

Biuletyn KRA nr 1/2010

egzaminator

Biuletyn Informacyjno-Szkoleniowy Krajowego Stowarzyszenia
Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców

**WYDANIE SPECJALNE
KRAJOWEJ RADY AUDYTORÓW**

WWW.KRA.KSE.ORG.PL

**OPRACOWANIA
PROBLEMOWE**

**STANOWISKA
KRA**

**MATERIALY
DYSKUSYJNE**



www.kse-egzaminator.pl



*Niech Święta Bożego Narodzenia
i Wigilijny wieczór,
tak jak cały nadchodzący Nowy Rok
uptyną Wam w szczęściu i radości.*

Z najlepszymi życzeniami

*Rada Główna
Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów*

SPIIS TREŚCI

I. DEFINICJE I SKRÓTY

II. STANOWISKA KRA - 1. Metodologia opracowywania stanowisk KRA

*II. STANOWISKA KRA - 2a. Wydawanie polecenia zatrzymania
w zadaniu hamowania (E)*

*II. STANOWISKA KRA - 2b. Wydawanie dyspozycji dotyczącej zadania
wyrzadzania (E)*

*II. STANOWISKA KRA - 2c. Płynność ruchu w zadaniu nr 2 na placu
manewrowym (E)*

II. STANOWISKA KRA - 2d. Omijanie, wymijanie (E)

II. STANOWISKA KRA - 2e. Zawracanie (E)

II. STANOWISKA KRA - 2f. Skrzyżowania z ruchem okrężnym - ronda (K)

II. STANOWISKA KRA - 2g. Pismo Komendy Głównej dotyczy 2f.

II. STANOWISKA KRA - 2h. Zasady udzielania informacji o błędach (E)

*III. OPRACOWANIA PROBLEMOWE - 1. Zarys metodyki
egzaminowania (egzamin praktyczny)*

III. OPRACOWANIA PROBLEMOWE - 2. Klasyfikacja Błędów

*III. OPRACOWANIA PROBLEMOWE - 3. Egzaminator Nadzorujący,
Znaki zapytania*

*III. OPRACOWANIA PROBLEMOWE - 4. "Hak'arze" przyczynek do
oceny rozbieżności wyniku z egzaminów*

*IV. MATERIAŁY DYSKUSYJNE - Wybrane aspekty metodyki
egzaminowania*

V. W NASTĘPNYM BIULETYNIE

WPROWADZENIE

Władysław Drozd - Przewodniczący KRA



W obecnej sytuacji mamy do czynienia z chaosem systemowo-prawnym towarzyszącym pracy egzaminatora. Egzaminatorzy w pewnym sensie czują się zagubieni, osamotnieni i bardzo często bezbronni.

Przyczyn takiej sytuacji jest wiele. Przypomnijmy sobie w sposób „telegraficzny” jakie następowały zmiany w usytuowaniu prawnym egzaminatora. Najpierw egzaminator był członkiem trzy osobowej komisji egzaminacyjnej, w następnym okresie egzaminator podejmował decyzje jednoosobowo w imieniu Wojewody będąc zatrudnionym w Urzędzie Wojewódzkim na umowę zlecenie.

Podobne umocowanie prawne miał egzaminator z chwilą, gdy powstały „Centra Egzaminacyjne”, jako niezależny podmiot gospodarczy. Egzaminator zatrudniony w Urzędzie Wojewódzkim był delegowany na egzaminy i nie był w żadnym stopniu związany z działalnością gospodarczą obsługi egzaminów. Od 1998 roku zaczęły powstawać Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego i od tego czasu skończyła się niezależność i niezawisłość egzaminatorów w szczególności w zakresie podejmowania decyzji dotyczącej wyniku egzaminu praktycznego.

Jednym z ostatnich aspektów gwarantujących niezależność decyzji egzaminatora był wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 23 czerwca 1993 roku dotyczącego Kol. Tadeusza Muszyńskiego z Zielonej Góry, gdzie stwierdzono, że „**egzaminator jest jedyną osobą kompetentną do ustalenia wyniku egzaminu**”.

Po powstaniu WORD-ów (które są dość dziwnym tworem prawnym, najpierw określonym jako Państwowa Osoba Prawna, a następnie po zmianach ustawowych w 2000 roku uzyskały miano Samorządowej Osoby Prawnej) będących podmiotami gospodarczymi na własnym rozrachunku. Sytuacja ta zadecydowała o roli i zatrudnieniu

WPROWADZENIE

egzaminatorów. Egzaminatorzy stracili przede wszystkim niezawisłość w podejmowaniu decyzji, przeszli pod jurysdykcję administracyjną ze wszystkimi negatywnymi dla nich skutkami. Mimo, że egzaminatorzy w 2002 roku uzyskali statut zawodu, to nie przełożyło się to wprost na niezależność w podejmowaniu decyzji w czasie egzaminu, ale również, co gorsze pogorszyły się warunki pracy i zatrudnienia.

Kolejnym bardzo ważnym czynnikiem wynikającym z przemian w administracji publicznej było przeniesienie nadzoru nad egzaminatorami od Wojewody do Marszałka. Decyzja ta okazała się brzemienna w skutkach. Pierwszy wymiar to marginalne traktowanie tej problematyki w Urzędzie Marszałkowskim i włączenie w orbitę działań prawa administracyjnego. Drugi kto wie czy nie ważniejszy to wycofanie się z odpowiedzialności nadzoru prawnego Ministerstwa Infrastruktury. Urząd Marszałkowski to nie jest już administracja rządowa. W przypadku gdy nadzór nad egzaminatorami sprawował Urząd Wojewódzki, w pewnym sensie odpowiedzialność była wspólna tzn. Wojewody i Ministerstwa. Trzeci czynnik który jest już na poziomie WORD-u to zdewaluowanie się roli Egzaminatora Nadzorującego, o czym piszę w rozdziale *"Egzaminator Nadzorujący - znaki zapytania"*.

Ważnym aspektem do rozważenia jest gwałtowny napływ nowych egzaminatorów w WORD-ach. Z około 1000 w ciągu roku wzrosła do 2600 egzaminatorów. W chwili obecnej obserwujemy ponowne zmniejszanie się zatrudnionych, ale skutki negatywne pozostały. Problem generalnie polega na tym, że egzaminator w sposób ewolucyjny „nie stawał się” stopniowo egzaminatorem (zdobywanie niezbędnego doświadczenia). Proces zdobywania uprawnień i zatrudniania nowych egzaminatorów jest wadliwy o czym KSE wielokrotnie poruszało tą kwestię. Jako ówczesny prezes KSE czuję się moralnie odpowiedzialny za zaistniałą sytuację. Podjąłem więc decyzję o szukaniu form naprawy tego zjawiska. Próby zmian tej sytuacji realizowane były w trzech równoprawnych kierunkach działań. Pierwsze to zmiany logistyczne tak na poziomie Ministerstwa Infrastruktury jak i Sejmu. Drugi kierunek, to próba uzyskania konsensusu środowiskowego wspólnych wypracowanych form i zasad naszej działalności (dotyczy to współpracy pomiędzy stowarzyszeniami Ośrodków Szkolenia, Krajowym Stowarzyszeniem Dyrektorów WORD oraz Krajowym Stowarzyszeniem Egzaminatorów. W różnych okresach różnie to bywało, w konsekwencji skutki tych działań nie przyniosły oczekiwanych rezultatów. **Trzecim kierunkiem było podjęcie decyzji o pracy u podstaw tzn. w swoim środowisku. Pracy zmierzającej do prezentowania własnych**

WPROWADZENIE

rozwiązań, interpretacji, zasad postępowania czy prezentowania stanowisk. Kierunek ten jest określany jako działania na rzecz korporacji. Jak się okazało kierunek ten jest jak dotychczas najbardziej efektywny. W tym celu powołana została m.in. Krajowa Rada Audytorów. Efektem działań rady jest m.in. chronienie kolegów od przykrych dla nich decyzji administracyjnych. Na prośbę prezesa KSE H. Radomskiego Krajowa Rada Audytorów została zobligowana do zintensyfikowania swych działań. Mając na uwadze powyższe kierunki podjęto dalsze działania „korporacyjne” zmierzające do systematycznego i systemowego porządkownia nurtujących środowisko problemów.

z poważaniem

Władysław Drozd

Przewodniczący KRA

I. DEFINICJE I SKRÓTY

KSE - Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców z siedzibą w Olsztynie.

KRA - Krajowa Rada Audytorów przy KSE.

(K.D) - Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.

(R.S.E) - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (Dz. U. z dnia 31 października 2005r.) z późniejszymi zmianami.

(I.E) - Załącznik Nr 5 Instrukcja przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy lub pozwolenie do (R.S.E)

(A.P.E.P) - Wzór nr 7 Arkusz przebiegu egzaminu praktycznego do (I.E)

(M.I) - Ministerstwo właściwe ds. transportu - aktualnie Ministerstwo Infrastruktury.

(E) - Stanowiska inicjowane przez egzaminatorów

(K) - Stanowiska inicjowane przez KRA

(M.O.S) - Metodologia opracowywania stanowisk KRA

II. STANOWISKA KRA

1. Metodologia opracowywania stanowisk KRA

Wprowadzenie

Do Krajowej Rady Audytorów wpływają zapytania co do interpretacji i zasad postępowania w stosunku do niektórych zadań wynikających z arkusza przebiegu egzaminu praktycznego.

W celu ujednolicenia oceny zachowań przez egzaminatorów przyjęto następującą metodologię postępowania (M.O.S) :

- I. Opisanie uwarunkowań metodyczno-prawnych przy realizacji zadania.
- II. Usystematyzowanie zasad postępowania przy realizacji poszczególnych zadań w czasie egzaminu.
- III. Przyjęcie „Stanowiska” KRA

I. Uwarunkowania metodyczno-prawne

Realizacja poszczególnych zadań wynikających z arkusza egzaminacyjnego nie jest tylko pojedynczą czynnością . Jest to najczęściej jedno z ogniw całego łańcucha zdarzeń, na realizację których mają wpływ m.in. sytuacja drogowa, dynamika zdarzeń, predyspozycje lub ich brak zdającego, warunki pogodowe, itp.

Niezależnie od powyższego przy ocenie zachowania się i postępowania egzaminatora w trakcie realizacji zadania należy uwzględnić:

- przesłanie jakie nam chciał przekazać prawodawca (MI),
- hierarchia celów w procesie realizacji kolejnych zadań,
- rzeczywista możliwość realizacji zadania,
- praktyka realizacji zadań w środowisku egzaminatorów,
- intencje i zasadność zachowań egzaminatora,
- przesłanki zaniechania lub realizacji zadania,
- **bezpieczeństwo w ruchu drogowym przy realizacji danego zadania.**

II. Drugim członem przyjętej metodyki postępowania jest **podział zadań w zależności od zasad ich realizacji**. W tym zakresie zadania mogą być:

1. Realizowane samoistnie, gdzie zdający wykonuje je wskutek zaistniałych sytuacji w ruchu drogowym. Do zadań tych zaliczamy

STANOWISKA KRA

w szczególności wymijanie, zmianę pasa ruchu, przejazd obok przystanków czy zachowanie się przed przejściem dla pieszych lub przed torowiskami itp. Często też sytuacja drogowa wymusza omijanie, a nawet wyprzedzanie.

2. Realizowane wyłącznie z wcześniejszym wydaniem dyspozycji egzaminatora. Dyspozycje wydaje egzaminator w czasie omówienia zasad przeprowadzania egzaminu lub w odpowiednim momencie w czasie egzaminu. W tym przypadku egzaminator nie uszczegółowia co do miejsca, czasu i sposobu realizacji zadania. Przykładem takiego zadania jest **wyprzedzanie**.

3. Realizowane w wyniku bezpośredniego polecenia wydanego przez egzaminatora. W tym przypadku egzaminator określa sposób realizacji i miejsce. Do zadań tych zaliczamy m.in. parkowanie, zawracanie, hamowanie czy zmiana kierunku jazdy.

4. Niezależnie od w/w dyspozycji czy poleceń, egzaminator może udzielić **informacji uzupełniających – przypominających** przed lub w czasie realizacji zadania.

II. STANOWISKA KRA

2a. Wydawanie polecenia zatrzymania w zadaniu hamowania (E)

TEMAT ZGŁOSZONY PRZEZ KOLEGÓW EGZAMINATORÓW Z PROŚBĄ
O WYDANIE STANOWISKA

Czy egzaminator może wydać polecenie przy zadaniu „hamowanie” ze wskazaniem zatrzymania się przed przejściem dla pieszych?

Zgodnie z intencją prawodawcy nadrzędnym celem w procesie przeprowadzania egzaminu praktycznego jest takie przeprowadzenie egzaminu, aby w miarę możliwości wykonać wszystkie zadania wynikające z arkusza przebiegu egzaminu praktycznego w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego. Ponadto realizacja zdań nie może powodować bezpośredniego zagrożenia lub zatamowania ruchu drogowego. Wydając polecenia realizacji zadań egzaminator zobowiązany jest w pierwszej kolejności uwzględnić ww. zasady.

Dokonując szczegółowej analizy hamowania zapisanego w arkuszu oceny (A.P.E.P) pod. poz. 9 prócz w/w priorytetów należy uwzględnić zasady i kryteria zawarte w poz. I i II (M.O.S).

Zadanie „hamowanie” do zatrzymania w wyznaczonym miejscu realizowane jest po wydaniu polecenia przez egzaminatora poz II. 3. (M.O.S)

Hamowanie rozpoczyna się po uzyskaniu przez pojazd prędkości ok. 50km/h, a kończy na zatrzymaniu we wskazanym przez egzaminatora miejscu (czas zatrzymania, to „ułamki sekund”). W czasie wykonywania zadania egzaminator ocenia m.in. **zachowanie się zdającego, płynność i skuteczność hamowania, a przede wszystkim zachowanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.**

Istotnym i nadrzędnym aspektem wydania polecenia hamowania, a więc i zatrzymania się pojazdu jest zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wskazanie miejsca zatrzymania nie jest więc celem samym w sobie. Zwyczajowo egzaminator przekazuje zdającemu i hasłowo „proszę zatrzymać się na wysokości znaku, na wysokości hydrantu, przed przejściem dla pieszych przed przystankiem przed torami, przed światłami itp.” Wymieniając przykłady miejsca zatrzymania, musi być zagwarantowany jeden nadrzędny cel – bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

STANOWISKA KRA

Wskazanie miejsca zatrzymania przed „przejściami” jest więc jednym z pomocniczych informacji wynikających z uwarunkowań wynikających z przebiegu egzaminu. Dla czystości prawnej można uzupełnić dyspozycję o podanie „odległość ok. 10m przed przejściem”. Brak takiego uzupełnienia stanowi jedynie uchybienie w wydanej dyspozycji w czterostopniowej skali błędów.

Aby uniknąć ww. braku precyzji w wydawaniu dyspozycji wskazane jest przekazanie jej na początku egzaminu przy omówieniu „przebiegu egzaminu” jeżeli takie omówienie jest konieczne.

STANOWISKO

Wydawana zwyczajowo przez egzaminatorów dyspozycja zatrzymania przy realizacji zdania hamowania poz. 9 arkusza przebiegu egzaminu praktycznego (A.P.E.P) nie stanowi naruszenia prawa. W szczególności nie narusza art. 49 ust 1. (K.D) i jest zgodna z Konwencją Wiedeńską, która upoważnia na zatrzymanie z woli kierującego jeżeli istnieje uzasadniona potrzeba.

II. STANOWISKA KRA

2b. Wydawanie dyspozycji dotyczącej zadania wyprzedzania (E)

TEMAT ZGŁOSZONY PRZEZ KOLEGÓW EGZAMINATORÓW Z PROŚBĄ
O WYDANIE STANOWISKA

Jak egzaminator ma się zachować przy realizacji zadania „wyprzedzanie”?

Wyprzedzanie ze względu na specyfikę jest uznane za jedno z najbardziej niebezpiecznych manewrów. Manewr ten najczęściej związany jest z zwiększoną dynamiką (przyspieszeniem), zmianą pasa ruchu, a przede wszystkim odpowiednim upewnieniem się przed podjęciem decyzji o możliwości jego realizacji.

Podobnie ma się to z wykonaniem zdania w ramach egzaminu praktycznego kandydatów na kierowców poz. 8.1 arkusza przebiegu egzaminu praktycznego (A.P.E.P).

