

andragogika
asertywność
bezpieczeństwo
na drodze
defensive driving



ISSN 1507-7853
3/22 (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 przed-
medyczna
praktyczna nauka jazdy
prawo jazdy
przepisy ruchu drogowego
przewoźnicy drogowi
psychologia transportu
punkty karne
reedukacja kierowców
ruch drogowy
sprawcy wypadków
drogowych
standaryzacja
starostwo
stres
sytuacje drogowe
szczególna ostrożność s
technika kierowania pojaz-
dem
testy na prawo jazdy
transport drogowy
ustawy
wychowanie komunikacyjne
wypadki drogowe
wyposażenie pojazdu
zagrożenia w ruchu drogo-

Misja Jakość Bezpieczeństwo Profit

Zastępca Rzecznika Praw Obywatelskich, Krzysztof Olkowicz

Bo dzisiaj rzeczą ważną jest to, aby nie być biernym, żeby pokazać że obywatele chcą mieć wpływ na życie publiczne. To, co Państwo robicie, to właśnie potwierdza.

str. 3

Sekretarz Krajowej Rady BRD, Konrad Romik:

Przede wszystkim – z kim rozmawiać? Aby móc rozmawiać, trzeba mieć partnerów. Jeżeli ci partnerzy działają wspólnie, wtedy „jesteśmy skazani” tylko i wyłącznie na sukces. Na nic innego.

str. 4

Tomasz Matuszewski

Prawo, które jest przez ostatnie lata tworzone, poprawiane, dość mocno rozregulowało system uzyskiwania uprawnień. Mam na myśli szkolenie, egzaminowanie i później to, co się dzieje na poziomie wydawania praw jazdy. Wydaje się zasadnym, aby teraz to rozregulowanie spróbować uregulować. Licząc na pomoc ekspertów – będziemy przygotowywali nie tylko opinie, ale również propozycje.

str. 8



Nasza inicjatywa

10 czerwca 2016 roku spotkaliśmy się w Warszawie, na Kongresie Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy, w gronie ponad 200 przedstawicieli środowiska szkoleniowego oraz zaproszonych gości. Zaprosiliśmy ekspertów związanych z branżą, mających wiedzę, doświadczenie i wizję, by przedstawili najważniejsze dla środowiska kwestie w szerszej perspektywy, pamiętając, że to najważniejsza jest praca instruktora. Mówiono o misji nauczycieli jazdy, jakości szkolenia, bezpieczeństwie na drodze, o warunkach koniecznych dobrego OSK.

Nasz cel

Integracja środowiska, reprezentowanie jej potrzeb, usprawnianie rozwiązań prawnych i legislacyjnych, unowocześnienie systemu szkolenia i egzaminowania. Nie próbujemy zastąpić licznych organizacji branżowych – każda organizacja jest autonomiczna i ma swoje miejsce. Pozytywne reakcje na Kongresie potwierdziły, że aktywność Fundacji jest potrzebna. A proklamowany Rzecznik Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy ma stać strażą interesów społecznych, w tym środowiska szkoleniowców funkcjonujących przecież dla dobra ogólnego.

Nasz plan

W dużych i małych szkołach nauki jazdy pracują tysiące instruktorów i wykładowców potrzebujących wsparcia metodycznego i dydaktycznego. To dla nich będziemy podejmować kolejne inicjatywy, organizować szkolenia i wykłady, zachęcać do wdrażania standardów. Oczywiście, rzesza szkoleniowców hołdujących „dobrej robocie” działa indywidualnie, w nieszablonowych warunkach, w różnych sytuacjach drogowych i ludzkich. Ale każdemu zależy na bezpieczeństwie na drodze.

Nasza rekomendacja

Obszerna relacja z obrad Kongresu to tylko część wypowiedzi z sali plenarnej i z kuluarów. Refleksją między jednym kursem a kolejnym, potwierdzeniem sensu codziennej pracy, metodycznym oddechem, jakim w pewnym sensie był Kongres. Dziękujemy wszystkim za wsparcie – współorganizatorom, partnerom, ekspertom, naukowcom, mediom. Dziękujemy, bo zarówno Fundacja, Ambasadorzy, jak i powołany Rzecznik, działają społecznie i bez wynagrodzenia.

Bożenna Chlabicz

Prezes Zarządu Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym



Kwartalnik: Biuletyn Informacyjny PRAWO JAZDY nr 3/22

Redaktor Naczelna: Bożenna Chlabicz

Zdjęcia w numerze: Jolanta Michasiewicz (Prawo Drogowe@News), Krzysztof Chrobak, Dominik Pojedyński, Piotr Wagner (Grupa IMAGE)

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, lipiec 2016

Egzemplarz bezpłatny

ISSN 1507-7853

Wszelkie prawa zastrzeżone,

Przedruk całości lub fragmentów bez zgody wydawcy zabroniony.

Misja, jakość, bezpieczeństwo, profit – Ośrodek Szkolenia 4.0

Misja

- ❑ Profesjonalizm – rola instruktora w zmieniającym się świecie
- ❑ Pasja – zapobieganie wypaleniowi zawodowemu
- ❑ Instruktor nauki jazdy – ekspert od nauczania, nie tylko współkierujący

Jakość

- ❑ Kryterium jakości – bezpośrednie przełożenie na profity
- ❑ Nauczanie „pod egzamin” - błędna forma działalności szkoleniowej
- ❑ Wizerunek szkoleniowca – prestiż, uznanie, sukces

Bezpieczeństwo

- ❑ Wychowanie komunikacyjne – brak korelacji działań podmiotów zaangażowanych w bezpieczeństwo
- ❑ Program szkolenia – zachętą ucznia „pod egzamin”
- ❑ Egzamin państwowy – niezyciowe kryteria sprawdzania umiejętności

Doskonalenie

- ❑ Sukces egzaminacyjny – nieostateczny element „tworzenia” kierowcy doskonałego
- ❑ Doskonalenie „świeżych” kierowców – „zderzenie” z praktyką na drodze
- ❑ Ewaluacja przepisów – bieżące przyswajanie ciągle zmieniających się zasad

Prowadzący



Andrzej Grzegorzczak:

wiceprezes Zarządu Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym, ekspert z dziedziny brd, wieloletni Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wiceprezes stowarzyszenia „Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego”, doradca Komisji Europejskiej (Taix) oraz ekspert Banku Światowego, wykładowca psychologii transportu na Uniwersytecie Warszawskim oraz w Wyższej Szkole Psychologii Społecznej w Warszawie.

Moderatorzy



Wojciech Pasieczny:

wiceprezes Zarządu Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym, b. 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.



Krzysztof Wójcik:

koordynator Zespołu Ekspertów Grupy IMAGE. Absolwent studiów podyplomowych w zakresie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na Wydziale Prawa i Administracji UMCS w Lublinie. Wykładowca szkoleń dla kandydatów na egzaminatorów i instruktorów, b. egzaminator nadzorujący, b. kierownik Wydziału Szkoleń WORD w Warszawie.

Goście:

- ✓ Zastępca Rzecznika Praw Obywatelskich, **płk. Krzysztof Olkowicz**
 - ✓ Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, **Konrad Romik**
 - ✓ Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, dr hab. inż. **Marcin Ślęzak**
 - ✓ Radca Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, insp. **Leszek Jankowski**
 - ✓ ekspert w Biurze Ruchu Drogowego, **Mariusz Wasiak**
 - ✓ Zastępca Komendanta Straży Miejskiej w Warszawie, **Zbigniew Włodarczyk**
 - ✓ Prezes Automobilklubu Polski, **Romuald Chałas**
 - ✓ Przewodniczący Stowarzyszenia Transport i Logistyka Polska, **Maciej Wroński**
 - ✓ dyrektorzy WORD: **Jarosław Chmielewski** z Włocławka, **Henryk Grabowski** z Suwałk i **Mirosław Oliferuk** z Łomży, zastępca dyrektora **Waldemar Przeździek** z Warszawy oraz przedstawiciele innych WORD
 - ✓ Prezes Izby Gospodarczej Stacji Kontroli Pojazdów, dr inż. **Leszek Turek**
 - ✓ prezesi organizacji branżowych OSK: Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców **Krzysztof Bandos**, Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej OSK **Roman Stenclel**, Polskiej Izby Gospodarczej OSK **Krzysztof Szymański**,
 - ✓ prezes Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów, **Dariusz Chyćko**
 - ✓ Dyrektor COS Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, **Euzebiusz Jasiński**
 - ✓ Dyrektor Stowarzyszenia Liga Obrony Kraju, **Jerzy Długoszewski**
 - ✓ Prezes Fundacji SOS Odpowiedzialne Szkoły Jazdy, **Filip Grega**
 - ✓ Rzecznik Praw Kursanta, **Adam Walendzik**
 - ✓ członkowie Polskiego Klastra Edukacyjnego
 - ✓ Ambasadory Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym
- a także eksperci w zakresie BRD, metodycy, dziennikarze i wielu innych.

Wsparcie merytoryczne:

- ✓ dr hab. **Alicja Bortkiewicz**, prof. Instytutu Medycyny Pracy w Łodzi
- ✓ dr inż. **Krzysztof Grzegorzczak**, ekspert Transportowego Dozoru Technicznego
- ✓ dr **Ewa Odachowska**, psycholog transportu w ITS, adiunkt w Akademii Pedagogiki Specjalnej, wykładowca w WSPS
- ✓ dr **Marcin Pawęska**, Kanclerz Międzynarodowej Wyższej Szkoły Logistyki i Transportu we Wrocławiu, prezes CILT Polska
- ✓ dr **Tomasz Tkacik**, Prezydent Unii Wydawców Czeskich, Redaktor Naczelny Business Media Cz w Pradze
- ✓ dr hab. **Adam Tarnowski**, psycholog transportu, ITS, prof. Uniwersytetu Warszawskiego
- ✓ dr **Paweł Żuraw**, OSK Żuraw w Świdnicy.

