządzenie.

II

1. Nowe rozporządzenie rozstrzygnęło, że dokument tożsamości osoby egzaminowanej powinien być ważny w dniu egzaminu. Jest to ważne rozstrzygnięcie, ponieważ w tej sprawie spierają się sami prawnicy. Może trochę smutno, że zwyciężyło twarde stanowisko, pokazujące obywatelowi jego miejsce w sporze z machiną urzędniczą. Szczególnie niedobrze wypada to na tle perturbacji z datą ogłoszenia samego rozporządzenia. Ostatecznie jednak dobrze, że dzielący środowisko egzaminacyjne spór został rozstrzygnięty jednoznacznie. Dla zapewnienia równowagi zamieszczono także w treści tego rozporządzenia egzaminacyjnego zapis przyznający osobie zapisanej na egzamin prawo do bezkosztowej rezygnacji z udziału w egzaminie.

2. Zmiana ustawy o kierujących pojazdami z 26 czerwca 2014 roku umożliwiła osobie egzaminowanej, po uzyskaniu negatywnego wyniku egzaminu teoretycznego, wgląd w pytania egzaminacyjne wraz z informacją o brzmieniu odpowiedzi prawidłowych. Rozporządzenie powtarza zamieszczoną tam zasadę.
3. Od momentu wprowadzenia obowiązku rejestracji przebiegu egzaminu, po raz pierwszy wskazano na możliwość dalszej realizacji egzaminu innym pojazdem po stwierdzeniu przez egzaminatora awarii urządzenia rejestrującego. Sposób postępowania w takim przypadku opisano jednak w sposób wysoce nieprecyzyjny.
4. Największa objętościowo zmiana rozporządzenia dotyczy kompleksu spraw związanych z przeprowadzaniem egzaminu na pozwolenie na kierowanie tramwajem oraz szkolenia i egzaminowania kandydatów na egzaminatorów na pozwolenie. Środowiska przedsiębiorstw prowadzących przewozy tramwajowe słusznie zwracały uwagę na nieadekwatność przepisów do współczesnych potrzeb, jak również na brak uregulowań w wielu istotnych kwestiach.
5. Wiele uwagi poświęca nowe rozporządzenie egzaminowi na prawo jazdy kategorii AM. Najpoważniejszą zmianą jest możliwość prowadzenia egzaminów na tę kategorię poza siedzibą wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. Złagodzone także kryteria oceny wykonania zadań na placu manewrowym w tej kategorii, a z ruszania z miejsca do przodu na wzniesieniu zrezygnowano. Dopuszczono możliwość wykonania w ruchu drogowym tylko zadań możliwych do wykonania ze względu na bezpieczeństwo osoby egzaminowanej.
6. Z trudnych do wytłumaczenia powodów czynności wchodzące w skład przygotowania do jazdy rozdzielono między zadanie pierwsze i zadanie drugie. Uruchomienie silnika i włączenie świateł odpowiednich do jazdy w ruchu drogowym umieszczono w zadaniu drugim, fundując egzaminatorom wątpliwą przyjemność komenderowania: proszę wyłączyć silnik, proszę uruchomić silnik. Przestraszyć i dezorientacja widoczne w oczach osób egzaminowanych jest bezcennym doświadczeniem. Są one przecież usprawiedliwione, bo osoby te były szkolone według innego schematu przebiegu zadań. Pytanie „po co?” jest najdelikatniejszą spotkaną formą komentarza tej zmiany.
7. W kategoriach C i CI zrezygnowano z trącącego myszką zadania „zawracanie”. Tym samym z sześciu do czterech zmniejszyła się liczba zestawów zadań egzaminacyjnych na te kategorie.
8. We wszystkich kategoriach jednośladowych dotychczasowe dwuczłonowe zadanie „ślalom wolny”, składające się z pięciokrotnego przejazdu po łukach o kształcie cyfry „8” i dwukrotnego przejazdu między pięcioma bramkami, rozdzielono na dwa odrębne zadania. W tych nowych zadaniach wyeliminowano konieczność upewniania się o możliwości zmiany kierunku jazdy. W obu slalomach, szybkim i wolnym, pozostawiono natomiast zapis o konieczności wykonania dwukrotnego przejazdu, chociaż ten drugi, identyczny z pierwszym, niczego nowego nie wnosi. Dalszemu doprecyzowaniu poddano warunki, które powinno spełniać obuwie kierującego jednośladem podczas egzaminu.
9. W zadaniu pierwszym, w kategoriach zespołowych z 10 do 15 minut wydłużono dopuszczalny czas sprzęgania. Podobnie, dopuszczalny czas rozprzęgania, które jest zadaniem lokowanym w części egzaminu realizowanej w ruchu drogowym, wydłużono z 7 do 10 minut.
10. W kategorii D w zadaniu pierwszym doprecyzowano, co to jest wymagane wyposażenie pojazdu. Po dwukropku czytamy, że jest to liczba miejsc, liczba wyjść, koło zapasowe, liczba gaśnic oraz apteczka. W parkowaniu prostopadłym i skośnym wskazano jako obowiązujące maksymalne wymiary stanowisk, a w parkowaniu prostopadłym dodatkowo maksymalne obszary wjazdu.
11. W odniesieniu do zadania pierwszego sformułowano ogólną zasadę, zgodnie z którą w przypadku niewłaściwego wykonania zadania, w trakcie drugiej próby sprawdzeniu i ocenie podlegają wyłącznie te elementy zadania, które zostały wykonane nieprawidłowo lub nie zostały wykonane w ogóle. Zasada ta generuje wiele wątpliwości. Kierunek wydaje się jednak słuszny i być może to rozwiązanie obroni się.
12. Po raz kolejny w tabeli nr 1 w załączniku nr 2 zmieniono wykaz znaków drogowych, niezastosowanie się do których skutkuje przerwaniem egzaminu państwowego na prawo jazdy. W zawartości tabeli dopisano też kolejną, siedemnastą już przyczynę, jakby formuła art. 52 ust. 2 nie istniała, bądź była niewystarczająco pojemna.
13. Egzaminatora wyposażono ponownie w obecne niegdyś w treści instrukcji egzaminowania „filtry”, za pośrednictwem których dokonuje się oceny. W istocie jest to formalne zadekretowanie praktyki egzaminowania, która ani przez moment bez tego instrumentu nie mogłaby funkcjonować. Bo czyż można wyobrazić sobie egzaminowanie bez uwzględniania u osoby egzaminowanej:
 - sposobu wykonywania manewrów na drodze
 - zachowania wobec innych uczestników ruchu
 - umiejętności oceny potencjalnych lub rzeczywistych zagrożeń
 - skuteczności reagowania w przypadku powstania zagrożenia
 - sposobu używania mechanizmów sterowania pojazdem?
14. W dziedzinie szkolenia kandydatów na egzaminatorów przywrócono instytucję kursu kwalifikacyjnego dla kandydatów rozszerzających uprawnienia, co oznacza brak konieczności odbycia od nowa pełnego kursu przez osobę nieposiadającą na przykład jednej kategorii uprawnień do egzaminowania.
15. W dziedzinie statystyk okresowo przekazywanych do starostów i marszałków województw postanowiono, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego będą je przekazywały w okresach kwartalnych zamiast pół-

rocznych. Oznacza to, po pierwsze, dwa razy więcej pracy na tym odcinku koniecznej do wykonania w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Po drugie, jak się domyślam, oznacza to fiasko pewnej koncepcji, zgodnie z którą i starostowie, i marszałkowie mieli uzyskać dostęp do systemu teleinformatycznego i generować samodzielnie ostateczne, a nie częściowe statystyki dotyczące ich obszaru zainteresowania.

16. Rozporządzenie przywraca w strukturze wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego funkcje koordynatora i egzaminatora nadzorującego, za sprawą treści poprzedniego rozporządzenia przez trzy lata nieobecne.

III

Wprowadzone w treści rozporządzenia zmiany trudno ocenić jednoznacznie jako dobre, bądź złe. Można natomiast mówić o stanie niedosytu spowodowanego brakiem zmian o charakterze przełomowym, wnoszących w egzaminowanie nową jakość. To zadanie jest wciąż przed nami.

Każdy ma własną wizję priorytetów w zakresie potrzebnych zmian. Poniżej zamieszczam kilka uwag, które w przyszłości mogłyby zostać wzięte pod uwagę albo, z tym także się licząc, po rozważeniu odrzucone.

1. Trudno odmówić słuszności stanowisku nazywającemu nieprawidłowym stan, w którym podczas egzaminu nie jest sprawdzana umiejętność wykonania jednego z najtrudniejszych manewrów realizowanych w ruchu drogowym, a mianowicie wyprzedzania na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu. Zadanie wyprzedzania teoretycznie jest obecne w programie egzaminu od zawsze. Jak je jednak zrealizować w sposób rzetelny, jeśli kierując się wskazaniemi różnej natury, usiłujemy to uczynić na obszarze zabudowanym, gdzie pojazdy egzaminacyjne rozwijające maksymalną dozwoloną prędkość są i tak najwolniejszymi pojazdami na drodze? Temat jest więc trudny, ale poszukiwanie w tym obszarze niezbędnego kompromisu między czasem trwania egzaminu, wydajnością i opłatą za egzamin wydaje się być trudną do podważenia koniecznością. Te same uwagi można sformułować także w odniesieniu do obiektywnej konieczności posiadania przez przyszłych kierowców, a więc także i potrzeby sprawdzania podczas egzaminu państwowego, podstawowych umiejętności w zakresie sprawnego korzystania z dróg chociażby ekspresowych.
2. W dziedzinie placu manewrowego dla kategorii B i B1 proponowałbym wziąć pod rozważenie odstąpienie od niektórych rygorów wykonania zadania drugiego, a dokładnie tych dotyczących linii ograniczających pas ruchu między polami zatrzymania. W dyskusjach nie brak także krytycznych uwag co do kryterium płynności w jeździe do tyłu w tym zadaniu. Być może celowe byłoby zastąpienie go kryterium czasu?
3. W kategoriach zespołowych w zadaniu parkowanie prostopadłe wjazd tyłem – wjazd przodem od lat nie może znaleźć zrozumienia pomysł zastąpienia kryterium jednej korekty przez kryterium czasu wykonania wjazdu. Czas ćwiczeń mających na celu osiągnięcie perfekcji w wykonaniu tego zadania, niezbędnej do uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu, mógłby zostać spożytkowany podczas szkolenia w sposób bardziej celowy.
4. W kategorii D wciąż jest realizowane zadanie parkowanie równoległe, które w praktyce kierowcy autobusu obecne jest incydentalnie. Nie jest natomiast realizowane w żadnym zakresie jakże potrzebna kierowcy autobusu umiejętność wjazdu do zatoki przystankowej i wyjazdu z niej. Czyżby uczynienie zadekretowanego prawnie wyjątku dla szkolenia i egzaminowania w tym zakresie i domówienie się z właścicielami przystanków leżało poza sferą naszych możliwości?
5. Jeśli unijna dyrektywa mówi o możliwości przerwania egzaminu, a ustawa mówi o możliwości przerwania egzaminu, gdy zachowanie osoby egzaminowanej zagraża życiu i zdrowiu, to czy rozporządzenie w sprawie egzaminowania powinno w tych sytuacjach kategorycznie stwierdzać „egzaminator przerywa egzamin”? Tabela nr 1 powinna funkcjonować jako sugestia, ostateczna decyzja powinna uwzględniać okoliczności i należeć do egzaminatora przeprowadzającego egzamin.
6. Powinna zostać rozważona zasada, zgodnie z którą za wystarczający mógłby zostać uznany stopień realizacji programu egzaminacyjnego wynoszący na przykład 80%. Często poszukiwanie możliwości zrealizowania brakujących zadań, mimo widocznych trudności, jest okupione wydłużeniem ponad rozsądną miarę czasu trwania egzaminu, co niejednokrotnie ostatecznie skutkuje niepowodzeniem osoby egzaminowanej. Przykład rozwiązań wprowadzonych dla kategorii AM i T pokazuje, że nie jest to niemożliwe.
7. W odniesieniu do kategorii C, D i C+E należałoby poważnie zastanowić się nad zasadnością występowania w programach egzaminów na te kategorie w częściach realizowanych w ruchu drogowym pewnych zadań, np. przejazdów przez skrzyżowania równorzędne.
8. Akt prawny dotyczący egzaminowania być może powinien także rozstrzygnąć, czy podstawą do dokonania oceny zadania egzaminacyjnego jest jego pełne wykonanie, od początku do końca. Odpowiedź nie jest prosta, bo istotne argumenty mają w tym zakresie wygłaszający przeciwstawne twierdzenia. Jest poza tym określona praktyka organów nadzoru, a egzaminatorom towarzyszy często brak pewności co do formalnej słuszności stosowanych rozstrzygnięć.
9. Myślę, że w najbliższej przyszłości nie unikniemy dyskusji, czy przy całej złożoności sprawdzianu umiejętności osoby, jakim jest egzamin państwowy na prawo jazdy, kryterium dwukrotności nieprawidłowego wykonania zadania egzaminacyjnego jest jeszcze moralnie słuszne.
10. Uważam także, że niesłusznie zapomniany został problem wyraźnego wskazania obowiązku egzaminatora w zakresie konieczności odnotowania w dokumentacji egzaminacyjnej faktu przeprowadzenia egzaminu pojazdem bez pedału sprzęgła (kod 78).

O tym, jak ma wyglądać szkolenie kierowców wykonujących przewóz drogowy, zdecydowało rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dn. 10 lutego 2016 r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 251).



Fot. Jolanta Michasiewicz

Szkolenie kierowców wykonujących przewóz drogowy

Adam Goss, Zastępca Dyrektora ds. Szkoleń Automobilklubu Polski

Ponieważ rozporządzenie ukazało się w prawie zmienionej treści w stosunku do omawianego już na łamach projektu, skupmy się na praktycznych aspektach najważniejszych wprowadzonych zmian.

Cykl zajęć

Pierwsza grupa zmian objęła zasady prowadzenia szkolenia okresowego w formie cyklu zajęć. Przypomnijmy, że chodzi tu o mniej popularną formę odbywania szkolenia okresowego realizowanego przez osobę szkoloną w postaci pięciu modułów szkoleniowych w ciągu 5 lat (np. co roku jeden, siedmiogodzinny moduł). Miało to, w zamyśle ustawodawcy, zmniejszyć obciążenie przedsiębiorców oraz samych kierowców omawianym szkoleniem, ponieważ odbywanie kursu w tradycyjnej, pięciodniowej formie (zwanej w rozporządzeniu „kursem okresowym”) może powodować oczywiste trudności związane z oderwaniem kierowców od pracy na cały tydzień i perturbacjami w funkcjonowaniu przedsiębiorstwa transportowego. Należy zaznaczyć, że wiąże się to z postanowieniami Ustawy o transporcie drogowym, która nakazuje przedsiębiorcy „kierowanie” zatrudnianych przez siebie kierowców na szkolenia okresowe, co w wielu interpretacjach jest rozumiane jako odbywanie tego szkolenia w godzinach pracy.

Tak więc w szkoleniach okresowych realizowanych w formie cyklu zajęć zmieniły się zakresy tematyczne poszczególnych modułów i czas ich trwania. Do tej pory każdy moduł zawierał oddzielny temat. Trzy pierwsze moduły (3x7=21 godzin) stanowiły powtórzenie materiału w tematyce objętej kwalifikacją wstępną, a dwa dodatkowe (2x7=14 godzin) kierowca wybierał z listy odpowiednio do zakresu szkolenia.