Mając powyższe na uwadze rola egzaminatora w procesie egzaminowania zmienia się w sposób zasadniczy od zachowania przy realizacji innych zadań.

Egzaminator ocenia całokształt zachowania zdającego, a w szczególności upewnienie się o możliwości realizacji przed podjęciem decyzji o wyprzedzaniu, ocenia dynamikę realizacji i jeżeli zaistnieje taka sytuacja zmiany pasa ruchu. Z tych względów egzaminator nie może wydać polecenia o rozpoczęciu realizacji zadania. Inspirując lub polecając podjęcie decyzji ponosi wszelkie skutki negatywne – jeżeli by takie miałyby miejsce.

STANOWISKO

Przy realizacji zadania "wyprzedzanie" poz. 8.1. arkusza przebiegu egzaminu praktycznego (A.P.E.P), egzaminator wydaje jedynie dyspozycje poz. II.2. (M.O.S) i może jedynie przypominać o konieczności realizacji zad. poz. II.4 (M.O.S). Dyspozycja o konieczności realizacji zadania może być wydana przy omówieniu zasad przebiegu egzaminu lub w czasie jazdy w ruchu drogowym.

II. STANOWISKA KRA

2c. Płynność ruchu w zadaniu nr 2 na placu manewrowym (E)

TEMAT ZGŁOSZONY PRZEZ KOLEGÓW EGZAMINATORÓW Z PROŚBĄ
O WYDANIE STANOWISKA

Czy płynność ruchu obowiązująca na pasie ruchu tab. 4 poz. 2.2 (I.E) obejmuje również pole zatrzymania „kopertę”?

Jednym z kryteriów dopuszczenia zdającego egzamin praktyczny na prawo jazdy w ruchu drogowym jest sprawdzenie zdolności danej osoby w zakresie oceny odległości pojazdu od przeszkody. Kryterium to jest realizowane od wielu lat na placu manewrowym. Zdający ma za zadanie przejechać określonym pasem ruchu tak do przodu, jak i do tyłu cofając się i zatrzymując się w określonej odległości. Historycznie odległość ta wynosiła nie dalej niż 40cm.

W znowelizowanym w 2006r. rozporządzeniu (R.S.E) zostały zmienione parametry i zasady w/w oceny. Obowiązująca zasada została utrzymana w stosunku do kat. B+E, C, D, C+E, T przy czym zmienił się jedynie parametr odległości od linii zatrzymania, który wynosi obecnie nie dalej niż 1,0m. Dla kat. B utworzona została tzw. "koperta", która jest integralną częścią podmiotowego pasa ruchu. Dla wszystkich kategorii pas ruchu „łuk” zakończony jest punktami odniesienia jakimi są pachółki.

"Koperta" jest elementem pasa ruchu określonym jako miejsce zatrzymania i nie jest wyłączonym z pasa ruchu obszarem.

STANOWISKO

Pole zatrzymania na pasie ruchu wynikającym z tabeli 4 poz. 22. (I.E) jest integralną częścią tego pasa. Konsekwencją powyższego zdania jest obowiązek zachowania płynności również w „kopercie” przy realizacji zad. nr 2.

II. STANOWISKA KRA

2d. Omijanie, wymijanie (E)

TEMAT ZGŁOSZONY PRZEZ KOLEGÓW EGZAMINATORÓW Z PROŚBĄ
O WYDANIE STANOWISKA

Wśród wielu powtarzających się od kolegów zgłoszeń jest prośba ujednolicenia i uszczegółowienia manewru (zadania) omijania. Generalnie chodzi o opisanie tego manewru w kontekście uwarunkowań wynikających ze specyfiki egzaminu praktycznego kandydatów na kierowców i stawianych wymogów wynikających z instrukcji egzaminowania (I.E). **Szczególnie ważnym aspektem jest wypracowanie kryteriów określających wystąpienie zagrożenia BRD przy realizacji w/w zadania.** Uwzględniając postulaty będziemy starali się uporządkować błędy i wykroczenia skutkujące oceną negatywną.

OMIJANIE

(K.D) Definiuje pojęcie omijania w **Art. 2 pkt. 27** : omijanie - przejeżdżanie (przechodzenie) obok nieporuszającego się pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody przez uczestnika ruchu.

Art. 23 ust 1 pkt. 1 (K.D) stanowi : Kierujący pojazdem przy wymijaniu jest obowiązany zachować bezpieczny odstęp od omijanego pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody, a w razie potrzeby zmniejszyć prędkość; omijanie pojazdu sygnalizującego zamiar skręcenia w lewo może odbywać się tylko z jego prawej strony;

A. Pozostałe uwarunkowania prawne :

1. **Art. 26 ust.3 pkt. 2 (K.D)**

Zakaz omijania pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu.

2. **Art. 28 ust. 3 pkt. 4 (K.D)**

Zakaz omijania pojazdu oczekującego na otwarcie ruchu przez przejazd kolejowy, tramwajowy, jeżeli wymagałoby to wjechania na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu.

3. **Art. 30 ust. 1 pkt. 1b (K.D)**

Dawanie krótkotrwałych sygnałów dźwiękowych przez kierującego pojazdem silnikowym w czasie omijania w warunkach zmniejszonej

STANOWISKA KRA

przejrzystości powietrza.

4. Art. 57 ust. 2 pkt. 2 (K.D)

Zachowanie szczególnej ostrożności przy omijaniu pojazdu przewożącego zorganizowaną grupę dzieci lub młodzieży do 18 lat.

5. Art. 58 ust. 2 (K.D)

Zachowanie szczególnej ostrożności przy omijaniu pojazdu przeznaczonego konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych.

6. Art. 18 ust. 1 (K.D)

Zaniechanie omijania, zbliżając się do oznaczonych przestanków autobusowych (trolejbusowych) na obszarze zabudowanym jeżeli kierujący takim pojazdem sygnalizuje kierunkowskazem zamiar zmiany pasa ruchu lub wyjechania z zatoki na jezdnię.

7. Art. 55 ust. 3 (K.D)

Zachowanie szczególnej ostrożności przy omijaniu pojazdów nauki jazdy lub przeprowadzenia egzaminu.

8. Zachowanie szczególnej ostrożności przy omijaniu przeszkód lub robót na drogach oznaczonych słupkami o symbolu „54”

Omijanie jest manewrem o charakterze „dynamiczno-ruchowym”. Podstawowe czynniki decydujące o bezpieczeństwie w trakcie realizacji tego manewru, to: **prędkość i odległość od pojazdu lub przeszkody**. Czynnikiem poprzedzającym manewr jest świadomość upewnienia się o możliwości bezpiecznego wykonania manewru i zachowanie należytej ostrożności, tak przed przystąpieniem, jak w czasie manewru. W konsekwencji uniknięcie zagrożenia BRD.

Omijanie jest jednym z zadań realizowanym w czasie egzaminu praktycznego dla kandydatów na kierowców. Przykłady zachowań egzaminatora przy ocenie zadania omijania poz. 8.2 arkusza oceny (A.P.E.P)

Przyjęte oznaczenia:

N - wynik negatywny (Nie respektowanie przepisów i zasad)

NP - wynik negatywny skutkujący przerwaniem egzaminu.

STANOWISKA KRA

Lp.	Opis	Wynik
1	rozpoczęcie manewru bez upewnienia się w sytuacji drogowej, szczególnie przy zmianie toru jazdy lub wjazd na pas ruchu o kierunku przeciwnym	N
2	sygnalizacja zamiaru zmiany toru jazdy w obszarze tego samego pasa ruchu lecz z cechami potencjalnego zagrożenia	N
3	bezwzględna sygnalizacja zmiany toru jazdy, wjechanie na pas ruchu o kierunku przeciwnym	N
4	omijanie w miejscu i sytuacji – zastrzeżonej przepisami ruchu pkt. A.1, A.2	NP
5	nie zachowanie szczególnej ostrożności pkt. A.4, A.5, A.6, A.7, A.8	N
6	podjęcie decyzji omijania w warunkach określonych jako „wjazd na trzeciego” z aspektami zagrożenia BRD	NP
7	stworzenie bezpośredniego zagrożenia np. uderzenie w lusterko lub gwałtowny skręt bez upewnienia się o możliwości bezpiecznego wykonania manewru	NP
8	interwencja egzaminatora w przypadku zaistniał potencjalnego zagrożenia i złapanie za koło kierownicy, zahamowanie	NP

Głównym celem opracowania jest ustalenie kryterium, kiedy egzaminator podejmuje decyzję o interwencji podczas omijania w ruchu miejskim.

(Problem powyższy wielokrotnie stwarzał kwestie sporne pomiędzy zdającym, a decyzją egzaminatora. Stanowił też spór decyzyjny na poziomie egzaminatorów nadzorujących jak również Urzędów Marszałkowskich.

Jestem świadomy, że doświadczonemu egzaminatorowi, to uszczegółowienie nie jest potrzebne. Jednak gdy zdarza się spór

STANOWISKA KRA

o charakterze administracyjno-decyzyjnym dobrze jest mieć ujednolicony „punkt odniesienia”. Należy w tym miejscu dodać, że literatura w tym względzie jest bardzo uboga, najczęściej odnosi się do sytuacji poza obszarem zabudowanym.

Ustaleń dokonano w badaniach doświadczalnych do jazdy w obszarze zabudowanym.

Ustalone w badaniach parametry są zbliżone do niepisanej zasady, o której pisze prof. Witold Richter w komentarzu do Kodeksu drogowego z 1976 roku „odstęp w razie wymijania nie powinien być mniejszy ...ale wynosi tyle centymetrów, ile wynosi suma prędkości obydwu pojazdów wyrażana w km/h...”. A zatem w razie wymijania pojazdu z dopuszczalną najczęściej w mieście prędkością 50 km/h, odstęp powinien być $\geq 100,0\text{m}$ (1m). W myśl przyjętej metodyki odległość od 1,0m do 0,6m uznać możemy jako obszar zagrożenia Lzgr, a odległość mniejszą od 0,6m jaką odległość krytyczną.

STANOWISKO - Omijanie

I. Parametry bezpiecznego omijania

- bezpieczną odległość między pojazdami w zakresie prędkości do 50 km/h uznano dla samochodu osobowego $\geq 1,0\text{m}$,
- dla autobusów i samochodów ciężarowych $\geq 1,5\text{m}$,

II. Obszarem zagrożenia Lzgr jest odległość pomiędzy pojazdami wynoszącym dla samochodów:

- osobowych 1,0m do 0,6m
- autobusów i ciężarówek 1,5 do 1,0m

III. Parametry krytyczne (obligujące podjęcia interwencji przez egzaminatora)

Parametry krytyczne opisane są trzema parametrami

L1k – odległość pomiędzy pojazdami,

L2k – odległość pomiędzy lusterkami,

Vkv – prędkość krytyczna przy ww. odległościach.

STANOWISKA KRA

Dla samochodów osobowych wynosi :

$$L1k \leq 0,6m$$

$$L2k \leq 0,1m$$

$$V_{kv} \geq 20km/h$$

Dla autobusów i samochodów ciężarowych :

$$L1k \leq 1,0m$$

$$L2k \leq 0,1m$$

$$V_{kv} \geq 20km/h$$

Ustalone kryteria dotyczą również omijania przeszkód, robót na drogach, bram wjazdowych.

STANOWISKO - Wymijanie

I. Parametry bezpiecznego wymijania między pojazdami w zakresie prędkości do 50 km/h w obszarze zabudowanym:

- dla samochodu osobowego $\geq 1,0m$,
- dla autobusów i samochodów ciężarowych $\geq 1,5m$,

II. Parametry krytyczne (obligujące do podjęcia interwencji przez egzaminatora)

W przypadku wymijania uznany został tylko jeden parametr $L1k$ – odległość pomiędzy pojazdami :

- dla samochodów osobowych wynosi $L1k \leq 0,6m$
- dla autobusów i samochodów ciężarowych $L1k \leq 1,0m$

Przy wymijaniu, w ocenie egzaminu należy uwzględnić również zachowanie kierującego jadącego z przeciwnej strony. Nie wystarczy, że osoba zdająca mieści się w granicach swojego pasa ruchu.

II. STANOWISKA KRA

2e. Zawracanie (E)

TEMAT ZGŁOSZONY PRZEZ KOLEGÓW EGZAMINATORÓW Z PROŚBĄ
O WYDANIE STANOWISKA

I. Uwarunkowania prawne

(K.D) Rozdział 4 art. 22 - Manewr zawracania jest pojęciem odnoszącym się do „zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu” - brak definicji zawracania.

(I.E) Tabela nr 4 poz. 5 dotyczy zawracania na placu manewrowym kat. C, CE wprowadza następujące uwarunkowania:

- właściwe sygnalizowanie zamiaru zmiany kierunku jazdy,
- nie więcej niż 3 zmiany kierunku jazdy,
- nienajeżdżanie na krawężniki (dopuszcza się dotknięcie i dojechanie do krawężnika).

(I.E) Tabela nr 7 poz. 6 litera b) dotyczy kat. B, B1 prawa jazdy określa jako zadanie wykonania manewru zawracania na drodze jednojezdniowej – dwukierunkowej przy następujących uwarunkowaniach:

- możliwość wykonania manewru przy wykorzystaniu infrastruktury drogowej (bramy, wjazdy, podjazdy, zatoczki itp.)
- zawracanie musi odbyć się przy użyciu biegu wstecznego
- miejsce do zawracania wyznacza egzaminator.

(A.P.E.P) poz. 8.5.3 zadanie :zawracanie na skrzyżowaniu.

Warto zadać sobie pytanie czy w oparciu o te przepisy egzaminator może prawidłowo ocenić manewr zawracania? W związku z powyższym dalszą konsekwencją było utworzenie prawa zwyczajowego, które w sposób naturalny zamyka problem.

II. Zasady i prawo zwyczajowe

Większość zachowań egzaminatorów w czasie egzaminu na prawo jazdy jest wynikiem wieloletnich doświadczeń i ustaleń. Podobnie ukształtowały się procedury w zakresie zawracania. U podstaw tych procedur były przepisy wynikające z „Kodeksu Drogowego” wprowadzane w środowisku egzaminatorów za zgodą i w uzgodnieniu z właściwym ministerstwem „tworząc procedury postępowania”.

STANOWISKA KRA

Procedury te stały się „obowiązującymi zasadami” i jako prawo zwyczajowe obowiązują do dnia dzisiejszego, obowiązują, bo nikt ich nie podważył i nie podjął decyzji o ich uchyleniu. Praktyka powyższa doprowadziła do uformowania zasad postępowania, kryteriów oceny, jak również rodzajów zawracania.

Przy ustalaniu rodzajów zawracania uwzględnia się przede wszystkim miejsce, sposób zawracania i w konsekwencji kryterium oceny realizacji zadania.

Rodzaje zawracania w praktyce egzaminacyjnej

1. Zawracanie na skrzyżowaniu (z podaniem miejsca lub np. poleceniem "proszę zawrócić w najbliższym dopuszczalnym miejscu"): Jest to podstawowy manewr zawracania. Realizację tego zadania zgodnie z obowiązującymi zasadami rozpoczynamy od lewej krawędzi drogi jednokierunkowej lub z lewego pasa ruchu drogi dwukierunkowej z obowiązkiem sygnalizacji przy każdej zmianie kierunku ruchu oraz zachowanie należytej ostrożności. Ponadto należy przyjąć taką pozycję pojazdu przed rozpoczęciem zadania, aby manewr był bez korekty toru jazdy, a tor nie przecinał pasa ruchu o kierunku przeciwnym.

2. Zawracanie na rondzie o jednym pasie ruchu:

Jak w punkcie 1 uwaga: przy wyjeździe z ronda obowiązuje zasignalizowanie zjazdu z ronda.

3. Zawracanie na rondzie o wielu pasach ruchu:

Patrz III. STANOWISKO KRA 2f.

4. Zawracanie w przerwie między wysepkami:

Zasady realizacji jak w punkcie 1.

5. Zawracanie na ograniczonej szerokości:

Podstawowym kryterium manewru zawracania na ograniczonej szerokości jest wykonanie manewru przy nie więcej niż 3-krotnym sygnalizowaniu zmiany kierunku oraz obowiązkowe włączenie biegu wstecznego. Zawracanie na ograniczonej szerokości jest tożsame z zawracaniem „na trzy”.