Partnerzy:



Patronat medialny:



Na pomoc i współpracę możecie liczyć



**Zastępca Rzecznika Praw Obywatelskich,
płk. Krzysztof Olkowicz
powiedział m.in.:**

– (...) Dzisiaj bardzo ważne jest budowanie społeczeństwa obywatelskiego. Społeczeństwa opartego o aktywność ludzi, o aktywność lokalną, o aktywność różnych zespołów zawodowych, fachowców. Państwo takimi fachowcami jesteście w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. W imieniu Rzecznika Praw Obywatelskich Artura Bodnara chcę Wam serdecznie pogratulować. Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym, która jest organizatorem, że potrafiła Państwa zebrać, a Państwu tego, że po prostu Wam się chce. Bo dzisiaj rzeczą ważną jest to, aby nie być biernym, żeby pokazać że obywatele chcą mieć wpływ na życie publiczne. To, co Państwo robicie, to właśnie potwierdza.

(...) Wszędzie są potrzebni fachowcy. Bardzo żałuję, że następuje ograniczenie składów ławniczych w sądach rejonowych. Wydaje mi się, że Państwa wiedza i doświadczenie byłoby bardzo użyteczne i wskazane, aby część z Państwa orzekała w składach ławniczych. W którym kierunku pójdą dzisiaj sprawy w sądach, nie wiem. Jeżeli jednak by ktoś pytał Rzecznika, jakie mielibyśmy propozycje, to one będą na pewno takie, aby utrzymać składy ławnicze w sądach i wysłuchać mądrego głosu doświadczonych fa-

chowców, którzy zasiadali by w składach ławniczych w sądach rejonowych przy rozpoznawaniu spraw wypadków drogowych. To wsparcie, które moglibyście Państwo okazać w czasie posiedzeń, byłoby bardzo ważne.

Rzecznik Praw Obywatelskich nie ma inicjatywy ustawodawczej. Najczęściej współpracujemy w tym zakresie z Senatem. RPO ma natomiast prawo do złożenia skargi konstytucyjnej. Z tego prawa Rzecznik korzysta. Naturalnie, lepiej byłoby, żeby tworzyć takie prawo, tak wydyskutować zmiany, aby nie trzeba było składać później skarg konstytucyjnych. Czasem mimo dobrej woli, dopiero na etapie, kiedy prawo zaczyna być stosowane, pojawiają się problemy. Rozmawialiśmy ostatnio o sprawie samochodów egzaminacyjnych dla osób niepełnosprawnych. Wspólnie dyskutowaliśmy. I chcę powiedzieć wyraźnie, że na taką pomoc i współpracę możecie Państwo w dalszym ciągu liczyć. Jeżeli są wątpliwości i wskazówki, że w pewnym zakresie trzeba zmienić prawo, a władze nie chcą tego zrobić, to temu służy skarga konstytucyjna i w dalszym ciągu chcemy w tym zakresie współpracować.

Jeszcze raz chcę Państwu bardzo serdecznie pogratulować. To jest najlepszy sposób aktywności obywatelskiej. To, co Państwo robicie, pokazuje, że społeczeństwo obywatelskie rozwija się. Jeszcze raz chcę podkreślić, że jeżeli będzie potrzebna wiedza, umiejętności i doświadczenie Rzecznika Praw Obywatelskich, będziemy Wam w tym zakresie służyli.



Aby móc rozmawiać, trzeba mieć partnerów



**Sekretarz Krajowej Rady BRD,
Konrad Romik
powiedział m.in.:**

Szkolenia kierowców, ich odpowiednia jakość, system, który poprawia świadomość kursanta czy osoby, która ma zostać kierowcą, to bardzo ważny element systemu. Ale rzeczywiście – systemu. Takiego, który jest o wiele bardziej rozbudowany, do którego wchodzi o wiele więcej elementów i który powinien zawierać wszystkie elementy wpływające na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i być na tyle skuteczny, efektywny w swoich regulacjach, aby te realne cele i realne działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprawiać. I chyba chodzi o to, abyśmy regulowali wypadkowość, a przede wszystkim osiągać cele redukcji zabitych i rannych. Nie wyobrażam sobie – jako sekretarz Krajowej Rady BRD – aby mnie inne kwestie interesowały, oprócz celu głównego. Do tego na pewno będziemy dążyć.

Wczoraj Komisja Infrastruktury debatowała nad przyjęciem Sprawozdania „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego i działań realizowanych w tym zakresie”. Po raz pierwszy sformułowaliśmy nie tylko diagnozę – tych dia-

gnoz jest, jak wiemy, bardzo dużo – w tym dokumencie sformułowaliśmy również rekomendacje na przyszłość. Nie tylko obszarowe, ale również w poszczególnych projektach i w poszczególnych działaniach. Będziemy chcieli realizować właśnie te zadania. My, ale również inni członkowie Krajowej Rady, na co bardzo liczę.

Przede wszystkim – z kim rozmawiać? Aby móc rozmawiać, trzeba mieć partnerów. Jeżeli ci partnerzy działają wspólnie, wtedy „jesteśmy skazani” tylko i wyłącznie na sukces. Na nic innego.

Minister chciałby specjalnie docenić starania środowiska, a szczególnie osób, które są zasłużone dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. To ośrodki, to również WORD-y, jednostki które działają w zakresie nadzoru. To nie jest tylko system szkolenia kierowców. Wiem to, współpracuję z wieloma sekretariatami wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego i wiem, że one opierają się też na filarze WORD. To też jest kwestia także systemu finansowania i wdrażania pewnych konkretnych projektów. Za to dziękuję.

Chciałbym natchnąć ducha, że jesteśmy rzeczywiście w stanie – jeżeli się zastanowimy i zmotywujemy – poprawić te rzeczy, które do tej pory szwankowały.



Misja nauczyciela jazdy – podejście praktyczne



Do zaproponowanego przez organizatorów tytułu pozwoliłem sobie dodać podtytuł: typologia, czyli miejsce spotkania pasji i obowiązku. Jest nas, instruktorów, kilkadziesiąt tysięcy. I – wedle Krzywej Gausa – nie wszyscy to pasjonaci, pasjonaci siedzą tu. W ogóle jest nas więcej. Rozważmy, czy pasjonat, czy ktoś, kto wykonuje tę ważną i odpowiedzialną społecznie misję, czerpie ze swojej pracy satysfakcję i radość, czy spełnia zakładane przez siebie i innych cele.

Mam to szczęście, że spotykam w życiu i w literaturze Mistrzów. Jeden z nich, prof. Tadeusz Kotarbiński, powiedział, że chodzi o to, aby człowiek z ochotą robił to, co robić musi, by tego, co robić musi, nie robił dlatego, że musi i to, co robi, żeby robił z pełnym oddaniem i z pełnym upodobaniem. Dzisiaj warto do instruktorów i wykładowców, do całego naszego ważnego środowiska powiedzieć, że powinniśmy wdrażać właśnie zasady prakseologii, nauki o dobrym i sprawnym działaniu. One będą gwarancją osiągnięcia jakości, a jakość spowoduje możliwość rozwoju.

Drugim członem, o którym chciałbym powiedzieć, jest etyka. Jest to to, co jest nazywane godziwością. To bardzo ważny element naszej pracy i warto przy okazji Kongresu wspomnieć, że nie tylko chcemy pracować dobrze, ale też chcemy być ludźmi zasad, ludźmi honoru, chcemy być ludźmi obowiązku. Chcemy, aby dzięki temu można było mówić o nas jako o autorytetach osobowych.

Wiek XX i XXI przełamał podział między autorytetami osób a autorytetami urzędów. I wydaje mi się, że dzisiaj – z całym szacunkiem dla wszystkich urzędników siedzących tu na sali – nie istnieje już wystarczający autorytet urzędu. Jeżeli mówimy o autorytecie, jest to raczej autorytet osoby. A ten buduje się nie tylko przez to, że pracujemy dobrze w sensie sprawczym i organizacyjnym, ale również godziwie, zgodnie z zasadami, bez oszustwa, bez nieuczciwej konkurencji, bez tego, co przez różne systemy etyczne nazywane jest złem.

Trzecia kwestia, to ekonomia. W tym względzie musimy także odczuwać satysfakcję. To warunek niezbędny, aby się dalej doskonalić (...). Po wskazaniu celów, warto skupić się

na tym, gdzie jesteśmy? Każde środowisko jest w trakcie jakiejś debaty. Pierwsze nasze pytanie brzmi: czy i o czym dziś dyskutuje środowisko instruktorów i wykładowców? Czy dyskutujemy, jak generować i przysyłać jakieś profile? Czy stać nas na to? Trwa debata, jak szkolić, aby na drodze było bezpieczniej. Cieszymy się, że jest lepiej na polskich drogach, ale nadal nie akceptujemy miejsca w ostatniej piątce Europy. Nadal nie akceptujemy społecznych, ale również ekonomicznych kosztów, jakie ponosi nasze społeczeństwo za to, gdy ktoś ginie czy zostaje ciężko ranny i – bez własnej winy – jest niejako na utrzymaniu nas, podatników. Czy i o czym dyskutujemy? Drugie pytanie – czy środowisko jest jednolite przy definiowaniu i artykułowaniu swoich potrzeb? Czy, wykonując tak ważną misję, rzeczywiście mówi jednym językiem. Czy jesteśmy w ocenie, zdefiniowaniu, jak również artykułowaniu – jednomyślni? Właśnie jednomyślność jest warunkiem skuteczności. Czy środowisko pełni rolę kreatora, czy jedynie realizatora pomysłów innych osób? Czy jesteśmy aktywni, czy bierni? Czy narzekamy zasadnie, czy nie? Jaką postawę przyjmuje środowisko wobec instytucji działających na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego? Jaki jest kontakt chociażby z nadzorującymi starostami? Czy jest? Mnie się udało wprząc wszystkich instruktorów w działania powiatowej rady brd. Mimo, że konkurują w pracy zawodowej, to tam, gdzie trzeba pracować, szczególnie z dziećmi, na rzecz edukacji, tam stają jednym murem.

Czy jesteśmy zadowoleni ze *status quo*? Czy jesteśmy zadowoleni ze stanu dzisiejszego? Byłbym za odpowiedzią: nie jestem zadowolony. I ostatnie z pytań – czy wyciągnęliśmy jako środowisko i czy zrealizowaliśmy wnioski ze *status quo ante*, czyli tego, co było kiedyś?

