

andragogika
asertywność
bezpieczeństwo
na drodze
defensive driving



ISSN 1507-7853
1/25 (2018)

Prawo Jazdy

Biuletyn Informacyjny Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym

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

Praktyka wszystko weryfikuje

rozmowa z Ewą Odachowską (strona 2)

Bądź gotowy na RODO

to już w maju br
(strona 29)

Nie tylko treść - również forma

Marek Górny
o szkoleniu
kierowców
(strona 18)



Piszą i mówią u nas...

Praktyka wszystko weryfikuje

Z dr Ewą Odachowską,
psychologiem transportu z ITS,
rozmawia Bożenna Chlabicz



Zmiany, zmiany...

Przemysław Olszak,
Kryminolog, instruktor nauki jazdy,
OSK „Ryszard” w Pasłęku

Pod prąd, czyli moje podsumowania

Karol Kreft,
wykładowca, instruktor, właściciel OSK
„JANKAR” w Redzie



Chcemy stabilizacji

Arkadiusz Żukowski
OSK ARTEX w Wejherowie

Kolejny rok niespełnionych nadziei

Jan Szumiół,
Prezes Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia
Kierowców w Warszawie



Nie tylko treść również forma

Marek Górny
Metodyk szkolenia kierowców

Wady i zalety symulatora

Sylvia Kolenda
kierownik ds. transportu i szkoleń,
ODZ Stanisław Paterek, Koźmin Wlkp.



Po co się Pan zatrzymuje?

Krzysztof Klejna
Instruktor, egzaminator, pedagog,
właściciel OSK „AUTO” w Gostyninie

Zmiana przepisów nie jest metodą

Zbigniew Drexler
Ekspert z zakresu prawa o ruchu drogowym,
autor podręczników



Kierowcy powinni zrozumieć pieszych, a piesi kierowców?

Dr n. ekon. Paweł Żuraw
Egzaminator i instruktor, pracownik
Społecznej Akademii Nauk w Świdnicy

Współpracują z nami



Joanna
Arendarska



Mariola
Bajon



Krzysztof
Bandos



Piotr
Białas



Henryk
Grabowski



Adam
Goss



Małgorzata
Głuszek-
Stopczyk



Andrzej
Grzegorzczak



Mariusz
Jankowski



Adam
Klejna



Ryszard
Krawczyk



Tomasz
Kulig



Andrzej
Markowski



Mariusz
Markowski



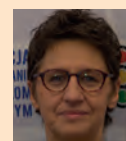
Jacek
Maniewski



Grzegorz
Matuszewski



Tomasz
Matuszewski



Jolanta
Michasiewicz



Bogdan
Oleksiak



Artur
Paczkowski



Hanryk
Pantkowski



Wojciech
Pasieczny



Wiesław
Pawlak



Anastazja
Perek



Kamil
Pijanowski



Dagmara
Romanowicz



Bogdan
Sarna



Krzysztof
Skalecki



Zdzisław
Sas



Jakub
Szadkowski



Jakub
Szatkowski



Mariusz
Sztal



Marek
Sochacki



Krzysztof
Szymański



Jan
Szymczak



Adam
Tarnowski



Tomasz
Tymiński



Zuzanna
Wiśniewska



Krzysztof
Wójcik



Maciej
Wroński



Magda
Zamorska



Paulina
Żabińska

i inni

2018

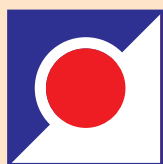
Od wielu lat w gronie osób związanych i wspierających Fundację Zapobieganie Wypadkom Drogowym pilnie obserwujemy m.in. sposób przygotowania młodych ludzi do udziału w ruchu drogowym. Mamy prosty i oczywisty cel: zrobić wszystko, co w naszej mocy, aby było bezpiecznie. Dlatego od dawna zabiegamy o system wychowania komunikacyjnego, o poprawę jakości szkolenia, wreszcie, o takie zasady egzaminowania, które zapewniają uzyskanie prawa jazdy przez osoby rzeczywiście dobrze przygotowane i wystarczająco dojrzałe, by na drodze nie zagrażać sobie i innym.

Dla ośrodków szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców rok 2017 był długi, pracowity, choć nie tak przełomowy, jak oczekiwaliśmy. Nie nadeszły zapowiadane zmiany w Ustawie o kierujących pojazdami i w efekcie, nie ustały liczne spekulacje na temat „rewolucji”, która miała się wydarzyć.

Jeden rok się skończył, kolejny zaczął. Z nową energią planujemy następne aktywności. Szukamy sojuszników, zachęcamy do własnych inicjatyw. I mamy nadzieję, że dyskusji o tym, czy edukacja komunikacyjna jest ważna, a nawet niezbędna, nie będziemy musieli zaczynać od początku. Pora, by i dzieci, i dorosłych, i nawet seniorów traktować poważnie, a nie jak target dla tego lub innego projektu. System to jest to, czego naprawdę potrzebujemy. Może nowa Ustawa o kierujących... pomoże go stworzyć.

Pozostajemy i z nadzieją, i z przekonaniem...

Bożenna Chlabicz
Redaktor Naczelna



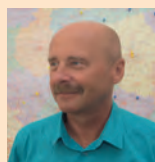
**FUNDACJA
ZAPOBIEGANIE
WYPADKOM
DROGOWYM**



Bożenna Chlabicz – Prezes Zarządu
(Redaktor Naczelna Portalu Edukacyjnego Wychowania Komunikacyjnego „Bezpieczna droga do szkoły”, organizator i uczestnik licznych przedsięwzięć z zakresu brd o zasięgu lokalnym i krajowym).



Andrzej Grzegorzczak – Wiceprezes Zarządu
(ekspert brd, były sekretarz KRBRD, Wiceprezes „Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego”, rzeczoznawca, również Komisji Europejskiej (Taix), ekspert Banku Światowego, wykładowca w SWPS i UW).



Wojciech Pasieczny – Wiceprezes Zarządu
(b. radca, mł. inspektor Wydziału Ruchu Drogowego KS Policji, ekspert i biegły sądowy ds. rekonstrukcji wypadków drogowych, wykładowca na Wydziale Psychologii UW, inicjator akcji na rzecz poprawy brd).

Ambasadorzy:

Bartosz Adamski, Siemianowice Śląskie, Michał Bartczak, Poznań, Zbigniew Drexler, Warszawa, Marek Dworak, Kraków, Krzysztof Gos, Warszawa, Marek Górny, Kraków, Sławomir Grad, Wrocław, Euzebiusz Jasiński, Warszawa, Michał Kopacki, Warszawa, Marta Kowalska, Siemianowice Śląskie, Ryszard Krawczyk, Świdnica, Karol Kreft, Reda, Leszek Luda, Wrocław, Jolanta Michasiewicz, Warszawa, Piotr Mikiel, Warszawa, Waclaw Ochota, Jarosław, Ewa Odachowska, Warszawa, Mirosław Oliferuk, Łomża – Dziekan Korpusu Ambasadorów, Kacper Paterek, Koźmin Wlkp., Stanisław Paterek, Koźmin Wlkp., Jacek Popiołek, Pruszków, Adam Próchnicki, Siedlce, Robert Rak, Grudziądz, Izabela Rak-Zamyślewska, Grudziądz, Dagmara Romanowicz, Gdańsk, Karolina Romanowicz, Gdańsk, Zdzisław Sas, Siedlce, Zbigniew Sawicki, Węgorzewo, Mirosław Szadkowski, Radom, Bronisław Szafarczyk, Bielsko-Biała, Mariusz Szczepanik, Kraków, Andrzej Szope, Warszawa, Jan Szumiał, Warszawa, Ryszard Świętoń, Koszalin, Andrzej Świsulski, Wrocław, Adam Tarnowski, Warszawa, Tomasz Tkacik, Praga (Czechy), Mariusz Wasiak, Warszawa, Zuzanna Wiśniewska, Warszawa, Jerzy Wojtanowicz, Kraków, Adam Wota, Łódź, Anna Wota, Łódź, Zygmunt Wota, Łódź, Maciej Wronski, Warszawa, Jerzy August Zabielski, Łuków, Tadeusz Zamyślewski, Grudziądz, Maciej Paweł Zaręba, Szepietowo.

Warszawa, styczeń 2018 Egzemplarz bezpłatny

ISSN 1507-7853

Wydawca:

Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym

KRS: 0000165780; REGON: 010944940;

NIP: 524-10-15-572

Kwartalnik:

Biuletyn Informacyjny PRAWO JAZDY nr 1/25

Redaktor Naczelna: Bożenna Chlabicz

Adres redakcji i wydawcy:

ul. Ratuszowa 11, 03-450 Warszawa

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

Projekt okładki: Piotr Wagner

Skład, łamanie: Tomasz Kutyło

Druk: MDruk, Warszawa

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Przedruk całości lub fragmentów bez zgody wydawcy zabroniony.



Praktyka wszystko weryfikuje

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

Czy potrafimy scharakteryzować typowego współczesnego kandydata na kierowcę?

Panuje powszechne przekonanie, że każdy, kto osiągnie pełnoletność, myśli o uzyskaniu prawa jazdy. Obecni kandydaci na kierowców, a zatem osiemnastolatki, to tzw. pokolenie Y, pokolenie świata w dużej mierze wirtualnego. Pod względem uczenia się i motywowania do nauki ma ono zupełnie inne wymagania niż pokolenia poprzednie.

Ukończenie 18 lat to newralgiczny moment w rozwoju. Młody człowiek znajduje się wtedy w okresie adolescencji, czyli dojrzewania. Adolescencja jest okresem między 11 a 20 r.ż., który dzieli się na etap wczesny i późny, z cezurą ok. 16 r.ż. Jest to bardzo ważny okres w rozwoju człowieka, którego finałem jest uzyskanie przez niego dojrzałości. W tym czasie jednostka dojrzewa zarówno fizycznie, jak i psychicznie, podlega wielu bodźcom i procesom, które są dosyć obciążające. Zmienia się też sposób uczenia się. Ze stadium operacji konkretnych, czyli myślenia czarno-białego, przechodzimy w tym czasie do stadium operacji formalnych - myślenia bardziej abstrakcyjnego. Nie bez znaczenia jest też intensywny rozwój procesów poznawczych, istotnych dla procesów uczenia się.

Od nauczyciela, w tym instruktora, wymaga się dużej wiedzy na temat potrzeb kursanta i sposobu, w jaki należy podawać materiał. To już nie tak, jak w przypadku dziecka, które ma zewnętrzną motywację, by przyswajać informacje. Człowiek dorosły analizuje wiedzę i uczestniczy w procesach uczenia się na podstawie motywacji wewnętrznej, czyli własnej potrzeby. Ale i ten aspekt podlega zmianom w związku z rozwojem cywilizacyjnym. Aktualnie coraz częściej obserwuje się, że młodzi ludzie rzadziej uczą się dla pogłębienia wiedzy, a częściej dla efektu.

Współcześni osiemnastolatki – i widać to u kandydatów, którzy ubiegają się o uprawnienie do kierowania pojazdem – po prostu chcieliby już to mieć za sobą. Proces uczenia się traktują jako coś, co ma ich doprowadzić do celu i niekoniecznie podchodzą do tego refleksyjnie. Specyfikę tą obserwuje się u dorastającej młodzieży i studentów, a z wielką mocą ujawnia się właśnie w procesie uczenia się kandydatów na kierowców. Żeby zmotywować ich wewnętrznie, czyli obudzić jakąkolwiek chęć do nauki, należy brać pod uwagę, że oni są przekonani, iż już coś wiedzą, chociaż zazwyczaj nie mają racji. Specyfika uczenia się dorosłych opiera się o asymilowanie wiedzy nabywanej z tą, którą już się ma. Częsty błąd, który popełniają instruktorzy, to negowanie tej wiedzy i absolutne odrzucanie jej. Lepiej wykorzystać to, co dla młodego człowieka ważne, korygując błędy i dokładając nowe treści, aniżeli negować wszystko, co młody człowiek wie, narażając się na niechęć z jego strony.

Czy instruktorzy mają świadomość, jacy są ich podopieczni? Czy ktoś ich tego uczy?

Czy instruktorzy są tego świadomi? Oczywiście, powinni. Jest to trochę myślenie życzeniowe, ale sądzę, że podczas szkolenia instruktorów nauki jazdy metodyk, który przecież odpowiada za ważny moduł szkolenia, bierze pod uwagę nie tylko zasady uczenia się dorosłych, ale także zmiany kontekstowe, społeczne, zmiany związane z przemianami cywilizacyjnymi. Jest to szczególnie istotne, ponieważ u osób z tego pokolenia obserwuje się zmiany w funkcjonowaniu poznawczym, co jest skutkiem wpływu wirtualnego świata, w którym żyją, a także innego sposobu nabywania wiedzy. Występują także postępujące zmiany w zakresie procesu uczenia się i analizowania materiału, zgodnie z zasadą: więcej, ale powierzchowniej. Brakuje głębszej autorefleksji albo zdarza się ona zdecydowanie rzadziej niż kiedyś. I rzeczy-

Ukończenie 18 lat to newralgiczny moment w rozwoju. Młody człowiek znajduje się wtedy w okresie adolescencji, czyli dojrzewania.

Współcześni osiemnastolatki – i widać to u kandydatów, którzy ubiegają się o uprawnienie do kierowania pojazdem – po prostu chcieliby już to mieć za sobą. Proces uczenia się traktują jako coś, co ma ich doprowadzić do celu i niekoniecznie podchodzą do tego refleksyjnie.

wiecie, jest większe nacelowanie nie na proces, a na efekt. Te zmiany dosyć mocno wpływają na sposób uczenia się. Tę wiedzę należy przekazywać instruktorom.

I to, że dotyczy ona tej szczególnej grupy, która trafia pod opiekę instruktora i chce uzyskać prawo jazdy...

Absolutnie tak. Z praktyki i obserwacji wynika jednak, że rzadko tak bywa. Instruktorzy często rozkładają ręce i nie wiedzą, jak wypracować motywację u młodego człowieka, który myśli, że prawo jazdy należy mu się tak, jak dowód osobisty.

Dzisiaj prawo jazdy rzeczywiście nie jest już przywilejem, jak kiedyś, ale niestety, nie każdy zastanawia się, czy ma predyspozycje do kierowania pojazdem. Zdarzyło mi się rozmawiać z młodymi ludźmi, którzy nie chcieli tych uprawnień, ale czuli dużą presję ze strony grupy rówieśniczej i rodziców. Grupa rówieśnicza jest w takiej sytuacji bardzo mocnym odnośnikiem. To dla młodzieży lustro społeczne i rzeczywiście ważny czynnik. Natomiast z rodziną i jej oczekiwaniami w okresie dorastania, adolescencji, dyskutuje się i niekoniecznie się z nią zgadza. Kontekst grupy rówieśniczej jest bardziej istotny: jeżeli wszyscy to mają, to ja też powinienem.

Dziś nie ma obowiązku uczestniczenia w części teoretycznej kursu na prawo jazdy. Można korzystać np. z e-learningu. Z informacji, do których dotarliśmy wynika, że osoby wybierające ten sposób najczęściej nawet nie zaglądają do działu „Nauka”. Rozwiązują 2-3 próbne testy i idą do WORD-u. Przy odrobinie szczęścia, zdają egzamin z pozytywnym wynikiem. Potem trafiają na zajęcia praktyczne. Jak instruktor ma sobie z takim klientem poradzić?

Mamy tu do czynienia ze zjawiskiem, które usiłowaliśmy zwalczać przez wiele lat, czyli z uczeniem się po to, żeby zdać egzamin, a nie żeby bezpiecznie uczestniczyć w ruchu drogowym. Rzeczywistość to weryfikuje, bardzo często w brutalny sposób. Takie osoby dopiero w konfrontacji z ruchem drogowym widzą, że niewiele potrafią i zdarza się, że wtedy zaczynają się uczyć. Aspekt praktyczny jest bardzo ważny. Chodzi o to, żeby młody człowiek zobaczył, iż teoria ma jednak ścisły związek z tym, co się dzieje w ruchu drogowym.

A co ma zrobić instruktor z takim kursantem “niedouczone” w zakresie teorii? Kazać mu iść na kurs? Nie ma takiej możliwości, prawda?

Najgorszą rzeczą, jaką może zrobić instruktor, to przymknąć na to oko. Jeżeli widzi, że teoria jest rzeczywiście nie do końca wdrożona i kandydat na kierowcę w niewystarczającym stopniu zna obowiązujące zasady, to trzeba mu jasno i asertywnie powiedzieć: dopiero wtedy wyjedziesz „w miasto”, gdy przyswoisz sobie wszystkie zasady. Niestety, bardzo często instruktor, żeby nie stracić klienta, wyjeżdża z nim poza plac manewrowy i wtedy okazuje się, że jego wiedza jest niewystarczająca. Jedyne, co naprawdę można zrobić, to postawić takiemu kandydatowi wymagania co do znajomości przepisów i ich praktycznego zastosowania. Jeśli tej znajomości nie ma, to nie ma uczestnictwa w ruchu drogowym.

Zakładamy, że instruktor jest świadomy i odpowiedzialny. Czy jest jakaś metoda lub psychologiczna technika, żeby nauczyć odpowiedzialności, uświadomić na zawsze, że bezpieczeństwo jest najważniejsze?

