

LATO 2017 (18)

Bezpieczny Kierowca

NOWA ODSŁONA!

pismo entuzjastów motoryzacji

**Szwajcarski ser
pod kołami**

**Zrelaksowany kierowca czyli
jak ćwiczyć za kierownicą**

**Jak uczyć
kursantów ruszania**

**Cyfryzacja
dla kierowców**

UWAGA MINY!

egzaminator

**Nadzwyczajne walne
zebranie delegatów KSE**

SYMULATOR SAMOCHODU CIĘŻAROWEGO/AUTOBUSU

6 stopni swobody

Gwarantuje:

- realistyczny obraz i odczucia kierującego
- podniesienie kwalifikacji kierowcy
- przewidywanie zagrożeń
- ćwiczenie zachowań w ekstremalnych warunkach
- rozpoznawanie potencjalnie niebezpiecznych sytuacji i unikanie ryzyka



- oryginalna kabina Mercedesa
- dowolne terminy szkoleń
- profesjonalni instruktorzy

- konkurencyjne ceny
- dogodny dojazd
- certyfikat PIMOT-u



Symulator jazdy samochodem ciężarowym i autobusem spełnia wymagania Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 kwietnia 2011 r. w sprawie urządzenia do symulowania jazdy w warunkach specjalnych oraz posiada certyfikat PIMOT-u.

INSTYTUT KIEROWCY ZAWODOWEGO

www.symulatorIKZ.pl,

www.liwona.pl,

tel. 570 625 625, e-mail: biuro@symulatorIKZ.pl

05-850 Ożarów Mazowiecki, Macierzysz,

ul. Wojska Polskiego 7





Andrzej Karpiuk

Redaktor naczelny

AKTUALNOŚCI

- 4 Ser szwajcarski pod kołami
- 7 Co nowego w prawie?
- 8 Czarne złoto cenne nie tylko w motosporcie
- 11 Bezpieczna podróż po Europie

BEZPIECZEŃSTWO

- 14 Poślizg (nie)kontrolowany
- 16 Zrelaksowany kierowca
- 19 Uwaga miny!

PRAWO

- 20 Cyfryzacja dla kierowców

PRAWO JAZDY OD KUCHNI

- 23 Zasada jednej zmiennej
- 26 Jak uczyć kursantów ruszania?

EGZAMINATOR

- 28 Nadzwyczajne walne zebranie delegatów KSE
- 31 Kim jesteś w systemie szkolenia i egzaminowania?
- 32 List do dyrektorów ośrodków egzaminowania
- 34 Polemiki
- 36 System Cisek
- 38 Co się może zmienić w szkoleniu i egzaminowaniu kandydatów na kierowców?
- 40 Incydent z udziałem pojazdu rządowego
- 41 List do Ministra infrastruktury i budownictwa

Witamy po przerwie!

Droży Czytelniczy, z prawdziwą przyjemnością mam zaszczyt przedstawić Państwu nową odsłonę pisma, która po krótkiej przerwie wraca na rynek. Wracamy z odświeżonym designem oraz z nową ekipą redakorską. Zgodnie z nazwą kontynuujemy misję w szeroko rozumianym aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Gazeta jest wydawana w formie kwartalnika oraz ma zasięg ogólnopolski.

W obecnym numerze połączyliśmy siły z załogą specjalistycznego pisma „Egzaminator”. Pismo to łączy środowisko egzaminatorów na prawo jazdy a było wydawane przez Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców. Tematyka poruszana przez wybitnych specjalistów z KSE jest interesująca również dla instruktorów nauki jazdy oraz dla nas wszystkich – użytkowników dróg.

W bieżącym numerze zachęcam do zapoznania się z artykułami odnośnie dziur – zarówno tych w polskich drogach, jak i tych w polskim prawie. Mając takie drogi należy zadbać szczególnie o opony – „czarne złoto” - a posiadając właściwe ogumienie proponujemy zapoznać się z zasadami wyprowadzania pojazdu z poślizgów. Nowo powstałe ośrodki umożliwiają nabycie praktycznych umiejętności w bezpieczny sposób pod okiem instruktora.

Nie zapominamy o tym, że lato to okres wakacyjnych wyjazdów – dobrze wiedzieć, że w innych krajach przepisy ruchu drogowego są w wielu punktach inne, niż w Polsce. Zapoznanie się z różnicami oszczędzi nam kłopotów i wydatków.

Zapraszam do lektury!