UWAGA: Do Krajowej Rady Audytorów przysłane zostały przez jednego z kolegów materiały dotyczące zakwestionowania negatywnej oceny dotyczącej zadania zawracania na ograniczonej szerokości (zadanie wykonane zostało z pięciokrotną zmianą kierunku jazdy)

6. Jak najszybsze zawrócenie bez podania miejsca i sposobu:

STANOWISKA KRA

Egzaminator nie precyzuje miejsca zawracania i pozostawia tą decyzję zdającemu. Ominiecie dwóch występujących po sobie dozwolonych miejsc zawracania jest podstawą do oceny negatywnej.

7. zawracanie z wykorzystaniem biegu wstecznego (na placu , parkingu itp.)

Bardzo często wykorzystywany jest manewr zawracania przy realizacji parkowania lub w miejscach parkingowych, gdzie pozwalają na to warunki. Generalnie jest to zawracanie z wykorzystaniem biegu wstecznego. Procedury zawracania rozpocząć można od ustawienia pojazdu przodem lub tyłem prostopadłe do krawężnika. W zasadzie zawracanie powinno zakończyć się po trzech zasygnalizowanych zmianach kierunku jazdy.

8. Zawracanie na placu manewrowym dla kat C,C1:

Zasada zawracania jak w punkcie 5. i tabela 4 poz.5.

9. Zawracanie na szerokości jezdni, bez uszczegółowienia:

O sposobie zawracania decyduje zdający. Warunkiem zmiany kierunku jazdy jest zasygnalizowanie zamiaru zmiany kierunku jazdy i zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

III. UZASADNIENIE do stanowiska

1. Przyczynek historyczny

W 1970 roku miałem przyjemność uczestniczyć w spotkaniu z przedstawicielami Ministerstwa Komunikacji i Komendy Głównej Milicji poświęcone zdefiniowaniem niektórych zasad postępowania egzaminatorów w czasie przeprowadzanego egzaminu praktycznego. Jednym z głównych celów było zdefiniowanie sytuacji dla których będzie można nazywać stwierdzeniem „zgodnie z obowiązującymi zasadami”. Jedną z tych sytuacji było zawracanie na ograniczonej szerokości. Po dyskusji ustalono, że optymalna formą realizacji zadania zawracania, ze względu na czas trwania, technikę postępowania, a przede wszystkim bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest zawracanie „na trzy” (trzykrotne sygnalizowanie zmiany kierunku jazdy). Jednocześnie dodano, że pojęcie zawracania „na trzy”, oraz zawracanie na ograniczonej szerokości są znaczeniowo tożsame. Na tej zasadzie wychowały się pokolenia kierowców. Zasada powyższa została potwierdzona przez następne ekipy reprezentujące zarówno Ministerstwo Infrastruktury jak i Komendy Głównej Policji. (Na powyższą okoliczność mam

STANOWISKA KRA

potwierdzenie w/w stanowiska przez osoby odpowiedzialne wówczas za tworzenie tego prawa).

2. Egzaminator ma prawo wydać polecenie wykonania manewru uszczegóławiając jego rodzaj. (np. zawracania) mimo że nie występuje literalny zapis w arkuszu przebiegu egzaminu (o.p.e.p.) i ocenia się jego wykonanie w oparciu o obowiązujące kryteria i zasady co do zgodności lub nie zgodności „z zobowiązującymi w tym zakresie zasadami”.

3. Prawo zwyczajowe (korporacyjne) jest obowiązującym prawem dopóki nadrzędnym aktem prawnym nie zostanie uchylone (np. Wyrok sądu, Ustawa, Rozporządzenie Ministerstwa) i dotyczy obszaru całego kraju.

4. Zasadność zapisów zawartych w punkcie 1, 2, 3 potwierdza aktualnie obowiązujące Rozporządzenie o Szkoleniu i Egzaminowaniu czego dosłownym przykładem, są zasady, kategorii dla kat C,C1 realizowane na placu manewrowym.

Ponadto

- Zawracanie na ograniczonej szerokości na trzy to "kanon", na którym wykształciło się wiele pokoleń kierowców. To przede wszystkim gwarancja przygotowania kierowcy do bezpiecznego i profesjonalnego zachowania się przy realizacji tego manewru.

- Kwestionowanie podmiotowej zasady to sygnał do ośrodków szkolenia na „byle jakości” nie mówiąc już o wpływie takich zachowań na pogorszenie się bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

- Dokonane zmiany w Rozporządzeniu (R.S.E) w 2005 roku polegały między innymi na przeniesieniu większości zadań realizowanych na placu manewrowym do „miasta”. Przeniesienie to dokonane zostało z całym „bagażem” obowiązujących zasad i kryteriów. To przeniesienie dotyczyło również zawracania na ograniczonej szerokości. Na placu zawracanie na ograniczonej szerokości pozostało obowiązujące dla kat. C,C1.

- Lapidarny zapis w instrukcji egzaminowania nie rozróżnia rodzajów zawracania (patrz p. 2), a różne rodzaje zawracania są powszechnie realizowane.

Uogólniając w/w aspekty egzaminator ma prawo zlecić wykonanie zadania poza arkuszem (a.p.e.p.) i ocenić go zgodnie z „obowiązującymi zasadami w tym zakresie.” Na żadnym poziomie administracyjnym

II. STANOWISKA KRA

2f. Skrzyżowania z ruchem okrężnym - ronda (K)

I. Wprowadzenie

Doskonale zdajemy sobie sprawę, że nie wszystkie sytuacje drogowe można rozstrzygnąć odnosząc się bezpośrednio do zapisów ustawy - prawo o ruchu drogowym – potocznie zwanej kodeksem drogowym (K.D). Życie jednak nie pozwala trwać w próżni decyzyjno-prawnej. Są jednak sytuacje, czy potrzeby, gdzie zaistniałe wątpliwości, czy dwuznaczność, w oparciu o przeprowadzaną analizę (a nawet arbitralnie) należy je rozstrzygnąć. Takim bardzo istotnym środowiskiem wymagającym jednolitych decyzji interpretacyjnych są ośrodki „szkolenia i egzaminowania” kandydatów na kierowców. Jednoznaczne decyzje są konieczne nie tylko dla zdających, którzy w całym kraju powinni być jednakowo oceniani, w oparciu o te same zasady i kryteria, ale również dla uczciwości i obiektywizmu zawodowego egzaminatora. Przydatne to by było również do oceny przez organa nadzoru administracyjnego i sądy.

Jeśli nawet w zapisy (K.D) nie dają pełnej wykładni uwzględniającej specyfikę egzaminowania, to powinny strzec jednakowych zasad oceny zdającego. Mając powyższe na uwadze Krajowa Rada Audytorów przy KSE podjęła wysiłek opracowania metodyki przeprowadzania egzaminów praktycznych kandydatów na kierowców.

Jednym z ważniejszych problemów wymagających ujednolicenia w metodyce przeprowadzania egzaminów jest problem zachowania się na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym, a w szczególności wykonywanie manewru zawracania na takim skrzyżowaniu.

Takie ujednolicenia nawet obarczone pewnymi uchybieniami dla egzaminatora i zdającego stają się koniecznością. Analizując specyfikę egzaminowania musimy pamiętać, że jest to łańcuch jednostkowych zdarzeń, które muszą być odniesione do pewnych, czytelnych i prostych „filarów” prawnych zwanych lub przyjętych jako zasady.

Nim przejdziemy do opisanie zasad postępowania przy ocenie egzaminu na „rondach” warto jest przybliżenie specyfiki budowy, kryteriów czy zasad oceny przebiegu egzaminu, które stają się „wewnętrznym prawem”. Nikogo np. nie dziwi miernik właściwej oceny odległości od przeszkody, tak przy jeździe do przodu jak cofaniu (zadanie realizowane w czasie egzaminu na placu manewrowym). Dla większości kategorii prawa jazdy jest to 1,0m. Jeszcze do nie dawna było to 0,4m.

Doskonale zdajemy sobie sprawę, że tę odległość np. do jazdy do przodu powinny być mniejsze niż przy cofaniu. Arbitralnie prawidłowo przyjęto 1,0m. Taki prosty przykład pokazuje jak powstają kryteria. Podobnie powstają kryteria przy omijaniu czy wymijaniu, które bardzo często przeradzają się w zasady postępowania w procesie egzaminowania. Innymi aspektami w specyfice egzaminowania jest ustalenie zasad i kryteriów uwzględniających rodzaj kategorii prawa jazdy wynikających najczęściej z wymiarów zewnętrznych pojazdów czy zespołów pojazdów. Nie oznacza to, że w zakresie zasad zachowania się zdającej osoby w czasie egzaminu mają charakter przypadkowy. Wszystkie decyzje w tym zakresie są poprzedzane pogłębioną analizą. Zdarzają się jednak sytuacje gdzie dokonać należy wyboru kryterium oceny. Moment podjęcia tej decyzji, staje się obowiązującym prawem w systemie egzaminowania.

II. Zachowanie się na skrzyżowaniach z ruchem okrężnym

Podstawowe akty prawne, definicje, zasady związane z realizacją zadania.

1. Skrzyżowanie Art. 2 pkt. 10 (K.D) - przecięcie się w jednym poziomie dróg mających jezdnie ich połączenie lub rozwidlenie, łączenie z powierzchni utworzonym przez takie połączenia lub rozwidlenie określenie to nie dotyczy przecięcia połączenia lub rozwidlenia drogi twardej z drogą gruntową lub stanowiącą dojazd do obiektu znajdującego się przy drodze. K.D. nie wyróżnia i nie definiuje skrzyżowania ruchem okrężnym (ronda) w/w definicja obejmuje więc skrzyżowanie z rondem. Do potrzeb opracowania można z pełną odpowiedzialnością przyjąć cel jaki stawiają sobie projektanci przy rozwiązaniu kłopotliwych i niebezpiecznych skrzyżowań, projektując w tym miejscu „ronda”.

Najważniejszym celem ronda jest poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu dróg. Cel taki osiąga się po przez spowolnienie i uporządkowanie ruchu. Uporządkowanie ruchu polega na jego skanalizowaniu przed wjazdem i skierowaniem go na poszczególne pasy w zależności od miejsca zjazdu zapewniając w ten sposób płynność i bezkolizyjność zjazdu z ronda

Ruch przy wjeździe powinien być realizowany wg zasady im, dalej jedziemy obwiednią, tym bliżej ustawiamy się wysepki. Pas prawy

STANOWISKA KRA

zewewnętrzny jest pasem zjazdowym. Ten aspekt w kodeksie drogowym jest przemilczany zastawiając to pośrednio przepisom o zmianie pasa ruchu (Oddz. 4 K.D.). Brak kodeksowej definicji zasady ronda staje się przyczyną różnorodnej interpretacji zachowań.

(W tym miejscu pozwolę sobie przypomnieć, że 15 kwietnia 2005 roku odbyła się w Warszawie sympozjum poświęcone skrzyżowanie z ruchem okrężnym. Sympozjum poświęcone zostało ustaleniem zasad zachowania się na rondzie. Dalsza analiza i przyjęte zasady są właśnie konsekwencją tych ustaleń jako obowiązujące do chwili z definiowanego ronda. Jednocześnie Przedstawicielem Ministerstwo Infrastruktury zostali zobowiązani a właściwie sami się zobowiązali do powołania zespołu, który opracuje projekt definicji, a następnie zgłoszona zostanie do sejmiku w celu wprowadzenia do (K.D) minęło 5 lat- definicji nie ma -a szkoda.)

2. Zawracanie

Na pewno ciśnie się pytanie, dlaczego analiza merytoryczna zaczyna się od zawracania? Odpowiedź jest prosta. Przy realizacji tego manewru występuje najczęściej rozbieżność w interpretacji zachowań. Manewr zawracania jest pojęciem kodeksu drogowego odnoszącym się do „zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu”. Oddz. 4 w kodeksie brak definicji – zawracania. Potoczną definicją podawaną jest jedynie w komentarzu do (K.D) „ Zawracanie jest manewrem polegającym na wykonaniu skrętu w lewo o 180 stopni w celu skierowania jazdy w kierunku przeciwnym. Odnosząc się do tego, te wszystkie wymagania, które do tego skrętu w lewo, komentarz do (K.D) Z powyższej definicji utworzone zostały zasady stosowane przez egzaminatorów do oceny prawidłowego wykonania manewru (zadania) zawracania. Przed wykonaniem manewru zawracania zdający zobowiązany jest upewnić się i po zasygnalizowaniu zbliżyć się do lewej krawędzi jazdy – na jezdni o ruchu jednokierunkowym lub do środka jezdni – na jezdni o ruchu dwukierunkowym. Powyższe ustawieniem jest podstawowym warunkiem prawidłowego rozpoczęcia manewru zawracania. Zasada ta obowiązuje zarówno zawracanie na skrzyżowaniach między wysepkami lub wokół wysepki. Od zasady skręcania z pasa ruchu od środka jezdni lub przy lewej krawędzi, dopuszcza się pojazdy których wymiary uniemożliwiają skręcenie z danego pasa ruchu więc pojazdy (zespół pojazdów) oznaczonej długością oznaczone najczęściej tablicami (422,423 K.D.). Na skrzyżowaniach z ruchem okrężnym dodatkową

STANOWISKA KRA

barierą jest średnica centralnej wysepki, wyznaczona liczba pasów ruchu oraz sposób oznakowania znakami pionowymi i poziomymi. Ze względu na stosowany do egzaminów zespoły pojazdów o różnych długościach w poszczególnych WORD-ach jak również inne uwarunkowania o których jak wyżej Dyrekcja WORD-u może ustalić odstępstwa od „powszechnie przyjętej zasady”.

Warto dodać, że (K.D) jak i komentatorzy do (K.D) nie wskazują alternatywnego pojęcia „zawracania” przez np. "objeżdżanie", co by sugerowało, że istnieją dwa rodzaje skrzyżowań z rondem, a więc i dwie definicje skrzyżowań, a tak nie jest. Póki co mamy jedną definicję skrzyżowania i nadrzędnym celem jest bezpieczeństwo na skrzyżowaniach w ruchu drogowym. Powszechnie przyjęta zasada, staje się obowiązującą zasadą przy ocenie zawracania. Mając na uwadze potrzebę ujednolicenia oraz uwzględniając wcześniejsze uwagi proponuję się na potrzeby egzaminów, następujące zasady przy zawracaniu na rondzie. **Przed wjazdem na rondo o wielu pasach ruchu z zamiarem zawracania pojazd ustawiamy jak najbliżej lewego pasa i wjeżdżamy na pas ruchu położony jak najbliżej wysepki. Zjazd z ronda jest dopuszczalny z wielu pasów ruchu (generalnie jednak wcześniej zjeżdżamy do pasa prawego zjazdowego).**

Teoretycznie uczestnik ruchu może zjechać z każdego pasa ruchu poczynając od najbliższej położonej wysepki centralnej. Zjeżdżając jednak ze środkowego pasa musimy przepuścić pojazdy jadące pasami prawej strony. Konieczne jest więc zatrzymanie się co powodują tamowanie ruchem na pasie na którym znajdujemy się, burzy to jeden z celów tworzenia rond tzn. poprawia płynność ruchu. W wielu przypadkach pomiędzy pasem środkowym, a pasem zjazdowym (zewnętrzny) są linie ciągłe. Oznakowanie takie jednoznacznie wskazuje na sposób zachowania się przy opuszczaniu ronda. Przedstawione powyżej oznakowanie poziome pasów na „rondach” porządkuje w pełni zasady opuszczenia skrzyżowania z ruchem okrężnym.

W tej sytuacji wskazanie jest zjeżdżając w czasie realizacji manewru zawracania od pasa środkowego do zjazdowego w „systemie płynnego ruchu” rozpoczynając zjazd od ok. 3 obwołu ronda przechodząc kolejno na pas zewnętrzny tak aby płynnie zjechać na zewnętrzny pas ruchu, a następnie zjechać z ronda, to w pełni wyczerpuje wymogi stawiane przez zapis (K.D). Art !!!!!!! poz. 22 p. 2.1. Uwzględniając powyższą analizę na potrzebę metodyki przeprowadzenia egzaminu przyjmuje się uogólnioną formułę

STANOWISKA KRA

opuszczenia ronda. **Zjazd z ronda polegającym na wcześniejszym (ok. 3 obwołu ronda) zmianę pasa ruchu w kierunku prawego zewnętrznego tzn. zjazdowego pasa ruchu, w celu zachowania płynności, bezpiecznego i bezkolizyjnego opuszczenia skrzyżowania.**

Uwagi o charakterze ogólnym.