Uczenie odpowiedzialności to nie jest proces kilkumiesięczny, ale trwający przez całe życie poczynając od bardzo wczesnego dzieciństwa. Dziecko uczy się przez modelowanie i naśladowanie autorytetów. Pierwszymi autorytetami są, oczywiście, rodzice. Jeżeli mama przebiega z dzieckiem przy czerwonym świetle, a potem mówi mu, jak się zachowywać, żeby być bezpiecznym, to oczywiście, że dziecko będzie powielało zachowanie, które obserwuje u rodzica, a nie wymagania, jakie są mu stawiane słownie. Przedszkolem ruchu drogowego jest też tylne siedzenie samochodu. Dziecko obserwuje, jak postępuje rodzic i robi to samo. Zmiana nawyków i wdrażanie oczekiwanego zachowania nie jest łatwym procesem. Dotyczy to szczególnie odpowiedzialności w ruchu drogowym, bo to odpowiedzialność nie tylko za siebie, ale też za innych.

Ta wymagana refleksja wiąże się z innym aspektem. Refleksyjności uczą rodzice i autorytety, które spotykamy na swojej drodze, ale trzeba pamiętać, że umiejętność refleksyjnego myślenia pojawia się w toku dojrzewania. Od osiemnastolatka nie ma co jej wymagać w ta-

Instruktorzy często rozkładają ręce i nie wiedzą, jak wypracować motywację u młodego człowieka, który myśli, że prawo jazdy należy mu się tak, jak dowód osobisty.

Niestety, bardzo często instruktor, żeby nie stracić klienta, wyjeżdża z nim poza plac manewrowy i wtedy okazuje się, że jego wiedza jest niewystarczająca. Jedyne, co naprawdę można zrobić, to postawić takiemu kandydatowi wymagania co do znajomości przepisów i ich praktycznego zastosowania.

kim samym stopniu, jak u dorosłego. Pod względem rozwojowym znajduje się on w trakcie bardzo intensywnych zmian, łącznie z nasileniem tendencji do ryzyka. To skłonność potrzebna i w zasadzie niezbędna do kształtowania własnej tożsamości. Analizowania i szukania odpowiedzi na pytanie: co ja chcę zrobić, kim chcę być itd. Młodzież często przekracza swoje możliwości, niestety, czasem z użyciem samochodu.

Czy z punktu widzenia psychologa da się sformułować katalog warunków, które podczas szkolenia należałoby spełnić? Jakie elementy powinien zawierać program szkolenia, czy należy określić charakterystykę kandydata, wskazać umiejętności, które powinien mieć absolwent kursu? Jakie cechy są pożądane lub wręcz wymagane?

Możemy dowolnie zmieniać przepisy, ale o tym, jak przebiega szkolenie, decyduje instruktor.

Przepisy to zazwyczaj zbiór reguł i zasad. Natomiast to, co ktoś zrobi z tymi przepisami, jak będzie ich uczył i jak je wdrażał, to odrębna kwestia. Możemy dowolnie zmieniać przepisy, ale o tym, jak przebiega szkolenie, decyduje instruktor. Obecnie obowiązujący system prawny odpowiedzialnemu instruktorowi, który wie, jakie cechy powinny charakteryzować dojrzałą osobę uczestniczącą w ruchu drogowym, pozwala dobrze wyszkolić przyszłego kierowcę. Mam jednak wrażenie, że spychamy tę odpowiedzialność na przepisy, czy inne uwarunkowania po to, aby, mówiąc kolokwialnie, być zwolnionym z konsekwencji za własną pracę czy umiejętności. Instruktor powinien być konsekwentny w stosunku do osób, które się szkolą, ale również wobec samego siebie. To jego autorytet często stanowi podstawę nauki zasad bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym oraz odpowiedzialności z a siebie i innych.

Klamrą naszej rozmowy jest zatem pytanie: jak współczesny instruktor jest wyszkolony i jak powinien być przygotowany do wykonywania swego trudnego zawodu?

Nie można wrzucić wszystkich instruktorów do jednego worka. Są wśród nich bardzo odpowiedzialni, których można stawiać na piedestale, uznać za autorytet, którzy naprawdę świetnie szkolą. Część zaś szkoli tak, by tylko przygotować do egzaminu. Jakby zabrakło świadomości, że od wiedzy, którą przekazają, zależy przyszłe bezpieczeństwo tego człowieka i to, jak się będzie zachowywał przez wiele lat. Czy będzie jeździł bezpiecznie, czy stanowił zagrożenie dla siebie samego i innych.

Często także – dla tego instruktora, bo przecież mogą się spotkać na drodze.

Instruktorzy powinni pogłębiać wiedzę i znajomość przepisów, ale także wiedzę o człowieku jako jednostce. Ten sam model nauczania niekoniecznie będzie odpowiedni dla dwóch kandydatów. Mamy do czynienia z różnicami płciowymi, temperamentalnymi czy związanymi z procesem uczenia się.

Dokładnie. Jacy zatem są instruktorzy? Różni. Są tacy, którzy realizują wszystkie elementy, o których mówimy, stanowią dobry przykład, są odpowiedzialni i stosują się do przepisów. Bo to już rzecz naprawdę kuriozalna, gdy samemu się ich nie przestrzega, a oczekuje tego od kandydata na kierowcę. I są tacy, którzy pracę traktują jako formę zarobkowania, a nie jak misję.

Czy autorefleksja instruktorów - psychologiczna, pedagogiczna - jest wystarczająca? Wiem, że należy to rozpatrywać w indywidualnych przypadkach, ale proszę o komentarz i ocenę, czego w tym względzie brak.

Myślę, że autorefleksja jest niewystarczająca. Obserwuję to od wielu lat. Instruktorzy powinni pogłębiać wiedzę i znajomość przepisów, ale także wiedzę o człowieku jako jednostce. Ten sam model nauczania niekoniecznie będzie odpowiedni dla dwóch kandydatów. Mamy do czynienia z różnicami płciowymi, temperamentalnymi czy związanymi z procesem uczenia się. Introvertyk będzie się lepiej uczył, gdy ma twarde zasady i są wyciągane konsekwencje. Ekstrawertykowi trzeba pokazać, w czym jest dobry, żeby go zachęcić i zmotywować. To ledwie niewielki fragment aspektów związanych z czynnikami indywidualnymi istotnymi w procesie szkolenia. Bez takiej wiedzy instruktorzy często się gubią. I dziwi się, że jeden kursant się uczy, a drugi niekoniecznie. Najwyraźniej metoda, którą stosują, jest nieodpowiednia.

Dziękując za rozmowę, nie mogę nie podzielić się wnioskiem, że przydałby się podręcznik, przewodnik psychologii dla tej grupy zawodowej.

■

Czy tylko autostardy i drogi szybkiego ruchu?

Rozmowa ekspercka Bożenny Chlabicz
i Andrzeja Grzegorzczaka



Jak Pan, osoba szczególnie nieobojętna na bezpieczeństwo na drogach, ocenia pod tym względem rok 2017?.

Andrzej Grzegorzczak: Dotychczasowe problemy związane z brd i jego poprawą kojarzone były głównie z brakiem lub niedostatecznie rozwiniętą infrastrukturą drogową oraz jej wyposażeniem w elementy bezpieczeństwa i właściwą organizacją ruchu.

Mimo zainwestowania w ostatnich latach znacznych środków w rozwój tej infrastruktury i to nie tylko w budowę autostad i dróg szybkiego ruchu, nie notujemy istotnego postępu w zmniejszaniu liczby wypadków i ich ofiar. Podobnie, jak w innych krajach, w których osiągnięto w ostatnich latach wyraźny postęp w tej dziedzinie, okazuje się, że i w Polsce wyczerpują się dotychczasowe formy działania, głównie w zakresie relacji droga-pojazd.

Coraz bardziej uświadamiamy sobie, że zmiana postaw i zachowań wszystkich użytkowników dróg oraz ich wiedza na temat regulacji prawnych ruchu drogowego to czynniki niezbędne do osiągnięcia celu, może nawet iluzorycznego, czyli przyjętej w wielu krajach wizji "zero" wypadków i ofiar śmiertelnych na drogach.

Na czym polegają najistotniejsze braki? Jakimi obszarami powinniśmy się zająć?

Konieczne są systemowe działania prewencyjne, w które zaangażowane byłyby wszystkie trzy sektory – administracja państwowa i samorządowa, organizacje pozarządowe oraz biznes. Powinny one obejmować:

- monitoring i analizę stanu bezpieczeństwa, czyli to, na ile wprowadzane działania efektywnie wpływają na poprawę brd
- popularyzację wiedzy nt. brd i związanych z nią przepisów prawnych
- rozwój kampanii społecznych na rzecz podniesienia świadomości i kreowania pozytywnych zachowań użytkowników dróg
- inicjowanie dialogu społecznego.

Chodzi również o to, aby w naszych działaniach oceniać i zmieniać stan prawny, uwzględnić w większym stopniu czynniki ryzyka i docierać do wybranych grup, które często mają dalece odmienne zdanie na temat swoich przywilejów i sposobu zachowania w ruchu drogowym. Wykorzystać też w większym stopniu efekty prac wyższych uczelni i jednostek badawczo-rozwojowych. Pogodzić interesy i zachowanie pieszych, rowerzystów, kierowców, rodziców i dzieci, przedsiębiorców, opinii publicznej, mediów...

...a więc osiągnąć znaczną poprawę.

Działania te powinny być systemowe i kierowane przez ośrodki administracji publicznej, ale jak powiedzieliśmy, z ogromnym wsparciem biznesu i organizacji społecznych, z koniecznym zaangażowaniem tych, których to dotyczy, czyli nas wszystkich.

Co zatem najważniejszego powinno się stać w 2018 roku? Jakie są Pańskie priorytety?

Wzrost poziomu szkolenia kierowców, rozwój edukacji komunikacyjnej nie tylko w szkołach, zahamowanie trendu wykorzystywania w czasie jazdy coraz większej liczby urządzeń elektronicznych, jak telefon komórkowy, tablet, czyli tzw. rozpraszaczy, nie tylko wewnątrz pojazdów, ale i w otoczeniu drogi. Odpowiedzialni za bezpieczeństwo na drodze powinni się czuć wszyscy – kierujący pojazdami, piesi, a szczególnie ci, którzy ustalają przepisy prawne, techniczne, nadzorcze i kontrolne.

Potraktujmy to jako ważną wskazówkę nie tylko na następny rok. Dziękuję za rozmowę.

Mimo zainwestowania w ostatnich latach znacznych środków w rozwój tej infrastruktury i to nie tylko w budowę autostad i dróg szybkiego ruchu, nie notujemy istotnego postępu w zmniejszaniu liczby wypadków i ich ofiar.

Odpowiedzialni za bezpieczeństwo na drodze powinni się czuć wszyscy – kierujący pojazdami, piesi, a szczególnie ci, którzy ustalają przepisy prawne, techniczne, nadzorcze i kontrolne.



Zmiany, zmiany...

**Przemysław Olszak, kryminolog, instruktor nauki jazdy.
Ośrodek Szkolenia Kierowców „Ryszard” w Pasłęku**

Rok 2017 przeszedł już do historii. Jest to kolejny rok zwiększonych wydatków na drożące coraz bardziej ubezpieczenie OC i AC pojazdów szkoleniowych, ale także cen paliw, które nie są tak wysokie jak kilka lat wstecz, gdy benzyna kosztowała prawie 6 złotych za litr, choć ciągle rosną.

PODSUMOWANIE 2017

Do wzrostów należy zaliczyć też wydatki na instruktorów nauki jazdy, którzy zatrudnieni na umowach zlecenia, otrzymują już minimalną stawkę godzinową. Jest to na pewno dobry krok. Dobre zarobki pozwolą bardziej zmotywować instruktorów do pracy, która, nie oszukujmy się, jest dość ciężka.

Ponadto, istotnie uzupełniono braki w sprawie kontroli Ośrodków Szkolenia Kierowców. W przypadku skarg i nieprawidłowości w ośrodku, organ nadzorujący może bez umieszczania w planie rocznym kontroli skontrolować ośrodek doraźnie. Natomiast w rozporządzeniu w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców określono, że w stosunku do:

- kandydata na instruktora lub instruktora w zakresie prawa jazdy kategorii B+E, C+E i D+E - egzamin składa się z części pierwszej i trzeciej (część testowa + praktyczna)
- kandydata na wykładowcę lub wykładowcy - egzamin składa się z części pierwszej i drugiej (bez części praktycznej)
- kandydata na wykładowcę lub wykładowcy w zakresie prawa jazdy kategorii B+E, C+E i D+E - egzamin składa się z części pierwszej (część testowa)
- kandydata na instruktora lub instruktora posiadającego uprawnienia wykładowcy w zakresie kategorii prawa jazdy lub pozwolenia objętych egzaminem - egzamin składa się z części trzeciej (tylko część praktyczna).

1 czerwca 2017 roku weszła w życie nowelizacja w Kodeksie Karnym, która wprowadza m.in.:

- zaostrezenie przepisów, gdy kierowca będący w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego spowoduje wypadek ze skutkiem śmiertelnym lub ciężkim uszkodzeniem ciała, trafi do zakładu karnego na minimum 2 lata (sądy nie będą wykonywać wyroków w zawieszeniu)
- nowy czyn przestępny - ucieczkę przed pościgiem policyjnym – kierujący uciekający przed funkcjonariuszami prowadzącymi pościg może być zagrożony karą od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności oraz zakazem prowadzenia pojazdów

- przepis stanowiący, że kierowca - recydywista, prowadzący pojazd mimo orzeczonego sądowo zakazu, trafi do więzienia na okres od 3 miesięcy do 5 lat
- przepis umożliwiający wydanie sądowego zakazu prowadzenia pojazdów kierowcy, który dopuściłby się prowadzenia pojazdu mimo wydania decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami. Ponadto wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji mają się przedawniać po trzech latach od chwili popełnienia czynu. Sądy, orzekając w sprawach o przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym, będą musiały być informowane o wszystkich dotychczasowych przestępstwach i wykroczeniach podsądnych znajdujących się w centralnej ewidencji kierowców oraz w prowadzonej przez policję ewidencji kierowców naruszających przepisy drogowe.

Warto też wspomnieć o 18. edycji konkursu INSTRUKTOR ROKU 2017, która odbyła się w Łodzi i została zorganizowana przez Polską Federację Stowarzyszeń Szkół Kierowców oraz Stowarzyszenie Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców i Kandydatów na Kierowców „AUTOS” z Łodzi, którą wygrał Sebastian Wróblewski z Krakowa.

Ogólnie, rok 2017 był spokojny. Nie wprowadzono w tym czasie zapowiadanych, diametralnych zmian w przepisach, które dotyczą środowiska instruktorów.

OCZEKIWANIA 2018

Kierownicy ośrodków już długo czekają na zniesienie obowiązku wystawiania zaświadczeń o ukończeniu kursu prawa jazdy. Osobom, które zakończyły szkolenie te zaświadczenia do niczego się nie przydają. Przy zapisie na egzamin państwowy wymagany jest jedynie numer Profilu Kandydata na Kierowcę oraz dowód wniesionej opłaty za egzamin. Jest to zbędna biurokracja z poprzedniego systemu, który został zmieniony i same dokumenty tej osoby (karta przeprowadzonych zajęć oraz arkusze z egzaminów wewnętrznych z części teoretycznej i praktycznej, a także wpis do Książki ewidencji osób szkolonych) są wystarczające do potwierdzenia, że osoba została w pełni przeszkolona. Nie wspomnę o zaktualizowanym PKK, bo w sumie to można uznać za potwierdzenie ukończenia

kursu. Miejmy nadzieję, że zaświadczenia będą wydawane tylko na życzenie zainteresowanego.

Spodziewam się, że 4 czerwca 2018 roku będziemy mogli zaktualizować profil kandydata na kierowcę poprzez CEPiK 2.0 i że nie nastąpi paraliż na linii OSK-STAROSTWO-WORD. Chyba wszyscy pamiętamy, co działo się w roku 2013 i jakie konsekwencje ponieśli absolwenci szkół jazdy próbując zapisać się na egzamin państwowy.

Jako środowisko instruktorskie musimy wywierać nacisk na Ministerstwo Edukacji Narodowej Aby łatwiej pracowało się z młodymi ludźmi, aby w szkołach został wprowadzony przedmiot bezpieczeństwo komunikacyjne. Nam będzie się łatwiej pracowało z młodymi ludźmi, a oni będą bardziej bezpieczni. Upychanie zagadnień związanych z przepisami drogowymi w zajęciach z wychowania fizycznego czy, jak niegdyś i co sam pamiętam, z techniki, nie jest dobrym rozwiązaniem. Trzeba zacząć dyskusję na ten temat i wypracować złoty środek.

Warto pomyśleć o pytaniach na prawo jazdy kat. AM. Wielu młodych ludzi w wieku 14 lat nie potrafi jeszcze czytać ze zrozumieniem. Pytania wyświetlane na ekranach komputerów w WORD-ach są dla nich kompletnie niezrozumiałe. Temat został poruszony podczas Kongresu Instruktorów i Wykładowców w Warszawie 2 czerwca 2017 roku przez Rafała Gajewskiego, dyrektora WORD w Zielonej Górze i myślę, że przy wsparciu naszego środowiska moglibyśmy pomóc młodzieży w zrealizowaniu marzeń o prawie jazdy kat. AM.