Po zmianach każdy 7-godzinny moduł będzie zawierał dwa bloki tematyczne: blok I, trzy tematy w zakresie powtórzenia wiadomości objętej kwalifikacją wstępną (1+1+2=4 godziny) oraz blok II w zakresie trzech modułów wybieranych (1+1+1=3 godziny), zgodnie z zakresem szkolenia (CI, CI+E, C, C+E lub DI, DI+E, D, D+E). Tematy wybieralne nie mogą się powtarzać w cyklu zajęć. Analiza wykazuje, że czas na poszczególne tematy ulegnie niewielkiemu przesunięciu. Do tej pory moduły obowią-

kowe trwały w całym cyklu 21 godzin, a dodatkowe – 14 godzin. Po zmianach będzie to odpowiednio 20 i 15 godzin. Większy kłopot wynika z nowego zapisu dotyczącego zakazu powtarzalności modułów wybieranych w całym cyklu zajęć. Musimy wybrać ich 15 (5 modułów, w każdym 3 wybierane). O ile w zakresie kat. CI, CI+E, C, C+E nie sprawia to problemu, o tyle w zakresie kat. DI, DI+E, D, D+E po prostu ich tylu nie ma.

Zaświadczenia i dokumentacja

Zmienił się także zakres danych umieszczanych w zaświadczeniu o ukończeniu szkolenia w zakresie modułu szkolenia okresowego i w rejestrze tych zaświadczeń.

Ważne! Zaświadczenia potwierdzające ukończenie szkolenia w zakresie modułu szkolenia okresowego, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują ważność, ale szkolenie okresowe rozpoczęte przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, realizowane w formie cyklu zajęć, kontynuuje się zgodnie z zasadami i tematami określonymi już w nowym rozporządzeniu.

Doprecyzowano definicję godziny zajęć teoretycznych – to już jednoznacznie 60 min. Pozostał zapis o maksymalnie 7 godzinach zajęć teoretycznych dziennie. Ogólna konstrukcja przepisów wskazuje, że nie wliczamy do tego czasu przerw między poszczególnymi zajęciami.

Dzienniki zajęć teoretycznych i karty zajęć praktycznych zawierają już podpisy osób przeprowadzających zajęcia i osób szkolonych, który powinny każdorazowo (czyli po każdych zajęciach) potwierdzać odpowiednio przeprowadzenie zajęć i uczestnictwo w nich.

Zgodnie z projektem, w przypadku wydania decyzji o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę ośrodka szkolenia lub wykreśleniu przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, dzienniki zajęć teoretycznych i karty zajęć praktycznych przekazuje się właściwemu organowi sprawującemu nadzór (na dzień dzisiejszy – właściwemu wojewodzie). Pozostał natomiast zapis o obowiązku przechowywaniu dokumentacji przez 5 lat przy prowadzeniu działalności, co oznacza, że po tym okresie można się jej – oczywiście, zgodnie z obowiązującymi przepisami – pozbyć.

Testy kwalifikacyjne

Zwiększono maksymalną liczebność grup przystępujących do testów kwalifikacyjnych – teraz to 25 osób, przy odpowiednio większej sali (1 m² powyżej wymaganych 25 m² na każdą osobę powyżej 20).

Do wniosku o test kwalifikacyjny, oprócz dotychczas wymaganych dokumentów, kierownicy ośrodków szkolenia będą musieli dołączyć świadectwo kwalifikacji zawodowej każdej osoby zgłaszanej, wypełnione wyłącznie w zakresie:

- rodzaju kursu kwalifikacyjnego
- danych osoby szkolonej
- potwierdzenia ukończonego kursu kwalifikacyjnego.

Utrzymały się zapowiadane w projekcie przepisy umożliwiające zdawanie testów kwalifikacyjnych w ośrodku szkolenia innym niż ten, w którym ukończono kurs kwalifikacyjny. Przypomnijmy, że będzie to możliwe w dwóch przypadkach:

1. Kiedy kursant uzyskał wynik negatywny z testu.

Kierownik ośrodka szkolenia będzie mógł wtedy zgłosić do właściwego wojewody potrzebę przeprowadzenia testu poprawkowego. Wojewoda będzie miał obowiązek wyznaczyć co najmniej raz w miesiącu wybrany przez siebie ośrodek szkolenia do przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych, jeżeli w danym miesiącu chociaż jeden kierownik ośrodka szkolenia zgłosi taką potrzebę. Rozporządzenie nie przewiduje możliwości odmowy organizacji testów przez ośrodek szkolenia wskazany przez wojewodę. Jednakże nie przewiduje się też żadnych sankcji za uchylenie się od tego obowiązku.

2. W sytuacji, kiedy kursant uzyskał wynik negatywny z testu lub do niego nie przystąpił, a przedsiębiorca, u którego odbywał kurs kwalifikacyjny, zaprzestał działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia.

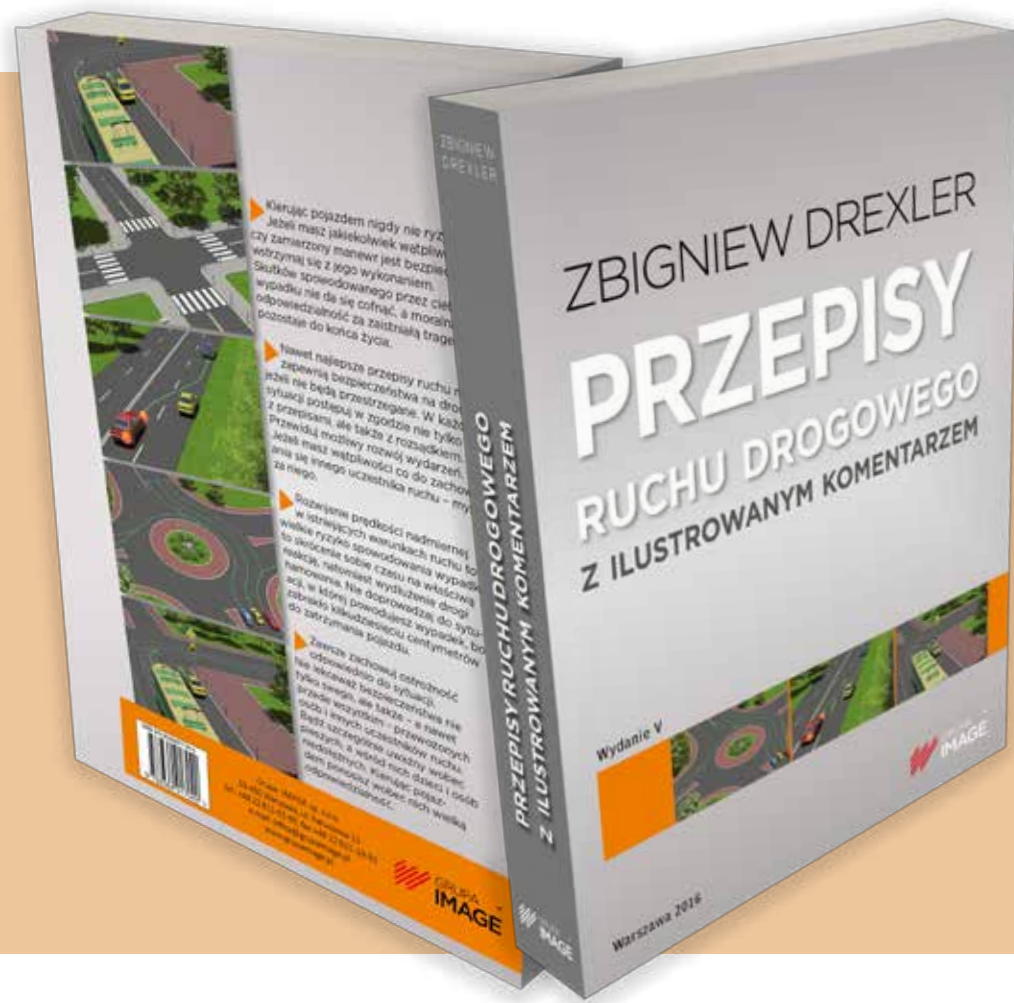
Kursant zgłasza się bezpośrednio do właściwego wojewody z wnioskiem umożliwienie odbycia testu, a wojewoda, po weryfikacji złożonej dokumentacji, w terminie 30 dni wskazuje wyznaczony przez siebie ośrodek szkolenia do przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych.

Pewnym problemem mogą być koszty tych testów, rozporządzenie nie przewiduje bowiem pokrywania jakichkolwiek kosztów testów kwalifikacyjnych przez osoby opisane w przypadku 2. Koszt pracy Komisji Egzaminacyjnej w przypadku 1 będą natomiast solidarnie pokrywały ośrodki szkolenia w wysokości proporcjonalnej do liczby zgłoszonych osób. Może się więc teoretycznie zdarzyć, że egzamin będzie zdawało np. 20 osób, w tym dwie zgłoszone przez kierownika ośrodka szkolenia (przypadek 1), a 18 skierowanych przez wojewodę (przypadek 2) i wtedy cały koszt przeprowadzenia tego testu będzie ponosił ośrodek szkolenia, który skierował tylko dwie osoby.

Przepisy przejściowe przewidują, że dzienniki zajęć teoretycznych oraz karty zajęć praktycznych prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów stosuje się do zakończenia kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego, o ile rozpoczęto je przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Rozporządzenie weszło w życie z 31 marca 2016 r.

reklama



Kolejne wydanie książki Autora, który niemal całe życie zawodowe poświęcił tworzeniu przepisów.

W Ministerstwie Komunikacji (Ministerstwie Transportu), pełnił funkcję głównego specjalisty do spraw prawnej regulacji ruchu drogowego. W czasie pracy zawodowej i po jej zakończeniu, przez 50 lat prowadzi działalność popularyzatorską dotyczącą przepisów ruchu drogowego publikując setki artykułów.

Jest też autorem wielu książek z zakresu prawa o ruchu drogowym. We wszystkich publikacjach wykorzystuje swoje olbrzymie doświadczenie i zasób wiedzy uzyskanej w latach pracy zawodowej.

Publikujemy wykaz aktów prawnych dotyczących ruchu drogowego, które zostały zmienione i tych, które ukazały się po raz pierwszy w okresie po 1 stycznia 2016 roku.

Prawo drogowe

- Ustawa z dnia 22 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016 r. nr 27).
- Obwieszczenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 8 stycznia 2016 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. z 2016 r. nr 143).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz. U. z 2016 r. nr 231).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz. U. z 2016 r. nr 232).
- Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 22 lutego 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (Dz. U. z 2016 r. nr 248).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 10 lutego 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. z 2016 r. nr 251).
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 29 lutego 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sposobu i trybu wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy oraz sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2016 r. nr 279).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 marca 2016 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz. U. z 2016 r. nr 280).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 18 lutego 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2016 r. nr 314).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 lutego 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie prowadzenia kursów z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. nr 315).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 marca 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i pojazdów przewożących wartości pieniężne (Dz. U. z 2016 r. nr 318).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 marca 2016 r. w sprawie numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia kierowców i innego podmiotu prowadzącego szkolenie, wzorów dokumentów i pieczęci związanych z utworzeniem i działalnością ośrodka szkolenia

- kierowców oraz wysokości opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców i opłaty za wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań przez ośrodek szkolenia kierowców (Dz. U. z 2016 r. nr 327).
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 11 marca 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy pojazdów przewożących towary niebezpieczne (Dz. U. z 2016 r. nr 362).
- Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 23 marca 2016 r. w sprawie zakresu danych udostępnianych podmiotom obowiązującym do przekazywania danych do centralnej ewidencji kierowców (Dz. U. z 2016 r. nr 412).
- Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 23 marca 2016 r. w sprawie zakresu danych udostępnianych podmiotom obowiązującym do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. z 2016 r. nr 413).
- Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 29 marca 2016 r. w sprawie wyjaśniania niezgodności w danych zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców (Dz. U. z 2016 r. nr 426).
- Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 29 marca 2016 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców (Dz. U. z 2016 r. nr 427).
- Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 30 marca 2016 r. w sprawie wymagań technicznych i jakościowych w zakresie standardów przesyłanych danych do centralnej ewidencji kierowców (Dz. U. z 2016 r. nr 429).
- Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 30 marca 2016 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. z 2016 r. nr 430).
- Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 30 marca 2016 r. w sprawie wyjaśniania niezgodności w danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. z 2016 r. nr 431).
- Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 30 marca 2016 r. w sprawie wymagań technicznych i jakościowych w zakresie standardów przesyłanych danych do centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. z 2016 r. nr 433).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 25 marca 2016 r. w sprawie nadania osobowości prawnej MIVA Polska (Dz. U. z 2016 r. nr 453).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 marca 2016 r. w sprawie wysokości opłat za kartę pojazdu oraz jej wtórnik (Dz. U. z 2016 r. nr 457).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 1 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wzorów tablic umieszczanych w pasie drogi granicznej oraz sposobu ich utrzymywania przez właściwych miejscowo komendantów oddziałów Straży Granicznej (Dz. U. z 2016 r. nr 461).
- Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 30 marca 2016 r. w sprawie wzoru formularza do przekazywania informacji dotyczących liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego, w związku z którymi składano zapytania za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, oraz liczby wypadków śmiertelnych z udziałem pojazdów zarejestrowanych w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. z 2016 r. nr 480).
- Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 7 kwietnia 2016 r. w sprawie prowadzenia katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2016 r. nr 483).

W sprawie rozporządzenia o szkoleniu...

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców zostało opublikowane w dniu 4 marca 2016 r. Co jest najważniejsi adresaci, instruktorzy i właściciele OSK sądzą o nowym programie nauczania?

Dagmara Romanowicz

Kierownik Ośrodka Szkolenia Kierowców POLDEK w Gdańsku, instruktor nauki jazdy



Po tygodniu przebywania w próżni w końcu doczekaliśmy się nowego Rozporządzenia dotyczącego szkolenia, co nareszcie umożliwiło ośrodkom szkolenia kierowców pracę. Wiadomo, że rozporządzenie musiało się pojawić – nie można było dalej wstrzymywać pracy naszego środowiska.

Niektóre zmiany są korzystne, niektóre mniej. Niestety, kilka ostatnio opublikowanych rozporządzeń (o egzaminowaniu, o szkoleniu, o wydawaniu dokumentów) sprawia wrażenie podpisanych „żeby było”. Kryteria opisane w jednym rozporządzeniu potrafią być wykluczane w innym, co skutkuje dość nieprzyjemną sytuacją na rynku, głównie w stosunku do klienta. Jak wytłumaczyć bowiem kursantowi, że owszem, rozporządzenie o szkoleniu pozwala mu rozpocząć szkolenie na kategorię C oraz C+E jednocześnie, ale z drugiej strony – urząd (starostwo) nie ma możliwości wydać mu jednocześnie PKK na obie te kategorie (bo blokuje mu to jego rozporządzenie o wydawaniu dokumentów).