Jak zrealizować te „sny o potęgde”? Co będzie, jeśli ich dzisiaj nie zaczniemy realizować? Jeśli ktoś chce działać tak, jak działał dziesięć, pięć lat temu, wczoraj – to ja mu tutaj mówię: nie idź tą samą drogą, bo wszystko się zmienia. W aspekcie humanistycznym, ale z tej drugiej, najmniej zauważalnej strony. Naszą zawodową misją jest, abyśmy o sobie zadbali. Nie można – realizując tak ważne misje – godzić się dalej na „bylejakość”.



Tomasz Matuszewski:

Starosta Gostyniński. Współautor Mazowieckiego Programu Poprawy BRD. Członek Mazowieckiej Rady BRD. Instruktor i egzaminator nauki jazdy, wykładowca na kursach dla kandydatów na instruktorów i egzaminatorów. B. Pełnomocnik Dyrektora WORD w Warszawie ds. procesu szkolenia, egzaminowania i BRD.

Jak miało być, jak jest, jak być powinno



Szkolenia nie można traktować jako oddzielnego elementu, który jest wyłączony z całego systemu. Wasza codzienna praca jest bardzo ważna, ale tak naprawdę to Wy razem z: lekarzami, psychologami, egzaminatorami, policjantami, z ludźmi nadzorującymi Waszą pracę, to Wy wszyscy razem tworzyacie pewną jakość. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego poprawia się, liczba ofiar śmiertelnych spada, ale ciągle jesteśmy niezadowoleni, bo wskaźniki niebezpieczeństwa są u nas najwyższe w Europie. Wszyscy patrzą na siebie, na innych – kto jest winny? Nikt nie jest winny, to system. A ten ostatni to nie tylko ludzie, ale sposób, pewne procedury, ich ramy, w jakie zostali wtłoczeni. Mimo ich wiedzy, zapału, umiejętności, nie ma siły, bo system jest po prostu zły.

W sekretariacie Krajowej Rady BRD pod kierownictwem Andrzeja Grzegorzcyka postanowiliśmy ominąć Departament Transportu i stworzyć projekt systemu użytkowania uprawnień do kierowania pojazdami. W 2001 roku podjęliśmy prace nad założeniami, co zaowocowało w 2003 roku projektem ustawy o kierujących pojazdami. Okoliczności spowodowały, że tę ustawę uchwalono dopiero w 2011 roku – dziesięć lat po rozpoczęciu prac. Weszła ona w życie – i to nie cała – w 2013 roku, a pewne elementy, o ile to nastąpi – w 2017 roku.

Jakie były wówczas cele? Podstawowy to, oczywiście, zmniejszenie liczby wypadków. Ambitnie chcieliśmy zmniejszenia o 20%, szczególnie w grupie wiekowej 18-24 lata. Drugi cel – to aby ten system był przyjazny dla beneficjentów systemu, kandydatów na kierowców. I trzeci element – stworzenie takich rozwiązań, aby uniemożliwiły patologie wokół systemu – korupcję. Był jeszcze cel formalny – podział ustawy Prawo o ruchu drogowym, która miała niepoliczalną ilość nowelizacji i którą trudno było czytać. Chodziło podzielenie jej na trzy elementy: ustawa o kierujących zajmująca się szkoleniem, zajmująca się kierowcą, prawo o ruchu drogowym zajmujące się tylko i wyłącznie kwestiami zasad ruchu drogowego, nadzoru, uprawnień służb kontrolnych i system bezpieczeństwa oraz miała być ustawa o dopuszczeniu pojazdu do ruchu, czyli wszystkie sprawy związane z homologacją, badania-

mi technicznymi, wszystko, co dotyczy pojazdu. Dzisiaj mamy dwie ustawy, a nikt się nie odważył na wydzielenie kwestii pojazdu. Może szkoda.

Co było w tym projekcie na początku, a co jest teraz? W zakresie zdobywania uprawnień pojawił się nowy element, jakim jest PKK! Ustanowiono PKK, aby człowiek np. studiujący w Szczecinie musiał wracać do domu, tylko po to, żeby uzyskać PKK. Mam do tego bardzo negatywny stosunek. Sam kandydat miał podlegać badaniom nie tylko lekarskim (badanie ograniczone tylko do badania tzw. przedmiotowego), ale także psychologicznym. Teraz wywiad przeprowadza lekarz, a konsekwencje, jeżeli kandydat nie przyzna się do choroby, są żadne.

W wielu krajach nie jest wymagane takie badanie, a oświadczenie, ale też są konsekwencje (np. regres ubezpieczeniowy). O badaniu psychologicznym zapomnijmy. W szkoleniu był przewidziany kurs rozszerzony dla osób od 16 r.ż. (po przeszkoleniu w OSK mogły one przez dwa lata jeździć z osobą towarzyszącą). Był pomysł na tzw. ośrodki certyfikowane – teraz super OSK. Zakładaliśmy, że będzie wymagana certyfikacja instruktorów i ewentualnie co pięć lat szkolenie w jednostkach akredytowanych. W tej chwili mamy coroczne warsztaty. W nadzorze, wg projektu z 2003 r., miał jeszcze uczestniczyć czynnik społeczny, czyli przedstawiciel środowiska. Jeżeli chodzi o ceny za szkolenie, przewidywaliśmy stawki od 1200 do 2800 zł i indeksację. W tej chwili większość prawdopodobnie szkoli poniżej tych stawek. I dodam: dzisiaj nie ma żadnych przeszkód formalno-prawnych, żeby wprowadzić cenę minimalną.

Cel egzaminu na kat. B to sprawdzenie wiedzy i umiejętności. W projekcie z 2003 roku był jeszcze: wskazanie słabych punktów. Nie tylko omówienie błędów, ale wszystkie słabe strony i analiza, w jakim kierunku kandydat powinien być doszkolony, albo – jeżeli przeszedł – na co powinien zwracać szczególną uwagę w ruchu drogowym. Tego elementu w tej chwili nie ma. Przy egzaminie na kat. B zakładaliśmy, że test będzie dynamiczny, a pytań na rozpoznawanie zagrożeń – nie tysiące, a ograniczona liczba. Zmieniać się miały ilustracje do nich, aby kandydaci nie uczyli się ich na pamięć. Sami sobie musicie odpowiedzieć na pytanie, czy obecne rozwiązania są lepsze od tych z 2003 roku.



Maciej Wroński:

przewodniczący Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”. Ekspert Krajowej Rady BRD. Przewodniczący Towarzystwa Trzeźwości Transportowców. Członek zarządu stowarzyszenia „Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego”. B. Dyrektor Departamentu Dróg i Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury. Publicysta.

Czas na jakość

Jakość – czy z nią jest dobrze? Jak ją postrzegają nasi klienci? Z ich opinii wynika, że dzisiaj np. nauka „pod egzamin” już zupełnie odpada. Kursanci zaczynają doceniać jakość. Jednak, jak wynika z ich wpisów, instruktorzy nadal: rozmawiają przez telefon podczas jazdy, ich samochody są zaniedbane, oni sami też itd., itp. Czy to wina instruktora? Nie, przede wszystkim właściciela ośrodka, który taką osobę zatrudnia.

Trudno jest o dobrych instruktorów. przynajmniej w moim regionie, na Kaszubach. W związku z tym występuje praktyka podkupywania ich. Proponuje się lepszą stawkę, atmosferę, możliwość spełniania się. Swoim „gwiazdom instruktorskim”, często mówię, że kursant nie przychodzi do ładnej sali, a wyłącznie do instruktora, który musi dbać o swój wizerunek. Uważam też, że kursant powinien móc wybierać instruktora, od którego w najwyższym stopniu zależy jakość szkolenia.

Dzisiejsza młodzież absolutnie nie chce słuchać i szybko się nudzi. W 2013 roku wprowadziłem e-learning, dobry i pod nadzorem, do którego zawsze dokładamy klasyczny wykład z pierwszeństwa przejazdu. Czy to złe? Odpowiedzią są wysokie statystyki zdawalności. Kto z Państwa ma mobilną wersję strony internetowej? (...)

Co ma zrobić dzisiaj przedsiębiorca, który chce zapewnić wysoką jakość i mieć nowoczesny OSK? Musi zajmować się rozwojem firmy, kontaktować się z klientami, tworzyć atmosferę. Powinien też rozmawiać z instruktorami, a nie jeździć od rana do nocy.

Młodzież szuka autorytetów. Mój instruktor, nauczając, stawia wyraźne granice, grzecznie, ale stanowczo wymaga. Przerywa jazdę, gdy widzi braki w przygotowaniu teoretycznym. Ludzie to doceniają. Niestety, wielu instruktorów stara się być kolegami. Zapominają, że egzaminator nie będzie kolegą.



Karol Kreft:

rzecznik prasowy i skarbnik Pomorskiego Stowarzyszenia Instruktorów Nauki Jazdy. Właściciel OSK „Jankar” w Redzie. Laureat plebiscytu „Osobowość roku na Pomorzu w działaniach na rzecz BRD” w 2015 r. Instruktor i wykładowca nauki jazdy. Specjalista szkolenia motocyklistów. Animator wychowania komunikacyjnego.

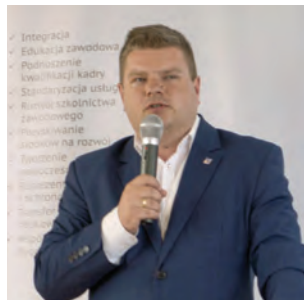
Doskonalenie

Ostatecznym elementem tworzenia kierowcy doskonałego jest sukces na egzaminie. Nikogo nie muszą przekonywać, że egzamin jest pointą szkolenia. Jednak nie jest to filtr doskonały. Ktoś, kto zdał egzamin, wcale nie jest fantastycznym kierowcą. Formalnie niczym nie różni się od każdego z nas. Jednak tylko formalnie. Oczywiście, są różnice wynikające z mniejszego doświadczenia za kierownicą, szczególnie taktyki jazdy, której w ciągu 30-godzin po prostu nie da się opanować. Trzeba przejechać tysiące, a nawet setki tysięcy kilometrów, żeby zdobyć doświadczenie.