W większości rond, to ronda o jednym pasie ruchu, gdzie prezentowane wcześniej zasady nie mają miejsca. Druga grupa rond to ronda o dwóch lub trzech pasach ruchu. Przyjęte wcześniej zasady dotyczą właśnie tych rond. **Mając na uwadze konieczność stosowania jednolitych zasad zachowania się przy manewrze zawracania na rondo z możliwością zawracania uwzględniając przedstawione wcześniej analizę.**

Sporadycznie przynajmniej w Polsce występują ronda o więcej niż trzy pasy ruchu . Stosowanie przyjętych wcześniej zasad nie koniecznie poprawiłyby płynność i bezpieczeństwo ruchu.

Aby uniknąć dowolności w przestrzeganiu zasad zawracania proponuje się na ustawienie i wjazd na rondo z pasa bezpośrednio przylegającego do pasa zewnętrznego zjazdowego, kontynuując zawracanie zgodnie z wcześniejszymi określonymi zasadami.

Takie zachowanie spełnia znamiona obowiązujących zasad zawracania jak również wymogi stawiane rondom tzn. zachowanie płynności ruchu.

III. Zachowanie się na rondach.

Jazda i zachowanie się przy jeździe pasami ruchu na rondach podporządkowane jest w pełni przepisem (K.D) w szczególności w zakresie zmiany kierunku jazdy lub zmiany pasa ruchu

Art. 22 ust 1-5

Zmiana kierunku jazdy lub pasa ruchu.

Art. 22. ust. 1 : Kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności.

Art. 22. ust. 2 : Kierujący pojazdem jest zobowiązany zbliżyć się :

- do prawej krawędzi jezdni - jeżeli zamierza skręcić w prawo

STANOWISKA KRA

- do środka jezdni lub na jezdni o ruchu jednokierunkowym do lewej jej krawędzi - jeżeli zamierza skręcić w lewo.

Art. 22. ust. 3 : Przepisu ust.2 nie stosuje się, jeżeli wymiary pojazdu uniemożliwiają skręcenie zgodnie z zasadą określaną w tym przepisie lub dopuszczalna jest jazda wyłącznie w jednym kierunku.

Art. 22. ust. 4 : Kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest zobowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas prawej strony.

Art. 22. ust. 5 : Kierujący pojazdem jest zobowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru.

STANOWISKO

Zawracanie na rondach o wielu pasach ruchu.

Na rondach o dwóch i trzech pasach ruchu, manewr (zadanie) zawracania rozpoczynamy ustawiając pojazd na pasie lewym i wjeżdżając na pas ruchu na rondzie położony jak najbliżej wysepki. Po przejechaniu 3 części tego pasa przejeżdżamy na pas ruchu prawy (zjazdowy) i opuszczamy rondo. Na rondach o czterech i więcej pasach ruchu pojazd ustawiamy i wjeżdżamy na pas ruchu położony jak najbliżej pasa prawego (zjazdowego) postępując dalej tak jak w przypadku rond o trzech pasach ruchu.

Na wszystkie manewry związane ze zmianą pasa ruchu, jak również z zjazdem z ronda obowiązuje sygnalizowanie zawczasu zamiaru wykonania światłami kierunkowskazów.

Uwaga :

W przypadku niekonwencjonalnych rozwiązań skrzyżowań o ruchu okrężnym Dyrekcja WORD'u może po analizie, która znajdzie się w dokumentach WORD, ustalić inne zasady zawracania na rondzie.

Inne zasady postępowania na rondach (poza zawracaniem) są zgodne z ogólnie obowiązującymi przepisami.

II. STANOWISKA KRA

2g. Pismo Komendy Głównej dotyczy 2f.



KOMENDA GŁÓWNA POLICJI DYREKTOR BIURA RUCHU DROGOWEGO

ul. Puławska 148/150, 02-514 Warszawa; tel. (022) 60-131-20 fax: (022) 60-126-89 brd.profilaktyka@policja.gov.pl

L.dz. RD II - 908/724/2010/RK

Warszawa, dnia 14 maja 2010 r.

Pan Władysław Drozd

Przewodniczący
Krajowej Rady Audytorów KSE

Opowiadając na pismo z dnia 31 marca 2010 r. uprzejmie informuję, iż w naszej ocenie można mieć wątpliwości, czy w odniesieniu do realiów ruchu drogowego, jak również bardzo zróżnicowanych geometrycznie oraz organizacyjnie skrzyżowań o ruchu okrężnym, a także mając na względzie bardzo ogólny charakter norm prawnych regulujących zasady poruszania się na tego typu skrzyżowaniach, możliwe jest stworzenie uniwersalnego modelu postępowania w kontekście stawianych kandydatom na kierowców wymagań egzaminacyjnych.

Mając jednakże na względzie takie przesłanki, jak bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, zachowanie płynności ruchu, w tym wykorzystanie maksymalnej przepustowości skrzyżowania, można zgodzić się z tym, iż proponowane zasady wykonywania manewru zawracania wydają się być optymalnymi dla spełnienia wskazanych kryteriów.

Stanowisko takie prezentujemy mając jednocześnie na względzie, że zgłoszenie konstruktywnych uwag nie stanowiłoby żadnego problemu. Nie jest jednak naszym celem burzenie pewnej koncepcji, ale dostrzeżenie w niej cech pozytywnych. Z tych też względów popieramy takie stanowisko, iż gorszym stanem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego jest brak jakichkolwiek zasad, niż wprowadzenie pewnych rozwiązań, których niedoskonałość będzie akceptowalna.

Przedstawiając powyższe proponuję, aby środowiska odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego podjęły wspólny wysiłek opracowania i wdrożenia takich rozwiązań prawnych, w których nie byłoby już miejsca na rozbieżności interpretacyjne.

Z poważaniem

insp. Marek Fidos

Wsk. w 2 egz.
Egz. Nr 1 – adresat
Egz. Nr 2 – a/a

II. STANOWISKA KRA

2h. Zasady udzielania informacji o błędach (E)

TEMAT ZGŁOSZONY PRZEZ KOLEGÓW EGZAMINATORÓW Z PROŚBĄ O WYDANIE STANOWISKA

Jednym z problemów, który jest często zgłaszany przez egzaminatorów jest **„stopień uszczegółowienia stwierdzonych w czasie egzaminu praktycznego, popełnianych przez zdającego błędów”**. Analizę tego zagadnienia należy rozpocząć od postawienia sobie prozaicznego pytania. Jaką rolę spełnia egzaminator w procesie przeprowadzonego egzaminu praktycznego?

Odpowiedź wydaje się bardzo prosta. Egzaminator ma ocenić stopień przygotowania zdającego do samodzielnego prowadzenia pojazdu w danej kategorii. Następstwem tej odpowiedzi jest kolejne pytanie.

Jak ma się zachować egzaminator, aby ocena była wiarygodna i obiektywna? Tu wchodzimy w sferę osobowości każdego egzaminatora, jego wiedzy i doświadczenia. Niemniej jednak ogólne zasady muszą być dla wszystkich egzaminatorów wspólne. Nie wchodząc w niuanse można te zasady zdefiniować w sposób następujący:

Egzaminator w sposób obiektywny ocenia przebieg egzaminu stwierdzając i przekazując w sposób neutralny informację o zaistniałych nieprawidłowościach (czyli o błędach). W oparciu o powyższe podejmuje decyzję o wyniku egzaminu - uzasadniając ją zdającemu.

Tu napotykaemy na zgłaszany przez egzaminatorów problem przekazywania informacji o popełnionych błędach w sposób zapewniający daleko idącą neutralność, tak aby nie zaistniało podejrzenie o dokonanie podpowiedzi lub sugestii mających wpływ na ostateczny wynik egzaminu.

Uogólniając należy stwierdzić, że egzaminator opisuje przebieg egzaminu informując „o” lub „że” zaistniała nieprawidłowość czyli błąd. W pewnym sensie jest to odzwierciedleniem zapisu z instrukcji egzaminowania (I.E) §11 pkt. 6 o następującym brzmieniu: egzaminator informuje osobę egzaminowaną o nieprawidłowym wykonaniu zadania egzaminacyjnego; w przypadku dwukrotnego nieprawidłowego wykonania tego samego zadania egzaminacyjnego lub przerwania

STANOWISKA KRA

egzaminu egzaminator informuje osobę egzaminowaną o negatywnym wyniku egzaminu praktycznego;

Zapis powyższy zawiera wszelkie cechy neutralności, lecz nie uwzględnia całej gamy sytuacji w stosunku do których egzaminator musi przekazać informacje osobie zdającej. Ponadto nie wszystkie zapisy zawarte w arkuszu przebiegu egzaminu (A.P.E.P) dadzą się opisać w/w stwierdzeniem.

Myślę, że dobrze jest poszerzać wiedzę z zakresu klasyfikacji błędów (patrz rodzaje błędów), aby w praktyce w zależności od swej osobowości i sytuacji trafnie ją dostosować. Ponadto należy adoptować swą wiedzę do zadań i wymogów wynikających z arkusza przebiegu egzaminu praktycznego (A.P.E.P).

Analizując (A.P.E.P) dochodzimy do wniosku, że nie zawsze możemy w łatwy i neutralny sposób przekazać informację o popełnionych błędach.

Już pierwsze zdanie - przygotowanie do jazdy ze względu na swą specyfikę nastrocza wiele trudności. Specyfika ta polega na tym, że mamy zadanie wielofunkcyjne. W jednym zadaniu oceniamy 5 różnych czynności. Dylemat polega na tym jak poinformować zdającego o niezaliczeniu zadania, nie mówiąc o jaką czynność nam chodzi.

W pierwszej próbie mówimy krótko „zadanie nie zostało w pełni zrealizowane”. Przy stwierdzeniu objawów zdziwienia osoby zdającej można np. zapytać jakie czynności wchodzi w zakres zad. nr.1. Po chwili polecamy wykonanie drugiej próby realizacji zadania. W przypadku niezrealizowania drugiej próby, zawsze wyjaśniamy szczegółowo przyczyny.

Ocena zadań od poz. 2 do poz. 7 „arkusza” (A.P.E.P). tzn. od jazdy pasami ruchu, do zawracania jest w miarę prosta z punktu widzenia udzielania informacji zdającemu. Występujące w tych zadaniach błędy mają charakter oczywisty i jawny.

Przy realizacji zadań w tym przedziale, nie możemy informować w pierwszej próbie o błędach, które nie skutkują przerwaniem egzaminu np. wjazd na skrzyżowanie bez włączonego kierunkowskazu. Poinformowanie o takim błędzie jest wyraźną odpowiedzią.

Podobnie z klasycznymi zadaniami zawartymi w „arkuszu” (A.P.E.P) od poz. 8.1 wyprzedzanie do poz. 10 hamowanie awaryjne, gdzie odpowiedź zawarta jest w instrukcji egzaminowania (I.E) poz. 11 p6 „zadanie nieprawidłowo wykonane”. Nie jesteśmy zobowiązani i nie

STANOWISKA KRA

wskazane jest, aby wyjaśnić na czym polega błąd, dotyczy to wszystko pierwszej próby. Trudniejsza jest sytuacja kiedy zadanie z „arkusza” (A.P.E.P) dotyczy zadania o charakterze zachowania np. poz. 11 zachowanie wobec innych użytkowników do poz. 15.2 dostosowanie prędkości do warunków ruchu. Zasada o przekazaniu neutralnej w skutki informacji o popełnionych błędach wymaga skorzystania z klasyfikacji błędów podając np. rodzaj, czy nawet gradację błędów. Przykład „przekroczenie dopuszczalnej prędkości” poz. 16 „arkusza” (A.P.E.P) informujemy krótko **błąd -wykroczenie** lub szczegółowiej **wykroczenie - niespektowanie znaków pionowych** lub **wykroczenie - niespektowanie znaków zakazu**.

W czasie egzaminu występują też błędy oczywiste, które musimy nazwać „po imieniu” już w pierwszej próbie np. utrata płynności, jazda po linii (dotyczy „łuku” na placu manewrowym) jak również błędy jawne takie jak gaśnięcie silnika, najechanie na krawężnik). W takich sytuacjach możemy informować osobę zdającą w formie pytania „**czy jest Pan(i) świadomy(a) popełnionego błędu?**”

W większości krajów Europejskich zabronione jest informowanie o błędach popełnionych w czasie egzaminu np. w Belgii zabronione jest nawet prowadzenie notatek przez egzaminatora o zaistniałych błędach.

Na podkreślenie zasługuje również fakt, że w sprawach prokuratorskich prowadzonych w stosunku do egzaminatorów, informowanie na bieżąco osobę zdającą, na czym polegał jej błąd, uznawane jest jako celowa podpowiedź (pomimo znajdującego się w instrukcji egzaminowania (I.E) zapisu o obowiązku informowania osoby zdającej o zaistniałym błędzie)

STANOWISKO

Egzaminator w czasie egzaminu praktycznego informuje osobę zdającą „o” zaistniałych nieprawidłowościach - błędach, w sposób neutralny w skutkach, tzn. tak, aby nie zaistniały podejrzenia o sugerowanie zachowania lub wręcz by udzielana informacja nie była podpowiedzią.

III. OPRACOWANIA PROBLEMOWE

1. Zarys metodyki egzaminowania (egzamin praktyczny)

I. Geneza

Od wielu lat zadaję sobie pytanie jak powinien przebiegać egzamin na kierowcę? Próbuję znaleźć odpowiedź, czerpiąc inspirację z własnego doświadczenia. Przebieg mojej pracy zawodowej sprzyjał temu wyzwaniu. 45 lat pracy jako nauczyciel, instruktor, pracownik naukowy, urzędnik, a w końcu przez blisko 40 lat egzaminator kandydatów na kierowców i kierowców pozwolił w moim odczuciu posiadać własny pogląd dotyczący przebiegu egzaminu praktycznego kandydatów na kierowców i kierowców.

Bardzo duże zastrzeżenia mam do zasad określających przeprowadzanie egzaminu teoretycznego. Ubolewam, że to, co w chwili obecnej nazywany „egzaminem z przepisów ruchu” drogowego, jest wielkim nieporozumieniem. Egzamin teoretyczny nie spełnia podstawowego zadania tj. nie wymusza:

- od kursantów uczenia się przepisów i zasad obowiązujących kierowców,
- od ośrodków szkolenia kierowców - odpowiedzialnego szkolenia.

W tym miejscu pragnę nadmienić, że już w 1993 roku jako pierwszy w kraju zaprezentowałem w Ministerstwie Komunikacji eksperymentalny system egzaminowania komputerowego. Program zawierał dwa warianty - system statyczny, który prawie w całości zaaplikował w późniejszych latach ITS i wariant drugi dynamiczny, w którym podejmowane decyzje wynikały ze znajomości obowiązujących przepisów, a nie z pamięciowego wyuczania się testów. Niestety minęło siedemnaście lat i Ministerstwo nie potrafi z tym problemem dać sobie rady.

Podobnie ma się sytuacja w procesie przeprowadzania egzaminu praktycznego. Swoje uwagi, co do zasad i kryteriów przeprowadzania egzaminu praktycznego przedstawiałem w Ministerstwie już w 2001 roku jako wniosek Zarządu Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD.

Kolejna prezentacja miała miejsce w 2002 roku na spotkaniu

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

egzaminatorów już jako Prezes Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów. Z projektem zmian kryteriów, zasad egzaminowania zapoznałem również ITS i Ministerstwo Infrastruktury.

W czym problem? Egzamin to proces dydaktyczno-decyzyjny. Z przebiegu egzaminu musi wynikać nie tylko, czy ktoś zdał czy nie, ale wskazać również "Słabe strony" zdającego ? Niestety obecny system temu nie służy, a ponadto sam w sobie jest nie obiektywny.

II. Wybrane aspekty obecnego systemu egzaminowania.

Egzaminator zgodnie ze swymi uprawnieniami dokonuje oceny kandydata na kierowcę w zakresie praktycznego stosowania przepisów ruchu drogowego oraz umiejętność kierowania pojazdem, a następnie w oparciu o powyższe podejmuje właściwą decyzję. Decyzja podejmowana jest zgodnie z obowiązującymi zasadami jak również z uwzględnieniem własnego doświadczenia z zachowaniem pełnego obiektywizmu i uczciwości zawodowej.