Zmianie uległa minimalna liczba godzin zajęć teoretycznych i praktycznych dla kategorii AM, a same egzaminy państwowe będą mogły być przeprowadzane w mniejszych miejscowościach. To dobrze, zwłaszcza dla osób, które chcą poruszać się motorowerem tylko z i do szkoły. Natomiast należy zwrócić uwagę, że w czasie tych pięciu godzin zajęć teoretycznych omawiane mają być te same tematy, co na kategorie motocyklowe (A1, A2, A). Oczywiście, dla chcącego nic trudnego, jest możliwe „przejsz” program w te 5 godzin, natomiast na ile skutecznie dotrze on do kursanta? Rzecz jasna, mogę narzucić kursantowi odbycie większej liczby godzin zajęć, jednak z doświadczenia wiadomo, że jeśli coś nie jest wymagane – to dla wielu osób (mam na myśli kursantów) – nie jest potrzebne. Na kurs kategorii AM przychodzą osoby młode (14 lat), które miewają większe, bądź mniejsze problemy z przyswojeniem wiedzy. Biorąc pod uwagę bezpieczeństwo ruchu drogowego uważam, że szkolenie tych osób powinno trwać dłużej. Nikt nie jest w stanie mi obiecać, że kursant będzie cały czas jeździł krótką trasą w rodzinnym mieście. Otrzymuje uprawnienia, więc może z nich korzystać. Młodzi ludzie mają, niestety, inne podejście do jazdy. Dla nich najważniejsza jest technika kierowania, przepisy są już mniej ważne. Jak dobrze wiadomo, poru-

szaający się jednośladem jest znacznie bardziej narażony na niebezpieczeństwo na drodze.

Kolejną niedorzecznością okazał się program szkolenia dla kategorii C+E prawa jazdy. Z paragrafu 9.1 jasno wynika, że kategorie związane z przyczepami zostały „uwolnione” z obowiązku uczestniczenia w zajęciach teoretycznych. Wzbudziło to, rzecz jasna, dużą radość wśród kursantów – „Skoro nie ma teorii na egzaminie, to po co ma być w ośrodku?”. Natomiast przyglądając się szczegółowemu programowi szkolenia, w części teoretycznej pojawia się temat „Akcje ratunkowe po wypadku”, który obowiązuje dla... kategorii C+E. Oczywiście, znajduje się on w rodzinie tematów oświatowych, więc część osób interpretowała to jako ćwiczenia (w końcu udzielanie pierwszej pomocy to teoria i ćwiczenia). Jednak w rozporządzeniu jest to jasno określone jako zajęcia teoretyczne. W związku z powyższym powinny się pojawić na karcie przeprowadzonych zajęć w części teoretycznej. Jednak pojawia się problem: kiedy takie zajęcia przeprowadzać? Kto miałby je prowadzić (ratownik czy instruktor)? Ile trwać mają takie zajęcia? Tego rozporządzenie nie precyzuje. Różne starostwa inaczej interpretują ten zapis. Mam nadzieję, że kolejne rozporządzenie (które powinno pojawić się w tym roku, żeby zniwelować pojawiające się nieścisłości i zaprzeczenia) doprecyzuje tę kwestię.

Szczegółowy program szkolenia został znacznie skrócony; z ponad 100 stron tabeli – zostało nam około 5. Zniknęły informacje odnośnie szczegółów należących do konkretnego tematu szkolenia oraz wskazówki metodyczne. Hasłowość pojawiająca się w nowym rozporządzeniu daje wykładowcy możliwość samodzielnego dopasowania metody szkolenia. Patrząc na to z perspektywy młodych instruktorów – poprzednie rozporządzenie stanowiło swego rodzaju pomoc dla osoby prowadzącej zajęcia teoretyczne. Może było w pewien sposób prymitywne i za mocno ingerowało w kompetencję osoby prowadzącej szkolenie, ale dla „świeżego” instruktora na pewno było pomocne.

Jeśli chodzi o część praktyczną, zniknął zapis dotyczący jazdy nocnych, a dokładniej, „Jazdy w ruchu drogowym (...) po zmierzchu”. Myślę, że wbrew pozorom, jazdy nocne były dla kursanta całkiem przydatne. Sami szkoleni przyznawali, że zupełnie inaczej radzili sobie na drodze w ciągu dnia niż po zmierzchu. Natomiast przeprowadzenie tych zajęć stanowiło problem latem, kiedy trzeba było naprawdę późno rozpocząć jazdę z kursantem, żeby faktycznie jeździł „w nocy”.

Przyglądając się załącznikowi nr 1 (program szkolenia), nietrudno zauważyć, iż w przypadku części prak-

tycznej mamy w tej chwili do czynienia, jak już wcześniej wspominałam, z hasłowym opisem czynności. Do tego wygląda to jak spis zadań egzaminacyjnych. Kurs prawa jazdy ma nie tylko nauczyć kursanta zdać z wynikiem pozytywnym egzamin państwowy, ale również przygotować go do dalszej, samodzielnej jazdy w ruchu drogowym. Nowe rozporządzenie sprawia wrażenie, jakby to, co działo się z kursantem po zdaniu egzaminu, nie było już ważne. A przecież nie o to chodzi! Dążymy do zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, kursant ma być przygotowany do różnych sytuacji na drodze, być w pełni zapoznany z obsługą pojazdu i techniką kierowania. Oczywiście, może to być namiastka zbliżającej się zmiany dotyczącej „młodego kierowcy”. Kursanci będą zobligo-

wani do odbycia zajęć w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy, gdzie będą mieli być przeszkoleni z techniki kierowania pojazdem. Jednak uważam, że to wciąż za mało. Szkolenie sprowadzane zaczyna być tylko do przeszkolenia kursanta tak, żeby zdał egzamin państwowy, a nie na tym powinno to polegać.

Nowe rozporządzenie zostało podpisane – bo musiało. Są jednak punkty, które wymagają poprawek i to jeszcze w tym roku. Mam nadzieję, że po konsultacjach społecznych doczekamy się dodatkowego rozporządzenia, które doprecyzuje i poprawi pracę naszego środowiska. Liczę, że nasza branża zacznie być w końcu traktowana „na serio” przez Ministerstwo i dzięki nowemu rozporządzeniu zostaną wyeliminowane wszelkie niejasności.

Michał Szypura, instruktor nauki jazdy kat. B, C, egzaminator kat. B, C, E, kierownik OSK ROTRANS Nisko – Stalowa Wola



Zniesienie rozbudowanych programów szkolenia, które były zamieszczone w poprzednim rozporządzeniu w sprawie szkolenia, uważam za krok słuszny. Szkolenie kierowcy jest procesem bardzo zindywidualizowanym, więc przykładanie szablonu do każdego ucznia i realizowanie punkt po punkcie z góry

określonej liczby godzin do danego zagadnienia nie jest właściwą metodą.

Zapisanie w obecnym programie szkolenia tak naprawdę zadań egzaminacyjnych jest tym niezbędnym minimum, które powinna opanować osoba po kursie prawa jazdy. Czyli znowu, dano duży kredyt zaufania instruktorowi, który najlepiej zdecyduje, komu, ile wiedzy i na jaki temat potrzeba. Nadmierne opisywanie w rozporządzeniu każdej czynności, jakiej ma nauczyć instruktor, było i tak nie do wyegzekwowania zarówno przez nadzór zewnętrzny (starostwa), jak i wewnętrzny nadzór sprawowany przez kierownika OSK.

Poruszę jeszcze inny temat: dialog na linii WORD – OSK. Dużo się, oczywiście, zmieniło w ostatnich latach na lepsze. Dyrektorzy WORD-ów spotykają się z nami, rozmawiamy, staramy się wypracowywać wspólne stanowisko w różnych bieżących sprawach. Jednak problemem dalej są niejednolite interpretacje instrukcji egzaminowania przez poszczególne WORD-y. Dochodzi niejednokrotnie do sytuacji kuriozalnych, jak np. zmiana w ostatnim rozporządzeniu w sprawie egzaminowania (poz. 232 z 2016 r.), gdzie w Załączniku Nr 2, Tabela 4 wprowadzono zapis mający być udogodnieniem dla osoby egzaminowanej. W zadaniu nr 1 na placu manewrowym (Przygotowanie do jazdy, sprawdzenie stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych bezpośrednio za bezpieczeństwo jazdy), w przypadku niewłaściwego wykonania zadania w trakcie drugiej pró-

by, sprawdzeniu i ocenie podlegają wyłącznie te elementy zadania, które zostały wykonane nieprawidłowo lub nie zostały wykonane w ogóle.

W obecnej interpretacji (przynajmniej w naszym WORD) osoba egzaminowana w drugiej próbie ma wykonać tylko te czynności, które wykonała nieprawidłowo lub których nie wykonała w ogóle.

Z tym, że egzaminator nie informuje, które to są czynności! Gdy osoba egzaminowana uznaje, że chce powtórzyć jednak całe zadanie (w trakcie wykonywania od początku zadania, jest szansa, że przypomni sobie co było, źle i wykona całość prawidłowo), egzaminator zabrania powtórzyć całego zadania zasłaniając się nowym zapisem w rozporządzeniu! Więc miało być ułatwienie, a wyszło jak widać.

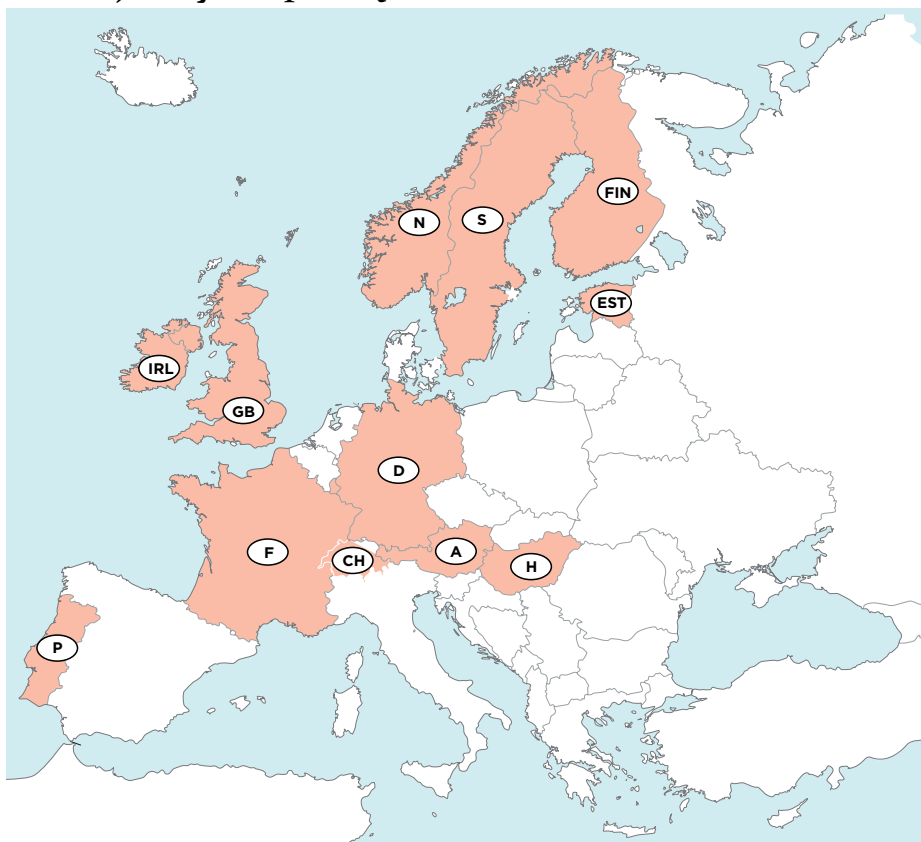
Kolejny problem: na placu manewrowym przy kat. B (wiem, że tylko w niektórych WORD-ach) jest zakaz przedstawiania lusterek przy cofaniu podczas zadania nr 2. Na pierwszy rzut oka „błahostka”, jednak z tego powodu instruktorzy, aby zaradzić temu, według mnie, niczym nieuzasadnionemu zakazowi, zaczęli uczyć kursantów liczenia pachołków przed zakrętem i obrotów kierownicą. Kilkanaście lat temu, kiedy pas ruchu – tzw. łuk – na egzaminie miał 2,5 m szerokości (dzisiaj ma 3 m) wolno było regulować lusterka przed cofaniem i nikomu nie przyszło do głowy uczyć kursantów liczenia pachołków czy obrotów kierownicy, ludzie uczeni byli kierowania pojazdem podczas cofania.

Postęp techniki jest taki, że dzisiaj w wielu nowych pojazdach po włączeniu biegu wstecznego lusterka same lekko opuszczają się na dół automatycznie, aby ułatwić kierowcy obserwację przestrzeni blisko pojazdu przy jeździe to tyłu, dodatkowo wchodzą do powszechnego już użytku czujniki parkowania, kamery cofania, a my mamy uczyć kursantów cofania z zakazem opuszczania lusterek pod rygorem uzyskania negatywnego wyniku na egzaminie!

Gdzie inaczej szkolą kierowców?

Prawo jazdy na próbę

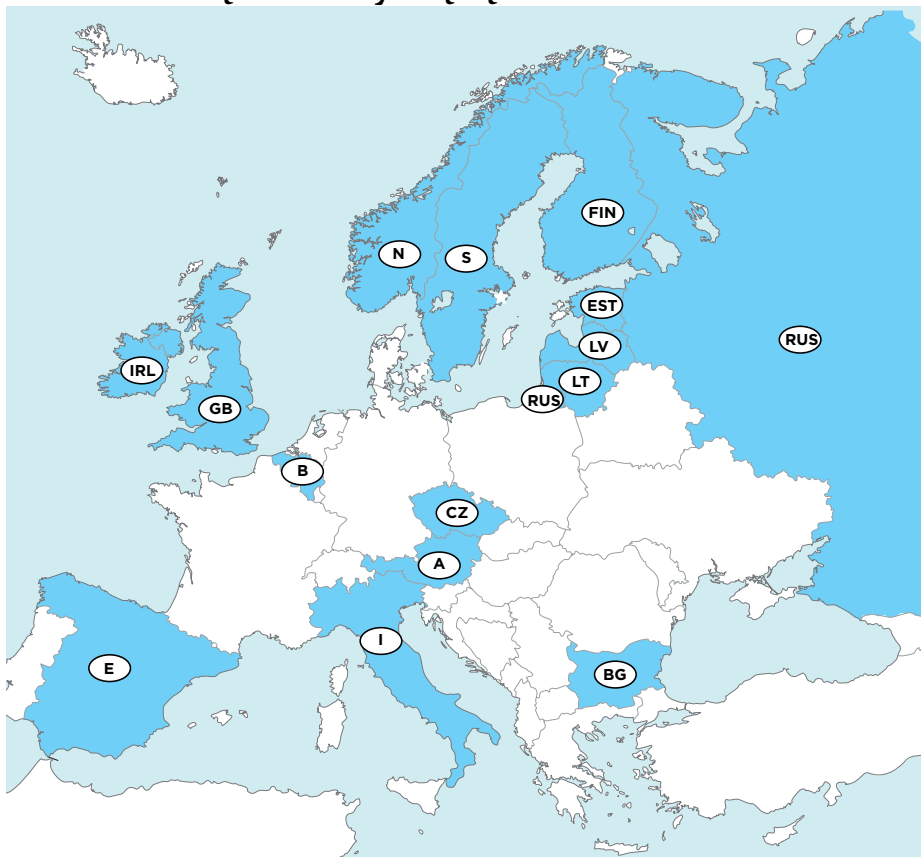
Już pod koniec poprzedniego wieku wielu polskich ekspertów zwracało uwagę, że takie formy szkolenia kandydatów na kierowców, jak jazda z osobą towarzyszącą czy prawo jazdy na próbę, to sposoby warte zainteresowania, a wręcz zastosowania także u nas. Zasadniczym argumentem „za” był i wciąż jest fakt, że w większości przypadków owe metody są normą w krajach, w których poziom bezpieczeństwa na drogach jest o wiele wyższy niż u nas. Mniej jest tam wypadków i niebezpiecznych sytuacji, a ludzie po prostu szanują prawo.