Instruktor, jako najistotniejsze ogniwo podczas całego procesu szkolenia, powinien wykształcić kursanta nie tylko do etapu zdania egzaminu, a do bezpiecznego funkcjonowania w ruchu drogowym. Ma za zadanie uświadomić mu, że egzamin nie kończy procesu edukacji. To bardzo ważne. Kursant musi wiedzieć, że po egzaminie cały czas będzie miał obowiązek doszkalania się. Także pod kątem techniki jazdy. Drugi element to obowiązek śledzenia dynamicznie zmieniających się przepisów.

Na drodze młody kierowca dobrych wzorców zachowania nie będzie miał zbyt wiele. Państwo muszą mu je przekazać, podobnie jak potrzebę samodoskonalenia po egzaminie. Pomysł jazdy z doświadczonym uczestnikiem ruchu szalenie mi się podoba.

Reasumując, raz jeszcze podkreślam rolę instruktorów i wykładowców w procesie edukacyjnym, ale apeluję o jedno – aby nie ograniczać się jedynie do edukowania tu i teraz, ale także zbudować „w głowie” klienta potrzebę samodoskonalenia, które musi trwać całe życie.



Mariusz Sztal:

kierownik Wydziału Szkoleń i BRD WORD Warszawa. Absolwent Wydziału Transportu Politechniki Radomskiej. Instruktor nauki jazdy, egzaminator wszystkich kategorii prawa jazdy. Wykładowca na kursach dla kandydatów na instruktorów i egzaminatorów. Idealista, pasjonat wszelkich zagadnień mających na celu poprawę brd.

Rzecznik Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy



Podczas Kongresu poinformowano, że Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym podjęła decyzję o ustanowieniu instytucji Rzecznika Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy. Przez najbliższe 2 lata funkcję tę będzie pełnił Tomasz Matuszewski, który powiedział:

Bardzo dziękuję za tak daleko posunięte zaufanie. Zobowiązuję się do analizy zdarzeń, które nam towarzyszą, opiniowania projektów aktów prawnych, które są tworzone i inicjowania różnych działań na rzecz naszego środowiska. Będę rzetelnie i w miarę posiadanych sił, kwalifikacji i środków, wypełniać te zadania.

Jako Rzecznik Instruktorów i Wykładowców zamierzam bronić jakości szkolenia i uważam to za główny cel, jaki na początek sobie stawiam. Proszę Państwa, abyście z realizacji tych wymienionych celów zawsze mnie sprawiedliwie i obiektywnie rozliczali.

Z tego, co mówi uchwała, powierzono mi tę funkcję na okres dwóch lat. To wystarczająco długo, aby coś zrobić. Chciałbym z Państwem być w bieżącym kontakcie. Chciałbym również Państwa odwiedzać w środowiskach, poznawać bieżące problemy. Będzie mi łatwiej, bo z tym środowiskiem jestem związany 31-letnim czasem pracy.

Wspólnie postanowiliśmy, żeby Rzecznik nie był sam, żeby miał istotną pomoc. Na tę pomoc bardzo liczę. Głównym wsparciem będzie zespół ekspertów, a w nim – Ambasadorowie Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym. Myślę, że nie będę sam i poza tymi ciałami doradczymi, pomocniczymi, będę miał wszystkich Państwa. Bo jeżeli dzisiaj zdecydowaliście się tutaj przyjechać, to mogę domniemywać, iż sprawa jakości szkolenia, realnego wpływu na to, co dzieje się w kwestii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, leży Państwu głęboko na sercach.

Jeszcze raz bardzo dziękuję – Fundacji, Zarządowi – za to zaufanie. Zobowiązuję się powiedzieć za dwa lata, że „bieg ukończyłem, spraw dopilnowałem” i rzeczywiście będziemy dalej niż jesteśmy dziś.

Odrzućmy wszystko, co nas dzieli i bierzmy wszystko, co nas łączy w pracy na rzecz bezpieczeństwa

Deklaracja Nieobojętności

Dla nas, polskich instruktorów i wykładowców nauki jazdy, najwyższą wartością jest zdrowie i życie człowieka. Idea poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wyznacza kierunki naszych życiowych i zawodowych pasji. Dzielimy je z naszymi klientami – kandydatami na kierowców, ale także z rodzicami, wychowawcami i opiekunami, z nauczycielami oraz wszystkimi osobami odpowiedzialnymi za kształt życia społecznego. Łączy nas poczucie odpowiedzialności za bezpieczeństwo obywateli.

Jesteśmy świadomi niepożądanych skutków zdarzeń drogowych w ich wymiarze społecznym i ekonomicznym. To dla nas wielkie wyzwanie zawodowe i osobiste. Nie akceptujemy tak wielkiej liczby ofiar na drodze i tragicznych w skutkach zdarzeń. Nie zgadzamy się na społeczną akceptację lekceważenia prawa, na negatywne przykłady burzenia ładu komunikacyjnego. Powinniśmy dołożyć wszelkich starań, aby to zmienić. Malejąca w ostatnich latach liczba zabitych i rannych w wypadkach drogowych wciąż jest zbyt wysoka. To między innymi od nas zależy czy uda się sytuację zmienić.

Zgodnie twierdzimy, że najbardziej optymalnym środkiem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest podnoszenie jakości szkolenia kierowców, oparte m.in. o kompetencje i autorytet instruktorów oraz wykładowców. Naszą powinnością jest stały rozwój, poszerzanie wiedzy i wzrost jakości oraz poziomu szkolenia. Powinnością i jednocześnie zobowiązaniem.

Wimie szacunku dla potrzeb mieszkańców naszego kraju oczekujących zapewnienia bezpieczeństwa i właściwego standardu życia, deklarujemy gotowość do systematycznego działania, którego celem jest zapewnienie każdemu „spokojnego powrotu do domu”.

Rzecznik
Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy.

Warszawa, 10 czerwca 2016 roku



Jest wiele do zrobienia



Powołany Rzecznik Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy udzielił pierwszego w tej roli wywiadu przedstawicielkom dwóch redakcji: Tygodnika PRAWO DROGOWE@NEWS oraz Dziennika „WARTO WIEDZIEĆ”:

Jolanta Michasiewicz: Gratulujemy powołania. „Deklaracja Nieobojętności” została przyjęta w ciszy i spokoju. Czy ma Pan już katalog problemów i zadań, którymi trzeba się zająć?

Tomasz Matuszewski Bardzo dziękuję za miłe przywitanie. Jest mi szczególnie miło, bo czytam i znam oba wydawnictwa. Jestem wzruszony faktem, że dostrzeżono moje dotychczasowe zainteresowania i postanowiono uczynić ze mnie kogoś, kto będzie reprezentantem interesów wielotysięcznego środowiska, którego działania są może przyjmowane jako oczywiste, ale za mało dostrzegane. Na ogół mówimy o nas wtedy, kiedy wydarzy się coś złego. Rzadziej słysząc o środowisku w sytuacjach pozytywnych.

Jest wiele do zrobienia. Od kilkunastu lat, praktycznie, od roku 1998, żadnej istotnej zmiany w obszarze działań szkoleniowych nie było. Ruch drogowy przez te lata dosyć istotnie się zmienił. Bardzo zmieniły się też pojazdy. Na lepsze, ale jednocześnie wymagają one innego przygotowania ze strony ich użytkowników. I największa zmiana – w człowieku. Dotyczy ona zarówno instruktora, jak i kandydata na kierowcę. Weryfikacji i dostosowania do ich zmieniającej się percepcji wymagają metody szkolenia.

Prawo, które jest przez ostatnie lata tworzone, poprawiane, dość mocno rozregulowało system uzyskiwania uprawnień. Mam na myśli szkolenie, egzaminowanie i później to, co się dzieje na poziomie wydawania praw jazdy. Wydaje się zasadnym, aby teraz to rozregulowanie spróbować uregulować. Reprezentanci ODTJ twierdzą, że dwuetapowy system, który mamy w Polsce – czyli szkolenie i egzamin – jest modelem archaicznym, z końcówki lat sześćdziesiątych. Musimy dołożyć trzeci moduł, który ma polegać na reedukacji – już bez konsekwencji egzaminacyjnych, wdrożyć drugą fazę szkoleniową. Kolejne zadanie Rzecznika – chciałbym zjednoczyć środowisko.

J.M.: Na Kongresie byli przedstawiciele wszystkich środowisk.

T.M.: I to mnie bardzo cieszy, bo obrady przebiegały naprawdę bardzo spokojnie. Miałem małe obawy, bo jestem dość długo w tych branżach i... znam to środowisko doskonale.

Sylvia Cyrankiewicz-Gortyńska: Jak pan widzi możliwości zmian w nadzorze?

T.M.: Będę chciał dzielić się moimi pomysłami z koleżankami i kolegami starostami. Musimy wymóc na twórcach systemu informatycznego jakość informacji o wynikach egzaminu. Z tego, co dzisiaj urzędy otrzymują, czyli tzw. statystyki zdawalności, niewiele wynika. Ona jest niepełna. W rzeczy samej – nie wnosi nic do tego, aby nadzór był skuteczny. Mnie bardziej z tych 30% zdawalności, o któ-



Jolanta Michasiewicz, Tomasz Matuszewski oraz Sylwia Cyrankiewicz-Gortyńska

rej wiem, bardziej interesuje 70% niezdań. Co jest jej powodem. Jeżeli zacznę to monitorować, wówczas jestem w stanie wychwycić, w którym ośrodku, bądź u którego instruktora jest coś nie w porządku. Jestem w stanie mu pomóc. Nie będę go ograniczał, ale wskażę słaby punkt i dam czas do naprawy. Później zobaczę... To jest bardzo ważne.

Druga kwestia, zaniechana w moim przekonaniu, to brak nadzoru nad warsztatami, w których instruktorzy muszą uczestniczyć. O ile w przypadku egzaminatorów ustalano zatwierdzanie programów takich szkoleń, o tyle tutaj mamy do czynienia z czymś, co można symbolicznie nazwać „wolną amerykanką”.

W tym samym obszarze ważna jest współpraca z kuratoriami. Boleję nad tym, że w wielu powiatach, np. w moim, nie ma żadnego ośrodka, który spełnia dodatkowe wymagania. A dlaczego? Bo nie ma możliwości uzyskania akredytacji. Nie dla tego, że ktoś jej nie chce dać. Od strony pedagogicznej duża część ośrodków nie jest do tego przygotowana.

J.M.: Składa Pan wiele deklaracji...