Chciałbym też nawiązać do tematu podjętego podczas Kongresu przez Filipa Gregę, którego bardzo szanuję za to, co robi i jakie ma poglądy. Powinniśmy bardziej uświadamiać kursantów, jakie podczas całego cyklu szkoleń mają nie tylko obowiązki, ale też prawa. Ta (nie ukrywajmy tego

i nazwijmy po imieniu) patologiczna część szkół nauki jazdy, które nie prowadzą żadnych szkoleń teoretycznych, tylko realizują je podczas jazdy w ruchu drogowym z kursantem, podrabianie dokumentacji, nie wpływa na większe bezpieczeństwo w ruchu drogowym nasze i młodego kierującego. Osoby szkolone muszą wiedzieć, jak ma wyglądać kurs prawa jazdy prowadzony zgodnie z prawem. Są bowiem tacy, którzy to po prostu ukrywają, licząc na łatwy zysk. Może warto opracować informator dla osób ubiegających się o uprawnienia, dostępny przy okazji tworzenia profilu kandydata na kierowcę w wydziale komunikacji? W przypadku nieprawidłowości kursant miałby prawo wniesienia uwag, a szkoły jazdy prowadzone uczciwie i zgodnie z przepisami nie musiałyby się bać o swoją pozycję na rynku. Każdy „szemrany” przedsiębiorca musiałby się mieć na baczności i może w ten sposób moglibyśmy wyeliminować nieuczciwą konkurencję, która zaniża ceny na rynku?

Pozostając przy cenach. Jak słusznie zauważyli niektórzy instruktorzy, ustanowienie ceny minimalnej nie ma sensu. Zadacie sobie Szanowni Państwo pytanie: jak to? Niestety, taki przedsiębiorca dorzuci GRATIS do kursu bon na paliwo o wartości 400 zł, sprzęt elektroniczny albo cokolwiek innego, co może być warte więcej i przebiję ofertą uczciwych szkoleniowców. Warto tę propozycję dokładnie przemyśleć, bo jak mawia przecież przysłowie: „Polak potrafi”, a zawsze znajdzie się jakiś sposób na ominięcie tego przepisu.

Korzystając z okazji chciałbym życzyć wszystkim osobom związanym ze szkoleniem kandydatów na kierowców, a także tym osobom z pokrewnych środowisk, aby ten Nowy Rok 2018 był szczęśliwy, przyniósł same korzyści oraz sukcesy zawodowe. Niech CEPiK 2.0 działa bez zarzutu! ■

reklama

WSZYSTKO DO SZKOLENIA ADR

ADR 2017-2019 PODRĘCZNIK

WYCZYNOWE EUROPEJSKIE

TABELE Z UMOWY EUROPEJSKIE

WZORY TABLIC ODBŁASKOWYCH

PRZEPISY DOTYCZĄCE TRANSPORTU

NUMERY ROZPOZNAWCZE

NALEPKI I OZNACZENIA ADR

NALEPKI I OZNACZENIA ADR

ADR PYTANIA KONTROLNE

testyonline.grupaimage.eu

TYLKO U NAS!

adr.grupaimage.eu

Grupa IMAGE

Pod prąd, czyli moje podsumowania...



Karol Kreft, instruktor, wykładowca, od 2002 r. prowadzi OSK „Jankar” w Redzie, działacz Pomorskiego Stowarzyszenia Instruktorów Nauki Jazdy

Już od dawna mam wrażenie, że w ostatnich latach nastąpiło jakieś dziwne zakrzywienie i akceleracja czasu. Czas płynie coraz szybciej. Też macie takie wrażenie?

Jaki był rok 2017 z perspektywy szkoleniowca i właściciela OSK? W mojej ocenie dobry, w sumie stabilny, choć nieco gorszy od 2016. Każdy prowadzący OSK, nawet bez głębszej analizy i wnioskując po liczbie wydanych zaświadczeń (wciąż taki obowiązek mamy) czy też patrząc na roczną strukturę przychodu, widzi czarno na białym, jak było. Do wakacji więc było nieźle. Mniej więcej od września, w porównaniu do lat minionych, pojawił się i utrzymał do końca roku lekki spadek liczby chętnych kandydatów.

Na szczęście, nie doszło do większego „grzebania” w przepisach, a moduł CEP z CEPiK 2.0, z bólem, bo z bólem, ale jakoś ruszył. Na marginesie - nie potrafię sobie przypomnieć żadnego systemu informatycznego wdrażanego przez instytucje państwowe, który by ruszył bez problemów i mniejszych lub większych zgrzytów. Ot, informatyzacja po polsku. I jeszcze - jakoś bez żalu pożegnaliśmy wiceministra infrastruktury i budownictwa, Jerzego Szmita. Pamiętacie go jeszcze? Ja też już nie. Życie branżowe popędziło dalej.

Zostawmy wspomnienia, spójrzmy na nowy, 2018 rok. Jaki będzie? Sądzę, że dobry, albo nawet bardzo dobry, ale tylko do czerwca. Magiczny już i legendarny zapis z Ustawy o kierujących pojazdami z 2011 roku, znany szerzej jako „młody kierowca”, już teraz chyba wejdzie w życie. Z naciskiem na „chyba”. Po ponad 15 latach doświadczeń z branżą, głowy bym nie dał. Może jeszcze coś zostanie usunięte czy przesunięte?

Zakładając, że 4 czerwca 2018 roku zaczną obowiązywać nowe przepisy, do tego momentu będziemy mieli co robić. Potem czeka nas „pół roku wakacji”, jak bywa po każdej większej regulacji zasad szkolenia kierowców w Polsce. Nawal chętnych, nerwówka i przegrzane auta, a następnie parę miesięcy stagnacji. W ciągu wielu lat przekładania owych zapisów przez naszych biednych, zapracowanych legislatorów, w dużej mierze „wyczyściliśmy” rynek. Wyczyściliśmy z osób, które jeszcze nie miały, a powodowane „straszeniem”, zechciały uzyskać

uprawnienia do kierowania pojazdami. Po zapaści w 2013 roku wiele podmiotów i szkoleniowców zniknęło z rynku.

Ofensywa medialna nt. zmian jest wyjątkowo szeroka. O „zielonym listku” można przeczytać na każdym chyba portalu ogólnopolskim, a nawet regionalnym.

Z mniejszymi lub większymi błędami ale jednak. Wiemy, jak to działa na typowego Kowalskiego. Obowiązuje zasada „muszę zdążyć przed zmianami”. Tym bardziej, że koszty mają wzrosnąć. 300 zł dodatkowo za „poślizgi”! Będzie drożej i na pewno trudniej – brzmi obiegowa opinia.

W pierwszej połowie 2018 roku te czynniki spowodują ponadprzeciętny wzrost zainteresowanych naszymi usługami. Potem jednak nastąpi czas na nasze samodoskonalenie, warsztaty czy odświeżanie sal wykładowych w OSK. Obym się mylił. Pewne jest też, że zdecydowana większość z nas nie podniesie cen szkoleń w z dniem 1 stycznia 2018, bo po co?

Mój niepokój budzą zapowiadane zmiany, nad którymi pracuje zespół doradczy ds. szkolenia i egzaminowania powołany przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa. Nie potępiam wszystkich propozycji, ale niektóre punkty z „przecieków” projektu nowej ustawy stawiają mi włosy na głowie. Zajmijmy się analizą tylko kontrowersyjnego pomysłu o obowiązkowym uczestnictwie instruktora w egzaminie. Po co? Za co? Kto? Dlaczego?

Przy obecnym stanie prawnym istnieje możliwość udziału instruktora w egzaminie praktycznym i uważam, że to za właściwe. Wprowadzenie tego jako obowiązku może się wiązać z dodatkowym stresem dla osoby zdającej – wielokrotnie taki argument przedstawiają kandydaci na kierowców, gdy np. po niezdanym egzaminie są informowani o takiej możliwości. Obowiązkowe uczestnictwo instruktora wiąże się też z problemami proceduralnymi, m.in. w przypadku nieobecności instruktora na owym egzaminie choćby z powodu choroby.

Jak to zorganizować, gdy np. takie, jak moje OSK, ma 300 egzaminów w roku, licząc tylko pierwsze podejście, Kto ma spędzać w WORD całe dni, licząc dojazdy, prze-

rwę itp.? Instruktor, który chce jak najlepiej szkolić i za to pobiera wynagrodzenie, czy właściciel ośrodka? A może emeryt z uprawnieniami? Kto za to zapłaci?

Zadajcie sobie, Koleżanki i Koledzy te pytania. Ci, którzy za godzinę szkolenia nie potrafią zażądać od kursanta rzetelnego wynagrodzenia mówią, że zapłaci kursant w cenie egzaminu. A co z innymi kosztami? Już widzę te reklamy: „U nas egzamin w cenie!”

Po pewnej konferencji w Warszawie jeden z członków zespołu doradczego, egzaminator, przekonywał mnie, że to dobry pomysł, ponieważ po zakończeniu egzaminu będzie mógł wytknąć instruktorowi błędy szkoleniowe. Czy egzamin państwowy to czas na prostowanie kompetencji lub osobowości instruktora? I kiedy będzie to robił? Przy kursancie? Super pomysł! Czy też zostanie z instruktorem sam na sam w aucie? Dobrze, prawda? Jakoś sobie tego nie wyobrażam.

Nie wspomnę już o aspektach odpowiedzialności zawodowej czy też możliwym do wyobrażenia sobie problemie pomagania zdającemu umówionymi znakami. Hipotetyczne, ale jednak możliwe. Słyszę czasem: „bo tak było kiedyś”. Ręce opadają. Powrót do przeszłości to ślepy zaułek. Efekt pracy dobrego, uczciwie pracującego instruktora nie musi być poprawiany przez egzaminatora. A zdających pewnie nikt o zdanie nie zapyta...

A może chodzi tu tylko o to, że niestety spora część szkoleniowców jest po prostu słaba i nie przykłada się do

swej pracy? Że grupa ta jest głęboko przekonana, iż porażki egzaminacyjne ich podopiecznych wynikają tylko ze złośliwości i niechęci? Osoby, które cechuje brak samokrytycyzmu sądzą, że po wprowadzeniu tego przepisu ich wyniki się poprawią. Są w błędzie. Nie poprawią się, a może nawet pogorszą. Egzaminator, mając dodatkowego świadka w trakcie egzaminu, będzie zmuszony jeszcze bardziej trzymać się instrukcji i żadne „przymknięcie oka” przy ogólnej ocenie umiejętności zdającego nie będzie mogło mieć miejsca. W obawie, że ten świadek, instruktor, może w świat nieść różne opowieści. Może tak być? Może. Zwykle ludzkie reakcje.

Wywołałem burzę? Trudno. Każdy ma prawo. Wszak „racja jest jak doopa, każdy ma swoją”, jak mawiał Marszałek Piłsudski.

Mniejszości zdroworozsądkowo myślących szkoleniowców życzę, aby ten zapis pozostał tylko projektem, a rok 2018 innych niż lekko zmurszały już CEPiK 2.0 wstrząsów nam nie przyniósł. I wciąż podpisuję się pod hasłem „Pozwólcie nam przez 5 lat pracować w spokoju”.

Wszystkim zaangażowanym w naszą niełatwą profesję życzę DO SIEGO ROKU!

■



Arkadiusz Żukowski

OSK ARTEX w Wejherowie, wiceprezes Pomorskiego Stowarzyszenia Instruktorów Nauki Jazdy

Minął kolejny rok pracy w szkoleniu kierowców. Rok pełen zaangażowania, aby na naszych drogach było bezpieczniej.

Branża szkoleniowa znowu borykała się z problemami związanymi ze zmianą samochodów, która nie zawsze przebiegała płynnie. Dilerzy nie wszędzie stanęli na wysokości zadania i na zamówione pojazdy czekało się do trzech miesięcy.

Był to jednak rok pewnego spokoju i stabilizacji. Kursanci nie zawiedli i nadal oblegali Ośrodki Szkolenia Kie-

rowców, co pozwoliło robić plany na przyszłość i inwestować w infrastrukturę oraz tabor szkoleniowy.

Wchodzimy w Nowy Rok 2018 z pewnymi obawami, jak i nadziejami. Rok 2017 minął „na szumie” medialnym o nowej Ustawie dotyczącej szkolenia i egzaminowania. Myślę że rok 2018 powinien być rokiem pewności i stabilizacji w branży, czego Koleżankom i Kolegom instruktorom życzę.

reklama

kompletna baza pytań!!!

L-INSTRUKTOR.PL

AKTUALNOŚCI

PUNKTY WIDZENIA

FORUM

L-instruktor.pl / Forum

FORUM

Start

Temat

30

244

3 kwietnia 2017, 11:09

ZESTAWIENIE ZNAKU B-20 Z TABLICZKĄ T-6A.

Logash

Idź do strony: 1 2

ZDANIE SĄDU W SPRAWIE ROND

Wątek dotyczy artykułu

Idź do strony: 1 2 3 4 5 6 7

TWOJE FORUM W INTERNECIE

WWW.L-INSTRUKTOR.PL

reklama

Kolejny rok niespełnionych nadziei



Jan Szumił, prezes Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców Warszawa, Praska Auto Szkoła

Za nami rok niespełnionych nadziei na zmiany w prawie o ruchu drogowym dotyczących szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień na prawo jazdy. Całe środowisko szkoleniowe oczekiwało radykalnych rozwiązań poprawiających kondycję OSK, zwiększających efektywność i jakość przygotowania przyszłych oraz podwyższania umiejętności obecnych kierowców. A wszystko to dla poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Minister Infrastruktury i Budownictwa powołał zespół doradczy, w skład którego weszli przedstawiciele środowisk: szkoleniowego, egzaminatorów i organizacji działających na rzecz brd. Jego celem jest wypracowanie najlepszych, najkorzystniejszych rozwiązań służących podwyższaniu standardów bezpieczeństwa na polskich drogach.

Jakie są efekty dotychczasowych działań tej grupy? Nie są one ujawniane. Między innymi dlatego, że propozycje tego gremium nie są zobowiązujące dla ministerstwa i rządu, a upowszechnienie ich w mediach może mieć niekorzystny wpływ na przebieg prac i podejmowanie decyzji. Takie zdarzenie miało już miejsce, kiedy to jeden z członków zespołu przedstawił w pewnej rozgłośni radiowej swoją indywidualną myśl jako oficjalne stanowisko. Mi-

nisterstwo broni się również przed upublicznianiem zarówno zgłaszanych propozycji, jak i swojego stanowiska, ponieważ decydujący głos należy do rządu i sejmu, a nie wszystkie przedstawione rozwiązania muszą być zbieżne z opinią innych ministerstw i mogą zostać odrzucone. Z tych względów nie są oficjalnie znane ustalenia, wyniki i propozycje zespołu doradczego.

W 2017 roku wprowadzono zmiany w kwestii kontroli OSK przez urzędy, zwiększające ich kompetencje, co w pewnym stopniu powinno mieć wpływ na poziom szkolenia. Kiedy zmienione zostaną pozostałe przepisy?

W naszym środowisku, zależnie od regionu, statusu właścicieli OSK, wielkości firmy i posiadanej przez nie infrastruktury, występują rozbieżności. Każdy dąży do rozwiązań najkorzystniejszych dla siebie, aby wyeliminować ewentualną konkurencję z rynku, często nie przebiegając w środkach. Nie wpływa to korzystnie na wizerunek naszego środowiska, na efekty szkolenia i rozwiązywanie problemów nas nurtujących. Taka sytuacja prowadzi do dalszego regresu działalności ośrodków szkolenia kierowców. Ubywa małych, dobrze szkolących ośrodków, często prowadzonych przez starszych, doświadczonych kierowników. Liczni instruktorzy odchodzą do innych zawodów lub na emeryturę. Nowych, młodych, gotowych do odpowiedzialnego, nie tylko prawnie, ale i moralnie szkolenia nie ma zbyt wielu, a ich wymagania płacowe są często nie do pogodzenia z możliwościami finansowymi właścicieli ośrodków.

W tej nie najlepszej sytuacji środowiska Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia Kierowców w Warszawie w minionym roku, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom i działając zgodnie ze Statutem, po raz pierwszy w swojej historii dla czynnych zawodowo członków zorganizowało szkolenie z techniki jazdy w zmieniających się warunkach pogodowych, na płycie poślizgowej Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy w Toruniu oraz na udostępnionym przez Polską Izbę Gospodarczą OSK symulatorze jazdy



samochodem ciężarowym z uwzględnieniem jazdy w warunkach zmieniającej się infrastruktury drogowej i warunków atmosferycznych.

Przedstawiciele SOSK uczestniczyli w Konkursie Instruktor Roku 2017. Brali udział w przygotowaniu spotkania całego środowiska szkoleniowego Warszawy zorganizowanego przez BAiSO m.st. Warszawy. Do udziału w tym co roku oczekiwanym przez środowisko spotkaniu zaproszono przedstawicieli: Departamentu Transportu Drogowego w MliB, WORD Warszawa, eksperta z Grupy IMAGE, który omówił zmieniające się przepisy w zakresie Ochronie Danych Osobowych, Dyrektora BAiSO w Urzędzie m.st. Warszawy.

Przedstawiciele Zarządu SOSK Warszawa brali również udział w pracach PFSSK i PIGOSK oraz uczestniczyli w walnych zgromadzeniach obu organizacji. Kontynuowano również współpracę z BAiSO m.st. Warszawy oraz WORD Warszawa, na terenie którego szkoleniowcy mieli okazję zapoznać się z pojazdami ciężarowymi z przyczepą wykorzystywane do egzaminów. Członkowie SOSK brali udział w przeprowadzeniu Praskiego Konkursu Szkół Podstawowych z Pomocy Przedmedycznej „Pięć złotych minut”. Zorganizowano także spotkanie SOSK, w trakcie którego omówiono postulaty dotyczące proponowanych zmian w PoRD i UoKP.