Pierwsze projekty ustawy o kierujących pojazdami zawierały takie rozwiązania, ale w toku legislacyjnych debat i procedur gdzieś się one zagubiły. Czy nie nadeszła pora, by do nich wrócić, na nowo przeanalizować i wykorzystać dobre praktyki innych krajów?

Jazda z osobą towarzyszącą

Popatrzmy, gdzie jazda z osobą towarzyszącą i prawo jazdy na próbę są stosowane. Przypomnijmy, w którym z tych krajów czujemy się lepiej i pewniej na drodze. I zrobmy coś wreszcie, żeby u nas było podobnie nie tylko za sprawą fotoradarów i zwiększonej liczby patroli policji drogowej. To powinien być pierwszy krok do stworzenia systemu powszechnej edukacji komunikacyjnej od żłóbka po wiek senioralny. Potrafimy zdobyć się na taką odwagę?





FUNDACJA
ZAPOBIEGANIE
WYPADKOM
DROGOWYM

TO TRZEB

Administracja

Otoczenie prawne, w jakim obecnie działają ośrodki szkolenia kierowców, instruktorzy i wykładowcy, a także nauczyciele wychowania komunikacyjnego, egzaminatorzy i wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, pozostawia wiele do życzenia. Ze środowisk tych płyną jak najbardziej zasadne uwagi, wnioski, czasem żądania. Skoro celem jest wzrost jakości szkolenia, a w konsekwencji – faktyczne bezpieczeństwo ruchu drogowego, przeciwko czemu nikt nie protestuje, to prawo musi zostać tak skonstruowane, by umożliwić osiągnięcie pożądanego poziomu edukacji.

„Prowadzimy przedsiębiorstwa, ale kieruje nami poczucie misji: wychowania kolejnych pokoleń Polaków w poszanowaniu prawa i uświadomienia im, że priorytetem w ruchu drogowym jest bezpieczeństwo. Niepokoją nas doraźne, coraz częściej pospieszne, obarczone błędami zmiany przepisów. Widzimy zatem konieczność usystematyzowania i uproszczenia prawa.” – czytamy w Stanowisku Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym i Polskiego Klastra Edukacyjnego w sprawie szkolenia kierowców. Zawiera ono m.in. propozycję, aby przedstawiciele wszystkich stron uczestniczących w procesie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców spotkali się przy wspólnym stole. Naturalnym i oczywistym inicjatorem tej integracji wydaje się Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa.

Zadania, jakie stoją przed taką komisją, nie należą do łatwych. Należy sformułować postulaty i wskazać skuteczne formy działania, które pozwolą stworzyć klarowny, prosty i czytelny system edukacji komunikacyjnej na wszystkich etapach szkolenia. Określić sposoby, metody, kompetencje, odpowiedzialność i środki niezbędne do realizacji celu. Jak go osiągnąć? Co trzeba zmienić?

1. Dokonać analizy statusu, zasad i przepisów, o które oparte jest działanie osób i firm zajmujących się szkoleniem kandydatów na kierowców.
2. Jasno określić, w jakim stopniu branża szkolenia kierowców powinna być regulowana, a w jakim – podlegać zasadom wolnego rynku. Być może – całkowicie uwolnić szkolenie lub w jeszcze większym stopniu je podporządkować urzędowi.
3. Ustabilizować przepisy i nie mnożyć formalnych, biurokratycznych powinności osk wobec nadzoru, systemów informatycznych i urzędów.
4. Sformułować nowe, dotyczące także kwestii merytorycznych, kryteria oceny działania osk, uznając za podstawowy cel jakość i skuteczność szkolenia oraz egzaminowania.
5. Stosować te same kryteria oceny osk wobec różnych podmiotów.
6. Wskazać przyczyny niskiego lub szczególnie wysokiego poziomu zdawalności egzaminów na prawo jazdy w poszczególnych ośrodkach; wykorzystać te wnioski w decyzjach dotyczących wymagań wobec osk.



A ZMIENIĆ!!!



Szkolenie

1. Przeprowadzić analizę (audyt) wszystkich przepisów dotyczących ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem systemu szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców.
2. Zdefiniować cele, metody i formy szkolenia kierowców.
3. Przyjąć i wprowadzić jako zasadę, że celem wszelkich działań szkoleniowych jest bezpieczny udział w ruchu drogowym, a nie doraźne przygotowanie do zdobycia uprawnień do kierowania pojazdami określonej kategorii.
4. Opracować i wdrożyć standardy systemu edukacji komunikacyjnej – od wychowania komunikacyjnego w przedszkolu, szkole podstawowej, gimnazjum i liceum, po standardy szkolenia na prawo jazdy oraz dalszą promocję brd wśród osób zdobywających kwalifikacje zawodowe i doświadczonych kierowców.
5. Opracować i wdrożyć program szkolenia kandydatów na kierowców, kierowców, kandydatów na instruktorów i egzaminatorów oparty o zasady metodyki, dydaktyki i andragogiki.
6. Utworzyć centralną instytucję koordynującą działania badawcze i metodyczne, a także szkolącą i certyfikującą kadrę nauczycieli, instruktorów, wykładowców, egzaminatorów.

Egzaminowanie

1. Przeprowadzić analizę (audyt) wszystkich przepisów dotyczących systemu oraz sposobu egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców.
2. Dokonać oceny aktualnie stosowanego sposobu sprawdzania wiedzy i umiejętności kandydatów na kierowców – zarówno teoretycznych, jak i praktycznych - pod kątem aktualnych wyzwań i poziomu zagrożeń w ruchu drogowym.
3. Określić rolę i zadania egzaminatora – zwiększyć jego uprawnienia przy ocenie umiejętności i wiedzy kandydata na kierowcę.
4. Na nowo zdefiniować zadania i rolę wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego jako regionalnych centrów, w których możliwe jest uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdami i promocji brd.
5. Przeprowadzić analizę poziomu konkurencji WORD z ośrodkami szkolenia kierowców i zasadności dopisywania do zadań WORD coraz to nowych form szkolenia.
6. Dokonać oceny realizacji przez WORD-y zadań w zakresie różnych form szkolenia; precyzyjnie je określić.



Które zadania egzaminacyjne na placu manewrowym są zbędne?

W mediach dość regularnie pojawiają się „sensacyjne” doniesienia o rewolucyjnych zmianach w egzaminowaniu kandydatów na kierowców. Jedną z ostatnich dotyczyła planowanych podobno zmian w przebiegu tej części egzaminu praktycznego, która odbywa się na placu manewrowym. Chodzi „ruszanie z miejsca” oraz „jazdę pasem ruchu do przodu i do tyłu”. Czy rezygnacja ze sprawdzania tych umiejętności to dobry pomysł? Publikujemy opinie egzaminatorów na ten temat przedstawione w Portalu „L-instruktor”.

Magdalena Zamorska, egzaminator, Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego w Gdańsku



Fot. Archiwum prywatne

Zadania „ruszanie z miejsca” oraz „jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu” obecnie są wykonywane podczas egzaminu na placu manewrowym. Umożliwia to osobie egzaminowanej zapoznanie się z samochodem, a egzaminatorowi – ocenę, czy kandydat na kierowcę panuje nad pojazdem. Zadanie to,

jako obowiązkowe na egzaminie na prawo jazdy sprawia, że w procesie szkolenia osoby uczące się jeździć ćwiczą ten manewr, nabierając przy tym doświadczenia przede wszystkim w poruszaniu się pojazdem do tyłu.

Jakiś czas temu na placu manewrowym zrezygnowano z zadań parkowania. Nie oznacza to, że obecnie się ich w ogóle nie wykonuje. Są one realizowane w ruchu drogowym. Niejednokrotnie wiąże się to z poszukiwaniem odpowiednich miejsc do wykonania tych manewrów, a to automatycznie wydłuża czas egzaminu. Analogicznie, zlikwidowanie zadania „ruszanie z miejsca” oraz „jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu” nie oznacza wcale usunięcia sprawdzenia umiejętności cofania na długim i wąskim odcinku, w tym także jazdy po łukach. O ile w zadaniu pierwszym, wykonywanym na placu manewrowym, można zastanowić się nad sensem sprawdzania, według obecnego schematu, wybranych elementów, np. sygnału dźwiękowego itp., o tyle umiejętność właściwego przygotowania się do jazdy, czyli m.in. ustawienia fotela, lusterek, zapięcia pasów bezpieczeństwa i włączenia odpowiednich świateł, jest wyjątkowo istotna i musi być oceniana. Dużo łatwiej wykonać to wszystko na placu manewrowym niż w ruchu drogowym. Jeżeli te wszystkie umiejętności miały być sprawdzane w ruchu, przy jego obecnym natężeniu, najprawdopodobniej skończyłoby się to m.in. wydłużeniem czasu egzaminu, a co się z tym wiąże – utrudnieniem egzaminu dla zdających. Znalezienie bowiem odpowiednich miejsc do sprawdzenia tych umiejętności – głównie cofania – wprowadzi pełen wachlarz możliwości trudnych do przewidzenia dla kandydatów (pojazdy mogą być różnie zaparkowane, mogą

występować różne łuki drogi w prawo, w lewo itp.). Należy również wspomnieć o utrudnieniach dla mieszkańców i możliwych skargach z ich strony, związanych z wykonywaniem tych manewrów w miejscach takich, jak drogi osiedlowe, gdzie najczęściej występuje małe natężenie ruchu. Trudno wyobrazić sobie przecież sprawdzanie umiejętności cofania na głównych drogach.

Istnieje potrzeba skontrolowania zachowania w sytuacjach, które obecnie są sprawdzane na placu manewrowym, ale przeniesienie ich do ruchu drogowego może wpłynąć na zmniejszenie zdawalności egzaminów praktycznych. Jeżeli ktoś potrafi wykonywać podstawowe manewry, to wykona je zarówno na drodze, jak i na placu. Na terenie ośrodków egzaminowania kandydaci mają zapewnioną największą swobodę zaprezentowania swoich umiejętności w tym zakresie, m.in. dlatego, że nie ma na nich ruchu innych pojazdów, bądź pieszych, a sposób wykonania zadań jest z góry określony.

Mając na względzie zapewnienie jak najlepszych warunków do zaprezentowania swoich umiejętności i minimalizowanie stresu, często wymienianego jako czynnik mający ogromny wpływ na przebieg egzaminu, realizowanie zadania „ruszanie z miejsca” oraz „jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu” na placu manewrowym wydaje się być właściwe i lepsze.

W ruchu drogowym są zadania egzaminacyjne, w których wykorzystuje się umiejętność cofania po łuku. Jest to zawracanie z wykorzystaniem biegu wstecznego oraz wyjazd ze stanowiska parkingowego po zaparkowaniu. Nie można również wykluczyć innych sytuacji na drodze, które zmuszą do wykonania manewru cofania. Brak takiej umiejętności może doprowadzić do sytuacji stwarzających znacznie większe zagrożenie w ruchu drogowym niż powstałoby w przypadku potrącenia tyłki lub przejechania kołem przez linię w czasie wykonywania zadania na placu. Warto byłoby zastanowić się natomiast nad ponowną modyfikacją kryteriów tego zadania, które zmieniono wraz z ostatnią nowelizacją przepisów. To właśnie przeniesienie włączenia świateł odpowiednich do ruchu z zadania pierwszego do drugiego sprawiło, że osoba która poprawnie wykona jazdę po łuku do przodu i do tyłu, ale nie włączy odpowiedniego oświetlenia, nie zalicza próby.

Rafał Lewicki, egzaminator, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Radomiu

Pomysłodawcy zlikwidowania tzw. jazdy po łuku jako jeden z argumentów podają bezsensowność takiej jazdy w sztucznych warunkach. Mówią, że to w ruchu drogowym powinno się sprawdzać wszystkie umiejętności kandydatów. Innym argumentem jest poprawa statystyk zdawalności w WORD. Czy aby na pewno tędy droga?

Sprawdzenie podstawowych umiejętności panowania nad pojazdem powinno się odbywać poza drogą publiczną. Na tym etapie kandydat na kierowcę, przy minimalnej prędkości i w bezpiecznym miejscu, samodzielnie pokazuje, jak panuje nad pojazdem. Właśnie to zadanie daje egzaminatorowi możliwość oceny podstawowych umiejętności, jak: sposób ruszania i hamowania, właściwe obserwowanie toru jazdy podczas cofania przez tylną szybę, korzystanie z lusterek, utrzymywanie właściwego toru jazdy, czy wreszcie, właściwa ocena odległości od przeszkody. Z założenia jest to zadanie bardzo proste, chociaż realia egzaminacyjne nie zawsze to odzwierciedlają. W większości przypadków kandydaci na kierowców uczą się tego zadania na pamięć, „wkuwając”, przy którym słup-

ku skrócić kołem kierownicy i jaki obrót wykonać. Efekt? Brak panowania nad pojazdem, najechanie na pacholek, przejechanie kołem przez linię, co przynosi niechlubne statystyki. Skupienie się na liczeniu słupków powoduje brak właściwej oceny sytuacji za pojazdem i przed nim. Większość kandydatów, po zaliczeniu zadań na placu manewrowym i włączeniu się do ruchu drogowego, nie ma problemów z podstawowym panowaniem nad pojazdem. Manewr parkowania czy zawracania na drodze z wykorzystaniem biegu wstecznego nie sprawia im trudności. Wtedy to właśnie mija stres, drżenie nóg, a pojawia się pewność siebie.

Myślę, że należałoby rozpocząć dyskusję co do urealnienia zadań egzaminacyjnych na placu manewrowym w celu wyeliminowania „matematyki” i skupienia się na wyrabianiu u osób zdających nawyków, m.in. obserwowania do tyłu przez szybę toru jazdy i realnej oceny sytuacji wokół pojazdu. To zadanie daje egzaminatorowi szeroki obraz tak wielu umiejętności kandydata na kierowcę i jest potrzebne na egzaminie.

Osoba przygotowująca do egzaminu podczas trwania kursu ma możliwość ćwiczenia zadania, jakim jest jazda pasem ruchu do przodu i tyłu. Mało tego, niejednokrotnie może robić to w miejscu, gdzie będzie zdawać egzamin, czyli na placu egzaminacyjnym WORD. Jednocześnie, drodzy koledzy instruktorzy przypominam, że jest możliwość zdawania pojazdem OSK. W czym więc problem? Ustawodawca wychodzi naprzeciw potrzebom, a wam ciągle mało. Prawo jazdy to nie dowód osobisty, ani paszport. Złożenie wniosku i spełnienie kwestii formalnych nie wystarczy. Prawda jest taka, iż współczesne społeczeństwo jest rozszczeniowe, JA CHCE, JA MUSZĘ MIEĆ, INNI MAJĄ, DAJCIE I MI... Otóż nie. Osoby nieradzące sobie ze stresem nie powinny mieć prawa jazdy! Pojazd i uczestnictwo w ruchu wymaga panowania nad sobą i nad pojazdem, poruszania się w sposób bezpieczny. Argumenty typu „bo pan mnie zestresował” dojrzały ludzie odrzucą i wyśmieją. Ale rodzice wychowujący swoje dzieci w sposób bezstresowy i rozczeniowy wobec świata, Powiedz: zapłaciłem - muszę mieć!