T.M.: Nie jestem sam. Ja też mam ekspertów. W każdym z powiatów na pewno znajdę wyróżniających się ludzi. Jest ich wielu.

J.M.: Czy możemy umieścić informację, że zainteresowani mogą z Panem korespondować, że Pan na tę korespondencję odpowie?

T.M.: Ci, z którymi dotychczas współpracuję, doskonale wiedzą, że najszybszym sposobem komunikacji są e-maile, które można czytać o każdej porze dnia i nocy. Aczkolwiek uważam, że kontakty osobiste są niezbędne. Nie wyobrażam, abym mógł rozpoznać sprawę, gdy ktoś dojdzie do wniosku, że mógłbym pomóc... To jest bardzo ważne.

– Dziękujemy za rozmowę

Branżowy piknik szkoleniowy

Po zakończeniu oficjalnej części teoretycznej Kongresu Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy, organizatorzy zaprosili uczestników na branżowy piknik szkoleniowy. Oprócz rozmów kularowych przy smakowitych daniach z grilla, wszyscy mogli wziąć udział w trzech pokazach tematycznych.

Pierwszym z nich były zajęcia na płycie poślizgowej OTDJ, pod dyskusyjnym tytułem „Panowanie nad poślizgiem”. Instruktorzy doskonalenia techniki jazdy nadzorowali przejazdy uczestników Kongresu pojazdami wyposażonymi w systemy bezpieczeństwa najnowszej generacji. Celem panelu było zobrazowanie nieuchronności działania praw fizyki podczas manewrowania pojazdem, poruszającym się z dużą prędkością. Goście zostali utwierdzeni w przekonaniu, że podstawą bezpieczeństwa na drodze jest odpowiedzialne i adekwatne do sytuacji zachowanie kierującego.

Warsztaty udzielania pierwszej pomocy „Uratuj życie kursantowi”, to akcja zorganizowana wspólnie przez Fundację Zapobieganie Wypadkom Drogowym i Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Warszawie. Instruktorami działań ratowniczych byli czynni zawodowo ratownicy

medyczni, w tym stale współpracujący z Fundacją Mistrz Europy w Ratownictwie Medycznym – Marcin Borkowski. W ramach panelu przećwiczone z uczestnikami cztery sytuacje, które mogą przydarzyć się każdemu instruktorowi nauki jazdy podczas zajęć szkoleniowych. Pierwszą z nich było udzielenie pomocy nieprzytomnemu motocyklicście, który przewrócił się z pojazdem na nierówności drogi. Kolejne dwa moduły to algorytm działań instruktora nauki jazdy w związku z udarem niedokrwiennym mózgu u kursanta oraz z podejrzeniem zawału serca u osoby szkolonej. Finałem pokazów ratowniczych była symulacja potrącenia pieszego przez pojazd oraz praktyczne zobrazowanie procedur postępowania świadków zdarzenia w takiej sytuacji.

Ostatnią atrakcją zadedykowano uczestnikom żądnym mocnych wrażeń. Zaproszeni goście wzięli udział w pokazie „poślizgu kontrolowanego” wykonanego specjalnymi pojazdami przez grupę zawodowców, a ci, którzy mieli szczęście w losowaniu wizytówek, uczestniczyli w zabawie pt. „Akademia driftu”. Podczas niej świadomie doprowadzali auto do poślizgu, starając się kontrolować jego tor jazdy.



Mózg zużywa 20% kalorii dostarczanych do organizmu. Uczestnicy Kongresu pożywiali się podczas pikniku.



W czasie krótkotrwałych, ale gwałtownych opadów deszczu uczestnicy mogli ukryć się pod namiotami.



Zainteresowanie możliwością przejazdu po płycie poślizgowej Automobilklubu było bardzo duże.



Wszyscy zgodnie twierdzili – 60 km/h to prędkość graniczna umożliwiająca opanowanie samochodu.



Pojazdy „Akademii driftu” grupy STW Drift Team budziły zainteresowanie i delikatne uśmiechy.



Do śmiechu nie było uczestnikom, którzy wylosowali możliwość przejazdu z zawodowcami.



Nieoczekiwane zdarzenia w czasie szkolenia – warsztaty „Uratuj życie kursantowi” podczas branżowego pikniku wzbudziły zainteresowanie.



Pokaz Mistrza Europy w Ratownictwie Medycznym Marcina Borkowskiego zakończyła rozmowa.



Losowanie nagród wśród uczestników Kongresu budziło niespotykane emocje.



Wyróżnieni Odznaką Honorową „Zasłużony dla Transportu RP”

Podczas Kongresu Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy „Misja, jakość, bezpieczeństwo, profit – Ośrodek Szkolenia 4.0”, miało miejsce uroczyste wręczenie Odznak Honorowych „Zasłużony dla Transportu RP” przyznanych na wniosek Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym. Z upoważnienia Ministra Infrastruktury i Budownictwa dekoracji dokonał Konrad Romik, Sekretarz Krajowej Rady BRD.

Decyzją Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 30 maja 2016 roku, za szczególne osiągnięcia w działaniu na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, odznaczeni zostali:

- ✓ **Adam Goss** (Zastępca Dyrektora ds. Szkoleń Automobilklubu Polski)
- ✓ **Andrzej Markowski** (psycholog transportu, Centrum Badań i Usług Psychologicznych)
- ✓ **Jolanta Michasiewicz** (Redaktor Naczelna Tygodnika „Prawo Drogowe @ News”)
- ✓ **Wacław Ochota** (Ośrodek Szkolenia Kierowców WIRAŻ w Jarosławiu)
- ✓ **Mirosław Oliferuk** (Sekretarz Podlaskiej Rady BRD, Dyrektor WORD w Łomży)
- ✓ **Stanisław Paterek** (Ośrodek Doskonalenia Zawodowego w Koźminie Wlkp.)
- ✓ **Dagmara Romanowicz** (Ośrodek Szkolenia Kierowców POLDEK w Gdańsku)
- ✓ **Marek Romanowicz** (Ośrodek Szkolenia Kierowców POLDEK w Gdańsku)
- ✓ **Zdzisław Sas** (Ośrodek Szkolenia Kierowców „WAŁOWA” w Siedlcach)
- ✓ **Bronisław Szafarczyk** (projektant, audytor brd, autor podręcznika „Z Agatką na drodze”; Bielsko-Biała)
- ✓ **Ryszard Świętoń** (OSK Nauka Jazdy Świętoń w Koszalinie)
- ✓ **Jerzy Zabielski** (Centrum Szkolenia Zawodowego „SZKOL-DREW” w Łukowie).

Gratulujemy!



Odznaka „Zasłużony dla Transportu Rzeczypospolitej Polskiej” – polskie odznaczenie ustanowione 22 listopada 2000 roku przez Radę Ministrów jako zaszczytne, honorowe wyróżnienie dla pracowników transportu. Odznaka ma kształt medalu o średnicy 32 mm. Odznaka jest wykonana z metalu o kolorze srebrnym, na środku umieszczony jest kontur obszaru Polski z napisem „ZASŁUŻONY DLA TRANSPORTU RP”. Na rewersie umieszczony jest napis „RZECZPOSPOLITA POLSKA”.



Miroslaw Oliferuk



Stanislaw Paterek



Dagmara Romanowicz



Marek Romanowicz



Zdzislaw Sas



Bronislaw Szaflarczyk



Ryszard Świętoń



Jerzy Zabielski





Życzymy sukcesów

dr hab. inż. Marcin Ślęzak, Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego

Fundacja Zapobiegania Wypadkom Drogowym podjęła się trudnego zadania inicjacji w środowisku instruktorów i wykładowców, dyskusji na temat jakości szkolenia kierowców oraz misji nauczyciela nauki jazdy w Polsce. Niewątpliwie są to bardzo istotne problemy wymagające wielu profesjonalnych zmian w sposobie i metodach działania. Konieczne jest więc innowacyjne, nowoczesne podejście w tym obszarze edukacji, aby osiągnąć założone cele.

W trakcie Kongresu kolejni mówcy podkreślali znaczenie szkolenia kierowców dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wiele mówiono o skomplikowanej sytuacji prawnej wymagającej uregulowania.

Gratulujemy organizatorom Kongresu podjęcia inicjatywy oraz tak dużego zainteresowania tym tematem. Życzymy sukcesów w zjednoczeniu środowiska wokół jakości szkolenia kierowców, a to jest niewątpliwie warunek konieczny do osiągnięcia celów wizji zero, czyli braku ofiar śmiertelnych na drogach. Instytut Transportu Samochodowego w dziedzinie wprowadzania jakości do edukacji, w tym do szkolenia kierowców ma bardzo duże doświadczenie, dlatego deklarujemy pomoc w dalszych działaniach w tym obszarze.



Po pierwsze, bezpieczeństwo

Jarosław Chmielewski, dyrektor WORD we Włocławku

Byłem uczestnikiem Ogólnopolskiego Kongresu Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy, który odbył się w Warszawie. Jak ważny jest właściwy proces szkolenia, a potem egzaminowania, nikogo z użytkowników dróg nie trzeba przekonywać. Dlatego cieszy mnie tak duże zainteresowanie ze strony tych, którzy odpowiadają za przygotowanie przyszłych kierowców do bezpiecznej jazdy.

Dzisiaj priorytetem w zakresie szkolenia i egzaminowania musi być bezpieczny użytkownik drogi i wszelkiego rodzaju działania, które są podejmowane, a dotyczą tej materii, są godne podkreślenia.

Pragnę również pogratulować rzecznikowi instruktorów i wykładowców nauki jazdy – Panu Tomaszowi Matuszewskiemu objęcia tej ważnej i szaczonej funkcji. Pan Tomasz z procesem szkolenia i egzaminowania jest związany od niepamiętnych czasów, więc jak mało kto zna problem bezpieczeństwa na drodze w wielu aspektach. Uważam, że pełniąc tę funkcję, będzie miał możliwość wykorzystać i podzielić się z nami swoim doświadczeniem i wiedzą.

Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, w których odbywają się egzaminy państwowe, odpowiedzialne są za właściwe przeprowadzanie tego procesu, ale również za właściwą współpracę w tematyce dobrego przygotowania przyszłych kierowców. WORD we Włocławku cyklicznie spotyka się z instruktorami i kierownikami ośrodków szkolenia kierowców, żeby omawiać na bieżąco zmiany przepisów ruchu drogowego, jak i problemy, jakie występują na drodze.