Miejmy nadzieję - bo tylko to pozostaje - że rok, który się zaczął, okaże się lepszy. Że prace zespołu doradczego Ministra przyniosą jednak spodziewane przez środowisko szkoleniowe i egzaminatorskie rozwiązania służące wzrostowi poziomu szkolenia i egzaminowania oraz zwiększeniu świadomości przyszłych kierowców.



Miejmy również nadzieję na aktywność i chęć do współdziałania samego środowiska szkoleniowego w ramach takich stowarzyszeń, jak SOSK, którego członkowie, dzięki różnym formom warsztatów i spotkań, korzystają z szansy własnego rozwoju zawodowego. ■

reklama



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
A B C D



Jolanta Michasiewicz

STYCZEŃ

Zmiany w przepisach drogowych w 2018 r.

Z dniem 1 stycznia 2018 r. ma zostać udostępniona kompletna e-usługa HISTORIA POJAZDU. Już od 15 grudnia 2017 r. można sprawdzić przeszłość samochodu sprowadzonego z wybranych krajów europejskich oraz USA i Kanady zarejestrowanych w Polsce. Usługa zostanie rozszerzona o auta, które nie są jeszcze zarejestrowane w Polsce, a już oferowane do sprzedaży. Docelowy rynek to 21 krajów. To ważna zmiana dla prowadzących obrót używanymi samochodami i nabywców tych ostatnich, którzy dowiedzą się czy: pojazd był skradziony, złomowany, powypadkowy, uszkodzony, miał przekreślony licznik, był niedopuszczony do ruchu lub służył jako taxi. Przypominamy - w dniu 13 listopada 2017 r. weszła w życie ustawa o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projekt rządowy do Sejmu wpłynął 11 lipca 2017 (druk nr 1740), uchwalony 15 września, ustawa opublikowana w Dzienniku Ustaw 17 października (2017.1926).

Z dniem 1 stycznia 2018 podwyższone zostały kary za brak ubezpieczenia OC dla kierowców. Wzrost opłat karnych za brak obowiązkowego OC na 2018 r. (przy zmianie minimalnego wynagrodzenia z 2000 zł brutto do 2100 zł brutto) oznacza podwyżkę głównej kary dla posiadaczy nieubezpieczonych samochodów. Czyli: samochód osobowy (kara za przerwę w ciągłości ubezpieczenia powyżej 14 dni ukarany właściciel zapłaci 100% stawki, tj. 4200 zł, samochód ciężarowy, autobus lub ciągnik samochodowy - 6300 zł, inny pojazd np. motocykl lub motorower - 700 zł. Przy przerwie od 4 do 14 dni (50% stawki), czyli odpowiednio 2100 zł, 3150 zł i 350 zł. Przy przerwie do 3 dni (20% stawki), czyli odpowiednio 840 zł, 1260 zł i 140 zł. Podstawa prawna - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 września 2017 r. w sprawie wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę oraz wysokości minimalnej stawki godzinowej w 2018 r. (2017.1747) wydane na podstawie ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (2017.847). By otrzymać mandat wystawiony przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny „wystarczy” zapomnieć o opłacie jednej raty składki OC.

Z dniem 1 stycznia 2018 r. (także z 4 czerwca 2018 i 1 lipca 2018) w życie weszło rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych (2017.2355). Z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia - zgodnie z art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (2015.2281 z późn. zm) - traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów (2016.1038). Konieczność wydania do 31 grudnia 2017 r. przedmiotowego rozporządzenia wynikała z art. 12 pkt 1 lit. a oraz art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (2015.2281 z późn. zm.).

Od 1 stycznia 2018 r. - obowiązują przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 14 listopada 2017 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (2017.2285) - wydanego na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (1994.89.414). W akcie przewidziano, iż na nowo wybudowanych lub przebudowywanych parkingach stanowisko postojowe będzie o 20 cm szersze (2,5 m) niż dotychczas. Nadto w odległości 7 m od budynków mieszkalnych czy szkół będzie można wyznaczyć więcej miejsc do parkowania (do 9). Ponadto w przypadkach zabudowy jednorodzinnej dopuszczone będzie sytuowanie niezadaszonych parkingów (1-2 miejsca parkingowe samochodów osobowych) bez zachowania minimalnych odległości od budynków. Podobnie złagodzone zostały przepisy dotyczące stanowisk postojowych, z których korzystają wyłącznie osoby z niepełnosprawnościami. Zmiany przepisów dotyczące stanowisk postojowych w garażu wejdą w życie 9 grudnia 2018 r.

Z dniem 1 stycznia 2018 r. w życie weszły zmiany wprowadzone w ustawie o transporcie drogowym dotyczące transportu drogowego osób, a dokładnie wykonywania przewozów regularnych i regularnych specjalnych: zasad wykonywania, procedur, wydawania zezwoleń, warunków korzystania z obiektów dworcowych, przystanków. Także przekazywania do centralnej

ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w ustawie - Prawo o ruchu drogowym, danych osób, którym wydano świadectwo kwalifikacji zawodowej - kierowców wykonujących przewóz drogowy. Do CEK przekazywane są też dane o dokonaniu wpisu i wykreśleniu przedsiębiorcy do i z rejestru przedsiębiorców prowadzących osk. Zmiany wprowadzone ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (2011.5.13).

Z dniem 1 stycznia 2018 r. uległy zmianie stawki podatku od środków transportu. Wg Obwieszczenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 6 października 2017 r. w sprawie stawek podatku od środków transportowych obowiązujących w 2018 r. (2017.941), obowiązują nowe, określone w załącznikach do obwieszczenia. Z dniem 31 grudnia 2017 r. utraciło moc obwieszczenie z 7 października 2016 r. (2016.979).

Z dniem 1 stycznia 2018 r. zmieniona została wysokość stawki paliwowej. Przez cały 2018 r. ma obowiązywać - zgodnie z obwieszczeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14 listopada 2017 r. (2017.1044) - w wysokościach 131,40 zł, 293,05 i 162,27 zł. Traci moc obwieszczenie z dnia 22 listopada 2016 r. (2016.1171).

W całym roku 2018, oczywiście rozpoczynając od 1 stycznia - obowiązuje obwieszczenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 lipca 2017 r. w sprawie ogłoszenia obowiązujących w 2018 r. maksymalnych stawek opłat za usunięcie pojazdu z drogi i jego parkowanie na parkingu strzeżonym. (2017.772 publikacja w Monitorze Polskim). I dla przykładu: za pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t zapłacimy: za usunięcie - 486 zł, za każdą dobę przechowywania - 40 zł.

Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 12 września 2017 r. w sprawie wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę oraz wysokości minimalnej stawki godzinowej w 2018 r. (2017.1747) od 1 stycznia 2018 r. obowiązuje ono w wysokości 2100 zł, natomiast minimalna stawka godzinowa w wysokości 13,70 zł.

W kwietniu 2015 r. Parlament Europejski zdecydował, że od końca marca 2018 r. nowe samochody sprzedawane w UE będą musiały mieć zamontowane urządzenie eCall (Emergency Call), automatycznie powiadamiające najbliższe centrum ratownicze o wypadku. Jest wprowadzany obowiązkowo, zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 z dnia 29 kwietnia 2015 r. Oprócz informacji o wypadku przekazywane będą również inne dane, jak lokalizacja pojazdu, jego marka czy rodzaj używanego paliwa. Informacje będą przekazywane nawet, jeśli pasażer nie będzie w stanie mówić lub będzie nieprzytomny. Wg KE wdrożenie systemu i montowanie tego małego urządzenia może uratować życie 2,5 tys. osób rocznie. Regulacja dotyczy nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych. Funkcjonowanie systemu w Polsce określa ustawa z dnia 22 listopada 2013 r. o systemie powiadamiania ratunkowego (2013.1635 z późn. zm.). Niezbędne środki do jego funkcjonowania to: punkty przyjmowania zgłoszeń o wypadkach, przesyłanie sygnałów eCall, sieci telekomunikacyjne oraz numer alarmowy 112 i muszą być zgodne z obowiązującymi uregulowaniami zawartymi w ustawie z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne (2014.243 z późn. zm.).

MARZEC

Największe zmiany czekają kierowców - według dzisiejszego stanu prawnego - z dniem 4 czerwca 2018 r. Wówczas to wchodzi w życie przepisy zmieniające ustawę o kierujących pojazdami, wynikające z uruchomienia systemu CEPiK 2.0. Co się zmieni? Przede wszystkim mają to być regulacje dotyczące młodych kierowców. Tak więc w sytuacji niezmiennych dat: pojawi się dwuletni okres próbny. Obowiązkowe: w okresie od 4 do 8 miesięcy od zdania egzaminu kurs doszkalający (między 4-8 miesiącem od dnia wydania prawa jazdy) prowadzony przez WORD i obowiązkowe szkolenie praktyczne (między 4-8 miesiącem okresu próbnego) prowadzone przez Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy. Jednocześnie przewidziano ograniczenia prędkości jazdy dla początkujących kierowców (obowiązujące przez 8 miesięcy od dnia odebrania prawa jazdy - do 50 km/godz. w terenie zabudowanym i 80 km/godz. poza nim oraz 100 km/godz. na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej, nawet jeśli znaki drogowe będą dopuszczały szybszą jazdę). W tym czasie obowiązuje także ośmiomiesięczny zakaz pracy zarobkowej na stanowisku wymagającym uprawnień kierowcy (pojazdu określonego w prawie jazdy kat. B), zakaz prowadzenia działalności gospodarczej ściśle związanej z prowadzeniem auta (pierwsze 8 miesięcy od daty uzyskania uprawnień). Jednocześnie trzeba wiedzieć, że omawiany okres próbny będzie mógł być przedłużony np. osobom łamiącym przepisy kodeksu drogowego (decyzję o przedłużeniu okresu próbnego o kolejne 2 lata - po popełnieniu dwóch wykroczeń drogowych stwierdzonych mandatem lub prawomocnym wyrokiem sądowym - wyda starosta). Generalnie, kierowcy w okresie próbnym - jak to uzasadniał ustawodawca, przecież niedoświadczeni

CZERWIEC

kierowcy - będą mogli łatwiej stracić prawo jazdy. Ustawodawca przewidział także możliwość cofnięcia uprawnień, osobom, które popełnią w okresie próbnym co najmniej trzy wykroczenia ukarane mandatem karnym lub jedno przestępstwo drogowe. Kierowcy w okresie 8 miesięcy od momentu wydania prawa jazdy, będą zobowiązani do poruszania się w ruchu drogowym jedynie samochodami oznakowanymi z tyłu i z przodu tzw. zielonym listkiem. Dwuletni okres próbny będzie obowiązywał także kierowców, którym cofnięto uprawnienia po ponownym - w ciągu pięciu lat - przekroczeniu liczby 24 tzw. punktów karnych, tych kierowców będzie obowiązywał kurs reedukacyjny (trwający 4 dni robocze). Stan konta wyzeruje się, jednak te 24 punkty będziemy mogli przekroczyć powtórnie dopiero po pięciu latach. W przeciwnym razie kierowca utraci uprawnienia i będzie musiał ponownie zdać egzamin na prawo jazdy na identycznych zasadach, jak miało to miejsce po raz pierwszy). Czyli w tym samym terminie kierowcy tracą możliwość zredukowania punktów karnych na specjalnym kursie. Jeżeli nic nie zmieni się - zapowiadano zakończenie prac nad nowelizacją ustawy na wrzesień i następnie na grudzień 2017 r., projektu nie opublikowano - nowe przepisy dotyczące uzyskiwania praw jazdy przez początkujących kierowców zaczną obowiązywać. W życie wejdzie także szereg innych ustaw i rozporządzeń, gdzie pomieszczono zmiany.

SIERPIEŃ

Z dniem 7 sierpnia 2018 r. w życie wchodzi zmiana w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych (2012.170.1393). Obowiązuje zmiana w części „Dodatkowe znaki pionowe” w grupie „Dodatkowe znaki szlaków rowerowych”. Uchylone: znak R-2 „szlak rowerowy międzynarodowy” oraz R-2a „zmiana kierunku szlaku rowerowego międzynarodowego”. Zmiana wprowadzona rozporządzeniem ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2013 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (2013.890).

GRUDZIEŃ

I jeszcze jedna regulacja, o której pisaliśmy wielokrotnie, czyli tzw. profesjonalne tablice i dowody rejestracyjne przypisane (wraz z ubezpieczeniem OC) do firmy, a nie do samochodu. Stąd też popularnie nazywane są one jako „tablice rejestracyjne dla handlarzy”. Te przepisy to szczególne uproszczenie pracy dla sprzedawców pojazdów, ale też dla ośrodków badawczych itd. To uprości życie sprzedawcom pojazdów. Dojazd testowych profesjonalści nie będą musieli każdorazowo rejestrować czasowo auta. Ustawa z 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, opublikowana 10 stycznia 2018. Jednak wejdzie w życie dopiero po upływie 18 miesięcy od tego dnia, czyli już w 2019 r. Z wyjątkiem przepisu, który określa obowiązek prowadzenia przez podmiot uprawniony wykazu pojazdów użytkowanych przez niego w ruchu drogowym z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego i zalegalizowanych profesjonalnych tablic (tablicy) rejestracyjnych w systemie teleinformatycznym obsługującym Centralną Ewidencję Pojazdów (CEP). Przepis ten ma wejść w życie po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia przez ministra właściwego do spraw informatyzacji na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu oraz w Dzienniku Urzędowym Ministra Cyfryzacji, możliwości prowadzenia wykazu w systemie teleinformatycznym obsługującym CEP. Informację taką minister właściwy do spraw cyfryzacji ma ogłosić nie później niż w ciągu 22 miesięcy od dnia wejścia w życie przedmiotowej ustawy.

(jm)

Źródło: Tygodnik PRAWO DROGOWE@ News

reklama

Jeszcze więcej informacji...



znajdź na facebooku:

Prawo Drogowe News



„Navigare necesse est, vivere non est necesse”

(Pompejusz)

Cóż warte byłoby życie bez pasji. Ja mam dwie. Pierwsza – zawodowa: bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Druga – osobista: żeglarstwo. Moje pasje wzajemnie się przenikają

Co może łączyć te dwie dziedziny? Bardzo wiele. I w jednym, i drugim przypadku mamy do czynienia z transportem, przemieszczaniem się. W jednym i drugim przypadku przestrzeganie norm prawnych, właściwej taktyki i techniki pozwala na bezpieczną podróż, czy to lądem, czy po wodzie.

Z bezpieczeństwem w ruchu drogowym byłem związany zawodowo przez ponad 21 lat jako policjant ruchu drogowego: prowadząc dochodzenia w sprawie wypadków drogowych, kierując sekcją prowadzącą postępowania w sprawie kolizji drogowych, kierując sekcją policjantów wykonujących czynności procesowe na miejscu wypadków drogowych, będąc Zastępcą Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji w Warszawie i, pod koniec służby, będąc Radcą Wydziału.

Gdy odchodziłem na emeryturę, po 32 latach służby w mundurze, sądziłem, że „zamknę za sobą drzwi”. Nie dało się. Nadal propaguję bezpieczeństwo na drodze, m.in. prowadząc zajęcia z kierowcami.

Praca zawodowa była moją prawdziwą pasją. Poświęcałem jej większą część doby. Gdybym mógł się jeszcze raz urodzić, chciałbym robić dokładnie to samo.

Początki mojego żeglarstwa sięgają czasów licealnych. Zaczynałem na Jeziorze Białym na Pojezierzu Łęczyńsko-Włodawskim. Wtedy też zaczytywałem się w książkach opisujących samotne rejsy dookoła Ziemi, wyprawy do Arktyki i na Antarktydę. Nie myślałem, że spełni się moje największe marzenie – opłynięcie Cabo de Hornos.

W pierwszy morski rejs, po Bałtyku, popłynąłem w roku 2000. Kolejny był trzy lata później. Dzisiaj mam za sobą 18 rejsów morskich, z tego 10 po zimnych wodach: dwukrotnie byłem na Grenlandii, w najdalej na północ na wschodnim wybrzeżu położonej osadzie Ittoqqortoormiit, dwukrotnie byłem na Spitzbergenie, przekraczając 80. równoleżnik 800 41', płynąłem dookoła Islandii, na Nordkapp, żeglowałem dwukrotnie w Cieśninach Patagonii, byłem na stacji PAN im. Arctowskiego na Antarktydzie i czterokrotnie okrążyłem Przylądek Horn – ostatni raz 3 grudnia 2017 r. o godz. 9.54.

Gdy w 2008 r. po raz drugi, w trudnych warunkach, opłynąłem Przylądek Horn, zadzwoniłem z Puerto Williams w Chile do żony z radosną wiadomością. Powiedziałem wówczas: „Udało się, ale znowu prawą butą, nie lewą”. Wtedy żona powiedziała tylko: „No, no!”. Obiecałem jej wówczas, że trzeciego razu nie będzie. No i był, w styczniu 2015 r. A czwarty całkiem niedawno – w roku 2017.

Znajomi pytają mnie, po co pcham się na zimne wody. Chociaż jestem strasznym zmarzlakiem, żeglowanie po

ciepłych nie sprawia mi takiej radości, jak żegluga w trudnych arktycznych warunkach.