Ruch drogowy wymaga opanowania wewnętrznego, panowania nad pojazdem, kultury wobec innych uczestników drogi. Skoro osoba egzaminowana nie panuje nad sobą i nad pojazdem, to chyba lepiej, że jej przygoda kończy się na placu. Potem z uporem mania-ka podejmuje kolejne próby zakończone fiaskiem. Czy każdy z nas może otrzymać pozwolenie na posiadanie broni? Czy każdy z nas, po instruktażu, może zostać pilotem? Do wszystkiego trzeba mieć predyspozycje i zdolności, opanować pożądaną materię, spełniać kryteria psychofizyczne, które dla kat. B prawa jazdy w ogóle nie są sprawdzane.

Proszę o zastanowienie, do czego dążymy. Czy fakt ukończenia 18 lat ma być przesłanką do wydawania prawa jazdy z urzędu, czy też powinniśmy umożliwić uzyskanie go osobom o odpowiednich umiejętnościach i dojrzałości społecznej oraz potrafiących panować nad pojazdem w sytuacjach trudnych i stresowych? Nie ulegajmy postawom rozszczeniowym i mówmy sobie wprost, iż z wróbla kanarka nie będzie. Pieniądze zapłacone za kurs nie pozwolą uczynić z nas kierowcy doskonałego, ale w ciągu 30 godzin możemy przynajmniej nauczyć się jazdy na łuku. A wypowiadających się krytycznie wobec placu egzaminacyjnego warto by zapytać o ich doświadczenie, uprawnienia do szkolenia oraz o to, jakie kategorie prawa jazdy uzyskali. A może to tylko wypowiedzi kolejnych frustratów, którzy nie potrafią poruszać się po wyznaczonym pasie ruchu w sposób bezpieczny i zgodny z techniką kierowania?

**Komentarz instruktora nauki jazdy o nicku Janko_Muzykant (nazwisko znane redakcji)
pod artykułem w portalu l-instruktor.pl**

Niestety, w dzisiejszych czasach każdy chce mieć prawo jazdy, ale nie każdy się nadaje. Ludzie bezkrytycznie patrzą na swoje umiejętności (a raczej ich brak) i nas winią za niepowodzenie – „oblałem, bo mnie ten baran źle nauczył”. Może czasem by się ktoś zastanowił i zadał sobie pytanie: czy ja się w ogóle do tego nadaję??? Niestety, ludzie chcą mieć prawo jazdy, bo im się NALEŻY, bo zapłacili za kurs, a tego, czy potrafią jeździć, w ogóle nie biorą pod uwagę. Przerażające jest to, że także kobiety po 40. roku życia, czyli już dojrzałe i można powiedzieć, świadome swoich umiejętności, podchodzą do tego, jak dzisiejsze młodzież, czyli rozszczeniowo. A prawda jest taka, że osób, które się w ogóle nie nadają, nawet najlepszy nasz kolega po fachu nie wyszkoli, choćby stawał na rękach. Nawet, jeśli jakimś cudem taka osoba zda egzamin, to stwarza realne zagrożenie dla siebie i pozostałych ludzi.

Mój apel: nie podpisujemy zaświadczeń „jak leci” - wyeliminujmy tę patologię i nie dopuszczajmy osób, które nie radzą sobie w ruchu drogowym, do egzaminu w WORD. Z tego, co mówią starsi ode mnie wynika, że kiedyś było było uzyskać prawo jazdy. Aktualnie nawet egzaminatorzy przysmykają oczy na różne rzeczy, bo widzą ogólny żenujący poziom. To błąd – oceniacie tak, jak wymaga tego rozporządzenie. Dając uprawnienia ludziom, którzy nie radzą sobie na drodze, będziecie mieć krew na rękach. Od was zależy, czy skutecznie wyeliminujecie takie jednostki z ruchu drogowego i nie dopuścicie ich do broni, jaką jest samochód. Niestety, jako szkoleniowcy mamy małe możliwości (jeśli my nie podpiszemy, to nas ludzie oczernią i pójdą do takich, co im podpiszą zaświadczenie bez wahania) – ostatnim „sitem” są osoby egzaminujące. Odkąd zajmuję się szkoleniem, coraz bardziej boję się poruszać po tej naszej Polsce. Pewnie nie tylko ja.

**Komentarz instruktora nauki jazdy o nicku Sylesia (nazwisko znane redakcji)
pod artykułem w portalu l-instruktor.pl**

Minimum minimorum

– szkolenie na kat. A

W rozporządzeniu o szkoleniu kandydatów na kierowców chyba najwięcej wątpliwości i komentarzy wywołały zapisy dotyczące kategorii motocyklowych. Poprosiliśmy instruktorów, którzy na co dzień muszą stosować zawarte w nim przepisy, o komentarz do tego dokumentu. Zapytaliśmy o główne problemy, które pojawiają się w trakcie szkolenia kandydatów ubiegających się o prawo jazdy kat. A i o to, jak dobrze szkolić. Interesujące wydało się też, czy rozporządzenie o szkoleniu spełnia oczekiwania instruktorów i wykładowców, którzy prowadzą kursy na tę kategorię.

Bogusław Sarna
Szkola Kierowców SARBO Warszawa



Szkolenie motocyklowe nie jest łatwym kawałkiem chleba. Zagrożenia, jakie powstają podczas nauki, zawsze powodują duży stres u instruktorów szkolących. Dlaczego? Otóż od pierwszych chwil osoba szkolona przebywa na pojeździe samodzielnie. Instruktor podpowiada, koryguje, tłumaczy, jednakże z pewnego

dystansu. Nie sposób się ustrzec niekontrolowanego przyspieszenia, panicznego hamowania i innych irracjonalnych zachowań, które najczęściej kończą się upadkiem, a co za tym idzie, mniejszymi lub większymi obrażeniami. Wprowadzenie motocykli ciężkich do szkolenia i egzaminowania (masa 220 kg) jeszcze bardziej spotęgowało niebezpieczeństwo i urazowość podczas szkolenia. Drżą egzaminatorzy i drżą instruktorzy, bo instrukcja egzaminowania kieruje się własnymi prawami. Klaustrofobiczne (brak strefy bezpiecznej na wyrafinowane manewry) place egzaminacyjne często dużo, dużo mniejsze niż w ośrodkach szkolenia, powodują olbrzymi stres wśród zdających i niestety, pomimo dobrego przygotowania kandydatów, często egzamin kończący się niepowodzeniem. Kiedyś w szkoleniu i egzaminowaniu były motocykle o poj. 250 cm³. Wiodące ośrodki, w celu dobrego przygotowania, wykorzystywały motocykle także o większej pojemności (500, 600 cm³). W mojej ocenie nie, było to złe. Reasumując: albo pójdziemy w kierunku powiększenia placów do egzaminowania na motocyklach ciężkich, z zachowaniem obecnych zadań egzaminacyjnych, albo pozostawiamy te „miniaturki” i zmienimy instrukcję egzaminowania, zmniejszając moc motocykli.

Natomiast na pytanie, jak dobrze szkolić na kategorię A, nie jest łatwo udzielić jednoznacznej odpowiedzi. Instruktor to zawód, który wymaga ciągłego doskonalenia wiedzy, umiejętności oraz sposobu jej przekazywania. Nasi klienci mają różne doświadczenia związane z motocyklem. Część z nich to kompletni laicy, którzy nagle zapalali miłością do motocykla. Inni od lat interesowali się motocyklami, jeździli na motorowerach czy też pojaz-

dach 125 cm³. Jeszcze inni to doświadczeni motocykliści, którzy przejechali tysiące kilometrów bez uprawnień, a w pewnym momencie zdecydowali się na uporządkowanie swoich spraw. Rolą instruktora jest ocenić poziom kandydata (co nie jest trudne) i dostosować program oraz zestaw ćwiczeń do poziomu jego umiejętności.

Skupmy się na osobie bez doświadczenia. Instruktaż wstępny, który ma na celu zaznajomienie kandydata z podstawowymi właściwościami technicznymi motocykla (moc, przyspieszenie, silnik itd.). Kolejna sprawa to omówienie wszystkich mechanizmów i warunków mających wpływ na bezpieczeństwo. Następny etap to szereg sprawnościowych ćwiczeń dostosowanych do indywidualnych cech osoby szkolonej. Stopniowanie trudności, przechodzenie od rzeczy łatwych do trudniejszych, wielokrotne powtarzanie w celu wyrobienia nawyków i odruchów to podstawa przy nauczaniu. Im więcej uwagi poświęcimy na ćwiczenia ogólnorozwojowe (techniczne), tym mniej czasu zabierze nam tłumaczenie i nauka manewrów *stricto* egzaminacyjnych. O ile szkolenie na placu we wszystkich szkołach jest podobne, o tyle szkolenie w ruchu drogowym jest mocno zróżnicowane.

Obecne przepisy nie precyzują, jak powinno ono przebiegać, więc każdy instruktor lub ośrodek stosuje formę dla siebie wygodną. Większość jeździ za kursantem samochodem, część – drugim motocyklem, inni siedzą na tylnym siedzeniu. Wszyscy instruują kursanta, jak jechać i robią „dobra robotę”. Każda z tych metod ma jednak zalety i wady. Ideą byłoby ich połączenie.

Zalety szkolenia z pozycji samochodu:

- duży komfort pracy dla instruktora (warunki pogodowe, bezpieczeństwo własne)
- ochrona kursanta przed innymi użytkownikami dróg
- nauka podejmowania samodzielnych decyzji
- szkolenie zbliżone do warunków egzaminacyjnych
- łatwość kierowania, hamowania, przyspieszania motocyklem (jedna osoba), wchodzenia w zakręty i wychodzenia z nich.

Zalety szkolenia dwoma motocyklami: nauka jazdy w grupie, sposób zajęcia pasa ruchu, wykonywanie manewrów, obserwacja, zmiana lidera itp.

Zaletą szkolenia z instruktorem na tylnym siedzeniu na pewno jest bezpieczeństwo. Kursant zaznajamia się z zasadami przewożenia pasażera i zagrożeniami z tego wynikającymi. Dodatkowo czuje, jak zmieniają się parametry trakcyjne motocykla, przyspieszenie, hamowanie, pokonywanie zakrętów itp.

W kontekście rozporządzenia o szkoleniu z dnia 4 marca 2016 r. nastąpiła duża zmiana jeśli chodzi o wybór doboru motocykla do umiejętności osoby szkolonej. 50% godzin programowych można realizować na motocyklach mniejszych niż typowanych dla danej kategorii. Wcześniejsze rozporządzenie nakazywało od pierwszej lekcji jazdę na motocyklu ciężkim, co było sprzeczne z zasadami dydaktyki i metodyki nauczania.

Jakub Szatkowski

Instruktor nauki jazdy kat. A, B, C, D, T, B+E, C+E, D+E, Szkoła Kierowców SARBO Warszawa



Powszechnym problemem w szkoleniach na kategorii motocyklowe jest zbyt mała liczba godzin praktycznych przeznaczonych programowo na opanowanie umiejętności poruszania się tymi pojazdami. Specyfika jednośladów, wiedza teoretyczna i praktyczna, którą powinien opanować kursant,

wymaga większej liczby godzin zajęć niż przewidziano jako minimalna, by ukończyć kurs.

Jak dobrze szkolić na tę kategorię? Przede wszystkim z pasją i zaangażowaniem. Ważne jest odpowiednie podejście do kursanta, zrozumienie jego potrzeb i możliwości. Indywidualne dostosowanie tempa szkolenia, przekazywanie wiedzy i wykonywanie przez niego ćwiczeń.

Od czasu wprowadzenia czterech kategorii motocyklowych: AM, A1, A2, A, a nawet pięciu – 125 cm³ na kat.

B – obserwuję zmianę charakteru kursanta w poszczególnych kategoriach. Każde z tych uprawnień wymaga od instruktora innego podejścia do osoby szkolonej. Instruktor kategorii motocyklowych powinien być tego świadomy i umieć odpowiednio zmodyfikować swoje podejście. Dla mnie najważniejszym elementem szkolenia, poza zapewnieniem kursantowi przyjemności z jazdy motocyklem, jest wytworzenie w nim poczucia, potrzeby dbania o bezpieczeństwo, rozumiane szeroko, jako własne, innych i ogólnie ruchu wokół nas.

W mojej opinii jednym z podstawowych elementów pomagających kreować takie podejście jest szkolenie, w ruchu drogowym odbywające się na motocyklach, gdy zarówno kursant, jak i instruktor poruszają się indywidualnie, każdy na własnym motocyklu. Instruktor może w razie potrzeby, prowadzić komentarz na bieżąco – dzisiejsza technologia to umożliwia – i obserwować zachowanie kursanta i innych uczestników ruchu z większej perspektywy. Kursant porusza się w pełni samodzielnie i ma poczucie, że jego instruktor wie, o czym mówi, przekazując mu wiedzę praktyczną.

reklama

Podręczniki z kodem

ZESKANUJ kody z książki

OBEJRZYJ dodatkowe materiały

ZROZUM zagadnienie

ZDAJ egzamin

BĄDŹ bezpieczny!!!



zobacz filmy!!!

Jeśli chodzi o to, czy rozporządzenie o szkoleniu spełnia nasze oczekiwania, to trudno mi o tym mówić, ponieważ – nauczony doświadczeniem – przezornie żadnych oczekiwań nie miałem. Niemnił zaskoczyła mnie natomiast zmiana liczby godzin obowiązkowego szkolenia na kat. AM. Możemy, oczywiście, powiedzieć, że pięć godzin to liczba minimalna i na tym szkolenie nie musi się zakończyć, ale dla wielu rodziców będzie to sygnał, że to powinno wystarczyć. Myślę, że podobne poglądy ma większość instruktorów realizujących szkolenie na kat. AM w ruchu drogowym.

Brakuje mi regulacji kwestii prowadzenia zajęć praktycznych w ruchu drogowym dla kategorii motocyklowych, tj. kursant motocyklista + pojazd asekuracyjny. Uważam takie rozwiązanie za najlepsze zarówno dla osoby szkolonej, jak i dla bezpieczeństwa na drodze. Zapis umożliwiający przeprowadzanie szkolenia do 50% pierwszych godzin na innym motocyklu (o mniejszej pojemności) oceniam pozytywnie. Mam tylko obawę, czy nie stanie się normą narzucaną kursantom w celu poprawy rachunku ekonomicznego OSK, a przecież powinna to być odpowiedź na realne możliwości i potrzeby kursanta.

Tomasz Kulik, Motocyklowa Szkoła Jazdy Kulikowo



Fot. Archwium prywatne

Najdotkliwsze problemy, z jakimi spotykam się szkoląc kandydatów na motocyklistów, dotyczą fatalnego prawa regulującego tę usługę. Nie młodzież zwolniona z zajęć wychowania fizycznego, nie cena paliwa, ale prawo napisane na kolanie przez dyletantów z resortu transportu. Przede wszystkim warunki

techniczne, jakim ma odpowiadać motocykl szkoleniowy, utożsamiony z egzaminacyjnym (całkowicie bezprawnie), co powoduje, że przez trzy lata byliśmy zmuszeni do wstawiania kursantów na motocykl klasy 600 cm od pierwszej lekcji, co jest wbrew zasadom nauczania, sprzyja wypadkom i zniechęceniu do jazdy na motocyklu. Od niedawna łaskawie możemy używać maszyn mniejszych, ale nadal diagnosta nie przeprowadzi badania dodatkowego motocykla klasy 250 cm, jakże potrzebnego w szkoleniu, bo diagnosta odmówi, argumentując zapisem w stosownym rozporządzeniu – i będzie miał rację! Otóż motocykl klasy 250 ma zbyt małą pojemność, by można go było użyć do szkolenia w zakresie kategorii A i A2 i zbyt dużą dla kategorii A1. Paranoja. Resort łaskawie pozwala na użycie motocykli niższych klas, jednocześnie nie zmieniając rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów.