Ser szwajcarski pod kołami



O ile wielu z nas z utęsknieniem czeka na wiosnę, o tyle gros kierowców myśląc o tej porze roku ciężko wzdycha. Dlaczego? Odpowiedź znajdziemy po roztopieniu śniegu i lodu praktycznie na każdej drodze - w postaci mniejszych, bądź większych dziur.

Skąd się biorą dziury?

Dziury drogowe są częstym zjawiskiem na całym świecie, nawet w krajach tropikalnych. Mieszkając w klimacie z długimi, śnieżnymi i mroźnymi zimami, a także mając kilka miesięcy z obfitymi deszczami i mrozami naraz, możemy być pewni, że warunki te przyciągną ubytki w nawierzchni niczym magnes żelazo.

Za powstawanie naruszenia ciągłości nawierzchni odpowiedzialne są w głównej mierze niekorzystne warunki atmosferyczne. W klimacie umiarkowanym do ujawnienia działania skutków pogody dochodzi najczęściej podczas miesięcy wiosennych - wtedy, gdy podłoże słabnie z powodu roztopiającego się okresowo lodu. Zwiększenie objętości zamrożonej wody, która dostaje się pod warstwę ścieralną poprzez mikropęk-

nięcia na jej powierzchni lub też od dołu, przez wymarzanie pary wodnej, sprzyja kruszeniu się warstwy będącej w kontakcie z oponą. Może także wtedy dochodzić do naruszenia głębszych warstw stanowiących zasadniczą strukturę jezdni, szczególnie przy długotrwałym dostępie wody. Największe szkody tworzy jednak sącząca się pod ziemią kwaśna woda. Także stosowanie soli jako środka do odśnieżania ulic nie jest obojętne dla kondycji nawierzchni.

Ubytki powstają również wskutek „zmęczenia materiału”, z którego zrobiona jest nawierzchnia a także w wyniku niewłaściwej technologii jej wykonania. Jeśli więc zastosowano materiały niskiej jakości na poziomie podbudowy, następnie wylano warstwę asfaltową o nieodpowiedniej sprężystości, a do tego

całość przykryto złej jakości warstwą wiążącą i ścieralną, to erozja takiej drogi może pojawić się bardzo szybko. Jeżeli do tego dodamy ciągłą, intensywną eksploatację, to wraz z przybyciem wiosny możemy spodziewać się pogorszenia warunków jazdy spowodowane uszkodzeniami szosy.

Bezpieczeństwo a dziury w drodze

Czym kończy się kontakt z dziurą w nawierzchni wie każdy, kto dłużej zasiada za kierownicą. Niebezpieczeństwo może pojawić się w dwóch aspektach: zaburzeniu toru jazdy lub/i uszkodzeniu konstrukcji samochodu.

Ubytki drogowe przyczyniają się do powstania poważnych wy-

padków, zwłaszcza na autostradach, gdzie kierowcy poruszają się z dużą prędkością. Są niebezpieczne także w miastach, bowiem dziury czy pęknięcia trudno zauważyć, szczególnie nocą czy w szarówkę, kiedy ubytki zlewają się optycznie z taflą wody na jezdni. Stwarza to zagrożenie nie tylko dla kierowców i ich pojazdów, ale także dla pieszych, rowerzystów, nie wspominając już o motocyklistach.

Najczęściej dochodzi do uszkodzenia opon i felg, jak również elementów zawieszenia pojazdów. Czasem zdarzają się przypadki poważnej utraty geometrii auta, np. wybite kielicha kolumny McPersony. Uszkodzeniom mogą być poddane także elementy karoserii w autach o niskim, sportowym zawieszeniu tj. zderzaki, progi, spojler, czy elementy podwozia. Naprawa tych rzeczy bywa przeważnie bardzo kosztowna.

Kto może nam zapłacić za szkodę?

W świetle polskiego prawa to zarządca drogi jest zobowiązany do zapewnienia odpowiedniego stanu jej nawierzchni. W przypadku pojawienia się ubytków wymagane jest odpowiednie oznakowanie odcinka drogi z naruszoną nawierzchnią. Samo postawienie znaku ostrzegawczego o ubytkach, w wielu przypadkach

nie zwolni zarządcy od odpowiedzialności za szkodę, np. jeśli droga z powodu bardzo dużej ich ilości jest zupełnie nieprzejezdna. Tutaj zastosowanie znajduje art. 417 § 1 Kodeksu Cywilnego, który normuje odpowiedzialność odszkodowawczą jednostki samorządu terytorialnego za szkodę wyrządzoną przez „niezgodne z prawem działanie lub zaniechanie przy wykonywaniu władzy publicznej”. Istnieje jednak niebezpieczeństwo, że gdy dojdzie do uszkodzenia auta na odpowiednio oznakowanym odcinku, wówczas zarządca drogi może „umyć ręce” i zwalić winę na kierowcę, a konkretnie na jego brak ostrożności.