Do wypraw w trudnych warunkach jestem przygotowany. Mam dobry sprzęt zbierany przez lata, mam hand warmera, taką jakby papierośnicę wyłożoną watą szklaną, do której wkłada się zapaloną kostkę sprasowanego węgla drzewnego. Zamyka się ją i wiesza pod swetrem na wysokości splotu słonecznego. Grzeje wybornie. Przede wszystkim zaś na wodzie, jak i na lądzie, przestrzegam obowiązujących zasad i norm prawnych. Dlatego żegluję bezpiecznie nawet podczas potężnych sztormów.

Często zdarza się, że gdy podczas żeglugi część załogi dowiaduje się, że jestem/byłem gliniarzem ruchu drogowego, wdaje się ze mną w dyskusję na temat bezsensu ograniczeń i kontroli prędkości. Zadaję im wówczas pytanie: dlaczego w sztormie nie postawią wszystkich żagli, tylko je refują, stawiają małego kliwra. Przecież jacht biłby rekordy prędkości. Słyszę, że to niebezpieczne, grozi wypadkiem, połamaniem masztów, wywrotką itp. No właśnie – na wodzie dbają o bezpieczeństwo, przestrzegają reguł, na lądzie nie zdają sobie sprawy z zagrożeń wynikających z przekraczania dozwolonej prędkości. Tak więc druga moja pasja – żeglarstwo również powiązane jest z bezpiecznym podróżowaniem.

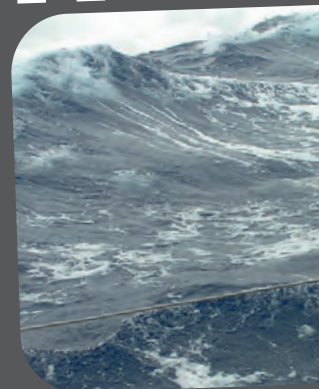
Od ubiegłego roku realizuję z żoną kolejne, wspólne już marzenie: płyniemy śródlądziem do Paryża. Mamy ponad 40-letni kuter produkcji holenderskiej. Podróż podzielona jest na etapy: w 2016 roku dopłynęliśmy do Poczdamu – tam łódź pozostała. W 2017 roku dopłynęliśmy do Ter Apel w Holandii – łódka tam zimuje. W kolejnych latach „Naszą Szajbą” – tak nazywa się kuter – popłyniemy dalej. Oczywiście, zgodnie z zobowiązaniami w danym kraju przepisami.

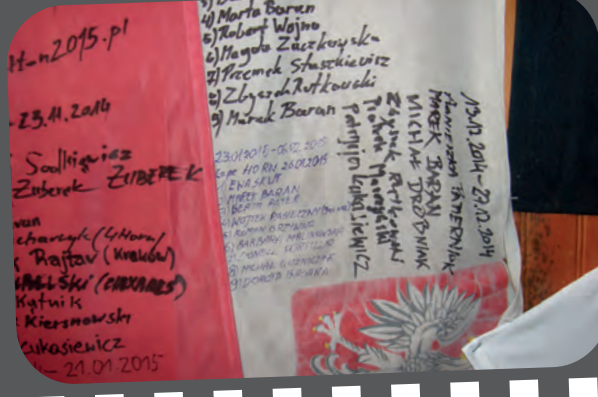
Jeżeli ktoś zastanawia się, po co pływać po zimnych akwenach, niech obejrzy kilka zdjęć: aby zaoczyć piękne góry lodowe, misia polarnego, lwy morskie, delfiny buszujące wokół jachtu, ogony wielorybów, pokosztować krabów..., a przede wszystkim, aby zrealizować swoje marzenia. Marzenia się spełniają, trzeba tylko chcieć i... jeździć bezpiecznie.

Tekst i zdjęcia: Wojciech Pasieczny
ekspert w dziedzinie brd,
wiceprezes Zarządu

Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym

Zdjęcia ➔





Nie tylko treść - również forma



Marek Górny
Metodyk szkolenia kierowców

„Metodyka” to pojęcie znane, lecz marginalizowane w sferze szkolenia kandydatów na kierowców, instruktorów czy egzaminatorów. Koncentrowanie się przede wszystkim na przepisach powoduje zepchnięcie metodyki szkolenia na dalszy plan, a nawet zastępowanie jej „metodą przypadku”.

Celowo sposób takiego szkolenia ujmujemy w cudzysłów, gdyż nie można nazwać metodą działań niepowtarzalnych, jednostkowych i czysto przypadkowych. Szkolenie, jak każdy proces nauczania, musi cechować systematyczność i planowość. Podstawą takiego działania jest program szkolenia oraz cele, jakie zakładamy. Jeżeli nasze działania nie zostaną podporządkowane temu reżimowi, to mamy do czynienia z działaniem chaotycznym, które nie może skutkować utrwaleniem pożądanych umiejętności czy wiedzy.

Współczesne uwarunkowania mają istotny wpływ na podejście kursanta do nauki, który zazwyczaj jest przekonany, że wszystko już wie. Szczególnie, gdy uda się mu wyćwiczyć parę schematów i za którymś „podejściem” zdać egzamin teoretyczny. Fakt ten nie oznacza, że rozumie on zasady bezpiecznego poruszania się po drogach.

Próba wyjaśnienia zasad praktycznego zastosowania wiedzy teoretycznej kończy się czasem stwierdzeniem „Ja wiem”. Dlatego tak ważne jest metodyczne podejście przede wszystkim do części praktycznej szkolenia. Jeżeli nie przyjmiemy wspólnie z kursantem określonego planu, to nasze działania nie przyniosą skutku. Celem szkolenia jest osiągnięcie celów doraźnych oraz celów ogólnych. Doraźnym celem może być umiejętność poprawnego ruszenia i zatrzymania, lecz jest to szcztkowy element ogólniejszego celu, jakim jest bezpieczne poruszanie się po drodze.

Ponieważ ustawodawca w ostatnich zmianach przepisów „wyciął” charakterystykę absolwenta szkolenia, pozostaje nam określić cele ogólne w programie szkolenia, jaki powinien powstać w każdym ośrodku. W żadnej formie nie możemy uznać za program szkolenia to, co w rozporządzeniu o szkoleniu opisane zostało jako szczegółowy program szkolenia, gdyż nie zawiera on podstawowych elementów wymaganych w programie (celów, metod, środków itp.). Jest to jedynie wykaz elementów niezbędnych, zdaniem twórców, do zrealizowania. Nie określa on również poprawnego uporządkowania tych elementów zgodnie z zasadami metodycznymi nauczania.

Konsekwencją braku programu szkolenia jest szkolenie przypadkowe, ukierunkowane wyłącznie na zdanie egzaminu. Polega to na czasem sztucznym „tresowaniu” kursanta „pod” aktualną modę panującą wśród egzaminatorów określonego ośrodka egzaminowania. Zapominamy o podstawowym celu, jakim jest przygotowanie ucznia do samodzielnego i bezpiecznego poruszania się po drodze. Egzamin w obecnej formie nie jest narzędziem doskonałym, które pozwala stwierdzić, że osoba, która go pozytywnie zaliczy, poradzi sobie samodzielnie na drodze. Również w tym zakresie nadmierna ingerencja zewnętrzna (instrukcja egzaminowania) pozbawiła eg-



zaminatorów prawa do samodzielnej oceny zdającego, zgodnie z własną wiedzą i umiejętnościami.

Konsekwencje naszego niemethodycznego działania są skutkiem poważnych zaniedbań decydentów w kwestii jakości szkolenia i egzaminowania. Instruktor winien być nie tylko autorytetem w zakresie znajomości przepisów i techniki jazdy, lecz przede wszystkim powinien umieć tą wiedzę efektywnie i efektownie przekazać uczniom. Wielokrotnie fakt posiadania głębokiej wiedzy i umiejętności nie przekłada się na talent do nauczania. Instruktor nauki jazdy to przede wszystkim nauczyciel (pomimo odmawiania mu tego tytułu). Dосконаlenie methodyczne jest o wiele ważniejsze niż fakt płynnego recytowania kodeksu drogowego. Wbrew pozorom, jest to sztuka. Dlatego tak ważne jest systematyczne doszkalać się kadry instruktorskiej w tym zakresie.

Teoretycznie zadanie to miały spełnić coroczne warsztaty, lecz komuś brakło zrozumienia samego tytułu „Warsztaty Doskonalenia Zawodowego Instruktorów” i wprowadził miniaturę kursu instruktorskiego. Wiele zależy od organizatorów takiego szkolenia, od tego, czy pójdą na łatwiznę, czy spróbują zaproponować instruktorom coś nowego, a może w nowej formie lub przy zastosowaniu nowych metod. I znów wychodzi metodyka, czyli nie sama treść, lecz jej realizacja. Tylko systematyczny rozwój warsztatu methodycznego pozwala nam utrzymać swój poziom i pozycję na coraz trudniejszym rynku, jakim jest szkolenie kandydatów na kierowców. Nie chodzi tu o teorię, lecz o praktyczne stosowanie takich elementów szkolenia, jak:

- uporządkowanie
- systematyczność
- pogłębienie
- indywidualizacja
- stopniowanie trudności
- łączenie teorii z praktyką.

Elementy te uzyskamy przez wdrożenie programu nawet w prezentowanej skróconej wersji. Program wymusi automatycznie systematyczność, czyli zwartość czasową szkolenia. Proponowane metody pozwalają na wdrożenie pogłębienia i wizualizacji zagadnień, np. technicznych. Realizacja programu musi opierać się na „budowaniu” nowych umiejętności lub wiedzy na już opanowanych elementach i ich doskonaleniu.

Ważną rolę spełnia dopasowanie tempa i zakresu jednostkowego szkolenia do możliwości indywidualnych kursanta. I ostatnia, najważniejsza z zasad: nie tylko wiedza, ale jej rozumienie w praktycznym zastosowaniu. Nie wystarczy np. wiedzieć, że jest to znak ostrzegawczy. Konieczne jest uświadomienie zagrożenia, przed jakim ostrzega i wtedy jasne się stanie, że muszą one być ustawione w pewnej odległości przed nim. Takie podejście do przepisów pozwoli nam na traktowanie ich jako sojusznika i opiekuna na drodze, a nie narzędzie represji i ograniczenia swobód.

Zachęcam wszystkich szkoleniowców i egzaminatorów, by uchyłili kapelusza również sprzed metodyką nauczania, a nie tylko przed przepisami.

reklama

Marek Górny

METODYKA NAUCZANIA

Dla wykładowców i instruktorów nauki jazdy

Instruktor doskonały

 GRUPA
IMAGE

Podręcznik dla przyszłych i obecnych instruktorów

Dobry instruktor to osoba, która nie tylko „wie”, lecz także „umie nauczyć” innego człowieka. Nie wystarczy do tego czysto teoretyczna wiedza. Ważne jest, czy potrafimy ją przekazać. Metodyka nauczania pomaga przekuć nasze idee w efekty praktyczne. Autor podręcznika podpowiada i radzi, jak zrobić to najbardziej skutecznie.

www.grupaimage.eu

Wady i zalety symulatora



**Sylwia Kolenda, kierownik ds. transportu i szkoleń,
Ośrodek Doskonalenia Zawodowego Stanisław Paterek, Koźmin Wlkp.**

Symulator to urządzenie do odtwarzania warunków rzeczywistych w celu szkolenia i treningu pilotów, astronautów, kierowców samochodów, czołgistów, strzelców, operatorów radarowych i in. Osoby działające w branży szkoleniowej, a ściślej mówiąc, prowadzące ośrodki szkolenia, tzw. OS-y, które szkolą kierowców zawodowych, znają symulator jako urządzenie wykorzystywane do realizacji zajęć w warunkach specjalnych podczas prowadzenia kursu kwalifikacji wstępnej.

W czasie kursu kwalifikacji wstępnej lub wstępnej przyspieszonej każdy szkolony realizuje program zajęć teoretycznych i praktycznych. Szkolenie praktyczne podzielone jest na dwie części: jazdę samochodem ciężarowym lub autobusem w ruchu drogowym oraz jazdę w warunkach specjalnych. Druga część może być prowadzona w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy (ODTJ), potocznie nazywanych płytą poślizgową lub z wykorzystaniem urządzenia do symulowania jazdy spełniającego warunki ustawy z dnia 6 września 2001 r. o Transporcie Drogowym, nazywanego symulatorem.

Jak to bywa w sytuacji, kiedy dopuszcza się wybór między dwoma wariantami, zawsze pojawiają się zwolennicy i przeciwnicy każdej z możliwości. Idealnym rozwiązaniem byłoby połączenie obydwu rozwiązań, jednak ustawodawca daje OS-om możliwość wyboru, dlatego jedni przedsiębiorcy preferują zajęcia w ODTJ, a inni na symulatorze.

W Polsce dostępnych jest kilka symulatorów spełniających wymagania ustawy. Jednym z takich urządzeń jest symulator Jazdy Samochodu Ciężarowego i Autobusu typu Progress wyprodukowany przez firmę Autocomp Management sp. z o.o. (ACM) dla ODZ Paterek z Koźmina Wielkopolskiego.

Symulator jazdy umożliwia bliskie rzeczywistości symulowanie jazdy ciężarówką i autobusem. Wyposażenie kabiny składa się z oryginalnych komponentów pojaz-

du, jednak silnik i elementy napędowe zostały usunięte. Znajdujące się w kabinie pojazdu oryginalne wskaźniki i elementy obsługi, konieczne do działania symulatora, są w pełni sprawne i odpowiadają standardowemu wyposażeniu samochodu ciężarowego.



By uzyskać realne wrażenie dynamicznej jazdy, kabina pojazdu została zamontowana na ruchomej platformie, która symuluje ruch podczas jazdy. Przez odpowiednie nagłośnienie do kierowcy docierają odgłosy jazdy i specjalne efekty dźwiękowe. By osiągnąć wrażenie realnej jazdy, w kabinie kierowcy zainstalowano system projekcji oparty na wielkoformatowych monitorach LCD wysokiej rozdzielczości 4K. Istnieje możliwość symulacji jazdy w dzień i w nocy, jak również zmiany warunków pogodowych, które realnie wzmacniają wrażenie jazdy.

Stanowisko pracy operatora (instruktora) znajduje się w pomieszczeniu operatora, skąd może on sterować symulacją i ją kontrolować. Zintegrowany system wideo umożliwia operatorowi obserwację kierowcy w kabinie pojazdu oraz obserwację pomieszczenia symulatora. Między kabiną pojazdu a stanowiskiem operatora jest ciągła komunikacja. Osoba zajmująca stanowisko operatora to instruktor techniki jazdy. To on dobiera symulacje, odpowiednio do programu szkolenia lub wg zamówienia klienta.

Jedną z wielu zalet symulatora jest możliwość wielokrot-



nego powtarzania ćwiczenia bez konieczności ponoszenia kosztów np. naprawy samochodu, nie wspominając o kosztach społecznych wypadków drogowych. Każda szkolona osoba może nieograniczoną liczbę razy sprawdzać czas swojej reakcji w sytuacji zagrożenia, „rozbijać się” czy próbować pokonać niebezpieczny zakręt na wąskiej górskiej drodze podczas opadów deszczu czy śniegu. Instruktor, dzięki kamerom, ma możliwość podglądu, na którym obserwuje osobę szkoloną i na bieżąco może korygować postawę kursanta - od właściwego zajęcia miejsca kierowcy, przez odpowiednie ułożenie rąk, jak również samopoczucie kursanta. W każdym momencie można przerwać symulację. Dodatkowym atutem tego rodzaju urządzenia jest możliwość wyboru konfiguracji pojazdu szkoleniowego, co oznacza, że jedna osoba podczas szkolenia może ćwiczyć jazdę samochodem ciężarowym, jak również ciągnikiem siodłowym z naczepą, cysterną itp., uwzględniając różne sposoby rozłożenia ładunku. Symulator można również skonfigurować jako autobus. Po zakończeniu zadania można wydrukować raport z przebiegu zajęć w celu analizy czasów reakcji, drogi hamowania czy spalania. Rozbudowany i wygodny w obsłudze edytor ćwiczeń oraz duża elastyczność w konfigurowaniu scenariuszy powoduje, że każdy może zgłosić się na takie szkolenie i sprawdzić swoje umiejętności oraz określić predyspozycje do kierowania pojazdami w zakresie kat. C, C+E lub D, niezależnie od wieku, płci czy posiadanych już uprawnień do kierowania pojazdami.

ODZ Paterek współpracuje z producentem symulatora w zakresie dalszego udoskonalania jego funkcjonalności. Wzajemna wymiana doświadczeń między inżynierami, którzy stworzyli urządzenie i instruktorami prowadzącymi szkolenia owocuje wprowadzaniem nowych wersji oprogramowania tak, aby zajęcia były atrakcyjniejsze i umożliwiały jeszcze więcej różnego rodzaju symulacji, które kierowcy mogą spotkać w rzeczywistości.