Kolejna sprawa to sposób egzaminowania, gdzie osoba dobrze przygotowana do jazdy nie zda egzaminu, gdy zapomni o łańcuchu, ale może go zdać bez kłopotu, mimo odchylenia się ciałem na zewnątrz zakrętu i zmieniając biegi po zatrzymaniu. Kryteria egzaminowania są idiotyczne, a porządni egzaminatorzy mają ręce związane nieżyłową instrukcją egzaminowania pisaną przez osobę bez prawa jazdy na motocykl.

Aby dobrze szkolić przyszłych motocyklistów, trzeba samemu być praktykującym motocyklistą. Niestety, 90% kadry instruktorskiej zajmującej się kategoriami motocyklowymi nie ma własnego motocykla, nie jeździ, nie ma pojęcia o zjawiskach zachodzących w pojeździe. Ogromna wypadkowość motocyklistów w Polsce jest po części

skutkiem słabego szkolenia realizowanego przez dyletantów. Weźmy pod lupę jazdę w ruchu drogowym, gdzie instruktorów siadających na tylne siedzenie motocykla jest w Polsce około dwudziestu na kilkuset szkolących przyszłych motocyklistów. Powszechna „urawniłowka” powoduje, że statystyczny absolwent kursu kategorii A w Polsce dowiaduje się o właściwej technice kierowania na zajęciach w ODTJ, bo tzw. przeciwskręt nie został omówiony i opanowany na kursie podstawowym. Instruktor jadący autem za kursantem nie ma możliwości zareagowania na wyczyny podopiecznego, który szkoląc się, ma prawo do błędu. Dlaczego instruktorzy jeżdżą autem za kursantami? Bo sami nie potrafią jeździć, a i z manewrami obowiązującymi na egzaminie mają kłopoty. Instruktor siadający na tylne siedzenie motocykla szkoleniowego pokazuje, że bierze odpowiedzialność za szkolenie i na bieżąco koryguje poczynania kierującego. Przez radio, z samochodu, nie da się zahamować za kursanta, zmienić toru jazdy, o wyegzekwowaniu prawidłowego dosiadu, odciążenia rąk, preloadingu i międzygazu nie wspominając...

Nie jestem mistrzem, ale sam się szkolę u najlepszych spędzając kilka dni w roku na torze w charakterze uczestnika zajęć, by móc jak najlepiej przygotować swoich kursantów do bezpiecznego poruszania się po drogach publicznych, a przy okazji do egzaminu na prawo jazdy – właśnie w tej kolejności: najpierw nauka jazdy a później przygotowanie do egzaminu. Niestety, w wielu ośrodkach zajęcia ograniczają się tylko do przygotowania do egzaminu...

Rozporządzenie o szkoleniu nie spełnia oczekiwań instruktorów i wykładowców, którzy prowadzą kursy na kat. A. Reguluje ono szkolenie w sposób sprzeczny z zasadami nauczania, już dawno opracowanymi przez specjalistów zajmujących się szeroko pojętą pedagogiką.

Szczególnie program szkolenia kandydatów na kierowców należałoby napisać jeszcze raz, w gronie fachowców. Przydałoby się też tak zmienić ustawy, by szkolenie osób posiadających uprawnienia do kierowania danym pojazdem było możliwe legalnie w OSK, a nie tylko w ODTJ. Przecież osoba posiadająca prawo jazdy, jednak z wieloletnią przerwą w jeździe, wymaga zwykłego szkolenia podstawowego, jakie oferuje OSK, a nie szkolenia specjalistycznego w ODTJ.

Profil instruktora

Z dr Ewą Odachowską,
psychologiem transportu
z Instytutu Transportu Samochodowego,
rozmawia Bożenna Chłabcz



– Jak należy szkolić kandydatów na kierowców, żeby nie tylko zdali egzamin, ale naprawdę umieli jeździć bezpiecznie i szanowali tych, których spotykają na drodze?

– Odpowiedź jest bardzo prosta: dobrze. Za tym hasłem kryje się jednak wiele różnych uwarunkowań i to wcale nie jest tak proste zadanie, jak by się mogło wydawać.

– Czego zatem potrzebuje instruktor, co powinien robić?

– Pamiętać, że szkoli osobę już dorosłą. Chcąc nauczyć ją tego, na czym nam zależy i żeby zajęcia było efektywne, musi brać pod uwagę jej własne umiejętności, a czasami złe nawyki, które należy zniwelować. Szkolić trzeba nie w oderwaniu od treści merytorycznych, ale przede wszystkim odwołując się do praktyki, bo kierowanie pojazdem to przede wszystkim czynność praktyczna, a nie teoretyczna. Oczywiście, teorię należy poznać, ale praktyka dotycząca zastosowania zdobytej wiedzy jest najważniejsza.

– Skąd instruktor ma wiedzieć, z jakim człowiekiem ma do czynienia?

– To faktycznie trudniejsze zadanie. Źródłem tej wiedzy jest obserwacja i sprawdzenie, jak się ta osoba zachowuje w kontakcie z instruktorem i z pozostałymi uczestnikami kursu. Czy jest otwarta, czy raczej zamknięta, oderwana od całej grupy, czy woli pracować samodzielnie, czy chętnie angażuje się w działania itd. Już pierwsze symptomy pokazują, jak ktoś funkcjonuje temperamentalnie – czy jest ekstrawertywny, czy też introwertywny, z kim, pod względem osobowościowym, mamy do czynienia. Oczywiście, instruktor nie jest psychologiem i nie wymagamy od niego wiedzy, której nie ma, ale dobrze, aby w procesie edukacji uwzględniał indywidualne cechy kursanta, które widać już na pierwszy rzut oka. I warto zrobić z nich zasób. Z punktu widzenia psychologicznego nie ma czegoś takiego, jak dobra lub zła osobowość czy też temperament. Każdy jest „jakiś” i z każdym trzeba nauczyć się żyć, pracować. Osoba, która temperamentalnie lubi, gdy dużo się dzieje, jest zazwyczaj otwarta, aktywna i będzie się źle czuła w sytuacji deprywacji, czyli w monotonnym środowisku. Podczas szkolenia będzie ona potrzebowała więcej bodźców i nie usiedzi bez ruchu na zajęciach teoretycznych. Wszystko się zmieni, kiedy zacznie się praktyka. Natomiast ktoś, kto jest wysokoreaktywny i mało aktywny, funkcjonuje lepiej, kiedy się mniej dzieje. Woli raczej część teoretyczną kursu, a podczas zajęć praktycznych najchętniej będzie bardzo wolno jechać prawym pasem, bo nie potrzebuje się dostymulowywać. To wszystko instruktor może sam zauważyć i stworzyć coś na kształt zasobu cech każdego kursanta. W procesie szkolenia będzie mógł wykorzystywać te indywidualne predyspozycje.

– Czyli instruktor ma opierać swoje postępowanie na intuicji?

– Niezupełnie. Zgodnie z ustawą, podczas kursu i warsztatów dla instruktorów, zajęcia z psychologiem są obowiązkowe. Problem polega na tym, że często instruktorzy nieco po macoszemu traktują proces szkoleniowy, zamiast wyciągnąć z zajęć tyle, ile się da i potem tę wiedzę wykorzystywać. Na szczęście, coraz częściej i coraz więcej organizacji zrzeszających instruktorów stosuje dobre praktyki i prowadzi dla swoich członków bardzo zaawansowane szkolenia, podczas których uczą się oni metod pracy z ludźmi i tego, jak rozpoznawać niektóre struktury osobowości, żeby lepiej szkolić. Na takie zajęcia instruktorzy nie powinni szczędzić środków, bo zysk z nich jest wielki. Instruktor, wykonując swoją pracę, sam jest narażony na wysokie koszty psychiczne. Lepsze wykształcenie ułatwi mu życie i pracę.

– Czy sądzi Pani, że instruktorami są osoby kompetentne, dobrze przygotowane do pracy z ludźmi?

– Obowiązujące przepisy, w tym ustawa o kierujących pojazdami, jasno wskazują, w jaki sposób psycholog powinien badać instruktorów nauki jazdy i kandydatów na instruktorów.

Oczywiście, instruktor nie jest psychologiem i nie wymagamy od niego wiedzy, której nie ma, ale dobrze, aby w procesie edukacji uwzględniał indywidualne cechy kursanta, które widać już na pierwszy rzut oka. I warto zrobić z nich zasób. Z punktu widzenia psychologicznego nie ma czegoś takiego, jak dobra lub zła osobowość czy też temperament. Każdy jest „jakiś” i z każdym trzeba nauczyć się żyć,

W 2014 roku zmieniło się rozporządzenie dotyczące badań psychologicznych. Badania aparaturowe, które weryfikują reakcje psychomotoryczne, są bardzo istotne, ale w pewnym sensie zeszły na drugi plan, na rzecz takich analiz, jak typ osobowości, radzenie sobie ze stresem czy funkcje, które stanowią o różnicach indywidualnych w zakresie charakteru człowieka. Takim badaniom podlegają instruktorzy. W Instytucie Transportu Samochodowego także staramy się dawać psychologom wytyczne, jak powinny być one prowadzone. Szereg naszych publikacji dotyczy tego, jak dobrze badać poszczególne zawody i grupy kierujących. Inną funkcję pełni badanie instruktora i egzaminatora, a inną to, które dotyczy np. kierowcy przekraczającego dozwoloną liczbę punktów karnych. W przypadku tych pierwszych grup pożądany jest dosyć wysoki wskaźnik tzw. inteligencji emocjonalnej, wskaźnik empatii, czyli rozumienia, umiejętności wczuwania się w rolę drugiej osoby. Przeciwwskazaniem do wykonywania zawodu instruktora i egzaminatora jest duży neurotyzm, czyli wysoki poziom lęku, bo osoba, która uczy kandydata, nie może sama być wysokoreaktywna, czyli wysokolękowa. Musi ona wytrzymać dużą liczbę stymulacji. Na drodze wciąż się coś dzieje. Nie dość, że są zmiany w ruchu, to jeszcze instruktor ma pod kontrolą wszystkie urządzenia sterownicze i człowieka, którego uczy. Bódców jest wiele, w związku z tym przeciwwskazaniem będzie wspomniany wysoki neurotyzm, wysoka reaktywność emocjonalna, jak i niska aktywność, słaby typ temperamentu, ewentualnie typ temperamentu, który charakteryzuje niezharmozowanie.

Przecież nie każdy powinien być instruktorem i nie każdy się do tego nadaje. Tak, jak nie każdy powinien być kierowcą – to prawda, że prawo jazdy nie jest już przywilejem, raczej dokumentem na kształt dowodu osobistego, który posiada każda osoba pełnoletnia. Nie każdy jednak chce i nie każdy musi mieć uprawnienia do kierowania pojazdem.

- A jak ocenia Pani wagę poziomu wykształcenia? Czy to ma znaczenie?

- Ustawowe minimum to wykształcenie średnie. Psycholog bada także sprawność intelektualną i funkcjonowanie poznawcze. Analizowana jest także tzw. antycypacja. Jest to cecha, która umożliwia przewidywanie konsekwencji swojego zachowania i zachowania innych kierowców. Jest także związana z umiejętnością analizowania czasowo-przyczynowego skutku zachowania oraz np. ciągłości ruchu. Antycypacja jest istotna nie tylko w zawodzie instruktora, ale w ogóle w zawodzie kierowcy. Ponadto, w przypadku instruktorów i egzaminatorów, sprawdzamy jeszcze dojrzałość emocjonalną i społeczną. Gdy okazuje się, że mamy do czynienia z osobą niedojrzałą emocjonalnie i społecznie, to jest to oczywiście przeciwwskazanie do wykonywania tego zawodu. Idealnie byłoby, żeby psychologowie podchodzili do swojej pracy bardzo rzetelnie i rzeczywiście to wszystko analizowali. Przecież nie każdy powinien być instruktorem i nie każdy się do tego nadaje. Tak, jak nie każdy powinien być kierowcą – to prawda, że prawo jazdy nie jest już przywilejem, raczej dokumentem na kształt dowodu osobistego, który posiada każda osoba pełnoletnia. Nie każdy jednak chce i nie każdy musi mieć uprawnienia do kierowania pojazdem. Często okazywało się, że osoby, z którymi pracowałam nad stresem egzaminacyjnym, tak naprawdę nie chciały zdać egzaminu, kierować pojazdem i mieć prawa jazdy. To była raczej chęć rodziców, albo presja otoczenia, a sami zainteresowani nie byli na to gotowi, ani predysponowani.

- Czy zna Pani przypadek, że kandydata na instruktora lub wykładowcę zdyskwalifikowano po badaniach psychologicznych?

- Tak, oczywiście. Niejedną osobę.

- Także w przypadku już czynnych instruktorów?

- Oczywiście, że tak. Psycholog wydaje orzeczenie w zakresie wykonywania czynności instruktora czy egzaminatora, a nie tylko w zakresie predyspozycji psychologicznych do kierowania pojazdem, jak w przypadku większości innych grup badanych kierowców. Jeżeli w toku prowadzonej diagnozy stwierdzono przeciwwskazania do wykonywania czynności instruktora lub egzaminatora, to psycholog wydaje orzeczenie o ich istnieniu. Badaniom podlega zarówno kandydat na instruktora, jak i czynnie pracujący w tym zawodzie kierowca. Zdarzają się sytuacje, że orzeczenie zawiera przeciwwskazania, jeśli okazuje się, że np. funkcje poznawcze, motoryczne czy koordynacja wzrokowo-ruchowa są zaburzone. Zdarzają się także przeciwwskazania dotyczące cech osobowości.

- Jakie cechy powinien mieć idealny, modelowy instruktor?

- Sztuka nie polega na tym, żeby zbudować ideał, do którego każdy będzie dążył. Sztuką jest funkcjonować dobrze w roli, pomimo pewnych ograniczeń. Co więcej, ważne jest, by umieć zauważyć w sobie pewne ograniczenia i potraktować je jako zasób. Nie każdy musi się sprawdzać we wszystkim. Stan idealny rzadko jest do osiągnięcia. Bardzo często to kwestia cech temperamentu, które wyjątkowo lub w ogóle nie podlegają zmianom. Wystarczy jednak, żeby osoba, która trochę gorzej funkcjonuje pod względem reaktywności komórki nerwowej czy wytrzymałości, знаła swoje ograniczenia i wykorzystywała to jako zasób, czyli myślała np. tak: wiem, że niezbyt dobrze się czuję, kiedy jestem przeciążony pracą i po 8 godzinach mam tendencje do popełniania błędów, więc planuję zajęcia wtedy, kiedy jestem najbardziej efektywny. Albo: prowadzenie zajęć teoretycznych nie sprawia mi satysfakcji, bo

Sztuka nie polega na tym, żeby zbudować ideał, do którego każdy będzie dążył. Sztuką jest funkcjonować dobrze w roli, pomimo pewnych ograniczeń.

nie lubię występować przed licznym gronem lub nie jestem w tym dobry. Wybieram więc część praktyczną kursu, bo świetnie daję sobie radę ucząc jeździć. Instruktorzy mają obawy przed wizytą u psychologa i uzyskaniem orzeczenia, bo myślą, że naszym zadaniem jest wyłapanie rzeczy negatywnych. Tymczasem my bardzo często robimy coś zupełnie innego. Wskazujemy mocne i słabe strony po to, żeby te mocne jeszcze bardziej uwydatnić i skompensować nimi ewentualne deficyty.