O powołaniu

dr inż. Paweł Żuraw, właściciel OSK „ŻURAW” w Świdnicy

Powołanie rzecznika praw instruktorów i wykładowców nauki jazdy może być istotnym krokiem w rozwoju i profesjonalizacji branży szkolenia kandydatów na kierowców. Jeżeli jako dość liczna grupa instruktorów i wykładowców rzeczywiście chcemy, aby liczyło się z nami przede wszystkim społeczeństwo, a następnie: instytucje państwowe, fundacje, stowarzyszenia, media, itp., musimy m.in. mieć autorytatywnego reprezentanta, a nawet bardziej zasadne byłoby powołanie, rzecznika. Należy wyraźnie podkreślić, że powołanie rzecznika jest tylko jednym z elementów w długim jeszcze procesie profesjonalizacji tego wszystkiego, co w powszechnym i dość płytkim społecznym rozumieniu nazywa się „nauką jazdy”.

Dobry rzecznik to w pewnym sensie sukces organizacji, przedsięwzięcia, projektu. To oczywiście nie zwalnia nas, instruktorów, wykładowców, a więc przedstawicieli branży szkoleniowej, z obowiązku rzetelności zawodowej i dawania dobrego przykładu w społeczeństwie. Rzecznik to nie tylko sprawozdawca, komentator. Może to być również osoba mająca realny wpływ na kształt istotnych decyzji dotyczących systemu szkoleniowego w Polsce.



O przyszłości

Rozmowa z prezesem Rady Głównej Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów,
Dariuszem Chyćko



Jolanta Michasiewicz: Proszę o przyjęcie gratulacji w związku z wyborem na funkcję prezesa. Mottem, które otwiera portal KSE, jest sentencja: *Specjaliści w swojej dziedzinie w służbie bezpieczeństwa ruchu drogowego! Jakie są plany tego środowiska na najbliższe lata?*

Dariusz Chyćko: Dziękuję za gratulacje i możliwość zabrania głosu w dyskusji dotyczącej kształtowania nowych jakości w systemie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. KSE jest Stowarzyszeniem zrzeszającym ludzi z bardzo dużą wiedzą z zakresu prawa o ruchu drogowym, umiejętnościami szybkiej i właściwej oceny sytuacji, umiejętności pracy w bardzo dużym stresie i presji środowisk, przy jednoczesnym poczuciu odpowiedzialności za bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Myślę, że nastał czas zmian i w procesie szkolenia, i egzaminowania. Od kilku dekad niewiele się zmieniło w systemach. A ludzie się zmieniają, oczekiwania rosną, ruch drogowy przeobraża się z dnia na dzień. Mamy coraz więcej pojazdów, wchodzą kolejne rozwiązania drogowe, kierowcy chcą szybciej i bezpieczniej podróżować. Te wszystkie oczekiwania są jak najbardziej zrozumiałe. Jednak w parze z nimi nie idą takie aspekty, jak poziom umiejętności młodych kierowców, mentalność nowych użytkowników dróg czy rozwój prawa sprzyjającego tym oczekiwaniom. Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów ma olbrzymi potencjał jeśli chodzi o kreowanie pozytywnych zmian w środowiskach odpowiedzialnych za kształcenie kierowców. I to właśnie ten potencjał chciałbym spożytkować zgodnie z oczekiwaniami wszystkich zainteresowanych. Przede wszystkim integracja, a nie izolacja poszczególnych grup zawodowych z zakresu szkolenia i egzaminowania przyniesie zmiany na miarę nowoczesnej Europy. Pojawiła się wreszcie szansa, by alienację zastąpiła współpraca fachowców. Czas już uniezależnić merytoryczny profesjonalizm od wpływu i presji środowisk grup interesu.

Zawód egzaminatora kandydatów na kierowców zasługuje na szacunek. Praca na rzecz podnoszenia jego reputacji i pozytywnego odbioru w społeczeństwie staje się jednym z najważniejszych moich działań na rzecz Stowarzyszenia.

J.M.: Uczestniczył Pan w Kongresie Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy.

D.Ch.: Tak. Wpisuje się to w moje przekonanie o potrzebie integracji środowisk związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców. Właśnie takie kongresy, szkolenia, warsztaty są idealnym miejscem do wymiany doświadczeń przez fachowców w swojej branży. To tam kształtują się nowe pomysły, nawiązywana jest współpraca i następuje formowanie nowych idei.

J.M.: Jednym z tematów Kongresu były warunki konieczne do podnoszenia efektywności szkolenia kierowców w nadchodzących czasach.

D.Ch.: Organizacje reprezentujące ośrodki szkolenia kierowców już od dłuższego czasu zwracają uwagę na ułomności systemu szkolenia obowiązującego w naszym kraju. To, czy ośrodek szkolenia znajduje się w pięknym budynku, czy też w jakiejś salce w szkole, czy plac manewrowy jest pięknie wyasfaltowany czy też to jakiś kawałek parkingu – to nie ma tak wielkiego znaczenia, jak przygotowanie merytoryczne instruktora, jego odpowiedzialność za realizację procesu szkolenia. Oczywiście, możemy mówić o zmianie systemu szkolenia, ilości godzin szkoleń w poszczególnych kategoriach, indywidualnym podejściu do kandydata czy zakresu umiejętności praktycznych w ruchu drogowym – ale i tak najważniejszym elementem w procesie nauki i szkolenia będzie instruktor.

Cudownie jest egzaminować kandydata, który „czuje jazdę”, dobrze widzi przestrzeń wokół pojazdu, emanuje radością z faktu, że samodzielnie prowadzi pojazd i chociaż wciąż się jeszcze stresuje, popełnia błędy, a jednak kształtuje w egzaminatorze przeświadczenie, że jest gotowy do samodzielności w ruchu drogowym.

J.M.: Czyli jaki powinien być system szkolenia? Czego w nim brakuje? Może czegoś jest zbyt wiele?

D.Ch.: System szkolenia powinien być skuteczny, ale przede wszystkim elastyczny i skoncentrowany na osiągnięciu oczekiwanego poziomu umiejętności od każdego kandydata. Dobrze wiemy, jak jest teraz. Traktowanie wszystkich według jednej miary – 30 godzin praktyki – tworzy znaczne różnice w poziomie umiejętności. To trzeba natychmiast zmienić przez rozwiązania systemowe. Wszyscy, którzy pracują z nowymi kierowcami wiedzą, jakie mankamenty niesie za sobą obecny system.

J.M.: Organizatorzy Kongresu powołali Rzecznika Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy. Jak Pan widzi jego rolę i działania?

D.Ch.: Status Rzecznika Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy uzależniony będzie od kompetencji i możliwości reprezentowania całości środowiska. Jeśli znajdzie uznanie w reprezentowanych przez siebie grupach zawodowych, to jego rola będzie miała wyjątkowe znaczenie. To on będzie kreował właściwe postawy, będzie dążył do rozwiązań korzystnych dla reprezentowanych środowisk, ale też środowisk zależnych.

Liczę na dobrą współpracę Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów z osobą powołaną na to stanowisko.

J.M.: Dziękuję za rozmowę.





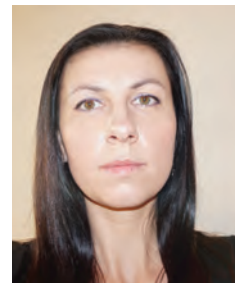
Jakość to prestiż

Monika Fołwarczny, OSK „Jastrzęb” z Jastrzębia Zdrój, prezes Fundacji.pl

Kwestia jakości w branży szkoleniowej rzadko jest gdziekolwiek poruszana. Z jakością wiąże się, oczywiście, prestiż danej firmy, ale najważniejsze to bezpieczeństwo kursanta jako przyszłego „samodzielnego” uczestnika ruchu drogowego. Jak słusznie zauważono na Kongresie, praca instruktora to swego rodzaju misja, jaką ma do wykonania. Instruktorem powinna być osoba z pasją, profesjonalista, wzorcowy nauczyciel i znawca przepisów nie tylko dotyczących ruchu drogowego, lecz również metodyki nauczania. To mentor umiejący zarazić pasją prowadzenia pojazdu każdego kandydata na kierowcę.

Wskazano niedoskonałości procesu szkolenia i egzaminowania. Mam nadzieję, że w przyszłości zostaną one poprawione. Wciąż jednak „na bocznicę” znajduje się kwestia szkolenia i egzaminowania osób niesłyszących i słabosłyszących, posługujących się językiem migowym. Osobiście zajmuję się tym od siedmiu lat. Szkolenie osób z wadą słuchu zaczynałam przy wsparciu tłumacza języka migowego, co najczęściej jest stosowane w OSK, ale jak się okazuje, nie jest to wystarczające rozwiązanie. Wyniki szkolenia prowadzonego przez instruktora posługującego się językiem migowym są o wiele wyższe niż przy współpracy instruktora z tłumaczem. Niesłyszący i słabosłyszący kursanci to najczęściej ambitna młodzież chłonna

wiedzę, więc ubolewam nad tym, że w tak niewielkim stopniu jest im ona podawana w ich – POLSKIM – języku, co jest dla mnie tylko motywacją do dalszych działań. W związku z naszymi działaniami powstała Fundacja PL – której główne cele to upowszechnianie wiedzy dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego i zasad udzielania pierwszej pomocy wśród niesłyszących oraz wiedzy na temat polskiego języka migowego (PJM) i kultury głuchych wśród słyszących – zaczynając od najmłodszych. Zapewne temat ten zainteresuje kierowników ośrodków prowadzących szkolenie osób niepełnosprawnych ruchowo, którzy pomagają pokonać wszelkie bariery fizyczne, my pokonujemy barierę komunikacyjną, co wbrew pozorom jest bardzo ważną kwestią – może otworzyć wiele możliwości korzystania z życia ludziom dotkniętym wadą słuchu. Cieszę się, że udało nam się nawiązać współpracę z Fundacją Zapobieganie Wypadkom Drogowym, co zapewne będzie skutkowało również pochyleniem się nad tą problematyką rzecznika instruktorów i wykładowców nauki jazdy.



Po co?