Egzaminator w pierwszej kolejności ocenia stopień opanowania wiedzy i umiejętności zdającego w zakresie kierowania pojazdem i przestrzegania zasad i przepisów ruchu drogowego. W oparciu o powyższe zasady podejmuje ostateczną decyzję. Decyzję, która w konsekwencji odpowiada na pytania, czy kandydat na kierowcę kwalifikuje się do samodzielnego kierowania pojazdem i jest w stanie sprostać wymogom bezpieczeństwa w ruchu drogowym? Ocena przebiegu egzaminu jest więc procesem wartościowania zaistniałych błędów, wykroczeń czy zachowań w sytuacjach drogowych w kontekście nadrzędnego celu jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Dokonanie prawidłowej oceny przebiegu egzaminu, a w konsekwencji podjęcie odpowiedniej, obiektywnej oceny wymaga z jednej strony wyspecyfikowania, a następnie zhierarchizowania błędów i wykroczeń. Zdajemy sobie sprawę, że błąd błędowi nie jest równy. Klasyfikacja i gradacja błędów została opisana w rozdziale III. OPRACOWANIA PROBLEMOWE - 2. Klasyfikacja Błędów.

Na ocenę zdolności do bezpiecznej jazdy przez zdającego wpływa wiele uwarunkowań, których trudno się doszukać w obecnym

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

systemie egzaminowania np. :

- zdolność do samodzielnego podejmowania decyzji w ruchu drogowych,
- zdolność do oceny sytuacji drogowych, wpływ tych zdarzeń na zagrożenie,
- właściwa interpretacja obowiązujących przepisów w ruchu drogowym i świadomość skutków podejmowanych decyzji,
- jednoznaczność zachowań,
- brak predyspozycji do kierowania pojazdem,
- brak możliwości uwzględnienia (w ostatecznej ocenie) różnych bardzo istotnych błędów,
- brak możliwości uwzględnienia, wielorakich uchybień w realizacji zadań, czy zachowań – bez konsekwencji na wynik egzaminu,
- brak możliwości oceny płynności jazdy, tamowania ruchu, a w szczególności zatrzymanie ruchu,
- brak możliwości oceny zachowań, które nie dają rękojmi bezpiecznej jazdy egzaminatorowi w czasie egzaminu („egzaminator jedzie z duszą na ramieniu” niecierpliwie oczekując na zakończenie egzaminu),
- brak możliwości oceny braku precyzji w realizowaniu zadań ,czy zasad postępowania.

Jak widzimy na wyżej wymienionych przykładach, obecny system przeprowadzania i oceny przebiegu egzaminu nie zapewnia tak wielu istotnych aspektów służących egzaminatorowi w podjęciu decyzji.

Przedstawiony system oceny w procesie egzaminowania ma bezpośredni wpływ na poziom szkolenia, a w konsekwencji kreuje nie do końca profesjonalne przygotowanie przyszłego kierowcy.

W obecnym systemie brak, albo w znikomym stopniu są uwzględniane aspekty dydaktyczne tak w ocenie zdającego jak i ośrodka szkolącego. System eliminuje egzaminatora jako podmiot z własną inwencją, z własnym doświadczeniem zawodowym. System

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

sprzyja poszukiwaniu w procesie egzaminowania tzw. „haków” na przerwanie egzaminu. System w znikomym stopniu odzwierciedla zaistniałe błędy w czasie egzaminu nie spełniając w ten sposób ważnego zadania dydaktycznego. System nie w pełni uwzględnia gradację popełnianych błędów i hierarchii poszczególnych kategorii prawa jazdy.

W obecnym systemie brak korelacji błędów na placu manewrowym z błędami w ruchu drogowym traktując je jako dwie różne sprawy. Ponadto w obecnym systemie brak spójności rozporządzenia o szkoleniu i egzaminowaniu (R.S.E) z arkuszem oceny przebiegu egzaminu (A.P.E.P).

Wychodząc naprzeciw postulatom, tak środowiska egzaminatorów, ośrodków szkolenia jak i uwzględniając oczekiwania przyszłych kierowców, proponuje się zmodernizowany system oceny egzaminu praktycznego, dający egzaminatorom pełniejsze narzędzie do opisu przebiegu egzaminu i w konsekwencji podjęcie obiektywnej decyzji.

Egzamin na placu – przyczynek do metodyki

Aby nadać spójności metodyce należy dokładnie prześledzić część egzaminu realizowanego na placu manewrowym, przypominając sobie i następnie ponownie stawiając sobie cele jakim mają służyć postawione zadania do realizacji. Zaczniemy więc od genezy placu manewrowego.

Głównym celem realizacji zadań na placu manewrowym było:

1. Ocena zdolności panowania nad pojazdem.

Kryterium oceny obejmowało m.in. Jazdę po wyznaczonym torze jazdy z zachowaniem:

a) płynności jazdy

Płynność jazdy obejmuje również obowiązek upewnienia się o możliwości ruszenia i płynne ruszanie.

Jako kryterium utraty płynności jazdy zwyczajowo przyjęto zatrzymanie się kół jezdnych.

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

b) prostolinijności jazdy

Prostolinijność jazdy obejmuje zasady posługiwania się kierownicą i umiejętność realizacji korekty toru jazdy.

Jako kryterium utraty prostolinijności przyjęto jazdę ± 30 cm od środkowej linii toru jazdy.

2. Zdolność oceny odległości od przeszkody

Kryterium oceny obowiązuje w czasie jazdy do przodu jak i podczas cofania.

Uwaga!

Dla wszystkich aspektów nadrzędnym celem było zachowane bezpieczeństwo. Brak upewnienia się o możliwości wykonywania manewru, szczególnie podczas cofania, stanowił bardzo poważny błąd. Podobnie zachowanie prostolinijności jazdy, w szczególności podczas cofania. Niezależnie od powyższych błędów przerwanie egzaminu po stwierdzeniu, że osoba zdająca egzamin nie panuje nad pojazdem lub stworzyła zagrożenie BRD.

Stan obecny

Paradoks - obecnie nikt tzn. ani zdający, ani egzaminator nie realizuje na placu manewrowym w/w celów. Zdający jadąc po pasie ruchu zatrzymuje się w „kopercie”, w trakcie jazdy pilnuje „tyczek” lub uważa, że to taki rytuał. Egzaminator też ocenia jedynie, czy zdający zatrzyma się wewnątrz „koperty”, czy najedzie na linię i czy ją przekroczy, czy uderzy w „tyczkę” itp. Gdzie się podział „cel” tych manewrów, gdzie gradacja popełnionych błędów. Ten krótki zarys problemu wskazuje, że konieczne jest pogłębienie analizy oceny realizowanych zadań na placu manewrowym, ustalenie czytelnych priorytetów szczególnie w kontekście nowelizacji systemu oceny egzaminu praktycznego.

III. Metodyka egzaminu praktycznego. (projekt zmian)

Przedstawione powyżej mankamenty w obecnym systemie egzaminowania, zmuszają do poszukiwania nowych bardziej obiektywnych i komplementarnych z rzeczywistym systemem oceny egzaminu praktycznego. Wychodząc naprzeciw tym oczekiwaniom proponuję nowelizację obecnego systemu. W proponowanym systemie egzaminator stwierdza zaistniałe nieprawidłowości, przeprowadza ich

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

klasyfikację i w oparciu o przyjętą zróżnicowaną skalę, informuje zainteresowanego o ilości uzyskanych punktów, a w konsekwencji o wyniku egzaminu. Mając na uwadze powyższe w proponowanym systemie oceny istotnym aspektem jest hierarchizacja zaistniałych nieprawidłowości w czasie egzaminu (błędów) oraz trafne ich opisanie i przyporządkowanie nieprawidłowości (błędów) do właściwej grupy błędów. Nadrzędnym kryterium jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz te czynniki, które mają znaczący wpływ na to bezpieczeństwo np. brak upewnienia się, brak lub mylne sygnalizowanie swego zamiaru, brak zdolności do przewidywanych następstw, brak zachowania ostrożności, brak reakcji na znaki i sygnały czy zachowania innych użytkowników.

Poniżej przedstawiamy przykładową gradację błędów i przypisanych im punktów.

Gradacja błędów i wykroczeń - oraz ich wartości punktowe :

1. Błąd groźny - zagrożenie bg. - 18 pkt.,
2. Błąd dyskwalifikujący bd - 18 pkt.,
3. Błąd bardzo ważny (podst.) bp - 9(6) pkt.,
4. Błąd umiarkowany bu - 3 pkt.,
5. Uchybienie (błąd mały) bm - 2 pkt.

Zasady metody punktowej :

1. O wyniku egzaminu decyduje liczba punktów uzyskanych w czasie egzaminu.
2. Wynik egzaminu jest negatywny jeżeli suma punktów jest większa lub równa „sumie określonej jako $\sum \geq SG = \sum \geq 18$ ”.
3. Każdy błąd ma przypisaną liczbę punktów.
4. Egzamin z wynikiem negatywnym jest przerywany, jeżeli wystąpią błędy groźne lub dyskwalifikujące (bg i bd)
5. Zadanie, manewr lub czynność może być zaliczona warunkowo z uwzględnieniem punktów wynikających z błędu umiarkowanego bu lub uchybienia bm.
6. Egzamin na placu manewrowym jest integralną częścią w systemie oceny z egzaminu w uchu drogowym.

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

klasyfikację i w oparciu o przyjętą zróżnicowaną skalę, informuje zainteresowanego o ilości uzyskanych punktów, a w konsekwencji o wyniku egzaminu. Mając na uwadze powyższe w proponowanym systemie oceny istotnym aspektem jest hierarchizacja zaistniałych nieprawidłowości w czasie egzaminu (błędów) oraz trafne ich opisanie i przyporządkowanie nieprawidłowości (błędów) do właściwej grupy błędów. Nadrzędnym kryterium jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz te czynniki, które mają znaczący wpływ na to bezpieczeństwo np. brak upewnienia się, brak lub mylne sygnalizowanie swego zamiaru, brak zdolności do przewidywanych następstw, brak zachowania ostrożności, brak reakcji na znaki i sygnały czy zachowania innych użytkowników.

Poniżej przedstawiamy przykładową gradację błędów i przypisanych im punktów.

Gradacja błędów i wykroczeń - oraz ich wartości punktowe :

1. Błąd groźny - zagrożenie bg. - 18 pkt.,
2. Błąd dyskwalifikujący bd - 18 pkt.,
3. Błąd bardzo ważny (podst.) bp - 9(6) pkt.,
4. Błąd umiarkowany bu - 3 pkt.,
5. Uchybienie (błąd mały) bm - 2 pkt.

Zasady metody punktowej :

1. O wyniku egzaminu decyduje liczba punktów uzyskanych w czasie egzaminu.
2. Wynik egzaminu jest negatywny jeżeli suma punktów jest większa lub równa „sumie określonej jako $\sum \geq SG = \sum \geq 18$ ”.
3. Każdy błąd ma przypisaną liczbę punktów.
4. Egzamin z wynikiem negatywnym jest przerywany, jeżeli wystąpią błędy groźne lub dyskwalifikujące (bg i bd)
5. Zadanie, manewr lub czynność może być zaliczona warunkowo z uwzględnieniem punktów wynikających z błędu umiarkowanego bu lub uchybienia bm.
6. Egzamin na placu manewrowym jest integralną częścią w systemie oceny z egzaminu w uchu drogowym.

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

klasyfikację i w oparciu o przyjętą zróżnicowaną skalę, informuje zainteresowanego o ilości uzyskanych punktów, a w konsekwencji o wyniku egzaminu. Mając na uwadze powyższe w proponowanym systemie oceny istotnym aspektem jest hierarchizacja zaistniałych nieprawidłowości w czasie egzaminu (błędów) oraz trafne ich opisanie i przyporządkowanie nieprawidłowości (błędów) do właściwej grupy błędów. Nadrzędnym kryterium jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz te czynniki, które mają znaczący wpływ na to bezpieczeństwo np. brak upewnienia się, brak lub mylne sygnalizowanie swego zamiaru, brak zdolności do przewidywanych następstw, brak zachowania ostrożności, brak reakcji na znaki i sygnały czy zachowania innych użytkowników.

Poniżej przedstawiamy przykładową gradację błędów i przypisanych im punktów.

Gradacja błędów i wykroczeń - oraz ich wartości punktowe :

1. Błąd groźny - zagrożenie bg. - 18 pkt.,
2. Błąd dyskwalifikujący bd - 18 pkt.,
3. Błąd bardzo ważny (podst.) bp - 9(6) pkt.,
4. Błąd umiarkowany bu - 3 pkt.,
5. Uchybienie (błąd mały) bm - 2 pkt.

Zasady metody punktowej :

1. O wyniku egzaminu decyduje liczba punktów uzyskanych w czasie egzaminu.
2. Wynik egzaminu jest negatywny jeżeli suma punktów jest większa lub równa „sumie określonej jako $\sum \geq SG = \sum \geq 18$ ”.
3. Każdy błąd ma przypisaną liczbę punktów.
4. Egzamin z wynikiem negatywnym jest przerywany, jeżeli wystąpią błędy groźne lub dyskwalifikujące (bg i bd)
5. Zadanie, manewr lub czynność może być zaliczona warunkowo z uwzględnieniem punktów wynikających z błędu umiarkowanego bu lub uchybienia bm.
6. Egzamin na placu manewrowym jest integralną częścią w systemie oceny z egzaminu w uchu drogowym.

III. OPRACOWANIA PROBLEMOWE

2. Klasyfikacja Błędów

Integralną częścią metodyki egzaminowania jest znajomość specyfiki występowania błędów w czasie przeprowadzania egzaminu praktycznego. Znajomość ta pozwoli nam nie tylko na trafne przekazywanie zdającemu informacji o zaistniałych nieprawidłowościach, czy przyczyni się do pewnej spójności i jednoznaczności zachowania egzaminatorów, ale co jest bardzo istotne w ocenie, umożliwi rozróżnienie błędów w zależności od stopnia zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Błąd – definicja

Błąd jest uogólnionym pojęciem zaistniałych nieprawidłowości popełnionych przez osobę zdającą w czasie egzaminu praktycznego.

I. Rodzaje błędów

Dla potrzeb nie tylko metodyki egzaminowania, ale codziennej praktyki przeprowadzania egzaminów, a w szczególności przekazywania informacji o zaistniałych nieprawidłowościach popełnionych przez osobę egzaminowaną, konieczne jest wyspecyfikowanie (wyrażenie) rodzajów popełnianych błędów.

1. Błąd wykroczenia :

wykroczenie, to najczęściej występujący błąd w czasie egzaminu. **Jest on równoznaczny z nieprzestrzeganiem przepisów wynikających z ustawy „prawo o ruchu drogowym” (K.D).** Dalszym uszczegółowieniem błędu wykroczenia może być m.in. Wykroczenie polegające na :

- nierespektowaniu znaków poziomych,
- nierespektowaniu znaków nakazu i zakazu.

2. Błąd zasady (kryterium):

W praktyce egzaminacyjnej występują unormowania, które określane są jako kryteria lub przyjęte zasady postępowania (te ostatnie najczęściej wywodzą się z ogólnych przepisów wynikających z kodeksu drogowego). **Błędy zasady (kryterium) dotyczą nieprzestrzegania obowiązujących w środowisku egzaminatorów kryteriów i zasad.**

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

3. Błąd techniczny (manualny):

Znajomość przepisów ruchu drogowego i zdolność do bezpiecznego kierowania pojazdem to dwa nieodzowne czynniki decydujące o tym, że ktoś może zostać kierowcą. **Błąd techniczny (manualny) jest to błąd związany z bezpośrednimi umiejętnościami posługiwania się urządzeniami sterowania, poprawną techniką jazdy, bezpiecznym zachowaniem adekwatnym do sytuacji drogowych.**

4. Błąd zachowania:

Specyfiką tego błędu jest najczęściej zdarzenie, gdzie reakcja osoby zdającej jest nieadekwatna do sytuacji drogowej, najczęściej niezgodna z obowiązującymi przepisami i zasadami. **Błąd zachowania – wykroczenie ewentualnie zdarzenie skutkujące zagrożeniem.**

BŁĄD SYTUACYJNY.