- Jesteście sojusznikami badanych?

- Dokładnie. Wskazujemy strony słabsze po to, by je kompensować innymi, lepszymi. Metodyka badań psychologicznych zawiera jasny wykaz pewnych kompetencji osobowościowych, które mogą kompensować ewentualne braki. Oczywiście, świetnie byłoby być sangwinikiem, typem zharmonizowanym, wytrzymałym, zrównoważonym, mieć niską perswerację, czyli małą tendencję do zastanawiania się, już po zaprzestaniu bodźca, do analizowania ponownie swojej decyzji, czy była dobra itd. Ale nie każdy taki jest i to nie oznacza, że nie mając tych wszystkich cech w komplecie, będziemy złymi instruktorami. Trzeba też zaznaczyć, iż istnieją również dość jednoznaczne przeciwwskazania w postaci np. wysokiego poziomu lęku czy znacznej introwersji, ale są też rzeczy ewidentne i taka osoba raczej nie będzie szukała swojej drogi w takim zawodzie. Problemem też może być nieharmonizowana struktura temperamentu z wysoką dozą wrogości i impulsywności, takie osoby mogą reagować agresją werbalną (niekiedy nawet fizyczną) na przedłużający się proces uczenia się, a to wpłynie negatywnie na motywację kursanta do zdobywania wiedzy. Ale u podłoża takiego impulsywnego zachowania najczęściej także leży silny lęk. Istotna też jest dobra sprawność psychomotoryczna. Pozostałe aspekty można kompensować innymi i świetnie sobie radzić.

- Na drodze najważniejsze jest bezpieczeństwo. Na co warto i trzeba zwrócić uwagę instruktorom, żeby do minimum ograniczyć zagrożenie?

- Proces szkolenia jest istotny, bo wiadomo, że lepiej zapobiegać niż leczyć. Tyle, że instruktor pojawia się w życiu kierowcy na etapie, kiedy w wyniku wcześniejszego modelowania dziecko, a potem młody człowiek, już wiele umie i ma sporo nawyków. Wszyscy znamy takie sytuacje: matka przeprowadza dziecko przy czerwonym świetle, a potem, przy innej okazji przekazuje mu komunikat: uważaj, przechodź tylko na zielonym. To tak, jak w sytuacji, gdy na dzwonek telefonu dziecko słyszy: powiedz cioci, że nie ma mnie w domu, a za chwilę: pamiętaj, żeby mówić prawdę, to jest bardzo ważne w życiu. Komunikaty są więc często niespójne – to raz. Po drugie – przedszkolem ruchu drogowego jest zazwyczaj tylne siedzenie samochodu, z którego dziecko obserwuje zachowanie rodziców. O ile w domu pewne zasady są przestrzegane, to w samochodzie – np. żeby dziecko było grzeczne w czasie podróży – niejednokrotnie rodzice wszystkie normy puszczają w niepamięć. Często też ich zachowanie za kierownicą pozostawia wiele do życzenia.

- Tymczasem spójnego systemu edukacji komunikacyjnej wciąż nie mamy. Więc gdzie to dziecko ma się nauczyć tego, co naprawdę ważne? Gdzie ma nabrać właściwych nawyków?

- Już od najmłodszych lat dziecko powinno obserwować dobre praktyki, ale moderatorem postępowania dziecka są rodzice. To oni ustalają pewne ramy zachowania i powinni pamiętać, że sami muszą się w tych ramach znajdować. Bo dziecko, poza tym, co słyszy, głównie obserwuje. Są więc rodzice, żłobek i przedszkole. Potem mamy lub nie – wychowanie komunikacyjne w szkole, a instruktor pojawia się na końcu. Jego rola jest nie do przecenienia, bo instruktorzy często, niestety, choć rzadziej niż miało to miejsce wcześniej, przygotowują tylko do zdania egzaminu, a nie do uczestnictwa w ruchu drogowym. A to są dwie różne sprawy. Nawet kierowcy zwracają uwagę, że jeżeli od razu po zdobyciu prawa jazdy nie uczą się dalej, to po zdaniu egzaminu nie są jeszcze dobrymi uczestnikami ruchu drogowego. Bo najzwyczajniej w świecie nie potrafią w nim świadomie uczestniczyć i dlatego tak ważna jest idea zielonego listka dla tych, którzy zaczynają się wdrażać do odpowiedzialnego udziału w ruchu drogowym, co wcale nie jest łatwe, ani proste.

Psycholog ma obowiązek ocenić, jakie predyspozycje są najlepsze w zawodzie osoby, którą bada. Jeśli jest to przedstawiciel handlowy, to muszą wiedzieć, że do tej pracy potrzebna jest duża wytrzymałość, aktywność, umiejętne radzenie sobie ze stresem, odpowiedzialność itd. Sprawdzam, czy ta osoba je ma. Dokładnie w taki sposób powinni pracować instruktorzy. Wiedząc, co oznacza i kim jest świadomy uczestnik ruchu drogowego, wyłapywać takie cechy u przyszłego kierowcy i wzmacniać je. Uczyć tak, żeby profil kandydata, który wychodzi ze szkoły nauki jazdy, odpowiadał profilowi świadomego uczestnika ruchu drogowego. Im bardziej się ten ideał zbliży do naszego kandydata na kierowcę, tym lepiej.

- Dziękuję za rozmowę.

Problemem też może być nieharmonizowana struktura temperamentu z wysoką dozą wrogości i impulsywności, takie osoby mogą reagować agresją werbalną (niekiedy nawet fizyczną) na przedłużający się proces uczenia się, a to wpłynie negatywnie na motywację kursanta do zdobywania wiedzy. Ale u podłoża takiego impulsywnego zachowania najczęściej także leży silny lęk

Już od najmłodszych lat dziecko powinno obserwować dobre praktyki, ale moderatorem postępowania dziecka są rodzice. To oni ustalają pewne ramy zachowania i powinni pamiętać, że sami muszą się w tych ramach znajdować. Bo dziecko, poza tym, co słyszy, głównie obserwuje.

ITS dla bezpieczeństwa

Spotkanie z prezes PFRON

12 stycznia br. w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego gościła pani Teresa Hernik, Prezes Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON). Celem spotkania była prezentacja inicjatywy ITS – Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych (CUM) oraz omówienie zasad współpracy między ITS i PFRON.

„Bezpieczny kursant OSK”

Instytut Transportu Samochodowego objął patronatem konferencję „Bezpieczny kursant OSK”, której organizatorem była Fundacja SOS Odpowiedzialne Szkoły Jazdy, a Honorowym Patronem – Rzecznik Praw Obywatelskich.

Informację nt. konferencji zamieszczamy w dziale „Przegląd wydarzeń”.

III Krakowskie Dni

Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

W dniach 24-26 lutego 2016 r. odbyły się III Krakowskie Dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w ramach których zostały zorganizowane ogólnopolskie konferencje specjalistyczne, w tym „Stała i tymczasowa organizacja ruchu drogowego – Organizacja Ruchu 2016” i „Bariery ochronne na drogach i obiektach inżynierskich – Bariery 2016”. Patronat nad wydarzeniem objął m.in. Instytut Transportu Samochodowego.

Jakość świateł pojazdów

W okresie jesienno-zimowym policjanci z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji testowali prototypową wersję analizatora świateł ITS, służącego do kontroli reflektorów w warunkach drogowych.

Na Stacji Kontroli Pojazdów Instytutu Transportu Samochodowego można, po wcześniejszym umówieniu się, bezpłatnie sprawdzić światła analizatorem świateł ITS.

Wizyta ekspertów do spraw BRD z Finlandii

9 lutego br. w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego odbyło się spotkanie z przedstawicielami fińskiego odpowiednika Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – organizacji Liikenneturva oraz współpracującymi z nimi dziennikarzami. Przedmiotem rozmów były kwestie związane z edukacją uczestników ruchu drogowego, wynikające z polskich praktyk i doświadczeń.

Według NIK Polska potrzebuje rzetelnych danych dla oceny stanu brd

Podczas zorganizowanej w NIK konferencji „Bezpieczny transport”, o której informujemy w dziale „Przegląd wydarzeń”, w imieniu Instytutu Transportu Samochodowego głos zabierała Maria Dąbrowska-Loranc, która zwróciła uwagę na konieczność podejmowania działań zaradczych w oparciu o fachową wiedzę oraz przez prowadzenie oceny ich skuteczności.

CUM z patronatem honorowym MliB

Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, objął honorowym patronatem I rocznicę powołania Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych przy Instytucie Transportu Samochodowego. W ramach obchodów rocznicowych w dniach 15-18 marca 2016 r. w Rytrze oraz w Szklarskiej Porębie zorganizowano cykl konferencji dla diagnostów Stacji Kontroli Pojazdów pod Patronatem ITS.

Wyładowujesz się!

Ruszyła kampania informacyjna pt. „Wyładowujesz się!”, poświęcona zachowaniu kierowców pojazdów służbowych. Jej celem jest zwrócenie uwagi na powszechne zjawisko agresji na drodze. Kampania została objęta honorowym patronatem Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Rozwiązania programu SMART w walce z nietrzeźwymi kierowcami

21 marca br. w Hotelu Mercure Warszawa zorganizowano międzynarodową konferencję poświęconą działaniom prewencyjnym wobec nietrzeźwych kierowców. Organizatorami wydarzenia, w ramach europejskiego programu SMART (Sober Mobility Across Road Transport), byli: Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) oraz Instytut Transportu Samochodowego.

Kolejny patronat nad CUM

Krzysztof Michałkiewicz, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, Pełnomocnik Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych, objął honorowym patronatem cykl wydarzeń związanych z obchodami I rocznicy powołania Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych ITS.

„Jadę z wyobraźnią”

Przedstawiono kolejny spot edukacyjny zatytułowany „Jadę z wyobraźnią”, będący integralną częścią programu „PrzyWracam” – ogólnopolskiej kampanii na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym, realizowanej przez Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego, Służbę Więzienną w Krakowie oraz Centrum Inicjatyw na rzecz poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Celem przedsięwzięcia jest zwrócenie uwagi na konsekwencje jazdy pod wpływem alkoholu, narkotyków, innych środków odurzających, oraz skutki niezapięcia pasów, czy nadmiernej prędkości. Kampania skierowana jest do wszystkich użytkowników dróg, ze szczególnym uwzględnieniem młodych kierowców. To właśnie młodzi więźniowie – sprawcy wypadków drogowych – dzielą się swoimi historiami z widzami. Inspiracją dla autorów scenariuszy były wyniki projektu „Module CLOSE TO”, którego celem były spotkania młodych kursantów (w ramach szkolenia) ze sprawcami wypadków drogowych.

Więcej: www.cibrd.org.pl

<https://www.youtube.com/watch?v=wrmaWYc5RqA>

Czy naruszanie przepisów ruchu drogowego przez absolwenta kursu na prawo jazdy powinno być podstawą oceny pracy instruktora i OSK?



Fot. Jolanta Michasiewicz

Jak oceniać OSK i instruktorów?

Jan Szumiał, Prezes Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców w Warszawie

Par. 48a Ustawy o kierujących pojazdami wprowadza przepis o obowiązku przekazywania staroście przez CEPiK informacji na temat naruszeń przepisów ruchu drogowego przez osoby szkolone w danym OSK, w okresie dwóch lat od dnia uzyskania przez nie prawa jazdy. Ministerstwo Cyfryzacji, w którym trwają prace nad stosownym rozporządzeniem, planuje wprowadzić e-usługę umożliwiającą sprawdzenie przez wszystkie zainteresowane osoby, ile wypadków i wykroczeń powodują osoby kształcone przez konkretnego instruktora czy OSK.

Jakie to może wywołać konsekwencje? Ośrodki z pewnością będą chętnie oceniane i krytykowane. Na tej podstawie stracą lub zyskają klientów. Czy jednak statystyki wygenerowane w przyszłości z CEPiK-u będą dobrym i wystarczającym kryterium, by oceniać instruktora i jakość szkolenia?

Potwierdzeniem skutecznego wyszkolenia kursanta jest pozytywny wynik egzaminu państwowego przeprowadzonego w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego. Ocenianie efektów pracy instruktora na podstawie liczby spowodowanych przez absolwenta wypadków, kolizji i wykroczeń drogowych w okresie dwóch lat od uzyskania uprawnień budzi wątpliwości. To tak, jakby podstawą oceny efektów pracy nauczyciela akademickiego stał się przypadek lekarza, który w ciągu dwóch lat od rozpoczęcia praktyki leczył jedną przypadłość, a pacjent zmarł w tym czasie z innej przyczyny.

Zamiast czynić ze statystyki wypadków powodowanych przez wspomnianych kierowców narzędzie do oceny pracy instruktorów i OSK, lepiej, nie robiąc z nich kozła ofiarnego, zastanowić się nad wpływem innych czynników. Należy wziąć pod uwagę mentalność Polaków, ich brak szacunku dla prawa oraz to, że w Polsce nie jest najlepiej z nieuchronnością kary, szczególnie w przypadku wykroczeń drogowych. Na kształtowanie postawy obywatela i jego zachowanie, w tym również na drodze, duży wpływ mają rodzice. To oni od najmłodszych lat są dla dzieci wzorcem do naśladowania. Edukacją zajmują się przedszkola i szkoły. Od skuteczności ich przekazu zależy, jak w dorosłym życiu będzie wyglądało funkcjonowanie młodych ludzi w społeczeństwie i czy będą oni szanowali prawo.

Skomplikowana sytuacja społeczna i prawna w naszym kraju oraz wiele, również negatywnych czynników, ma wpływ na funkcjonowanie OSK i efekty ich pracy. Nie będę przekonywał, że wszystko jest w porządku i że po stronie szkoleniowców nie ma żadnej winy, bo tak nie jest. Przyczyn tego jest wiele: w naszym, jak w każdym środowisku, zdarzają się przypadkowe osoby, które nie mają odpowiednich predyspozycji, czasem nie zdają sobie sprawy ze specyfiki zawodu instruktora. Usiłują one, np. stosując zaniżone stawki opłat za szkolenie, wyeliminować konkurencję. Najczęściej - uczciwie szkolące ośrodki i rzetelnych instruktorów nauki jazdy.

Wielu kursantów, szczególnie najmłodszych, nie jest zainteresowanych jakością szkolenia. Chcą oni, przy najmniejszym wysiłku, uzyskać zaliczenie szkolenia szybko, łatwo, tanio, decydując się nawet na fikcyjne zajęcia teoretyczne i zmniejszenie liczby godzin jazdy. Zainteresowani są jak najniższą ceną i najkrótszym czasem szkolenia.

Ich rodzice często także wprost domagają się zaliczenia szkolenia po odbyciu obowiązkowej minimalnej liczby godzin zajęć teoretycznych i praktycznych, bez względu na umiejętności i wyniki egzaminów wewnętrznych. Posądzają nas o chęć wyłudzenia pieniędzy. Zdarzają się też groźby pod adresem instruktorów i kierowników OSK, którzy nie poddają się presji. Wielu ojców twierdzi, że to oni będą douczać swoje dzieci, gdy już uzyskają prawo jazdy.

Niedawno został powołany nowy organ – Rzecznik Praw Kursanta. A może też powołać Rzecznika Praw Instruktorów i OSK, który będzie się upominał o prawa zawodowe tej grupy i chronił przed instytucjami za wszelką cenę usiłującymi zarobić na instruktorach i ośrodkach szkolenia kierowców. Bo czym innym jest ciągła zmiana samochodów na egzaminach państwowych, zmuszająca OSK do zmiany jeszcze niezamortyzowanych pojazdów? Oferenci z branży motoryzacyjnej, przystępując do przetargów na samochody dla WORD-ów, proponują im zdecydowanie zaniżone stawki kalkulując, że prawdziwy zysk osiągną ze sprzedaży i serwisowania pojazdów ośrodkom szkolenia kierowców.