Eugeniusz Kubiś z firmy MOTOREX® Eugeniusz Kubiś

Po co Rzecznik Instruktorów i Wykładowców? Teoretycznie i praktycznie wszystkie tematy interesujące nasze środowisko powinny załatwiać tzw. organizacje branżowe. Teoretycznie powinny, praktycznie jest jak w operze, kiedy śpiewak potężnym i coraz to potężniejszym głosem śpiewa: idę, biegnę, pędzę, a wszyscy widzą, że wniebowzięty brzmieniem swojego głosu, stoi w miejscu. Tak jak nasze sprawy. Sądzę, że Rzecznik Instruktorów i Wykładowców może, znacznie skuteczniej niż prezesi przeróżnych organizacji, reprezentować wobec organów państwa i samorządu terytorialnego środowisko instruktorów i wykładowców oraz ich klientów, czyli wielomilionową rzeszę kandydatów na kierowców i kierowców. Z przykrością muszę stwierdzić, chociażby na przykładzie organizacji, którą współzakoładałem, czyli OIGOSK z/s w Koszalinie, że organizacje środowiska OSK żyją w największym stopniu problemami, które same stwarzają i są porażająco nieefektywne. Może więc Rzecznik Instruktorów i Wykładowców... może?



Integracja

Weronika Chmielowiec, wykładowca w OSK ARTOM, Gdańsk

Co do Kongresu, to była to dla mnie okazja do integracji zawodowej i ciekawych spotkań w gronie szkoleniowców. Najważniejsza jest wymiana doświadczeń, więc takie spotkanie zawsze owocuje nowymi spostrzeżeniami. Udało mi się nawiązać kilka ciekawych znajomości z terenu całego kraju i liczę na to, że te znajomości będą owocowały.



Podczas Kongresu powiedzieli

Rozmowy przeprowadziła Jolanta Michasiewicz (Prawo Drogowe@NEWS)

To była kwestia czasu

Rozmowa z Robertem Doroszem, egzaminatorem nadzorującym w WORD Tarnów

– Instruktorzy i wykładowcy podkreślali podczas Kongresu, że bardzo sobie cenią fakt, iż przyjechali także egzaminatorzy. Jak Pan ocenia atmosferę spotkania i ideę powołania Rzecznika?

– Atmosfera jest znakomita. Powołanie Rzecznika było chyba naturalne, to była kwestia czasu. Sam wywodzę się z grupy instruktorów. Byłem nim ponad sześć lat. Rozumiem problemy, które ich obecnie nurtują. I... odczuwałem mur, który był między instruktorami i egzaminatorami.

– Był? To znaczy, że już go nie ma?

– Tak, w Tarnowie został zburzony. Jestem już dziesięć lat egzaminatorem i bardzo szybko zauważyłem, że istnieje wielka potrzeba współpracy między instruktorami i egzaminatorami. Już wówczas, dziesięć lat temu, zaczęliśmy spotykać się z instruktorami, by ujednolicić zasady szkolenia i egzaminowania. Spotykamy się z bardzo dobrze wyszkolonymi instruktorami, zawsze, gdy tylko mają jakiś problem.

– Zatem u Was Rzecznik nie będzie już musiał zasympać tego „rowu niezgody”?

– U nas już nie ma tej bariery, instruktorzy są zadowoleni.

– Jak Pan ocenia przyszłą rolę Rzecznika? Czy rzeczywiście jest on instruktorem potrzebny? Czy będą się do niego zgłaszali?

– Część z nich rzeczywiście żyje własnym życiem. Jednak większość – jak to zostało powiedziane na Kongresie – to są pasjonaci. Z wielką pasją poświęcają wiele czasu na doszkalanie się.

– A czy uświadamią sobie, że jakość ich pracy musi być na miarę XXI wieku? Czy raczej odbywają rutynowe szkolenia podczas warsztatów i na tym kończy się ich walka o jakość?

– Wielu instruktorów jest zainteresowanych trzyletnimi warsztatami i czynnie w nich uczestniczy. Niestety, nie wszyscy. Z doświadczenia wynika, że szkolenia te powinny prowadzić WORD-y, w których jest wykwalifikowana kadra. Wśród egzaminatorów jest też wielu pasjonatów. Potrafimy więc przekazać najważniejsze informacje.

– Rzecznik będzie potrzebował wsparcia ze strony instruktorów, egzaminatorów, ekspertów. Czy deklarację w tej sprawie możemy od Pana uzyskać już teraz? To będzie wyłącznie praca społeczna.

– Znam Pana Tomasza od lat. Jest to odpowiedni czło-



wiek. Jestem przekonany, że poradzi sobie z problemami, ale oczywiście, deklaruje pomoc.



Będziemy się wspierać

Rozmowa z Filipem Gregą, prezesem Fundacji SOS Odpowiedzialne Szkoły Jazdy, socjologiem, instruktorem nauki jazdy posiadającym także uprawnienia egzaminatora nauki jazdy

– Czy Rzecznik Praw Kursanta znajduje się w strukturze Fundacji SOS Odpowiedzialne Szkoły Jazdy?

– Rzecznik Praw Kursanta jest w naszej strukturze i pracuje od ponad roku. Bardzo się cieszę, że został powołany alternatywny, a może nawet uzupełniający w przestrzeni szkoleń kandydatów na kierowców podmiot, jakim jest Rzecznik Praw Instruktorów i Wykładowców. Do Rzecznika Praw Kursanta wpływają z całej Polski różne skargi, informacje, prośby o wsparcie, o pomoc, kierowane nie tylko przez kursantów. Zdarzają się również prośby od instruktorów. Czasem nawet od przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.

– Chodzi o prośby o wsparcie w rozwiązywaniu problemów?

– Tak. Fundacja SOS Odpowiedzialne Szkoły Jazdy zajmuje się promowaniem jak najwyższej jakości szkolenia, a Rzecznik Praw Kursanta jest tylko jednym z jej elementów. Zajmuje się wsparciem kursantów w przypadku konfliktów i problemów na linii kursant – szkoła jazdy, kursant – instruktor, kursant – ośrodek egzaminowania. Wśród skarg i prośb o pomoc pojawiają się również te od instruktorów nauki jazdy.

– Może dotychczas nie mieli się do kogo zwrócić?

– Oczywiście. Z naszych doświadczeń wynika, że mają je ambitni instruktorzy, którzy chcą prowadzić prawdziwe szkolenia kierowców, naukę jazdy, a nie „naukę zdawania egzaminu”. Ścierają się oni np. ze swoimi pracodawcami – przedsiębiorcami, którzy na pierwszym miejscu stawiają konieczność zarobku. Często chodzi o obowiązujące przepisy, które nie do końca są życiowe i właściwe. Zajmujemy się tymi wszystkimi elementami. Dobrze się stało, że pojawił się Rzecznik Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy.



– Już się porozumieście?

– Jak najbardziej. Z pewnością będziemy się wspierać. Często zdarzają się sytuacje, gdy musimy prowadzić mediacje między poszkodowanym kursantem i przedsiębiorcą. Być może właśnie one staną się płaszczyzną naszej współpracy.

– I na pewno spotkacie się przy konsultacjach projektów nowych przepisów.

– Oczywiście. Ogromne doświadczenie Rzeczników: Praw Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy oraz Praw Kursanta pozwolą wypracować obiektywne i jak najbardziej dobre rozwiązania problemu, który mógłby się pojawić. Trzeba pamiętać, że dobry kurs nauki jazdy to kurs prowadzony przez mądrych, świadomych instruktorów, pracujących w stabilnym ośrodku, w oparciu o dobre przepisy, w uregulowanej sytuacji formalnej, prawnej i ekonomicznej.



To przyjemność

Rozmowa ze Sławomirem Moszczyńskim, instruktorem, wykładowcą prawa o ruchu drogowym, Automobilklub Polski

– Czy środowisko go potrzebuje Rzecznika?

– Zdecydowanie potrzebuje. Nie wiemy jeszcze, jaki będzie zakres jego działania. Jednak najważniejsze jest to, że jest do kogo napisać, zadzwonić. Spraw jest dużo. Można będzie też go zaprosić i przyjedzie. Już podczas Kongresu zgłaszane były kwestie systemu nauki, ceny, pracy, odpłatności itd. I wiele, wiele innych.



Nie słyszałem np. nic na temat asertywności, która jest tak ważna dla młodych ludzi w komunikacji między instruktorem i osobą, która uczy się jeździć. Mam nadzieję, że zajmie się tym nowy Rzecznik.

– Jaki problem jako pierwszy, podstawowy zgłosiłby Pan Rzecznikowi?

– Jest ich sporo. Zmieniłbym trochę sposób nauczania. Bardzo apelowałbym o wejście w życie w 2017 roku CEPIK-u i wszystkiego, co z tym związane. Myślę m.in. o płycie poślizgowej, o zmianach prawa o ruchu drogowym. Zunifikowałbym wiele rzeczy w kontekście nauki, metody uczenia, komunikacji między kursantem i instruktorem. Ona jest piekielnie ważna.

– Ale on ma zdawalność 50-procentową.

– Ja też mogę wyciągnąć swoją statystykę. Za... rok.

– Co Pan myśli o cenie minimalnej, o której też mówiono?

– Nie myślę o cenie minimalnej, tylko o cenie, która pozwoliłaby na... rzetelne uczenie.

– Postawiona została teza, że właściwie nie ma dobrych instruktorów. To prawda?

– Od lat jestem w branży. Uważam – może ironicz-

nie – że w dalszym ciągu jestem słabym instruktorem. Ale kocham swoją pracę. Mój serdeczny przyjaciel z branży mówi, że mam misję. Podejrzewam, że on też ma, tylko nie mówi o tym. To nie jest tak, że nie ma dobrych instruktorów. Trzeba znaleźć tych, którzy chcą dobrze wykonywać swój zawód. I temat załatwiony.



Staram się

Rozmowa z Mariuszem Pierzyńką, instruktorem ze Szkoły Nauki Jazdy TORUS z Walbrzycha

– Jest Pan wielokrotnym zdobywcą tytułu INSTRUKTOR ROKU. Gratulujemy, zwyciężał Pan w pięknym stylu.

– Trzykrotnie zdobyłem tytuł mistrzowski, raz zająłem drugie miejsce i dwa razy – trzecie.