W miarę, jak rośnie popularność symulatorów, pojawiają się nowi odbiorcy tego rodzaju usługi szkoleniowej. Coraz częściej szkolenia z wykorzystaniem symulatora zamawiają właściciele firm transportowych, służby mundurowe, np. Państwowa Straż Pożarna oraz organizatorzy eventów i różnych imprez plenerowych. Przyświecają im różne cele, w zależności od potrzeby. Jednych chcą zwiększyć świadomość zagrożeń wynikających z wykonywania zawodu kierowcy, inni mają na względzie kwestie ekonomiczne, np. zaprezentowanie pracownikom, w jaki sposób właściwie korzystać z wyposażenia i nowych technologii służących optymalizacji zużycia paliwa. Niezależnie od celu, tego rodzaju szkolenie to niepowtarzalna okazja, aby sprawdzić się w nowej sytuacji i z bliska zobaczyć rozwój dostępnych, wysoko rozwiniętych technologii wykorzystywanych w procesie szkoleniowym, które do tej pory widzieliśmy tylko na filmach. ■

reklama



ODZ PATEREK
UL. KROTOSZYŃSKA 30, 63-720 KOŹMIN WLKP.
Tel.: 62 7216229 Fax: 62 7216229
e-mail: biuro@odzpaterek.pl

Oferta

wynajmu symulatora do nauki jazdy w warunkach specjalnych wraz z usługą szkoleniową

Ośrodek Doskonalenia Zawodowego Paterek w Koźminie Wlkp. oferuje do wynajmu nowoczesny symulator jazdy w warunkach specjalnych samochodem ciężarowym lub autobusem wraz z usługą szkoleniową polegającą na przeprowadzeniu zajęć praktycznych w zakresie doskonalenia techniki jazdy w ramach „Kwalifikacji wstępnej” oraz „Kwalifikacji wstępnej przyspieszonej”.

Symulator ma aktualny certyfikat, o którym mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. ODZ Paterek zapewnia profesjonalną kadrę szkoleniową, która ma doświadczenie i niezbędne uprawnienia.

◆ Mobilny symulator jazdy samochodu ciężarowego i autobusu typu Progres - urządzenie techniczne do symulowania jazdy w warunkach specjalnych (aktualny certyfikat wydany przez Przemysłowy Instytut Motoryzacji nr CSJ/2/17 ważny do dnia 26.04.2020 r.).



Osoba upoważniona do kontaktów:

Sylwia Kolenda – kierownik ds. transportu i szkoleń, tel.: 668 548 077 e-mail: sylwia.kolenda@odzpaterek.pl

Po co się Pan zatrzymuje?



Krzysztof Klejna, instruktor nauki jazdy, egzaminator, pedagog, właściciel OSK „AUTO” w Gostyninie

Po dobrze przeprowadzonym szkoleniu teoretycznym każdy kursant ma świadomość, jakie ciążą na nim obowiązki w obliczu zbliżania się do przejścia dla pieszych. Oczywiście, nie oczekujemy, że będą oni recytować zapisy ustawy, ale bezproblemowo są w stanie własnymi słowami odtworzyć „trzy filary”, na których opierają się zagadnienia związane z przejściem: „szczególna ostrożność”, „ustąpienie pierwszeństwa, jeśli pieszy jest na przejściu” oraz „zmniejszenie prędkości, jeśli pieszy jest na przejściu lub w pobliżu”. Jednak przeniesienie tej wiedzy na działania praktyczne stanowi spory problem, szczególnie, gdy rozważamy sytuację, w której pieszy, choć jest blisko, nie postawił jeszcze nogi na przejściu dla pieszych.

Podkreślmy wyraźnie, rozważania dotyczą sytuacji, w której pieszy jest w realnej bliskości przejścia, kilka metrów od niego i się do niego zbliża lub oczekuje przy krawędzi jezdni na możliwość przejścia. Reakcją osoby szkolonej/egzaminowanej, która gwałtownie zatrzymuje się przed przejściem, gdyż pieszy „wyszedł z klatki pobliskiego bloku” i „może wejść na przejście”, należy, oczywiście, traktować jako ewidentny błąd i nie jest ona przedmiotem naszej analizy.

Mamy do czynienia z sytuacją, w której osoba egzaminowana dojeżdżając do przejścia, do którego zbliża się pieszy, przed tym przejściem się zatrzymuje. Egzaminator pyta: *Po co się Pan/Pani zatrzymuje?* Osoba egzaminowana odpowiada: *Chciałem/chciałam „przepuścić” pieszego.* Egzaminator na to: *Pieszy jeszcze nie wszedł na przejście, nie było obowiązku ustąpienia pierwszeństwa.* I stwierdza: *Nieprawidłowo wykonane zadanie egzaminacyjne!*

Wielu egzaminatorów, niezależnie od tego, w jakim regionie mieszkają, podziela ten pogląd. Czytając zapisy prawa literalnie, ale jednak nieco wrywkowo, faktycznie pieszy nie miał w tej sytuacji pierwszeństwa. Niektórzy idą jeszcze dalej twierdząc, że skoro pieszy „jeszcze” nie miał pierwszeństwa, to, niejako drogą eliminacji, miał je kierujący pojazdem. Skupienie się tylko na pierwszeństwie, z pominięciem pozostałych „dwóch filarów” i obowiązków z nich wynikających, jest wyjątkowo niebezpiecznym uproszczeniem. Nałożony przez ustawodawcę obowiązek *zachowania szczególnej ostrożności* nakazuje kierującemu wręcz spodziewać się, że pieszy może postawić nogę na przejściu. Tego typu myśleniu ma dodatkowo sprzyjać obowiązek *zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych [...]* znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących, który ma pomóc we właściwej reakcji, gdy pieszy jednak zdecyduje się wejść na jezdnię. Zachowanie osoby w obrębie przejścia dla pieszych powinno być oceniane przez pryzmat wszystkich TRZECH zapisów, a nie tylko jednego.

Dla kontrastu przyjrzyjmy się innej sytuacji. Zamiast znaku D-6 (przejście dla pieszych), kierujący napotyka znak A-7 (ustąp pierwszeństwa), a drogą poprzeczną, zamiast pieszego, zbliża się pojazd. W annałach każdego szkolenia praktycznego złotymi zgłoskami zapisane jest hasło „*nie widzisz, nie jedź*” – innymi słowy, jeśli kierujący ma wątpliwo-



ści, należy postąpić tak, aby minimalizować ryzyko – w praktyce, zatrzymać się, aby ustąpić pierwszeństwa przejazdu. Takie zachowanie jest normą i nie budzi podczas egzaminów większych kontrowersji. Dochodzimy więc do absurdu, gdzie ryzyko uszkodzenia pojazdu traktowane jest poważniej niż ryzyko uszczerbku na czymś zdrowiu. Zgodzimy się chyba wszyscy, że to błędne priorytety.

Warto również podkreślić fatalne skutki, jakie niesie taka ocena dla świadomości zarówno ocenianej, egzaminowanej, jak i dla innych, z którymi egzaminowany podzieli się swoimi doświadczeniami. Mówiąc krótko, po takiej ocenie na egzaminie, osoba zbliżająca się do przejścia staje się dużo mniej ostrożna – wszak za ostrożność „zapłaciła” na egzaminie niezaliczonym zadaniem. Co najgorsze, nawet jeśli takie interpretacje stosuje choćby jeden egzaminator na dziesięciu zatrudnionych w danym WORD, zasięg jego oddziaływania jest nieporównywalnie większy niż pozostałej dziewiątki. Wiadome jest, że osoby zdające „żyją” kontrowersjami egzaminacyjnymi, powtarzanymi w prywatnych rozmowach, a takie opowieści wyrastają sporo ponad nauki nawet najbardziej charyzmatycznych instruktorów.

Z wielkim niepokojem i trochę żałowaniem przyjmuję informacje o długotrwałych krucjatchach toczonych przez osoby egzaminowane, które złożąwszy skargę na niewłaściwą ocenę swojego zachowania w rejonie przejścia dla pieszych, musiały stoczyć wieloinstancyjną batalię w obronie swojej racji. Żalenie budzi szczególnie przytaczane przez egzaminatorów uzasadnienie oceny, jakoby doszło do *naruszenia zasady zakazu zatrzymywania pojazdu przed przejściem dla pieszych, na którym pieszych nie było w momencie zbliżania się pojazdu do przejścia*. Czy egzaminator, osoba, która ma określone doświadczenie jako kierowca, a dodatkowo, za sobą morderczy kurs egzaminatorski zwieńczony arcytrudnym egzaminem weryfikacyjnym, naprawdę nie czuje różnicy między unieruchomieniem pojazdu z własnej woli a unieruchomieniem z ryzykiem zaistnienia ryzykownej interakcji z pieszym? Nazwę to po imieniu: żenada.

Jeszcze wyższy stopień niezrozumienia osiągamy gdy weźmiemy pod lupę przejścia dla pieszych na drogach/jezdniach o kilku pasach ruchu. Zdarza się, że opisane zachowanie osoby zdającej jest powodem uzyskania wyniku negatywnego z całego egzaminu. W jednym z artykułów spotkałem się z taką opinią pewnego egzaminatora: *„Zatrzymywanie się przed pustym przejściem dla pieszych (nawet jeśli grupa przechodniów zdaje się oczekiwać na możliwość przekroczenia drogi) i „zapraszanie” pieszych do skorzystania z przejścia jest nie tylko skrajnie niebezpieczne, ale też - uwaga - zabronione przepisami!”* W obliczu tych rozważań, chciałem postawić pytanie, czy przedstawiona na filmie niezwykle niebezpieczna sytuacja jest wynikiem błędnej postawy dwóch kierujących autami srebrnymi czy może jednak białego?

Podsumujmy. Należy wykazać niezwykle dużą dbałość o to, co przekazujemy osobom, z którymi spotykamy się zarówno w roli instruktora, jak i egzaminatora. Nie powstrzymamy fali zagrożenia na przejściach, jeśli nie zaczniemy przedstawiać na większą defensywność sposobu myślenia i działania powierzonych nam osób. Zamiast propagować zarówno wśród kierujących, jak i pieszych, wszechobecną w naszym społeczeństwie roszczeniowość, zaczniemy uczyć przewidywania potencjalnych zagrożeń (przypomnijmy, podczas egzaminu egzaminator ma obowiązek: *zwracać szczególną uwagę na umiejętność oceny potencjalnych lub rzeczywistych zagrożeń na drodze*). Zagrożeń tym większych, że zarówno piesi, jak i kierujący ze wszystkich stron są zalewani fake newsami.

Choćby pobieżnie śledząc wiadomości, każdy już zapewne słyszał o bezwzględnym pierwszeństwie pieszego na przejściu. Dla przeciętnego zjadacza chleba odróżnienie projektu od realnie funkcjonującego prawa jest zadaniem ponad siły. Mając to na uwadze, edukujmy! Edukujmy, że przejście dla pieszych, a więc miejsce, gdzie niechroniony uczestnik ruchu styka się z kupą blachy, jest miejscem szczególnie niebezpiecznym i defensywnie zachowanie obu stron powinno być tu normą.

reklama

PRAKTYCZNA NAUKA JAZDY B

e-podręcznik „Kierowca Dokoła”

Technika kierowania samochodem

PRAKTYKA CZYNI MISTRZA!

Korzystanie z pasa zjazdowego

Jeżeli chcesz się poruszać w ruchu...

- Obserwuj drogę w lusterku w...
- W lusterku widać 100 metrów...
- W lusterku widać 100 metrów...
- W lusterku widać 100 metrów...

Korzystanie z pasa dla włączających się do ruchu

Na autostradach, drogach ekspresowych...

- Włącz lewy kierunkow...
- Śledź w lusterku lub bezpośrednio na jezdni...
- Podążaj drogą, na przykład...
- Na jezdni, jeżeli nie ma...
- Na jezdni, jeżeli nie ma...

Podstawa podczas jazdy

Jeżeli chcesz bezpiecznie poruszać się...

- Włącz lewy kierunkow...
- Śledź w lusterku lub bezpośrednio na jezdni...
- Podążaj drogą, na przykład...
- Na jezdni, jeżeli nie ma...
- Na jezdni, jeżeli nie ma...

UCZ SIĘ Z NAMI!



Zmiana przepisów nie jest metodą

*Zbigniew Drexler, ekspert z zakresu prawa o ruchu drogowym,
autor podręczników*

W Sejmie poprzedniej kadencji przez około dwa lata toczono dyskusje nad zmianą przepisów regulujących postępowanie kierujących i pieszych na przejściach przez jezdnię, czyli w oznaczonych na jezdni miejscach, które są przeznaczone do jej przekraczania. Na szczęście, nic „lepszego” niż to, co obowiązuje do dzisiaj, nie wymyślono.

Obowiązujący od wielu lat art. 26 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu: *Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować **szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa** pieszemu znajdującemu się na przejściu*, w sposób optymalny dla obydwu stron ustala kwestię pierwszeństwa. Powodem toczących się bezowocnie dyskusji jest przekonanie niektórych osób tworzących prawo, że zmiana przepisów jest najlepszym sposobem na poprawę bezpieczeństwa na przejściach, dość często spotykanym również w innych sytuacjach związanych z ruchem drogowym. Propozycje zmiany przepisów powinny być jednak rozpatrywane jako ostatni wniosek po analizie wykazującej, że **obowiązujące** przepisy są uczestnikom ruchu dostatecznie znane (propagowane, nauczane) i egzekwowane.

W przytoczonym art. 26 ust. 1 ustawy są użyte dwa istotne określenia (czcionka półgruba), których treści wielu kierujących nie potrafi wyrazić choćby opisowo własnymi słowami, nie mówiąc już o rozumieniu ich istoty.

Sformułowania te bardzo klarownie określają sposób postępowania. Przytoczmy je wraz z krótkim komentarzem. Oto brzmienie art. 2 pkt 22 i 23 ustawy:

„22) **szczególna ostrożność** [oznacza] *ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie*;

23) **ustąpienie pierwszeństwa** [oznacza] *powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu, albo istotnej zmiany prędkości, a pieszego – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku*.”

Z obowiązku zachowania szczególnej ostrożności wynika, że oprócz zwiększenia uwagi, kierujący ma dostosować swoje zachowanie do warunków i sytuacji **zmieniających się** na drodze, co w przypadku przejścia dla pieszych oznacza upewnienie się, czy nie ma na nim pieszego lub czy nie wkracza na nie. Postawienie na przejściu choćby jednej nogi przez idącego stwarza nakaz ustąpienia mu pierwszeństwa przez kierującego (przepuszczenia przed sobą). Aby obowiązku tego nie naruszyć, kierujący znajdujący się jezdni, zbliżając się do przejścia, **musi być przygotowany do zatrzymania się**. Ruch może kontynuować w zależności od sytuacji, to jest wówczas, gdy ma widoczność przejścia i jego otoczenia w stopniu dającym mu przekonanie, że nie dojdzie do kolizji z pieszym. Jeżeli przejście jest zasłonięte, na przykład przez niewłaściwie parkujący pojazd, kierujący, zbliżając się do przejścia, musi zachować taką prędkość, jak gdyby wiedział, iż w niewidocznym polu znajduje się przechodzień. Dopiero, gdy upewni się, że nie ma pieszego, może kontynuować jazdę. Takie postępowanie wynika z wymienionych w pkt. 22 sformułowań: *do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze*, co szczególnie realizuje się na skrzyżowaniu i przejściu oraz do sformułowania: *odpowiednio szybkie reagowanie*, co nakazuje jazdę z odpowiednio dobraną prędkością (z zasady niewielką), umożliwiającą zatrzymanie się, gdy sytuacja będzie tego wymagała, to jest gdy pieszy jest blisko na przejściu, a jego ruch może doprowadzić do kolizji.

Punkt 23 określa, jak realizuje się obowiązek ustąpienia pierwszeństwa w stosunku do pieszego. Na uwagę zasługuje sformułowanie *powstrzymanie się od ruchu*, co oznacza, że dotyczy ono nie tylko kierującego jadącego, ale również zamierzającego ruszyć, jeżeli tym manewrem zmusiłby pieszego do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku.

Jak łatwo zauważyć, opisane postępowanie wobec pieszego na przejściu jest analogiczne, jak wobec pojazdu na



drodze z pierwszeństwem, zbliżającego się do skrzyżowania. Kierujący na drodze podporządkowanej, dojeżdżając do skrzyżowania z bardzo ograniczoną widocznością drogi z pierwszeństwem, musi liczyć się z koniecznością zatrzymania się (co w praktyce często czyni) w celu upewnienia się, czy może wjechać na skrzyżowanie nie powodując kolizji z pojazdem na drodze z pierwszeństwem. Jeżeli zaś skrzyżowanie znajduje się w tzw. polu z dużą widocznością i nikt się do niego nie zbliża, może bezpiecznie kontynuować jazdę bez ograniczenia prędkości wynikającego ze zbliżania się do tego miejsca na drodze.

W przypadku przejścia dla pieszych - jest ono traktowane jak droga z pierwszeństwem, zaś jezdnia, po której zbliża się do niego kierujący - jak droga podporządkowana.

Można zapytać, czy mając tak dobre przepisy należy dążyć do ich zmiany? Z merytorycznego punktu widzenia na pewno nie. Należy je wdrażać i egzekwować.