Bardzo ważnym aspektem w procesie egzaminu jest uwarunkowanie sytuacyjne, w którym zaistniał błąd i jego forma. W tym to kontekście wyróżnia się następujące błędy:

1. Błąd oczywisty:

Błąd, który egzaminator jest zobowiązany wskazać zdającemu, tuż po przerwaniu zadania lub próby realizacji np. przy jeździe po łuku, na wzniesieniu itp.

2. Błąd jawny:

Błąd, który dla egzaminatora i zdającego jest widoczny, słyszalny czy odczuwalny np. Zgaśnięcie silnika, najechanie na krawężnik itp.

3. Błąd zadaniowy:

Błąd, który jest następstwem wydanego polecenia lub dyspozycji realizacji zadania, jego niewykonania lub wykonania niewłaściwie.

4. Błąd losowy:

Błąd będący następstwem uwarunkowania zewnętrznego lub do którego zaistnienia, przyczynił się inny uczestnik ruchu.

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

II. GRADACJA BŁĘDÓW - Załącznik nr. 1 do Metodyki egzaminowania

"Błąd błędowi nie jest równy", przynajmniej z punktu widzenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. To stwierdzenie jest podstawą do klasyfikacji błędów :

1. Błąd groźny - zagrożenie, (bg):

Stwierdzenie bezpośredniego zagrożenia powodujące interwencję egzaminatora w formie głosowej np. (stop), czy manualnie (hamowanie, złapanie za kierownicę). Błąd groźny skutkujący przerwaniem egzaminu.

2. Błąd dyskwalifikujący (bd):

Błąd polegający na wykroczeniu bardzo istotnym z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przepisów ustawy - prawo o ruchu drogowym (K.D), jak również zasad techniki kierowania pojazdami. Konsekwencją popełnienia takiego błędu jest przerwanie egzaminu.

3. Błąd bardzo ważny - podstawowy (bp) :

Błąd polegający na naruszeniu istotnych przepisów ruchu drogowego, zasad techniki kierowania pojazdami, zachowanie skutkujące potencjalnym zagrożeniem, czy nieprawidłowym realizowaniem zadań wynikających z arkusza oceny przebiegu egzaminu. Dwukrotnie popełniony ten sam błąd lub tego samego rodzaju skutkuje wynikiem negatywnym.

4. Błąd umiarkowany (bu) :

Najczęściej dotyczy to błędów mniej istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, czy techniki jazdy. Mimo częstego występowania tego błędu, w obecnym systemie egzaminowania jest on nieuwzględniany w ocenie albo jest równoprawny z błędami określonymi w pkt. 3 tj. z Bardzo ważnymi.

5. Błąd uchybienie (bm):

Mały błąd polegający na nieprecyzyjnym, nie dokładnym wykonywaniu zadań lub manewrów, nie stosowania podstawowych zasad techniki jazdy oraz kultury zachowania . Błąd w obowiązującym systemie oceny najczęściej nie jest uwzględniany.

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

Uszczegółowienie dotyczące gradacji błędów

Błędy określone w pkt. 1 i 2 należą do grupy błędów, których wystąpienie skutkuje oceną negatywną z jednoczesnym przerwaniem egzaminu. Generalnie w ocenie tych błędów egzaminator nie stosuje „taryfy ulgowej” tzn. nie klasyfikuje błędów na korzyść zdającego. Błędy powyższe, są wyspecyfikowane w „wykaz przyczyn przerwania egzaminu praktycznego” z dnia 09.06.2009r. Niezależnie od powyższego, w opracowaniu zaprezentowane zostały błędy wynikające z dyrektywy Unii Europejskiej oraz zgłaszane przez środowisko egzaminatorów.

- najechanie na krawężnik przy pełnej prędkości (nie panowanie nad pojazdem),
- uszkodzenie (utrudnienie innym użytkownikom) - błąd bardzo rygorystycznie przestrzegany w krajach zachodnich,
- poważne zlekceważenie zasady ustąpienia pierwszeństwa,
- nieprzestrzeganie innych (niż związane z pierwszeństwem) znaków drogowych ze skutkiem możliwego zagrożenia,
- naruszenie zakazu wyprzedzania,
- omijanie autobusów szkolnych i liniowych, które stoją na przystanku z migającym światłem ostrzegawczym - z prędkością większą niż 20 km/h,
- nie respektowanie znaków nakazu, zakazu,
- zmiana pasów ruchu bez obserwacji ruchu (mimo, że nie nastąpiło zagrożenie),
- brak reakcji przy dzieciach, osobach niepełnosprawnych i ludziach starszych
- zatrzymanie (zatakowanie) ruchu

Błędy określone w pkt. 3, to błędy istotne z punktu widzenia przepisów ruchu drogowego, obowiązujących zasad i BRD, uznawane jako błąd podstawowy (bp). Nie wykonanie zadania (bz).

1. Brak włączenia kierunkowskazów,
2. Skręt lub zawracanie z niewłaściwego pasa
3. Brak upewnienia się,
4. Wjazd na skrzyżowanie na światłach żółtych z postoju lub przy małej

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

prędkości (bez stworzenia zagrożenia),

5. Cofanie pojazdu na wzniesieniu w ruchu drogowym powyżej 0,2m szczególnie bez zaciągniętego hamulca pomocniczego,

6. Niezachowanie bezpiecznej odległości i/lub niezachowanie ostrożności przy omijaniu, wyprzedzaniu i wymijaniu,

7. Wyprzedzanie bezpośrednio przed przejściem dla pieszych,

8. Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu dla autobusów Komunikacji miejskiej (mimo włączonego kierunkowskazu),

9. Zatrzymanie się na przejściu dla pieszych - przy dojeździe do skrzyżowania,

10. Niedostosowanie prędkości do warunków i sytuacji drogowej - tamowanie ruchu, nieuwzględnienie stanu nawierzchni, mgły oraz innych warunków atmosferycznych,

11. Niewłaściwe zachowanie się w stosunku do pojazdów uprzywilejowanych,

12. Brak reakcji na sytuacje drogowe i zachowanie się innych użytkowników bez aspektów zagrożenia,

13. Jazda bez zastosowanych pasów bezpieczeństwa,

14. Zjazd z „ronda” bez włączonego kierunkowskazu

15. Zawracanie i ustawienie na skrzyżowaniu z ruchem okrężnym o wielu pasach ruchu na pasie zewnętrznym,

16. Wjazd na „trzeciego” bez zachowania należytej ostrożności,

17. Tamowanie ruchu - bez najmniejszego uzasadnienia zatrzymanie się przed wjazdem jak przy zjeździe ze skrzyżowania,

18. Jazda środkowym pasem ruchu (minimum przez dwa skrzyżowania z jednoczesnym tamowaniem ruchu),

19. Przekroczenie dopuszczalnej prędkości,

20. Najechanie na krawężnik,

21. Niewłaściwe zajęcie pasa ruchu przy skręcaniu,

22. Niezachowanie należytej odległości przy wyprzedzaniu lub omijaniu rowerzysty,

23. Niewłaściwe zachowanie się w ruchu drogowym w przypadku wystąpienia prac porządkowych lub remontu drogi,

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

24. W czasie wykonywania czynności na palcu: nie zapięcie pasa bezpieczeństwa, nie upewnienie się o możliwości cofania, utrata płynności jazdy „na łuku”, najechanie na linię, przekroczenie obrysu „koperty”, gaśnięcie silnika na wzniesieniu, cofnięcie się pojazdu powyżej 0,2m na wzniesieniu

Błędy określone w pkt. 4 i 5, to błędy i uchybienia mniej istotne (bu, bm)

1. Zmiana dyspozycji egzaminatora (bez aspektów zagrożenia),
2. Gaśnięcie silnika,
3. Niewłaściwy dobór przełożeń,
4. Opóźnienia i włączenie kierunkowskazów lub zapomnienie ich wyłączenia (bez aspektów utrudnienia lub zagrożenia dla innych użytkowników),
5. Dynamika jazdy (bez aspektów tamowania ruchu),
6. Niewłaściwy tor jazdy (np. środkiem jezdni itp.)
7. Spóźnione reakcje np. na wydawane dyspozycje egzaminatora, zwracające uwagę na zachowanie się innych użytkowników dróg,
8. Otarcie kołami o krawężnik,
- 9 Błędy przy realizacji zadań np.: jazda do tyłu na łuku na półsprzęgle, nie upewnienie się przy cofaniu, nie właściwe ustawienie lusterek itp.
10. Brak reakcji na sygnały świetlne (szczególnie koloru czerwonego) na tablicy rozdzielczej wskaźników,
11. Nieumiejętność lub niewłaściwe stosowanie mechanizmów, w które wyposażony jest pojazd,
12. Włączony bieg przy zatrzymaniu się przed przejściem dla pieszych,
13. Ruszanie na wzniesieniach bez zaciągniętego hamulca pomocniczego,
14. Trzymanie kierownicy jedną ręką lub otwarta druga ręka na dźwigni zmiany biegów,
15. Pozorowanie upewnienia się,
16. Aspekty kultury zachowania, uniemożliwienie wykonanie manewrów innym użytkownikom np. wyjazd z posesji, włączenia się do ruchu czy zmiany pasa ruchu itp.)
17. Niewłaściwy dobór przełożeń „biegów”,

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

18. Błędy przy realizacji zadań - brak czynności lub niewłaściwa realizacja, brak precyzji

- ustawienie fotela
- ustawienie zagłówka
- ustawienie lusterka
- jazda na półsprzęgle (szczególnie przy cofaniu lub ruszaniu na wzniesieniu)
- zgaśnięcie silnika przy ruszaniu
- ruszanie na wzniesieniu „skokami”
- opóźnienie w przygotowaniu do ruszenia.

III. OPRACOWANIA PROBLEMOWE

3. Egzaminator Nadzorujący, Znaki zapytania

KIM MIAŁ BYĆ?

Z chwilą powstawania WORD-ów, na stanowiska dyrektorów powoływane były (przez wojewodów) osoby w zdecydowanej większości z uprawnieniami egzaminatora kandydatów na kierowców i kierowców. Dyrektorzy tacy doskonale znali problematykę i obowiązujące wówczas procedury egzaminacyjne. Niektórzy dyrektorzy jeszcze przez pewien okres nawet sami przeprowadzali egzaminy. Od samego początku powstawały problemy, tak merytoryczne, jak i funkcjonalne pomiędzy dyrektorami, a egzaminatorami. W wyniku czego powstał pomysł wyłonienia spośród egzaminatorów jednego egzaminatora, który reprezentowałby środowisko. Przedstawiciel ten miał różne nazwy, ale najczęściej nazywano go „Starszy Egzaminator”.

W zamyśle „starszy egzaminator” miał reprezentować egzaminatorów przed dyrektorem. Głównymi czynnikami uzyskania takiego miana były kwalifikacje, niezaprzeczalny autorytet wśród egzaminatorów oraz odwaga wypowiadania się i zajmowania stanowisk w sprawach nurtujących egzaminatorów.

Zamiar tworzenia struktur funkcjonalnych w WORD-ach oddolnie szybko zanikł. Spowodowane to zostało powstaniem prawa normującego strukturę organizacyjną w WORD-ach, wydane wówczas przez właściwe Ministerstwo.

KIM BYŁ?

Stanowisko Egzaminatora Nadzorującego zostało wywołane Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (MTiGM) z dnia 19 grudnia 1997 r. w sprawie warunków wynagrodzenia egzaminatorów.

Rozporządzenie to było następstwem zapisu Ustawy Prawo o ruchu drogowym (K.D) art. 121 pkt. 2. W w/w dokumentach przedstawione zostały wymagania kwalifikacyjne Egzaminatora Nadzorującego. Rozporządzenie MTiGM z dnia 18 maja 1998r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami instruktorów i egzaminatorów (Dz. U. Nr 72 z dnia 15 czerwca 1998r.), w §18 ust. 8 pkt. 2 wskazano na jedno z uprawnień przypisanych Egzaminatorowi Nadzorującemu - przerwanie egzaminu.

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

Natomiast w §19 ust. 1 pkt. 5 uprawniono Egzaminatora Nadzorującego do możliwości uczestniczenia wraz z innymi egzaminatorami w czasie przebiegu egzaminu. Egzaminator Nadzorujący ma prawo i obowiązek uczestniczenia w egzaminie komisyjnym. Uprawnienie to wynika z Rozporządzenia MTiGM z dnia 08.06.1999, w sprawie wysokości opłat i wynagradzania za sprawdzenia kwalifikacji kandydatów na kierowców i kierowców, kandydatów na motorniczych i motorniczych, kandydatów na instruktorów i instruktorów, kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów oraz za wydanie im dokumentów (Dz. U. Nr 52/99, § 2, ust. 6).

Bez trudu można zauważyć, że zawarte zapisy dotyczące Egzaminatora Nadzorującego miały charakter wybiórczy. Trudno w oparciu o te zapisy zdefiniować zadania i rolę Egzaminatora Nadzorującego, szczególnie w kontekście postawionych wówczas przed egzaminatorem wymogów kwalifikacyjnych. Ustawienie w strukturze organizacyjnej WORD-ów jak również rola i zadania jakie spełniają lub powinni spełniać Egzaminatorzy Nadzorujący są efektem potrzeb i doświadczeń poszczególnych „Ośrodków”.

Problemem samym w sobie jest niezręczność lub wręcz sprzeczność występowania Egzaminatorów Nadzorujących, zarówno jako stanowiska, jak i funkcji - w zapisach prawnych brak jest ustaleń w tym zakresie.

Zgodnie z postawionymi warunkami (załącznik Nr 1 do Rozporządzenia MTiGM z dnia 19.12.1997r.) Egzaminator Nadzorujący powinien mieć trzyletni staż w administracji rządowej, inaczej biorąc powinien być urzędnikiem. Jak wykazała praktyka procedury administracyjne stanowią główną część zadań Egzaminatora Nadzorującego.

Pierwszym przykładem prac administracyjnych jest obowiązek przeprowadzania kontroli egzaminatorów. Tym samym Egzaminator Nadzorujący staje się kontrolerem. Działalność administracyjna dominuje również w procesie przyjmowania skarg i udzielania wyjaśnień szczególnie w zakresie poprawności przeprowadzenia egzaminów jak również w zakresie interpretacji zasad ruchu drogowego. Realizując powyższe zadania Egzaminator Nadzorujący spełnia rolę rozjemcy, a z drugiej strony eksperta (generalnie we wszystkich WORD-ach obowiązek ten jest przypisany Egzaminatorowi Nadzorującemu).

Pewne aspekty administracyjne występują również w procesie przeprowadzania egzaminów komisyjnych, jednak przypisana w tym

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

przypadku rola Egzaminatora Nadzorującego ma charakter arbitra. Egzaminator kontroler jak każda osoba kontrolująca w zakładzie - ściśle współpracuje z Dyrektorem. W tym kontekście Egzaminator Nadzorujący jest przedstawicielem Dyrektora lub jego rzecznikiem. Egzaminator Nadzorujący jako osoba najbardziej wtajemniczona w arkana procedur egzaminacyjnych jest reprezentantem egzaminatorów na zewnątrz. Egzaminator Nadzorujący w większości WORD-ów jest i powinien być przyjacielem egzaminatorów (są to generalnie bliscy koledzy). W tym to odniesieniu jako przyjaciel staje się nauczycielem, przynajmniej powinien nim być, jeżeli skutecznie pragnie wdrażać stawiane przed egzaminatorami zadania. Zadania wynikające z aktów prawnych jak i w zakresie realizacji polityki Dyrektora WORD. Inne zadanie, które w sposób naturalny jest przypisane Egzaminatorowi Nadzorującemu, to rola doradcy Dyrektora z jednej strony (nie wszyscy Dyrektorzy WORD-ów posiadają uprawnienia egzaminatora), a z drugiej strony doradcą kolegów egzaminatorów i przedstawiciel egzaminatorów w Dyrekcji.

Wymóg bycia urzędnikiem nie powinien ograniczać się tylko do biernej realizacji przypisanych zadań. Egzaminator Nadzorujący ze względu na swoje usytuowanie formalno-prawne powinien wyprzedzać działania koncepcyjno- organizacyjne i w tym zakresie staje się inspiratorem tych działań.