Kiedy już jednak dojdzie do uszkodzenia naszego auta w wyniku złego stanu technicznego drogi, musimy zebrać jak najwięcej dowodów jej złej jakości oraz znaleźć świadków zaistniałego zdarzenia. Odpowiedzialność zarządcy drogi opiera się bowiem przede wszystkim na zasadach wskazanych w art. 415 KC, w myśl którego „kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia”. Ciężar udowodnienia faktu, iż szkoda w postaci uszkodzenia auta powstała na skutek wjechania w wyrwę znajdującą się na jedni, spoczywa oczywiście na osobie poszkodowanej.

W takiej sytuacji najlepszym

rozwiązaniem jest wezwanie na miejsce zdarzenia funkcjonariuszy policji lub straży miejskiej, którzy sporządzą notatkę służbową. Musimy także pamiętać o tym, aby zebrać (w miarę możliwości) oświadczenia świadków zdarzenia wraz z ich danymi osobowymi. Bardzo istotną rzeczą będzie także wykonanie dokumentacji zdjęciowej obrazującej stan nawierzchni drogi oraz uszkodzenia samochodu, które powstały bezpośrednio po wjechaniu w dziurę.

Zanim rozpoczniemy proces dochodzenia odszkodowania od podmiotu odpowiedzialnego za drogę, na której doszło do szkody, wcześniej należy ustalić jej status oraz zakres obowiązków zarządcy. Następnie należy zgłosić się do zarządcy z roszczeniem w nieprzekraczającym terminie 3 lat od dnia wystąpienia zdarzenia.

Aby wiedzieć, gdzie się udać, kilka słów o tym, jak kategorizuje się drogi i kto nimi zarządza. Drogi publiczne dzielimy na 4 podstawowe kategorie: krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. W świetle polskiego prawa zarządcą dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, wojewódzkich - zarząd województwa, powiatowych - zarząd powiatu, zaś gminnych - wójt (burmistrz, prezydent miasta).



Wykruszona nawierzchnia, niebezpieczna dla szyb samochodu.



Po deszczu - głęboka ta dziura czy płytka?

W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent lub burmistrz miasta. Ogromna większość zarządców (wyjątek stanowi tu jedynie GDDKiA) wykonuje swoje obowiązki za pośrednictwem delegowanej do tego jednostki. Najczęs-



Takie znaki drogowe są bardzo częstym widokiem na polskich drogach. Przy niezabezpieczonych głębokich ubytkach - czasem nawet przy prędkości 30 km/h można uszkodzić zawieszenie pojazdu.

ciej są to: Zarządy Dróg Miejskich, Powiatowych lub Wojewódzkich. Każdy zarządca z reguły posiada także dobrowolne ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, zatem wszelkie ewentualne koszty roszczeń ponosi towarzystwo ubezpieczeniowe, z którym zawarta została umowa w sprawie ubezpieczenia OC.

W celu zgłoszenia uszkodzenia pojazdu, kierowca powinien udać się do właściwego zarządy dróg. Jego pracownik przyjmie nasze dokumenty i przekaze je firmie ubezpieczeniowej, w której została wykupiona polisa OC lub odeśle nas do niej bezpośrednio. Po przyjęciu zgłoszenia ubezpieczyciel wskazuje rzeczoznawcę, który szacuje wysokość odszkodowania, dokonuje oględzin oraz sporządza kosztorys naprawy. Jeśli sytuacja jest nagła, a my zwyczajnie nie mamy czasu na wdrażanie długotrwałej procedury lub uszkodzenia nie są duże - możemy samodzielnie zająć się naprawą. Warsztat samochodowy, w którym będzie ona miała miejsce, powinien wystawić fakturę VAT wraz ze specyfikacją dokonanych napraw, która to faktura następnie trafia do ubezpieczyciela.

Pamiętajmy, że zgodnie z art. 361 KC, przysługujące nam odszkodo-

wanie powinno odpowiadać wysokości doznanej szkody, co oznacza, że mamy prawo do pełnego odszkodowania. W sytuacji, gdy polisa OC zarządcy drogi przewiduje jakieś ograniczenia co do wysokości odszkodowania, wówczas mamy prawo ponownie zwrócić się do właściwego zarządy drogi z wnioskiem o wyrównanie odszkodowania za szkodę. W przypadku dalszego braku porozumienia z ubezpieczycielem możemy wystąpić do sądu z powództwem cywilnym.