Inicjatorzy zmiany przepisów często powołują się na inne państwa, w których kierujący mają ustępować pieszym znajdującym się na chodniku i zamierzającym przejść przez jezdnię. Nie wyobrażam sobie egzekwowania tego przepisu w każdych warunkach, a więc na ulicach o dużym ruchu i szerokich chodnikach oraz o wąskich chodnikach i dużym ruchu. Jak kierujący, w każdych warunkach i okolicznościach, ma „wyłuskiwać” pieszych zamierzających przekroczyć jezdnię spośród tych, którzy kontynuują ruch po chodniku lub stoją na nim w pobliżu przejścia?! Ponadto, czy można regulować pierwszeństwo między uczestnikami ruchu znajdującymi się na „swojej” części drogi (pieszy na chodniku, kierujący na jezdni),

a więc, na których ruch jest bezkolizyjny. Pierwszeństwo można regulować, gdy ci uczestnicy ruchu znajdują się na „wspólnej”, kolizyjnej części drogi, a więc **na przejściu** dla pieszych lub gdy jeden z nich narusza powierzchnię drogi dla niego nieprzeznaczoną, a więc pieszy wchodząc na jezdnię lub kierujący wjeżdżając na chodnik.

Jakkolwiek przepisy nakładają na kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych bardzo rygorystyczne obowiązki, to jednak - aby zapewnić możliwie pełne bezpieczeństwo pieszym - ustawodawca, również na nich nałożył pewne ograniczenia. Wymienić tu należy zwłaszcza obowiązek zachowania **szczegółowej ostrożności i zakaz wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem**, w tym również na przejściu dla pieszych. Chodzi o to, aby w razie nagannego postępowania kierującego, co, niestety, nierzadko się zdarza, nie dochodziło do kolizji.

Należy podkreślić, że ciągłe zmienianie przepisów, czyli tworzenie niestabilnego prawa (tak często dziś praktykowane!), nie jest metodą na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Sądzę, że dopóty, dopóki na drogach będą istniały przejścia dla pieszych, nic lepszego się nie wymyśli. Pamiętać też trzeba, iż każda, nawet najmniejsza zmiana przepisów w tym zakresie dotyczy milionów uczestników ruchu, a to też ważny argument za pozostawieniem ich w spokoju.

Źródło:

Tygodnik PRAWO DROGOWE@NEWS

reklama

Platforma szkoleniowa

EKZ

Europejski
Kierowca
Zawodowy

- Kwalifikacja wstępna
- Kwalifikacja wstępna przyspieszona
- Szkolenie okresowe

www.ekz.com.pl

Kierowcy powinni zrozumieć pieszych, a piesi kierowców



Dr n. ekon. Paweł Żuraw, egzaminator i instruktor, pracownik Społecznej Akademii Nauk w Świdnicy

Czy kierowcy mogą zrozumieć pieszych, a piesi kierowców? Czy powinni? Odpowiedź wydaje się oczywista. Czy jednak na pewno jest to takie proste?

KODEKSOWE, „SZTYWNE” REGUŁKI

Jak nietrudno zauważyć, wiele osób na kursach prawa jazdy uczy się kodeksowego, czasami wręcz sztywno zaprogramowanego zachowania w określonych sytuacjach. Kursanci niejednokrotnie reagują zero-jedynkowo. Cokolwiek by nie mówić o tym zachowaniu i reakcjach, są one zasadne, ale czy we wszystkich sytuacjach są skuteczne? Niekoniecznie. Trzeba podkreślić, że wielu instruktorów nauki jazdy, wykonując rzetelnie swoje obowiązki zawodowe, mówiąc kolokwialnie, dwoi się i troi, żeby u swoich kursantów ukształtować dobre nawyki. Nie zawsze się to udaje, bowiem nie wszyscy uczniowie mają zdolności szybkiego uczenia się i rozumienia treści, które są przekazywane przez nauczyciela. Dlatego ugruntowanie wiedzy wymaga niejednokrotnie długiego czasu, a także częstego łączenia teorii z praktyką.

KRÓTKIE INTENSYWNE KURSY, CZY EFEKTYWNE?

Niestety, w trakcie trwania kursu na prawo jazdy nie ma możliwości, aby z przysłowiowego „świeżaka” ukształtować w krótkim czasie stuprocentowego profesjonalistę. Oczywiście, ktoś powie, że przecież temu służy kurs, aby potencjalnych kandydatów na kierowców przygotować do pełnej samodzielności. Takie jest ogólne, społeczne oczekiwanie, ale czy jest ono w pełni możliwe do realizacji?

Zauważmy, że w trakcie relatywnie krótkiego, bo dwu-, trzymiesięcznego kursu, kształtujemy postawy na całe życie. Czy taki czas rzeczywiście wystarczy, aby u kursantów ugruntować wiedzę i nawyki? Zdecydowanie nie! Przyjrzyjmy się, ile trwa edukacja dzieci w szkole podstawowej, ile czasu wynosi nauka w szkołach średnich, a ile lat trwają studia, które z definicji mają przygotować potencjalnego kandydata do zawodu wykonywanego zazwyczaj do emerytury. Tymczasem krótki kurs na prawo jazdy ma z założenia przygotować kandydata na kierowcę do samodzielności, która trwa niemalże do końca życia.

SERWIS POTRZEBNY W KAŻDEJ DZIEDZINIE ŻYCIA

Nie chodzi, oczywiście, o to, aby kursy na prawo jazdy trwały kilka miesięcy lub lat. Sprawa dotyczy tego, aby - mówiąc językiem technicznym - pomyśleć o „przeserwisowaniu” każdej osoby, która otrzymuje upragniony

dokument o nazwie prawo jazdy. Dyskusji na ten temat było już bardzo dużo. Jest wiele głosów za i przeciw określonym działaniom związanym z tzw. młodymi kierowcami. Nie wchodząc za głęboko w tę problematykę, podaję jednak pod rozważę pewną myśl: proszę zauważyć, co dzieje się z każdym sprzętem, maszyną, która nie jest regularnie doglądana, sprawdzana, naprawiana? Co dzieje się z człowiekiem, zwłaszcza młodym, który nie jest w jakiś sposób nadzorowany, doglądany, pilnowany?

Nie mam na myśli reżimowych restrykcji, ale zwyczajną praktykę pozwalającą stwierdzić, że wszystko w rozwoju konkretnego człowieka idzie w jak najlepszym kierunku. Podobnie powinno być z kierowcami. Obecnie, po zdaniu egzaminie państwowym, nikt się nimi nie interesuje. Są oni pozostawieni na przysłowiową pastwę losu. Nie dziwnym jest zatem, że niektórzy z nich po pewnym czasie jeżdżą po swojemu, ustalając własne zasady na drogach.

CZY RZYMSKA IDEA PRAWA MA SZANSĘ WYGRAĆ ZE WSPÓŁCZESNYM INTERNETEM?

Paradoksalnie rzecz ujmując, w czasach współczesnych idea prawa stanowionego, nie mówiąc już o jego



znajomości, zaczyna mieć drugorzędne znaczenie. Mam świadomość, że stawiam kontrowersyjną tezę, ale proszę mi wierzyć, wynika ona z codziennych, życiowych obserwacji. Oto proste przykłady.

Jeśli ktoś chce sprawdzić jakąś kwestię związaną chociażby z ruchem drogowym, najczęściej otwiera wyszukiwarkę Google. Wielu kierowców doskonale sobie radzi z analizą różnych zapisów prawnych. Ambitni kupują nawet wydawane co jakiś czas dodatki do codziennych gazet w postaci kodeksów drogowych. Ale są też tacy, którzy nie mają nawet świadomości, że zasady ruchu drogowego znajdują się w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Czy takie osoby należy za to piętnować? Na pewno nie. Może zwyczajnie nie mieli okazji, aby się o tym wcześniej dowiedzieć. A może nie mieli dobrych mentorów?

Przyczyn może być wiele. Nie dziwny się, że w czasach współczesnych poszukujemy prostych rozwiązań. Wszystko musi być szybkie i najlepiej tanie. Szybko chcemy uzyskać prawo jazdy, szybko żyć, szybko zarabiać pieniądze. Wszystko szybko! Wszystko na już, na teraz! Nawet wiedza ma być na wyciągnięcie już nie ręki, ale palca wirującego na ekranie smartfona.

CHOROBA XXI W. – EMOCJE PONAD WSZYSTKO, ZDROWY ROZSĄDEK DO LAMUSA

Wymienione stany, reakcje, przyzwyczajenia, nawyki są odzwierciedleniem zachowania, które często występuje w ruchu drogowym. Nie dziwny się, że zdarza się, iż ludzie uczestniczący w ruchu drogowym nie myślą o tym, co robią. Bywamy roztargnieni, zamyśleni. Mówiąc wprost, zdarza nam się wyłączać myślenie. Jadąc samochodem czy przechodząc przez jezdnię, myślimy, czy zdążymy odebrać dziecko z przedszkola lub szkoły, czy zdążymy na umówione spotkanie, czy uda nam się szybko zrobić zakupy, czy opłaciliśmy już rachunki itp. Na domiar złego, często się irytujemy, bo wiecznie gdzieś jesteśmy spóźnieni. Żyjemy w emocjach, a one, niestety, wyłączają zdrowy rozsądek. Dlatego coraz mniej jesteśmy świadomi, że za rogiem, w odległości kilku metrów, czyha niebezpieczeństwo, a nawet śmierć.

UŚWIADAMIANIE, KAMPANIE I PROMOCJA ZDROWEGO ROZSĄDKU

Biorąc pod uwagę wymienione fakty należy stwierdzić, że do współczesnych ludzi należy mówić prostym językiem, operować prostymi przykładami. Musi nastąpić odrodzenie myślenia kształtującego zdrowy rozsądek. Nikogo nie zmusimy do studiowania ustaw, kodeksów czy naukowych opracowań. Ludzie nie kupią takiej metody edukacji. Należy przemawiać obrazem, najlepiej jak najbardziej realistycznym. Pokazujemy konsekwencje braku myślenia. Pokazujemy ból i cierpienie. Dlatego należy pochwalić bardzo przemyślaną kampanię filmową Krajowej Rady BRD dotyczącą relacji pieszych i kierowców. Ładują-



cy na masce samochodu pieszy oraz rozbita szyba najbardziej wpływają na wyobraźnię.

I NA KONIEC...

Mamy w Polsce wielu wspaniałych instruktorów i egzaminatorów, którzy swoim autorytetem, mądrością, doświadczeniem mogą wiele zdziałać dla ukształtowania pozytywnej relacji na drodze między kierowcami i pieszymi, tym samym poprawiając stan bezpieczeństwa. Dajmy im możliwości, dajmy im odpowiednie narzędzia, aby mogli w pełni służyć tej misji. Pozwólmy wyzwolić w nich kreatywność.

W proponowanych przedsięwzięciach i projektach bądźmy bardziej spontaniczni, działajmy w sposób, który może uprościć nam życie, a nie je utrudnić.

W kwestiach bezpieczeństwa ruchu drogowego nie róbmy wielkiej polityki, gdyż ona w niektórych przypadkach powoduje, że zaczynamy dzielić włos na czworo. A to z kolei prowadzi do bezsensownego działania, które można streścić w następującej formule: dużo niepotrzebnej pracy, dużo mówienia, mało efektów. Czy o to nam chodzi? Pozdrawiam wszystkich serdecznie i świętecznie, zarówno tych, którzy myślą podobnie, jak i tych, którzy z tymi słowami się nie zgadzają.

Źródło:
Tygodnik PRAWO DROGOWE@NEWS

reklama

Wiemy wszystko!

news.prawodrogowe.pl

Wychowanie komunikacyjne

Nie wszyscy muszą być kierowcami, ale każdy korzysta z infrastruktury drogowej czy komunikacji miejskiej. Dlaczego więc kwestia edukacji komunikacyjnej społeczeństwa jest tak lekceważona? Płacimy za to olbrzymią daninę: blisko 3 tysiące ofiar śmiertelnych, tysiące poszkodowanych w wypadkach drogowych każdego roku, olbrzymie straty ekonomiczne idące w dziesiątki miliardów złotych.

Wychowanie komunikacyjne należy rozumieć jako emocjonalne kształtowanie człowieka w duchu dbałości o bezpieczeństwo własne i innych. Nie ma to nic wspólnego z bezrefleksyjnym poznawaniem przepisów ruchu drogowego. Nie chodzi o umiejętność mechanicznego odtworzenia przepisu prawa, czym się wielu zachłystuje. Chodzi o rozumienie istoty tego prawa przez pryzmat bezpieczeństwa. Coś, co jest zgodne z prawem, bywa niebezpieczne w realnych warunkach.

Oto przykłady:



1. Skrzyżowanie dwóch ulic w dużym mieście. Jedna z nich znajduje się w strefie zamieszkania. Jej wylot jest oznakowany znakiem „koniec strefy ruchu”. Droga ta znajduje się z prawej strony w stosunku do drugiej ulicy. Żadna z ulic nie ma innego oznakowania regulującego pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniu. Również optycznie obie drogi są takie same pod względem szerokości, infrastruktury towarzyszącej i natężenia ruchu kołowego. W tym miejscu często dochodzi do niebezpiecznych sytuacji. Wyjeżdżający ze strefy ruchu uważają to skrzyżowanie za równorzędne (znak „koniec strefy ruchu” nie jest tożsamy z A7). Osoby odpowiedzialne za oznakowanie uważają (zgodnie z prawem), że wszystko jest w porządku, gdyż wiedzą, że ta ulica nie jest drogą publiczną. Nie wiedzą o tym kierowcy. Definicja strefy ruchu nie wskazuje, że wszystkie drogi znajdujące się w jej obszarze to drogi niepubliczne czy wewnętrzne, chociaż taka była idea powstania stref

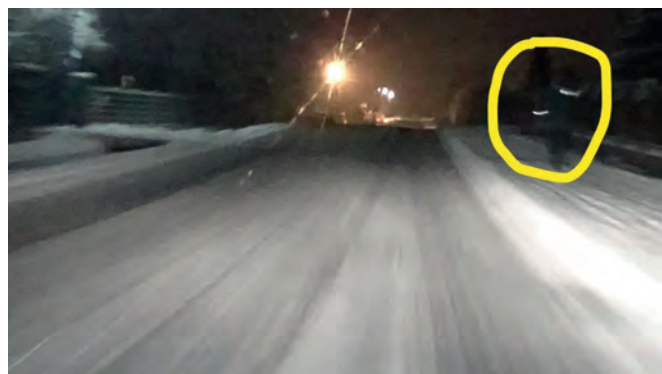
ruchu. Czy jednak dołożono należytych starań, aby wiedzieli o tym kierowcy?

Ten przykład pokazuje, jak myślenie prawne zabiło logikę i dbałość o bezpieczeństwo. Koszt postawienia znaku „ustąp pierwszeństwa” pokazującego, jak należy zachować się na skrzyżowaniu, może być ceną czyjegoś życia.



2. Innym przykładem jest wybudowanie nowoczesnego hotelu przy jednej z głównych ulic, o intensywnym ruchu kołowym i tramwajowym, bez wydzielenia miejsca do wysadzania gości hotelowych z autokarów. W efekcie operacja taka odbywa się na odcinku obowiązywania zakazu zatrzymywania i w obrębie przystanku tramwajowego. Zagrożenie bezpieczeństwa dla pasażerów, np. w trakcie załadunku bagażu od strony ulicy, jest bardzo realne. Nie wspominając o fakcie, że kierowcy autokarów naruszają przepisy prawa drogowego.





Architekt i inwestor hotelu nie uwzględnili bezpieczeństwa przyszłych użytkowników obiektu. Gdyby mieli elementarne wykształcenie komunikacyjne, być może zastanowiliby się nad tym bardzo istotnym aspektem funkcjonowania hotelu. Należy przypuszczać, że są posiadaczami uprawnień do kierowania pojazdami, lecz nie myślą w kategoriach bezpieczeństwa, jak większość „wspaniałych kierowców”.

3. Kolejnym przykładem jest przepis o stosowaniu elementów odbłaskowych po zmroku w terenie niezabudowanym, powszechnie lekceważony lub traktowany „z przymrużeniem oka”. Umieszczenie na torebce jakiegoś śmiesznego „gadżeciku” odbłaskowego, który nie spełnia swojej roli, świadczy o braku zrozumienia sensu tego wymogu oraz troski o własne życie. Noszone są one tylko po to, aby policjant nie ukarał mandatem, bez zrozumienia celowości stosowania odbłasków.

Wnioski:

Dzieje się tak, gdyż poziom wychowania komunikacyjnego jest znikomy, szczególnie w środowiskach wiejskich. Nie podjęto trudu wytłumaczenia tym ludziom, że ratuje to ich życie. Skupiono się jedynie na administracyjno-represyjnym egzekwowaniu przepisu. Dodatkowo, problemem jest zachowanie mieszkańców tych terenów na „swojej” drodze. Większość pieszych traktuje tam jezdnię jako swój teren i uważa, że to kierowca jest zobowiązany ustąpić pierwszeństwa i zadbać o ich bezpieczeństwo. Optylizmem napawa fakt, że coraz częściej zorganizowane grupy przedszkolaków i uczniów nie tylko w miastach poruszają się w kamizelkach. Byłoby dobrze, gdyby udało się wpoić tym dzieciom ideę dbania o własne bezpieczeństwo.

Wychowanie komunikacyjne powinno mieć charakter permanentny. Nie chodzi zresztą tylko o edukację komunikacyjną, gdyż wiedza bez zrozumienia problemu nie ma znaczenia dla bezpieczeństwa. Wychowanie zatem nie powinno się ograniczać jedynie do dzieci i młodzieży, lecz również przypominać i pokazywać starszym skutki braku myślenia w kategoriach bezpieczeństwa. Jego brak jest przyczyną wielu tragedii ofiar i sprawców wypadków drogowych. Problem ten powinien być przedmiotem zainteresowania całego społeczeństwa, szczególnie tych, którzy mają wpływ na wszelkie formy edukacji społecznej. Samo prawo to za mało, ważny jest jego „duch”. Świadomość, co dany paragraf chroni lub czemu zapobiega. Świadomy zagrożenia obywatel będzie mniej skłonny do naruszania prawa i ostrożniejszy w bezwzględnym egzekwowaniu swych praw na drodze.