Egzaminator Nadzorujący inspiruje, a jednocześnie konsekwentnie realizuje wytyczne wynikające z nowelizacji adekwatnych rozporządzeń ministerstwa właściwego ds. transportu, uwzględniając jednocześnie specyfikę danego „Ośrodka” i spełniając w ten sposób rolę kreatora.

W codziennej praktyce działalności WORD-ów Egzaminator Nadzorujący spełnia rolę osoby opiniującej jak również oceniającej egzaminatorów. Oprócz wymienionych ról jakie spełnia lub powinien spełnić Egzaminator Nadzorujący, nie możemy zapomnieć, że jest to w końcu egzaminator. Być egzaminatorem dla Egzaminatora Nadzorującego jest jedną z najbardziej odpowiedzialnych ról, co nie wymaga uzasadnienia. Powinien on być przykładem w przeprowadzeniu egzaminów.

ROLA I ZADANIA.

Najogólniej zadania Egzaminatora Nadzorującego

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

przedstawione zostały przez Pana A. Witkowskiego Naczelnika Departamentu Transportu Samochodowego MTiGM (referat wygłoszony w dniu 22.01.1999 w Zielonej Górze, uzupełniony materiałami dydaktycznymi w Radomiu).

Wg w/w materiałów do zadań Egzaminatora Nadzorującego należy:

- przykładowe przeprowadzenie egzaminów - pokaz,
- analizowanie skarg osób egzaminowanych,
- przygotowanie planu kontroli egzaminów,
- dokonywanie merytorycznej oceny pracy egzaminatorów oraz warunków ich pracy (planowo oraz interwencyjnie),
- sporządzanie protokołów z kontroli i wnioski dla Dyrektora,
- uczestniczenie na wniosek osoby egzaminowanej w egzaminie,
- sporządzanie odpowiedzi dla osób, które złożyły skargę,
- podejmowanie decyzji rozstrzygających problemy merytoryczne egzaminatorów - po zasięgnięciu opinii ze środowiska egzaminatorów,
- określanie tematów wymagających uwzględnienia w szkoleniu egzaminatorów,
- współpraca z Analitykiem i Dyrektorem w zakresie podnoszenia kwalifikacji zawodowych egzaminatorów,
- prowadzenie egzaminów praktycznych zgodnie z planem.

Wczytując się w przedstawiony zakres zadań, Egzaminator Nadzorujący kojarzy się jako egzaminator realizujący w między czasie funkcję urzędnika.

Dysponując materiałami uzyskanymi w oparciu o powyższy zakres zadań, Egzaminator Nadzorujący może i powinien diagnozować podobieństwo zaistnienia pewnych zjawisk i uwarunkowań ułatwiających podejmowanie decyzji przez Dyrektora. W celu realizacji przyjętej polityki w WORD-dzie nie mniej ważnym zadaniem jest prowadzony monitoring sygnalizujący stopień realizacji założeń.

Niezależnie od różnych ról jakie spełnia Egzaminator Nadzorujący z przypisanych zadań - nadrzędnym jest prowadzenie egzaminów.

KIM JEST?

Nim przyjdzie nam opisać obecną sytuację Egzaminatora Nadzorującego musimy prześledzić zmiany w uwarunkowaniach w stosunku do Wojewódzkich Ośrodków Ruch Drogowego wprowadzone w latach poprzednich.

Podmiot który miał najpierw formułę prawną, Państwowej Osoby Prawnej był stricte agendą rządową, podległy Wojewodzie. Z dniem 1 stycznia 1999 roku WORD'y przechodzą pod nadzór nowo powstałą strukturę samorządową - Urząd Marszałkowski uzyskując jednocześnie statut Samorządowej Osoby Prawnej. W celu podkreślenia podstawowego charakteru egzaminów, egzaminatorzy w tym okresie pod względem merytorycznym podlegają Wojewodzie. Egzaminatorzy czuli jeszcze, że są przedstawicielami reprezentującymi struktury państwowe. Następną istotną datą kształtującą nowe usytuowanie prawne jak i stawiające nowe wyzwania, szczególnie dla egzaminatorów, był rok 2006.

Decyzją Sejmu egzaminatorzy zostali podporządkowani Urzędowi Marszałkowskiemu, a Minister Transportu wydał rozporządzenie o szkoleniu i egzaminowaniu, w którym dokonano m.in.: zmiany w realizacji egzaminu na placu manewrowym, wydłużony został czas egzaminu praktycznego kategorii B do 40 minut. Wprowadzono obowiązek stosowania systemu rejestracji obrazu i dźwięku z przebiegu egzaminu. W tle tych decyzji o charakterze ustrojowym powstały w Ośrodkach Ruchu Drogowego struktury stawiające sobie za cel oddziaływanie na zachodzące zmiany w prawie. Pierwszą z tych struktur było powstanie Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD (KSD). Stowarzyszenie, to zostało zarejestrowane w 1998 roku. Pierwszym jego prezesem został Marek Staszczuk obecny Dyrektor WORD Toruń (Pragnę dodać, że jako uczestnik grupy inicjatywnej wspomnianego stowarzyszenia przekonywałem o potrzebie powołania stowarzyszenia pracowników WORD - niestety jak widać mało skutecznie. Z perspektywy czasu myślę, że miałem rację).

Ze znacznym opóźnieniem powstały organizacje związkowe, tak regionalne w poszczególnych WORD-ach jak i w końcu powstał Ogólnopolski Związek Pracowników WORD w marcu 2003 roku. W sytuacji powstania KSD naturalną rzeczą stało się powołanie Stowarzyszenia reprezentującego podstawową grupę pracowników WORD jakim są egzaminatorzy. Z inicjatywy Kolegów Henryka Radomskiego, Jana Gurazdy, Leszka Wiazewicza i innych odbyło się

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

spotkanie w Olsztynie, gdzie końcowym efektem było przyjęcie statutu zarejestrowanego Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów w dniu 13.04.2002 roku. Powstające stowarzyszenia, związki oprócz spraw bieżących próbowały oddziaływać i wpływać na to wszystko co się wokół naszych Ośrodków się działo. Skutki tych działań są różne.

Warto w tym miejscu wspomnieć o jeszcze jednym wydarzeniu, które nie było wprost skierowane na zmiany w systemie funkcjonowania Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego lecz wycisnęło piętno na przyszłych decyzjach administracyjnych. Mam na myśli kontrolę NIK-u przeprowadzoną w 2002 roku w Ośrodkach Szkoleniowych oraz w WORD-ach (Tak się składa, że uczestniczyłem w przygotowaniu też do tej kontroli). Wyniki kontroli w 80% dotyczyły uchybień i błędów występujących w Ośrodkach Szkolenia. Te 20% dotyczyły nieprawidłowości w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego. Oddźwięk medialny był odwrotny. Za wszystko co złe w tej materii, obciążono WORD-y i egzaminatorów. Rozpoczął się nie wiem skąd inspirowany atak na egzaminatorów, a tym samym na Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego. W konsekwencji nastąpiły pewne wymuszenia, które rzutowały na zmiany prawne. Szczególnie bolesne były akcenty o korupcji egzaminatorów. Rzeczywistość pokazała, że „z dużej chmury, mały deszcz”. Prawie wszystkie sprawy umorzono. Kolegom egzaminatorom w wielu przypadkach zrobiono wiele krzywdy.

Przedstawione powyżej zmiany i wydarzenia w sposób zasadniczy wpłynęły na funkcjonowanie Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, a w tym, w sposób szczególny na usytuowanie i rolę jaką powinien spełnić Egzaminator Nadzorujący.

W tej nowej sytuacji prawnej powstał zamęt w zakresie funkcjonowania roli i zadań jakie stały przed Egzaminatorami Nadzorującymi, z jednej strony związane z oczekiwaniami Dyrektorów, a z drugiej strony z oczekiwaniami egzaminatorów. Zanikło wiele stworzonych, koniecznych działań, a forma prawna Egzaminatora Nadzorującego jest nadal niejasna.

Obecnie Egzaminator Nadzorujący jest FUNKCJĄ zwyczajową, ale określoną jednoznacznie. W większości Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego Egzaminatorzy Nadzorujący powoływani są z uwzględnieniem zasad, procedur wynikających z wcześniejszych unormowań prawnych. W pozostałych WORD-ach rolę Egzaminatora Nadzorującego pełnią egzaminatorzy powołani na stanowiska Z-cy Dyrektora. W tej sytuacji zadanie i rola uległy zróżnicowaniu

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

w poszczególnych Ośrodkach Ruchu Drogowego. W wielu przypadkach zaniechano przestrzegania fundamentalnych zasad, które leżały u podstaw tworzenia tej funkcji.

Nie zawsze przestrzegany jest podstawowy obowiązek posiadania przez Egzaminatora Nadzorującego uprawnień egzaminacyjnych w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy, a w szczególności podstawowych A, B, C i D.

KIM MAMY BYĆ?

Nadrzędną rzeczą w odpowiedzi na to pytanie jest określenie celów jakie mają spełniać Egzaminatorzy Nadzorujący w strukturze Ośrodków Ruchu Drogowego. Oczekiwania są różne. W zależności od tego, do kogo odnosimy stawiane wymagania co do roli i zadań Egzaminatorów Nadzorujących - odpowiedzi są różne. Inną wizję która najczęściej jest rzeczywistością ma w stosunku do Egzaminatora Nadzorującego Dyrektor, a inne egzaminatorzy, a jeszcze inne oczekiwania mają sami zainteresowani czyli Egzaminator Nadzorujący. Bardzo często stoi przed poważnym dylematem - jak pogodzić różniące się strony? Jak zachować swoją osobowość?

W chwili obecnej w większości WORD-ów Dyrektorzy nie posiadają uprawnień egzaminatora. W tej sytuacji w procesie zarządzania Ośrodkiem Ruchu Drogowego potrzebna jest osoba która merytorycznie jak i administracyjnie za ten najważniejszy w działalności Ośrodka odcinek będzie odpowiadać. Mamy świadomość, że WORD-y świadczą usługi niosące z natury rzeczy aspekty konfliktogenne.

Dla Dyrektora najważniejszy jest „spokój”. Środowisko egzaminatorów natomiast uczestnicząc bezpośrednio w procesie decyzyjnym jakim jest egzamin, a jednocześnie będące na pierwszej linii kontaktu z różnie usposobionymi osobami pragnie mieć partnera do rozwiązywania powstających problemów. Uniknięcie konfliktów, których przyczyną najczęściej są czynniki poza merytoryczne i w większości przypadków wynikają z uwarunkowań charakterologicznych spotykających się w czasie egzaminowania jest bardzo trudne. Przed Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego stoi poważny dylemat: jak kierować działaniami, zapewniając rozwiązywanie problemów i opisując sylwetkę Egzaminatora Nadzorującego w najbliższej przyszłości.

Myślę, że nadszedł czas na otwartą debatę w celu uzyskania odpowiedzi na podstawowe pytanie tj. Komu, w jakim zakresie mają

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

służyć Egzaminatorzy Nadzorujący?

To pozornie prozaiczne pytanie ma głęboki sens. Stworzone mechanizmy i priorytety zdecydują jak efektywnie i skutecznie rozwiązywane będą problemy, jaki będzie odbiór zewnętrzny Ośrodków Egzaminacyjnych i czy nadal nieprzyjazne środowiska będą się zastanawiać, co zrobić z Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego ? - przekształcić, zlikwidować itp.

Trafna diagnoza i adekwatne działania w zakresie między innymi funkcjonowania Egzaminatora Nadzorującego może być decydującym czynnikiem w kreowaniu poprawnego wizerunku wszystkich egzaminatorów, a więc też samych Ośrodków Ruchu Drogowego.

Egzaminatorzy Nadzorujący zmuszeni do ciągłego oglądania nagrań z przebiegu egzaminów zaniechali w znaczącym stopniu pozostałe elementy nadzoru przeprowadzania egzaminów takie jak: hospitacje, kontrole bezpośrednie egzaminatorów, obowiązek konsultacji oraz szkoleń. Generalnie Egzaminatorzy Nadzorujący oderwali się od środowiska egzaminatorów na rzecz działań administracyjnych.

Na skutki nie trzeba było długo czekać. Efektem powyższego zaniechania są nagminne narzekania osób zdających i przedstawicieli szkół nauki jazdy na zachowanie się egzaminatorów.

Te i inne przykłady sugerują odpowiedź na zadane wcześniej pytanie. Sposób rozwiązania problemów Egzaminatorów Nadzorujących w naszych Ośrodkach w kontekście w/w uwarunkowań nasuwa się w sposób oczywisty. Aby jednak nie popełnić błędu w tej ocenie, potrzebna jest szeroka dyskusja w celu uzyskania konkretnej odpowiedzi na pytania: kim chcą być?, Kim mają być?

W znikomym stopniu realizowane są - będące głównym obowiązkiem Egzaminatora Nadzorującego bezpośrednie kontrole (hospitacje, kontrole, obserwacje). Egzaminatorzy Nadzorujący unikają wręcz, nie przeprowadzają sami egzaminów praktycznych, co z natury rzeczy jest ich obowiązkiem.

W niektórych WORD-ach prawie całkowicie zanikł proces dydaktyczno-szkoleniowy na rzecz działania stricte administracyjnego - polecenia, zarządzenia, karanie, premia itp.

Dominującą rolą Egzaminatorów Nadzorujących stało się przeglądanie nagrań z przebiegu egzaminu. Takie zachowania wymuszają na Egzaminatorze Nadzorującym uwarunkowania prawne

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

m.in.: instrukcja egzaminowania jak również zadania stawiane przez Dyrektorów, za wiele istotnych rzeczy zostało zaprzepaszczone. Różnorodność przyjętych form zatrudnienia Egzaminatorów Nadzorujących (stanowisko z-cy Dyrektora - Egzaminator Nadzorujący lub p.o. z-cy Dyrektora) skutkuje również na duże rozbieżności roli Egzaminatora Nadzorującego w poszczególnych Ośrodkach Ruchu Drogowego.

Ubolewam, że zgłaszana przeze mnie propozycja powołania Konwentu Egzaminatorów Nadzorujących współpracująca ściśle z Krajową Radą Audytorów nie znalazła przychylności wśród Egzaminatorów Nadzorujących. Jestem przekonany, że wiele spraw wspólnie udałoby się rozwiązać dla dobra środowiska. Nadal uważam, że należy wrócić do tej propozycji. Na wspólne działania nigdy nie jest za późno.

III. OPRACOWANIA PROBLEMOWE

4. "Hak'arze" przyczynek do oceny rozbieżności wyniku z egzaminów

Najczęściej na egzaminatorów narzekają zdający, instruktorzy i ośrodki szkolenia. Problem, który jest tematem poniższego rozdziału dotyczy narzekania na egzaminatorów przez Dyrektorów WORD, Egzaminatorów Nadzorujących jak również samych egzaminatorów.

Do Krajowej Rady Audytorów wpływa wiele wniosków sformułowanych w różny sposób, a dotyczących oceny egzaminatorów pod kątem zdawalności, której odchyłki znacząco odbiegają od średniej zdawalności zarówno w zakresie większej zdawalności jak również mniejszej. Niejednokrotnie tacy egzaminatorzy są w jakiś konkretny sposób traktowani przez Nadzór (np. są poddawani bardziej szczegółowym kontrolom, są prezentowani na specjalnych listach, są podejrzewani o działania korupcyjne itp.)

Postanowiliśmy podejść do sprawy bardziej naukowo i określić - zdefiniować aspekty związane z tym problemem.

Obszar rozrzutu „R” może być spowodowany wynikiem splotu wielu różnych czynników m.in.:

- różnicą w interpretacji zaistniałych zdarzeń,
- jw. lecz w zakresie przepisów ruchu drogowego, czy obowiązujących zasad
- uwarunkowaniem charakterologicznym egzaminatora (determinacja w realizacji swej misji)
- własne doświadczenie i piętno jakie wywarły na egzaminatorze zdarzenia losowe
- obowiązujący system egzaminowania (patrz : metodyka egzaminowania)
- losowość (nieprzewidywalnym zbiegiem okoliczności trafiali się dobrze albo źle przygotowani kursanci)

Problem rozrzutu zdawalności występuje w obie strony tzn. dotyczy egzaminatorów określanych jako „luzacy” (wysoka zdawalność) oraz grupy egzaminatorów zwanych potocznie „hak'arze” (niska zdawalność).