Firmy ubezpieczeniowe, tłumacząc się podwyższonym ryzykiem wypadków drogowych, ustalają nam od 50 do 100% wyższe stawki za ubezpieczenie pojazdów do nauki jazdy. Pytana w czasie konferencji „BEZPIECZNY

KURSANT OSK" o tę kwestię wiceprezes Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego odniosła się do statystyki, nie przedstawiając na poparcie swojej wypowiedzi konkretnych danych. Dostosowanie przyczepy i motocykla do nauki jazdy polega tylko na umieszczeniu z tyłu pojazdu tablicy „L”, co jednak pociąga za sobą konieczność przeprowadzenia dodatkowego badania specjalistycznego, za które trzeba ponieść dodatkowe koszty. W tej sytuacji stawka ubezpieczeniowa także automatycznie wzrasta.

Zgodnie z Ustawą o kierujących pojazdami mamy obowiązek uczestniczenia co roku w warsztatach instruktorów, za które, oczywiście, też trzeba zapłacić. Do prowadzenia ich upoważnione są ośrodki spełniające dodatkowe warunki (większe ośrodki zarabiają na mniejszych, słabszych finansowo). Większość z nas uważa, że warsztaty powinny być prowadzone nieodpłatnie przez WORD-y lub stowarzyszenia, a ich formułę należy zmienić.

Przedstawiłem tylko mały wycinek problemów, z jakimi mają do czynienia OSK. Ich liczba jest znacznie większa. Wymagania względem ośrodków są stale podwyższane, pociąga to za sobą wzrost kosztów. Przykłady można mnożyć. Niestety, rząd nie zgadza się, by wzorem psychologów, lekarzy czy stacji diagnostycznych ustalić minimalne stawki za jedną godzinę szkolenia. Tymczasem ak-

tualna sytuacja otwiera pole dla nieuczciwej konkurencji.

Uważam, że konieczna jest weryfikacja całego systemu szkolenia. Powinna ona uwzględniać potrzeby i uwarunkowania zarówno małych, jak dużych OSK. Może warto też wesprzeć rzetelnie szkolące ośrodki, które nie radzą sobie finansowo, aby nie były zmuszone do zaprzestania działalności? Dla osiągnięcia tego celu niezbędne są następujące działania:

- analiza obecnej sytuacji (np. przez instytuty naukowe, ministerstwo itp.) w zakresie zasad funkcjonowania i poziomu szkolenia w OSK, diagnoza
- ocena stanu prawa – czy przepisy są stabilne, przejrzyste i nieszkodliwe
- określenie perspektyw rozwoju.

Apeluję do wszystkich osób zajmujących się szkoleniem, aby wstępowały w szeregi organizacji reprezentujących środowisko i brały czynny udział w ich działaniach. Im większe będzie zaplecze społeczne, tym większe są szanse na spełnienie naszych postulatów. Przyglądanie się z boku efektom ich aktywności i ciągła krytyka za zbyt małe osiągnięcia nie przyspiesza i nie pomaga w rozwiązywaniu problemów nurtujących nasze środowisko.

reklama

www.grupaimage.eu

Zapraszamy do nowego sklepu

10 % RABATU
KOD: BIULETYN21



Polski Klaster Edukacyjny

VII Spotkanie Plenarne Polskiego Klastra Edukacyjnego odbyło się w dniach 4-5 marca 2016 roku w hotelu „Ranczo pod Bocianem” koło Tarczyna (woj. mazowieckie).

Członkowie PKE zajmowali się m.in.:

- zmianami w szkoleniu i egzaminowaniu kandydatów na kierowców wynikającymi z nowych rozporządzeń
- nowelizacją przepisów dotyczących szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy
- podstawą programową zawodu kierowca-mechanik
- zmianami w prawie pracy
- nowymi projektami unijnymi.

Dyskusja dotyczyła także jakości usług szkoleniowych osk i os, standaryzacji i certyfikacji usług oraz rozwoju klastra. W gronie wykładowców i ekspertów byli: **Adam Goss** (Automobilklub Polski), **Andrzej Grzegorzczuk** (wiceprezes zarządu „Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego”), **Maciej Wroński** (prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”), **Mariusz Wasiak** (ekspert prawa drogowego KG Policji), **Euzebiusz Jasiński** (dyrektor Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD w Polsce), **Piotr Mikiel** (ekspert prawa w ZMPD), **Romuald Chałas** (prezes Automobilklubu Polskiego), **Krzysztof**

Wójcik i Mariusz Sztal (egzaminatorzy w WORD Warszawa), **Ewa i Krzysztof Krzykowscy** (doradcy projektów unijnych), **Paulina Żabińska** (adwokat w kancelarii „Stopczyk&Wspólnicy”), **prof. Adam Tarnowski** (Instytut Psychologii Transportu), **Leszek Luda** (prezes Polskiej Unii Transportowej), **Andrzej Markowski** (honorowy przewodniczący Stowarzyszenia Psychologów Transportu, wiceprzewodniczący Związku Pracodawców Psychologii Pracy przy Konfederacji Pracodawców RP).

Nowymi członkami Polskiego Klastra Edukacyjnego zostali: OSK „Poldek” Dagmara Romanowska w Gdańsku, Związek Pracodawców „Polska Unia Transportowa” z s. we Wrocławiu, Centrum Badań i Usług Psychologicznych w Brwinowie, OSK AutoDrive Michał Bartczak w Poznaniu.

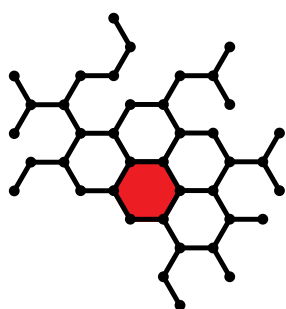
Do korpusu ambasadorów Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym dołączył **Mariusz Wasiak**, któremu wręczony został stosowny certyfikat.

W Tarczynie odbyło się też szkolenie dla wybranych pracowników firm członkowskich klastra na temat „Profesjonalna obsługa klienta OSK/OS”. Szkolenie prowadziła firma Petra Consulting.

Patronem medialnym spotkania był tygodnik „Prawo Drogowe @ News”.



reklama



polski
klaster
edukacyjny

Nowoczesność
Współpraca
Innowacyjność
Przyszłość
www.pke.org.pl

Inwestycja w BRD

Ośrodki szkolenia kierowców to placówki, których zadaniem jest edukacja kandydatów na kierowców i kierowców. Nie ukrywajmy, działając na wolnym rynku, ich właściciele muszą patrzeć na wynik finansowy. Z tym większą satysfakcją pokazujemy przykłady naprawdę pozytywnych, wręcz pozytywnych działań na rzecz swojego środowiska. Tym, co cieszy najbardziej, jest aktywność w zakresie promocji bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie wśród dzieci i młodzieży.

Wielu OSK i świadomych ich właścicieli nie trzeba do tego namawiać – robią swoje, ale także inwestują w swoją firmę. Kolejne pokolenia dorastają szybko i rzesze tych, którzy dzisiaj przychodzą do szkoły jazdy na imprezy poświęcone brd, wkrótce mogą zostać ich klientami. Łatwiej też na pewno szkolić młodzież, która już zna podstawowe pojęcia i rozumie zagrożenia, jakie niesie ruch drogowy.

Zachęcając zatem do planowych działań w tej dziedzinie, prezentujemy kolejny ośrodek, który w swoim regionie czyni wiele starań o bezpieczeństwo na drogach. Jest nim założony w 1993 r. Ośrodek Szkolenia Kierowców „Wiraż” oraz jego właściciel, Wacław Ochota, który jako instruktor nauki jazdy już od 1988 r. angażował się społecznie w szerokie pojęte bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W 10 filiach firmy „Wiraż”, położonych na terenie trzech województw Polski południowo-wschodniej, 80 instruktorów szkoli kandydatów na wszystkie kategorie prawa jazdy oraz operatorów maszyn ziemnych, wózków widłowych, teleskopowych, podestów ruchomych, żurawi przenośnych, ADR, na kwalifikację wstępną i szkolenie okresowe. Ośrodek ma akredytację podkarpackiego kuratora oświaty i certyfikat ISO 9001, co daje mu uprawnienia Super OSK. Ale tym, co warto szczególnie podkreślić, są konkretne i planowe działania na rzecz brd.

Właściciel i pracownicy tego OSK pomagają w organizacji zlotów motocyklowych i moto-festiwalu. Co roku włączają się w przygotowanie powiatowych turniejów bezpieczeństwa ruchu drogowego dla szkół podstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych. Systematycznie prowadzą też akcję w szkołach średnich pod hasłem: „Prowadzę, jestem trzeźwy”, a w szkołach podstawowych - „Jestem widoczny, jestem bezpieczny” oraz wręczają dzieciom elementy odbłaskowe. A to jeszcze nie koniec, bo w przedszkolach i szkołach podstawowych uczą dzieci i małych rowerzystów bezpiecznego poruszania się po drogach oraz udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej i zabezpieczanie miejsca wypadku. Wykorzystując długoletnie doświadczenie szkoleniowe, sięgają też po takie pomoce, jak symulator dachowania, symulator zderzenia, Alko gogle, talerz stewarda, troleje czy fantomy do udzielania pierwszej pomocy.

A właściciel OSK „Wiraż”, Wacław Ochota, jest aktywnym członkiem Stowarzyszenia Poszkodowanym w Wypadkach Komunikacyjnych „Bezpieczne Życie”



Szkolenie Młodzieżowej Drużyny OSP z zakresu pierwszej pomocy przedmedycznej.



OSK „Wiraż” systematycznie prowadzi zajęcia dla najmłodszych w ramach akcji „Jestem widoczny, jestem bezpieczny”.



Załoga OSK „Wiraż” na Pikniku Motoryzacyjnym 2014 zameldowała się w liczny składzie.

w Jarosławiu oraz OSP, a także ambasadorem Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym. Jest wiceprezesem Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej OSK z s. w Koszalinie, działa w Stowarzyszeniu Honorowych Podhalańczyków, Polskim Kłastrze Edukacyjnym. Nie szczędi środków na finansowanie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, poświęca mu swój czas i dzieli się doświadczeniem. Zapewne dzięki zaangażowaniu szefa, cała firma „Wiraż” czyni tak wiele dla wspólnego dobra.

Opr. Red.



...runek jazdy... na zająć dowolny pas ruchu na jezdni w którą się...
...otowie).
...zachow... starać się...

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

CZYTELNY PODZIAŁ ułatwiający omawianie poszczególnych zagadnień

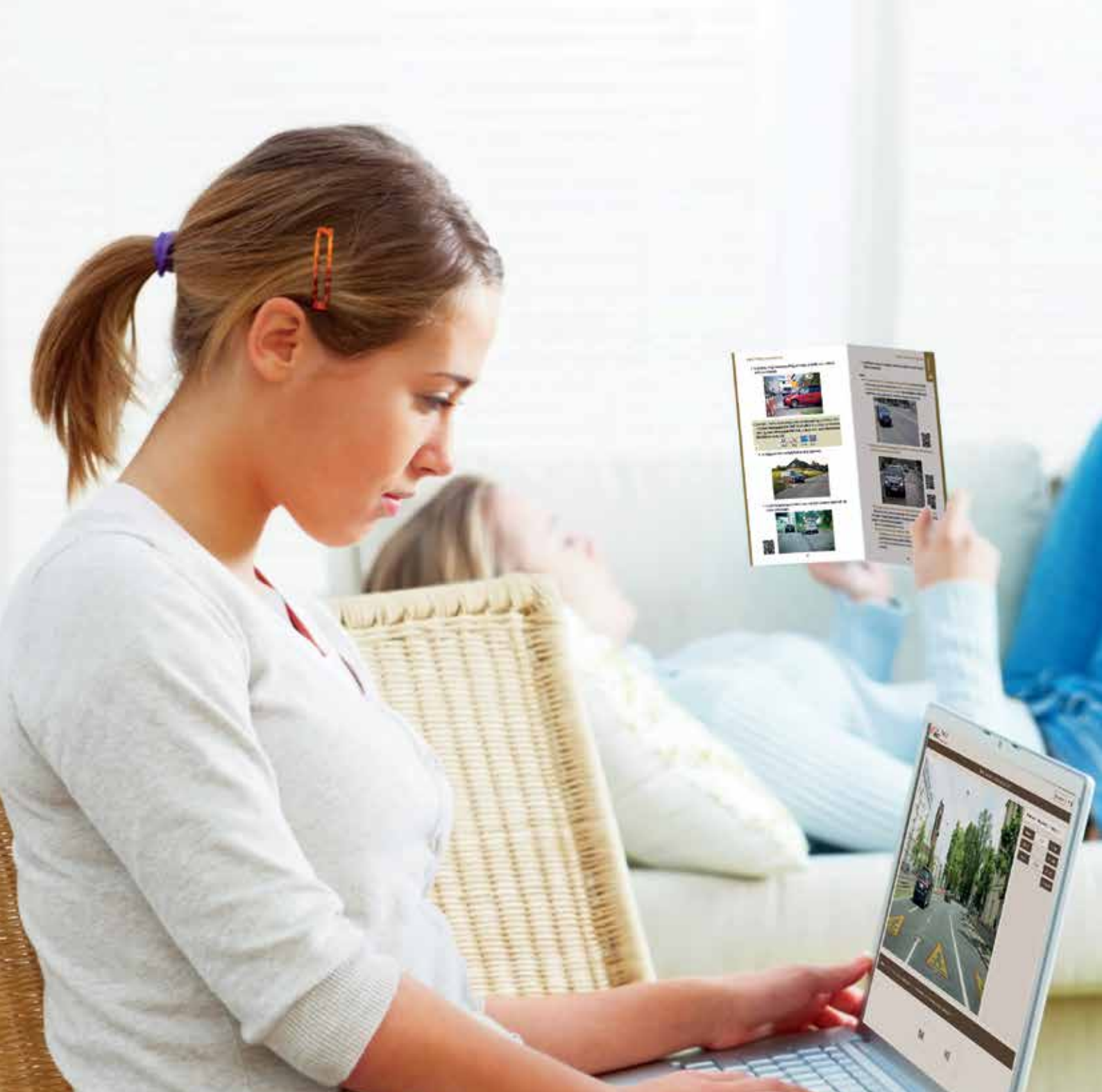
ILUSTRACJE I FILMY pokazujące ruch drogowy dziś

LEKCJE zgodne z rozporządzeniem o szkoleniu i egzaminowaniu

SYTUACJE DROGOWE pokaż zamiast opowiadać

CIĄGŁE AKTUALIZACJE zgodne ze zmianami w prawie

 **E-WYKŁADY**



KIEROWCA DOSKONAŁY B

ZGODNY z programem nauczania

KOMPLETNY rekomendowany przez środowisko

AKTUALIZOWANY od lat

NOWOCZESNY QR kod – dostęp do filmów i multimedialnych



KOMPLETNA BAZA PYTAŃ

NAUKA umożliwia poznawanie wszystkich pytań podzielonych tematycznie

AKTUALIZACJE program jest na bieżąco dostosowywany do zmian w przepisach

SKRZYŻOWANIA prawie 200 pytań dotyczących pierwszeństwa przejazdu