Marek Górny

EUROPEJSKI KIEROWCA ZAWODOWY



- ➔ Baza pytań kontrolnych do egzaminu na kwalifikację wstępną
- ➔ Dział NAUKA umożliwiający poznawanie pytań ułożonych tematycznie
- ➔ Dział EGZAMIN pozwalających spróbować sił na egzaminie na kwalifikację wstępną i kwalifikację wstępną przyspieszoną, zgodnie z wymaganiami opisanymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy

NAJPEŁNIEJSZA BAZA PYTAŃ NA RYNKU

www.grupaimage.eu

Bądź gotowy na RODO



Czym tak właściwie jest RODO? Dlaczego coraz więcej się o tym mówi i co zrobić, żeby Twoja szkoła jazdy była gotowa na nadchodzące zmiany? Na czym polega przygotowanie firmy do nowych reguł postępowania z danymi osobowymi Klientów.

25 maja 2018 r. zaczną obowiązywać przepisy europejskiego rozporządzenia w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE. Aktualnie obowiązująca Dyrektywa 95/46/WE zostanie zastąpiona nową.

Wspomniana Dyrektywa w każdym kraju Unii Europejskiej była wdrażana w oparciu o wewnętrzne ustawodawstwo. W Polsce opracowana i przyjęta została Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych. Nowe Rozporządzenie wprowadza zasady odpowiedzialności odszkodowawczej za naruszenie jego przepisów. Art. 82 ust. 2 Rozporządzenia stanowi, że „osoba, która poniosła szkodę majątkową lub niemajątkową w wyniku naruszenia przepisów Rozporządzenia ma prawo do uzyskania od administratora lub procesora odszkodowania za poniesioną szkodę”.

ZESPÓŁ DS. WDROŻENIA RODO

Wdrożenie RODO w OSK będzie złożonym procesem, który zaangażuje całą firmę. Uprzedź o tym swoich pracowników (nie tylko obsługę biura, ale też instruktorów i całą pozostałą kadrę). Wybierz spośród Twojej załogi zespół wdrożeniowy. Będziecie razem nadzorować prace nad przygotowaniem firmy do zmian.

PRZYGOTUJ MAPĘ DROGOWĄ

Rozpisz krok po kroku zakres prac potrzebnych na każdym etapie przystosowywania Szkoły Jazdy do nowych regulacji. Jest jeszcze czas, by zaplanować terminy z wyprzedzeniem i zdążyć ze wszystkim. Należy ocenić, na co potrzeba najwięcej czasu i zacząć od najbardziej pracochłonnych działań.

OCEŃ RYZYKO

RODO wymaga przeprowadzenia w OSK analizy ryzyka, jakiemu podlegają dane osobowe w konkretnej firmie (dane pracowników, współpracowników oraz przede wszystkim dane klientów). Obowiązek przeprowadzenia analizy ryzyka wynika z różnych przepisów prawa. Należy przede wszystkim pamiętać, że administrator danych jest obowiązany zastosować środki techniczne i organizacyjne zapewniające ochronę przetwarzanych danych

osobowych odpowiednią do zagrożeń oraz kategorii danych objętych ochroną.

Szczególnie chodzi o zabezpieczenie danych przed ich udostępnieniem osobom nieupoważnionym, zabranieniem przez osobę nieuprawnioną, przetwarzaniem z naruszeniem ustawy oraz zmianą, utratą, uszkodzeniem lub zniszczeniem. Zagrożeń, zadań i obszarów do analizy jest więc zatem wiele. Te określone w przepisach prawa i przede wszystkim te, za które odpowiada administrator danych, to między innymi aktualizacja procedur i dokumentacji dotyczących ochrony danych. To również dbałość o to, aby osoby uczestniczące w procesie przetwarzania informacji miały odpowiednie upoważnienia, były przeszkolone i miały dostęp jedynie do tych danych, jakie są im niezbędne do wykonywania obowiązków służbowych.

Należy odpowiedzieć na pytania: W jakich sytuacjach zachodzi realne ryzyko, że nazwiska klientów trafią w niepowołane ręce? Kto ma dostęp do komputera, w którym przechowywane są takie informacje? Czy jako administrator danych ponoszący odpowiedzialność za bezpieczeństwo danych osobowych w OSK wiesz, kto i kiedy logował się do systemu, kto i kiedy wchodzi do pomieszczeń, w których przetwarzane są dane, kto ma klucze do pomieszczeń i zna kod do odblokowania alarmu? Co się dzieje z dokumentami zawierającymi dane osobowe, gdzie są przechowywane? Czy przypadkowa osoba nie może „podejrzeć” danych znajdujących się w segregatorach na biurkach, bądź wyświetlonych na ekranie komputera?

Następnie należy określić następstwa wystąpienia zagrożenia wycieku tych danych. Co się może stać, jeśli Tobie lub współpracownikowi zostanie ukradziony laptop lub zgubisz pendrive z danymi? Jak to może pociągnąć za sobą konsekwencje? Na koniec ustal, co trzeba zrobić, żeby zapobiec takim wypadkom. Przygotuj zabezpieczenia adekwatne do ewentualnych zagrożeń.

PRZYJRZYJ SIĘ KOMPUTEROM

Dziś już niewiele informacji trafia na papier. Zwykle wszystkie dane lądują od razu w komputerze, a stamtąd trafiają do sieci. Tej wewnętrznej, firmowej (tak, żeby wszyscy pracownicy mieli do nich wygodny dostęp), albo zewnętrznej, czyli do internetu. Wiesz już który z etapów zarządzania danymi Twoich klientów jest najbardziej

ryzykowny. Co jest słabym punktem całego procesu, który zaczyna się z chwilą, gdy klient podpisuje z umowę, kiedy powierza OSK swoje dane. Połóż nacisk na ten punkt. Jeśli przenosisz dane klientów, masz je zapisane w laptopie, pomyśl o jego zaszyfrowaniu. Tak, żeby w razie jego kradzieży albo zagubienia, nie było ryzyka, że ktoś przejmie informacje o Twoich kursantach. Częściej zmieniaj hasła, zabezpiecz firmowe WiFi. Nie zapominaj też o bezpieczeństwie pomieszczeń, w których stoją komputery z danymi. Może pora na wymianę zamka w drzwiach na nowszy?

PRZEPROWADŹ SZKOLENIA PRACOWNIKÓW

Mając komplet wiedzy o ryzyku i za sobą działania zmierzające do zmniejszenia tego ryzyka, pora na szkolenie pracowników OSK. Każdy, kto pracuje w firmie musi wiedzieć, że dane osobowe powierzone Ośrodkowi muszą pozostać bezpieczne. Pracownicy muszą posiadać odpowiednie upoważnienia, być przeszkoleni w zakresie ochrony danych i mieć dostęp jedynie do tych danych, jakie są im niezbędne do wykonywania obowiązków służbowych. Poinformuj o nowych regułach pracy z danymi, przydziel pracownikom uprawnienia zależne np. od etapów szkolenia, na których mają do nich dostęp do danych klientów. Uczul wszystkich, że od bezpieczeństwa tych danych może zależeć los firmy, a na pewno jej prestiż i zaufanie klientów.

INFORMUJ KURSANTÓW

O tym, jakie dane klientów możesz przetwarzać, decydują przepisy. Ale w praktyce, niezbędne jest posiadanie numerów telefonów, bądź adresów e-mail klientów, a przepisy prawa nie wskazują, że tego typu dane osobowe klientów możesz przetwarzać. W tej sytuacji klient może, ale nie musi ich udostępniać. Jeśli zgadza się, to powinien to zrobić na piśmie. Jednocześnie jako administrator danych masz obowiązek poinformować go o okolicznościach przetwarzania danych (np. swo-

im adresie, celu przetwarzania itd.). Wprawdzie ten obowiązek istnieje już od dawna, ale po wprowadzeniu RODO będziesz musiał poinformować klientów również o podstawie prawnej przetwarzania danych, o tym, czy będą one udostępniane innym podmiotom, o okresie, w jakim ich dane będą u Ciebie przetwarzane, a także o wszystkich prawach przysługujących klientowi odnośnie jego danych osobowych. Klient musi wiedzieć, jak może cofnąć swoją zgodę i komu się poskarżyć, jeśli uzna, że któreś z jego praw zostało naruszone (pouczyć o prawie wniesienia skargi do organu nadzrędnego). Dziś jest to Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych, od czerwca 2018 r. – Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

PODSUMUJ DZIAŁANIA

Przeprowadź audyt wszystkich działań, jakie zostały podjęte, żeby dostosować się do nowych przepisów. Dobrze, jeśli spiszesz różnice między wymogami prawnymi w zakresie bezpieczeństwa danych osobowych, a tym, co jest realizowane w Twoim OSK. Sprawdź, co powinien mieć i robić, a co masz i robisz. Mając taką analizę od razu zauważysz, czy jeszcze czegoś nie brakuje albo czy coś można było zrobić lepiej.

ZRÓB TO SAM LUB ZLEĆ FACHOWCOM

Możesz wdrożyć nowe reguły postępowania z danymi klientów samodzielnie, albo powierzyć ten proces specjalistom. Prawnicy i fachowcy w dziedzinie zarządzania i ochrony danych osobowych, posiadający odpowiednią wiedzę i praktykę, podejmą działania, dzięki którym zyskasz pewność, że wszystko jest zrobione tak, jak być powinno. Klienci na pewno to docenią!

Źródło: Portal L-instruktor

reklama



Małgorzata Głuszek-Stopczyk
Radca prawny, Wspólnik,
Kancelaria Radców
Prawnych Stopczyk
& Wspólnicy sp. k.

Nowoczesna, rzetelna i odpowiedzialna firma, która dba o wizerunek i markę, nie może pominąć kwestii ochrony danych osobowych. 25 maja 2018 r. zaczną obowiązywać przepisy europejskiego Rozporządzenia w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (RODO). Nowe przepisy będą dotyczyć wszystkich podmiotów, które na terenie UE przetwarzają dane. Warto zapoznać się z najważniejszymi zmianami i już teraz rozpocząć przygotowania, by je spełnić.

Kto powinien zwrócić szczególną uwagę na RODO?

WSZYSCY. Zapraszamy Państwa do zapoznania się z obowiązkami administratorów danych osobowych oraz do współpracy w zakresie przygotowania dokumentacji przetwarzania danych, którą powinien posiadać każdy administrator.

Masz czas do 25 maja 2018 roku!!!

Pomożemy Ci przygotować i wdrożyć:

- ✓ umowy z kursanem i regulaminy kursów
 - ✓ politykę bezpieczeństwa
- ✓ instrukcje zarządzania systemami informatycznymi
- ✓ upoważnienia do przetwarzania danych
 - ✓ klauzule informacyjne
- ✓ instrukcje postępowania z kluczami

oraz przeszkolimy pracowników.

Zapraszamy do kontaktu

tel.: 604 521 955

odo@grupaimage.pl



Ochrona danych osobowych w OSK

Warszawa, Sieradz, Łódź, Gdańsk, Kalisz, Lublin, Skierniewice, Elbląg, Chełm, Kraków - miasta w których Grupa IMAGE wraz z Kancelarią Radców Prawnych Stopczyk & Wspólnicy zorganizowała warsztaty na temat „Ochrona danych osobowych klientów i pracowników w Ośrodku Szkolenia”. Chętnych nie brakowało.

6 grudnia 2017 r., w Urzędzie Dzielnicy Praga Południe w Warszawie, odbyło się spotkanie warszawskiego środowiska szkoleniowego.

Uczestnicy wykorzystali okazję, by zapoznać się ze zmianami, jakie wraz z wejściem w życie unijnego rozporządzenia dotyczącego administrowania danymi osobowymi, zaczną obowiązywać m.in. przedsiębiorców prowadzących OSK.



Kilka dni później, warsztaty odbyły się w Lublinie. 9 grudnia 2017 r. spotkanie w siedzibie tamtejszego WORD-u, którego dyrektorem jest **Krzysztof Babisz**, zorganizowało Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia Kierowców w Lublinie. Warsztaty poprowadziła mecenas **Małgorzata Głuszek-Stopczyk**. Uczestnicy zostali gościnnie przyjęci przez Prezesa Stowarzyszenia - **Mirosława Małeckiego**.

13 grudnia 2017 r. doszło do podobnego spotkania w Skierniewicach. Organizatorem było Stowarzyszenie Właścicieli i Instruktorów OSK MOST z prezesem

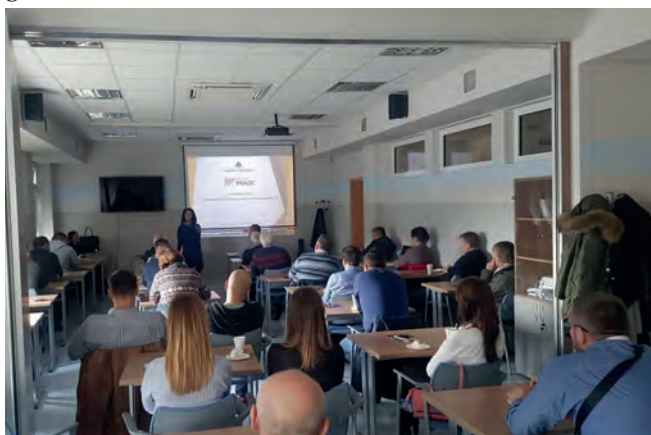


Krzysztofem Bandosem na czele. Warsztaty odbyły się w siedzibie miejscowego WORD-u, dzięki gościnności p.o. dyrektora, **Stefana Mierzejka**.



Natomiast 14 grudnia - warsztaty odbyły się niemal jednocześnie w Elblągu i w Chełmie. W Elblągu organizatorem, wraz z Grupą IMAGE oraz Kancelarią Radców Prawnych Stopczyk & Wspólnicy, był dyrektor WORD, **Marek Fabiański**. Spotkanie nie odbyłoby się bez wsparcia także pani **Izabela Nowaczyk**, Kierownika Działu Szkoleń.

W Chełmie wsparcia i gościny udzieliło kierownictwa tamtejszego WORD-u, z dyrektorem **Sławomirem Niepogodą** na czele. W spotkaniu udział wzięła także Dyrektor Wydziału Komunikacji chełmskiego Urzędu Miejskiego - **Monika Zaborek**.



Kolejne warsztaty w różnych regionach Polski przed nami. O terminach informują na bieżąco portale:

L-instruktor.pl i prawodrogowe.pl

Źródło: Portal L-instruktor

Udostępniij kod
Kursantowi



kontroluj postępy
nauki i wyniki
egzaminów

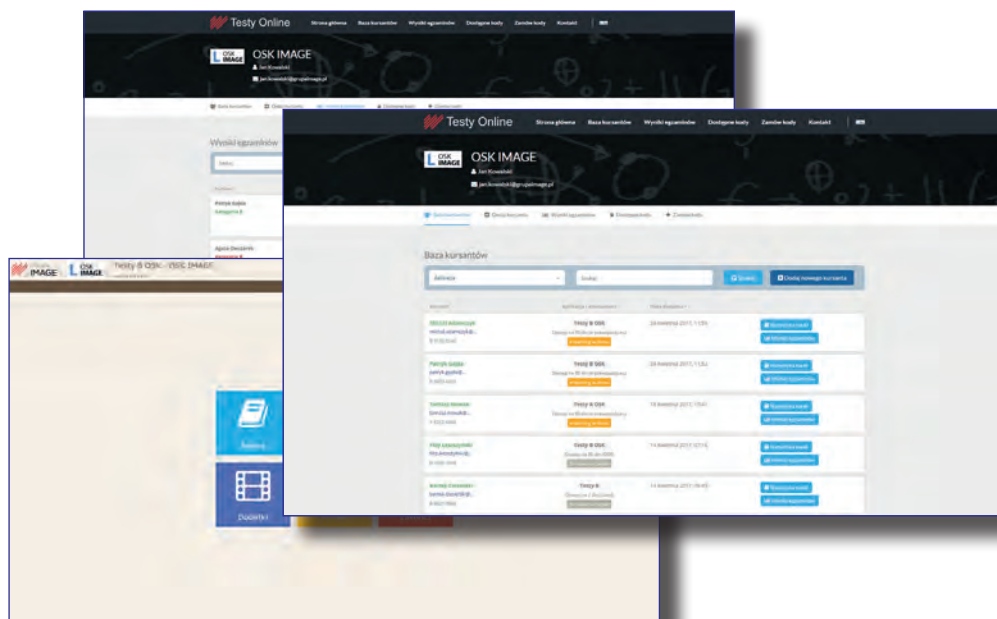


sprawdź wiedzę
na egzaminie
wewnętrznym



Kursant dobrze
przygotowany
do egzaminu
państwowego

Nowa oferta dla
najlepszych OSK
228110199



Testy A, B, C, D, T – dodatkową reklamą Twojego ośrodka

testyonline.grupaimage.eu

Podnieś zdawalność swojego OSK





KIEROWCA DOSKONAŁY B

ZGODNY z programem nauczania

KOMPLETNY rekomendowany przez środowisko

AKTUALIZOWANY od lat

NOWOCZESNY QR kod – dostęp do filmów i multimedialnych

 **GRUPA
IMAGE**

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