Z punktu widzenia merytorycznego nie ma różnic w ocenie występujących rozbieżności zdawalności w stosunku do średniej występującej w WORD-ach. Ze zrozumiałych względów w odbiorze

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

zewnątrznym, w mediach lub obsłudze skarg słyszymy tylko o egzaminatorach określanych jako „hak'arze” (czepialscy, szukający haka na zdającego).

Hak'arze tzn. egzaminatorzy bez skrupułów, charakteryzują się zdecydowanie niską zdawalnością, natomiast egzaminatorzy dobrodusznicy, czyli „luzacy” mają zdecydowanie wyższą od średniej zdawalność.

Problem polega na określeniu kryteriów przy których zakwalifikujemy egzaminatora, do jednej z grup : „hak'arz” lub „luzak” a w szczególności do diagnozowania takiej sytuacji. Występowanie rozbieżności od średniej zdawalności jest rzeczą oczywistą : Zadanie jakie sobie stawiamy, to dokonanie analizy, ustalenie kryteriów oceny wartości rozrzutu. Występowanie rozbieżności od średniej w procesie przeprowadzania egzaminu praktycznego jest rzeczą oczywistą. Problem polega na ocenie „przedziałów” rozbieżności, które będą stanowić punkt odniesienia w ocenie egzaminatorów.

Bardzo ważne jest ustalenie wiarygodnych zasad, ustalenie średniej zdawalności. Punktem wyjścia jest właściwe określenie wielkości populacji badanej tj. liczby przeegzaminowanych osób, liczba ta, nie powinna być mniejsza niż 500 osób. W warunkach WORD liczba ta powinna zawierać się od 500 do 1000 osób.

Ważnym czynnikiem jest ustalenie średniej zdawalności. Najprostsza, najczęściej stosowana metoda, to odniesienie do ogólnej populacji przeegzaminowanych osób przeliczając dla każdego egzaminatora w stosunku do przeegzaminowanych osób. Wiarygodność zwiększa się gdy, np. po zakończonym roku odniesiemy do ogólnej populacji przeegzaminowanych osób przeliczając dla każdego egzaminatora.

Tendencje o których piszemy poniżej dotyczą raczej problemu o charakterze ciągłym, a nie incydentalnym dlatego bardzo istotna jest odpowiednia liczebność badanej populacji i analizowanie kolejnych badań.

W oparciu o analizę literatury dotyczącej badań empirycznych i statystycznych, jak również własne doświadczenie - dla potrzeb mniejszego opracowania, uwzględniając warunki egzaminowania przyjęto, niższy obszar rozrzutu:

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

1. Rozrzut normalny- standardowy $R_s \pm$ od 0-5%

Trudno sobie wyobrazić żeby było inaczej. Z natury rzeczy nie ma dwóch takich samych przejazdów przez tego samego egzaminatora, a tym bardziej gdy mamy do czynienia z wieloma egzaminatorami, z wieloma różnymi zdającymi, wieloma różnymi sytuacjami na drodze.

2. Rozrzut dopuszczalny $R_d \pm$ od 5-15%

Rozrzut dopuszczalny różni się w zasadzie od rozrzutu standardowego, wskazuje pewne preferencje egzaminatora. Najczęściej jest to wynik własnego doświadczenia oraz usposobienia. Doświadczenie to, związane jest często z przebiegiem pracy zawodowej poprzedzającej rozpoczęcie pracy w charakterze egzaminatora. Usposobienie zależne jest od cech wrodzonych, jak również wieku, czy stażu w zawodzie. W tym obszarze rozrzutu bardzo ważna jest tendencja rozrzutu czy jest malejąca, czy rosnąca? Przy zwiększonym rozrzucie egzaminator powinien dokonać wewnętrznego rozrachunku i w oparciu o powyższe podjąć korektę zachowania.

3. Rozrzut progowo-krytyczny $R_p \pm$ od 15-25%

Obszar progowo-krytyczny, to na początku obszar "żółtej kartki", a w konsekwencji to jest żółta kartka. Tu wymagana jest pogłębiona samoocena egzaminatora. Mogą płynąć też uwagi z „nadzoru”, chociażby zgodnie z wcześniej przedstawionym „obszarem rozrzutu”. Tu zaczyna się uwidacznianie podziału egzaminatorów na dwie podstawowe grupy, egzaminatorzy o zbyt liberalnym stosowaniu kryteriów oceny czyli „luzacy” oraz egzaminatorzy „bez skrupułów” tj. „hak'arze”.

4. Rozrzut graniczny $R_g \pm$ powyżej 25%

Rozrzut graniczny, to obszar, w którym egzaminator jak i „nadzór” ma obowiązek dokonać wspólnej analizy w celu „uzdrowienia” sytuacji. To w tym obszarze mamy do czynienia z tzw. Luzakami i Hak'arzami i niestety jest to "czerwona kartka".

Luzacy, to grupa egzaminatorów, która nie jest przyczyną większych emocji, nie stanowi zagrożenia dla WORD'ów i jest dobrze odbierana przez środowiska zdających oraz ośrodki szkoleniowe.

Oceniając jednak merytorycznie, tą grupę, jest to problem egzaminatorów którzy się zagubieni w obowiązującym systemie egzaminowania. Egzaminator musi podjąć działania korygujące swe postępowanie w procesie egzaminowania.

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

Inaczej przedstawiana jest druga grupa egzaminatorów zwana hak'arzami. Hak'arze stwarzają sytuacje konfliktowe w WORD-ach, w środowiskach szkolących jak i samych zdających.

W celu uzmysłowienia sobie skutków rozrzutu w poszczególnych obszarach przedstawione zostały liczby osób w odniesieniu do 100 osób przeegzaminowanych.

Dla rozrzutu standardowego:

$$R_s = \pm 50 \text{ osób}$$

Dla rozrzutu dopuszczalnego:

$$R_d = \pm \text{od } 50\text{-}150 \text{ osób}$$

Dla rozrzutu progowego:

$$R_p = \pm \text{od } 150\text{-}250 \text{ osób}$$

Dla rozrzutu granicznego:

$$R_g = \pm \geq 250 \text{ osób}$$

Przedstawione obszary odchyłek, są podstawą do oceny zdawalności. Właściwie do oceny samooceny bo właściwie przedstawione zastosowanie głównie temu celowi służy.

Hak'arze dzielą się na :

1. Intelktualistów:

To egzaminatorzy najczęściej dobrze przygotowani zawodowo, śledzący na bieżąco problematykę i w zasadzie oceniają literalnie. Dominującą cechą tych egzaminatorów jest brak zwykłego ludzkiego odruchu, tolerancji i bardzo często obsesyjnie traktowanie osób zdających („zero tolerancji”).

2. Prymitywistów:

Egzaminatorzy zaszeregowani do tej grupy najczęściej przeciętnie przygotowani do zawodu. Swoje zachowanie realizują dla własnej zasady - „ja tu decyduję”, osoby takie często obciążone są kompleksami.

3. Obciążonych genetycznie:

To najgorsza „nienaprawialna” grupa egzaminatorów .

OPRACOWANIA PROBLEMOWE

Dominującymi aspektami są tu uwarunkowania charakterologiczne bardzo trudne do zmian.

Analizując przejawy w/w zachowań należy dotrzeć do przyczyn, a te najczęściej mogą być spowodowane:

- ambicją zawodową (przesadna ambicja),
- samoobroną przed „nadzorem” na zasadzie „ząb za ząb”, „oko za oko”
- wadliwym system funkcjonowania egzaminatorów w WORD

Grupa egzaminatorów zwanych „hak'arzami” stanowi nieznaczny odsetek, jednak najczęściej najbardziej nagłaśniany przez środowisko szkoleniowe. Niezależnie od powyższego jest to związane z nieprawidłowością, której tolerować nie można.

UWAGA:

Opracowywany jest artykuł nawiązujący do powyższej tematyki p.t. "Dopuszczalny obszar tolerancji egzaminatora przy ocenie egzaminu".

IV. MATERIAŁY DYSKUSYJNE

Wybrane aspekty metodyki egzaminowania

Pozwalamy, czy nie pozwalamy, na zrealizowanie wykroczeń przez zdającego w czasie egzaminu praktycznego?

Mamy bardzo często sytuację, kiedy osoba zdająca świadomie lub nieświadomie, podejmuje decyzję niezgodną z przepisami ruchu drogowego. Podejmuje decyzję i rozpoczyna jej realizację. Egzaminator jest świadomy wykroczenia i ma dylemat kiedy zareagować, najczęściej wykroczenie to, skutkuje przerwaniem egzaminu.

Przykłady:

1. Próba zawracania na skrzyżowaniu o ruchu kierowanym wyposażonym np. w światło S-3 (Sygnalizator kierunkowy, czy znakami C-2 ewentualnie C-4)

Czynności sygnalizujące zamiar skrętu i zawracania w tym przypadku są jednakowe (włączony kierunkowskaz) Egzaminator w zasadzie nie ma wyjścia – pozwala na wykroczenie, unikając dyskusji o zasadności podjętej decyzji o przerwaniu egzaminu.

2. Próba zawracania na skrzyżowaniu wyposażonym w znak C-5 (nakaz jazdy prosto) lub w miejscu gdzie ustawiony jest znak B0-23 (zakaz zawracania)

W tym przypadku uzasadnione jest przerwanie egzaminu z chwilą sygnalizacji zamiaru (włączenie kierunkowskazu przez zdającego i próby ruszenia). W wyjątkowej sytuacji np. w przypadku utrudnienia lub zagrożenia w ruchu, egzaminator warunkowo pozwala na dokonanie niezgodnego z prawem manewru.

3. Zawracanie z prawego pasa ruchu.

Jeżeli nie wystąpią aspekty stworzenia zagrożenia (co skutkuje przerwaniem egzaminu), egzaminator pozwala na dokonanie manewru zawracania oświadczając, że próba „oceniona jest negatywnie „N”.

4. Nie respektowanie znaków zakazu, w szczególności B-1 (zakaz ruchu), B-2 (zakaz wjazdu) zakazy wjazdu.

Podstawowy problem to, w którym momencie należy interweniować przerywając egzamin. Generalnie dokonujemy tej czynności z chwilą zbliżenia się do znaku, po uwzględnieniu drogi

MATERIAŁY DYSKUSYJNE

hamowania wynikającego z interwencji egzaminatora.

Często stawiamy sobie pytanie – Jaką należy podjąć decyzję gdy zdający zreflektuje się i zahamuje przed znakiem i przed interwencją egzaminatora?

W sukurs egzaminatorowi, w tej sytuacji sprzyjają uwarunkowania infrastruktury drogowej i stosowanych oznakowań, które mogą być następujące : Droga jednokierunkowa, brak możliwości zjazdu, zjazd przed podwójną linią ciągłą, pas wyłączony z ruchu lub zatamowanie ruchu z elementami zagrożenia co skutkuje wynikiem negatywnym z przerwaniem egzaminu.

Trudniejsze są decyzje gdy w/w sytuacji dotyczą kat. D, C, a szczególnie C+E.

W wymienionych kategoriach egzaminator musi podjąć decyzję dużo wcześniej, niż ustawiony jest znak „zakazu” mając na uwadze możliwość bezkonfliktowego opuszczenia skrzyżowania. Właściwie to już w chwili wjazdu np. na skrzyżowanie, jeżeli zdający swym zachowaniem i działaniem upewni nas o zamiarze wjazdu w kierunku znaku „zakazu”.

Pytanie - jak się ma zachować egzaminator, jeżeli zdający wjechał za znak „zakazu”?

Informuje się zdającego, że wynik egzaminu jest negatywny i że przerwanie egzaminu nastąpi w wyznaczonym miejscu. Dalsza jazdę kontynuuje zdający. Dlaczego? Dlatego, że zdający na w/w kategorii jest już kierowcą, ma więc obowiązek znać przepisy. Ponosi więc odpowiedzialność prawną za wykroczenie i jest adresatem ewentualnego mandatu jeżeli zostanie zatrzymany przez policję. Tym bardziej, że mogą zaistnieć jeszcze inne zdarzenia losowe wymagające ustalenia winnego.

Niniejszy temat rozpoczyna nowy cykl zmierzający do powstania ujednoliconych zasad postępowania, z którym mamy do czynienia w praktyce egzaminacyjnej, a ze zrozumianych względów nie są ujęte w instrukcji egzaminowania. Zachęcam do dyskusji, zgłaszania swych uwag i propozycji.

V. W NASTĘPNYM BIULETYNIE

W następnym numerze biuletynu chcielibyśmy poruszyć problemy:

- *Przejścia dla pieszych*
- *Dynamika jazdy*
- *Tamowanie ruchu*
- *c.d. zgłaszanych tematów z metodyki egzaminowania.*
- *Co dalej z gestami udzielenia pierwszeństwa przejazdu przez innych użytkowników w czasie egzaminu praktycznego?*
- *Co z niewykonaniem zadania np. wyprzedzania?*
- *Bieżące, zgłaszane sprawy przez kolegów*
- *Skrzyżowania ronda, a natężenie ruchu*

Następny numer ukaże się pod redakcją kol. Eligiusza Woźniakowskiego.

V. W NASTĘPNYM BIULETYNIE

Już w styczniu ukaże się nasz biuletyn

Egzaminator 1/2011 w którym

*zamieścimy informacje dotyczące między innymi
prac nad nowym projektem instrukcji egzaminowania,
sprawozdanie Prezesa RG KSE z jego pracy w komisji przy ITS
oraz artykuły opisujące sprawy sądowe egzaminatorów.*

Zapraszamy do lektury.

**Biuletyn KRA nr 1/2010
Biuletyn Krajowej Rady Audytorów
przy Krajowym Stowarzyszeniu Egzaminatorów WORD.**

Opracowanie autorskie: dr inż. Władysław Drozd

STANOWISKA, OPINIE, PROPOZYCJE, ANALIZY, INFORMACJE

**Zielona Góra 2010
Krajowa Rada Audytorów**

Uwaga: Wszelkie prawa zastrzeżone.

Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów



Henryk Radomski	Prezes	Olsztyn
Eligiusz Woźniakowski	V-ce Prezes	Zielona Góra
Tomasz Dziuganowski	V-ce Prezes	Kielce
Michał Figiel	V-ce Prezes	Gdańsk
Dariusz Chyćko	Sekretarz	Lublin
Henryka Tadejewski	Skarbnik	Olsztyn
Stefan Kukla	Członek	Siedlce
Edward Kasprzyk	Członek	Bielsko-Biała
Janusz Baranek	Członek	Kraków
Władysław Drozd	Członek	Zielona Góra
Ryszard Wachowicz	Członek	Katowice
Grzegorz Kliza	Członek	Lublin
Jerzy Moskwa	Członek	Rzeszów

Wykaz Oddziałów Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów



21-500, Biała Podlaska, ul. Orzechowa 60
 15-532, Białystok, ul. Wiewiórcza 64
 43-316, Bielsko-Biała, Al. Armii Krajowej 220A
 82-300, Elbląg, ul. Skrzydlata 1
 80-067, Gdańsk, ul. Równa 19/21
 40-507, Katowice, ul. Francuska 78
 25-420, Kielce, ul. Domaszowska 141b
 30-728, Kraków, ul. Nowohucka 33a
 38-400, Krosno, ul. Tysiąclecia 7
 59-220, Legnica, ul. Bydgoska 30c
 20-218, Lublin, ul. Hutnicza 3
 18-400, Łomża, ul. Zjazd 21
 10-416, Olsztyn, ul. Towarowa 17
 45-233, Opole, ul. Oleska 127
 07-410, Ostrołęka, ul. Berlinga 2m9
 09-407, Płock, ul. Otolińska 25
 33-104, Tarnów, ul. Okrężna 2F
 87-100, Toruń, ul. Polna 109/111
 35-501, Rzeszów, ul. Wyzwolenia 4
 08-110, Siedlce, ul. Składowa 46
 16-400, Suwałki, ul. Waryńskiego 24
 71-682, Szczecin, ul. Golisza 10
 87-800, Włocławek, ul. Zielna 2/4
 50-507, Wrocław, ul. Ziębicka 34-38
 22-400, Zamość, ul. Droga Męczenników Rotundy 2
 65-339, Zielona Góra, ul. Nowa 4b

WARSZAWA

WORD-y które nie posiadają oddziału

KOLEDZY
ZAPEŁNIJMY
BIAŁE PLAMY!