– Jak Pan trafił do tego zawodu?

– Zawsze o mnie mówiono, że „urodziłem się za kierownicą”. Bardzo lubiłem jeździć, sprawiało mi to przyjemność. I starałem się jeździć bezpiecznie. W szkole, w której zdobywałem wszystkie kategorie prawa jazdy, zaproponowano mi zatrudnienie. Skorzystałem z tej oferty. Lubię to, co robię i staram się.



– Podczas Kongresu wiele mówiono o jakości szkolenia, o jego nowych formach.

– Warto ze wszystkiego spróbować. Każdy sposób jest dobry. Czasy się zmieniają, jest postęp technologiczny, widzimy, jaka jest młodzież. Dlaczego więc nie korzystać z nowych form szkolenia? Czy to ma wpływ na poprawę jakości? Sądzę, że tak. Każdy sposób dążenia do poprawy jest dobry.



Metody

Rozmowa ze Zbigniewem Weseli, dyrektorem Szkoły Bezpiecznej Jazdy RENAULT

– Jak Pan widzi rolę i znaczenie instytucji Rzecznika Instruktorów i Wykładowców?

– Wydaje się, że zwołanie takiego pierwszego kongresu jest bardzo ważną rzeczą. W wystąpieniach panelowych widać było wyraźnie, że to środowisko jeszcze nie potrafi się ukształtować i iść w nowoczesnym kierunku działania na rynku. Bardzo ciekawe było wystąpienie Karola Krefta, ponieważ pokazywało, że trzeba działać innowacyjnie, nowoczesnymi metodami, rozumieć odbiorców, którzy też mają swoje nowoczesne



oczekiwania, jeżeli chodzi o prowadzenie kursu nauki jazdy. Kongres to doskonała okazja, by wypracować nowy sposób działania. Taki, który przyniesie efekty i kursy nie będą traktowane jako dopust boży, tylko coś, co rzeczywiście znacznie poprawi bezpieczeństwo w Polsce.

ODTJ-ty oczekują na rozporządzenie, które być może pojawi się na początku 2017 roku. Zwłaszcza młodzi kierowcy będą mieli możliwość zaznajomienia się z sytuacjami, które mogą się im na drodze przydarzyć. Nie będziemy ich uczyli, jak wykonać manewr, żeby wyjść z poślizgu, tylko będziemy mówili o zagrożeniach, które się w ruchu drogowym pojawiają.

– Co konkretnego można zrobić, żeby instruktorzy byli mistrzami w bezpiecznej jeździe.

– Oni nie tylko powinni umieć przekazać wiedzę związaną z nauką jazdy, ale mieć też wiedzę na temat zagrożeń. Wiadomo, ile razy w życiu człowiek wpada w poślizg na drodze. No, nie tak często. Jak się to już zdarzy, musi wiedzieć, dlaczego tak się stało i jak się ratować. Oczywiście, nie wystarczą jedne zajęcia, żeby nauczyć się zachowania w trudnych sytuacjach. Trzeba uczestniczyć w kilku kursach. I to w ośrodku, który ma odpowiednią infrastrukturę.



Co z tego wyniknie

Rozmowa z Bogusławem Bachem, członkiem zarządu Polskiego Stowarzyszenia Motorowego ODTJ, właścicielem ODTJ TORUŃSKA AKADEMIA JAZDY

– Co Pan sądzi o Kongresie i powołaniu Rzecznika?

– Bardzo bym chciał, aby tego typu spotkania miały późniejszy oddźwięk. Nazwijmy to – ministerialny. Nie wiemy, jak to się odbywa, bo na spotkaniu nie było przedstawiciela Ministerstwa.

– Resort reprezentował pan Konrad Romik, sekretarz Krajowej Rady BRD.

– Tak. Wypowiedź pana Romika była bardzo konstruktywna i mądra. Uważam, że tylko taką drogą możemy dojść do celu, a celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Niestety, jego poziom jest bardzo niski. A w tego typu spotkaniach często uczestniczy „towarzystwo wzajemnej adoracji”.

– Kongres też tak Pan ocenia?

– Może nie do końca. Porozmawialiśmy sobie, ale najważniejsze, co z tego wyniknie. Wszyscy o tych problemach wiemy już od kilku, a nawet „nastu” lat. Bardzo mało robi rząd, żeby coś zmienić.

– Czy za dwa lata przyjedzie Pan na spotkanie, na którym Rzecznik podsumuje swoje działania? Czy udzieli mu Pan pomocy, jeśli zwróci się do Pana?



– Z pewnością tak. Nasze pomysły, nasze doświadczenie, powinno służyć krajowi i ludziom, którzy chcą poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego. Jesteśmy pasjonatami, czego nie widzą „struktury” ministerialne. Widać, że tego nie widzą w rozporządzeniach, programach szkoleniowych, które są czasem niedostosowane do dzisiejszej rzeczywistości. Wszystko idzie do przodu, samochody są coraz nowocześniejsze, a programy są takie, jak w latach sześćdziesiątych czy siedemdziesiątych. Jeżeli ktoś nie ma doświadczenia, to nich wybierze grupę ekspertów, praktyków, którzy się na tym znają. Specyficzny polski kłopot polega na tym, że jak ktoś już trafi do resortu, przestaje czuć problemy.

– A Rzecznik już mówił o stworzeniu zespołu ekspertów. Myślę, że Pan powinien się Pan znaleźć w tej grupie.

– Bardzo by mi zależało.



Szkoła instruktorów

Rozmowa ze Stefanem Rzońcą, instruktorem nauki jazdy, właścicielem OSK w Białymstoku, wiceprezesem Społecznego Stowarzyszenia Szkolenia Kierowców w tym mieście, członkiem PFSSK

– Co Pan sądzi o idei powołania Rzecznika Instruktorów?

– To dobry pomysł i już nawiązałem z panem Matuszewskim kontakt. Wymieniliśmy adresy e-mail. Mam pomysły, co robić, aby było bezpieczniej.

– Jaka jest Pańska opinia o zawodzie instruktora?

– Nasz zawód nie ma odpowiedniego uznania w społeczeństwie. Często spotykam się z takim stwierdzeniem: „ej, ty, instruktor, jak ty jedziesz...” Oczywiście, jadę z uczniem bardzo poprawnie, przestrzegam nawet najdrobniejszych zasad ruchu drogowego. A do mnie ktoś zwraca się, jak do – przepraszam, „szmaciarza”. Po trosze jesteśmy sami sobie winni. Teraz coraz trudniej zostać instruktorem, ale do naszego zawodu napłynęło wielu ludzi młodych, przypadkowych, kierujących się chęcią „dorabiania” na pół czy na ćwierć etatu. A mnie się marzy szkoła dla instruktorów.

– Np. dwuletnia?

– Taka, ukończenie której wymaga odpowiedniego stanu psychicznego i predyspozycji. Kształcąca ludzi, którzy chcą zostać Instruktorami, a nie tylko „dorabiać” w tym zawodzie, bo tacy „dorabiacze”, „cwaniacy” psują nam opinię.

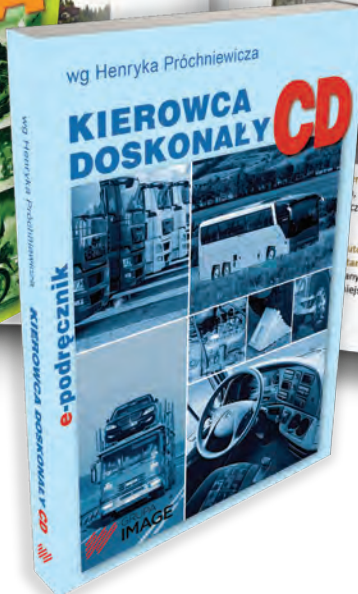
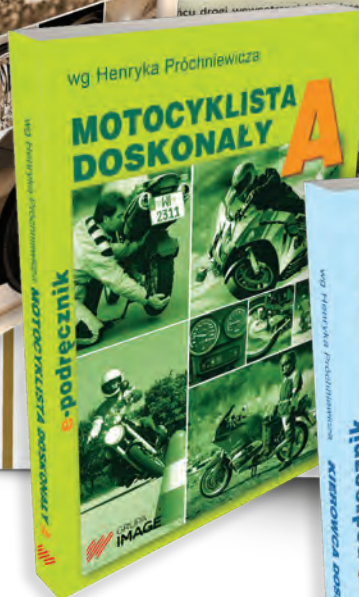
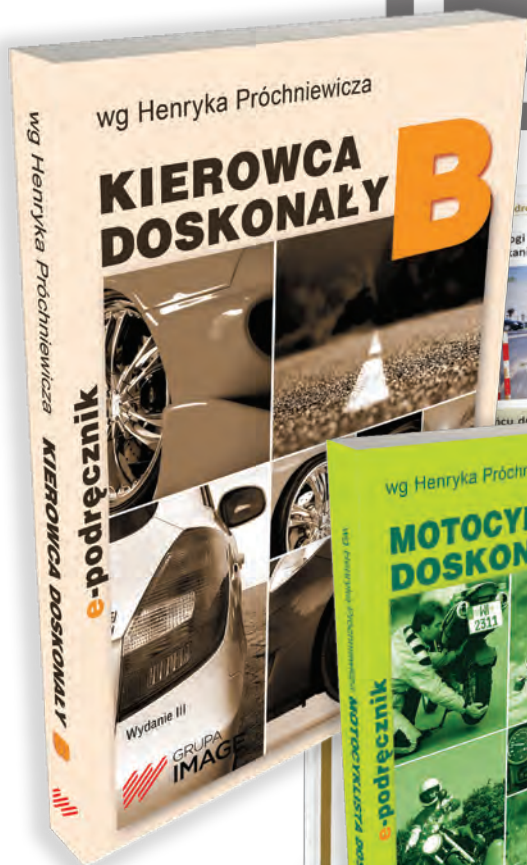
Naszym problemem są też zbyt częste zmiany prawa. Nie sposób za nimi nadążyć. Trzeba je robić nie częściej niż co pięć lat i tylko uzasadnione i odpowiadające faktycznym potrzebom.







KODY QR



KIEROWCA
DOSKONAŁY

wg Henryka Próchniewicza

GRUPA
IMAGE