W uzasadnionych przypadkach, poza naprawieniem szkód rzeczywistych (naprawa pojazdu, holowanie, wynajęcie auta zastępczego, ekspertyza niezależnego rzeczoznawcy, etc.), możemy także domagać się od zarządcy drogi rekompensaty utraconych korzyści, które moglibyśmy osiągnąć, gdyby nie doszło do zdarzenia, np. prowadząc własną firmę nie dojechalibyśmy na ważne spotkanie, nie dostalibyśmy pracy lub ją stracilibyśmy, itp. Jednak udowodnienie tej części roszczeń jest niezwykle trudne i często wiąże się z koniecznością prowadzenia długiego sporu sądowego.

Mateusz Paśkucki
Zdjęcia: Mateusz Paśkucki



Co nowego w prawie drogowym?

1 stycznia 2017 r. weszły w życie kolejne zmiany do ustawy o kierujących pojazdami. Zmieniona została data wejścia w życie przepisów dotyczących działania Centralnej Ewidencji Pojazdów oraz Centralnej Ewidencji Kierowców. Oznacza to między innymi, że okres próbny dla nowych kierowców oraz kursy reedukacyjne dla kierowców łamiących przepisy ruchu drogowego zaczną obowiązywać od dnia 4 czerwca 2018 r.

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami wprowadza pojęcie okresu próbnego dla osób, które po raz pierwszy uzyskały prawo jazdy kategorii B. Ma on trwać 2 lata od dnia wydania dokumentu i przez ten czas na kierowcę nałożone będą pewne obowiązki. Pomiędzy 4 a 8 miesiącem będzie musiał odbyć kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, a następnie przedstawić staroście zaświadczenia potwierdzające ich ukończenie. Przez pierwsze 8 miesięcy okresu próbnego pojazd samochodowy, którym kieruje zainteresowany powinien być oznakowany z przodu i z tyłu okrągłą nalepką z symbolem zielonego liścia klonowego. Ponadto w okresie pierwszych 8 miesięcy posiadania prawa jazdy nie będzie można przekraczać prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym, 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej. Również przez pierwsze 8 miesięcy zabronione będzie podejmowanie pracy zarobkowej oraz wykonywania działalności gospodarczej jako kierowca.

Inną zmianą, którą ma wprowadzić ustawa o kierujących pojazdami jest likwidacja szkoleń, których odbycie powoduje zmniejszenie liczby punktów karnych. W sytuacji przekroczenia przez kierowcę w ciągu roku 24 punktów starosta skieruje go na kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.



Centralna Ewidencja
Pojazdów i Kierowców

Osoba skierowana na taki kurs będzie musiała odbyć go w ciągu miesiąca od dnia doręczenia skierowania oraz przedstawić staroście zaświadczenie o jego ukończeniu w terminie 6 tygodni od dnia doręczenia skierowania. Kursy będą prowadzone przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Jeśli terminy te nie zostaną dotrzymane starosta wyda decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy.

Projekt CEPIK 2.0

Do prawidłowego funkcjonowania tych regulacji niezbędne jest jednak rozbudowanie Centralnej Ewidencji Kierowców. Jest to powiązane z realizacją dużego przedsięwzięcia – CEPIK 2.0 – które zaowocuje powstaniem jednego z najbardziej rozległych systemów teleinformatycznych w Polsce.

Celem projektu CEPIK 2.0 jest przebudowa i modernizacja centralnej ewidencji pojazdów (CEP), centralnej ewidencji kierowców (CEK), a także budowa centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych (CEPKP). Zakłada się poszerzenie danych gromadzonych w CEP i CEK,

ustanowienie zasad wyjaśniania niezgodności, stworzenie jednolitych ram technicznych dla wprowadzania danych do CEP, CEK i CEPKP, ustanowienie zasady wprowadzania danych do ewidencji w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania danych oraz rozszerzenie katalogu podmiotów uprawnionych do dostępu do danych zgromadzonych w ewidencjach. Do grupy najważniejszych podmiotów, których współpraca jest niezbędna dla prawidłowego wdrożenia projektu CEPIK 2.0 należą: starostwa powiatowe, Policja, Główny Inspektor Transportu Drogowego, Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A., wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, ośrodki szkolenia kierowców oraz stacje kontroli pojazdów.

Kolejny termin wejścia w życie

Termin uruchomienia projektu informatycznego CEPIK 2.0 jest przekładany już po raz trzeci. Pierwotnie miał ruszyć 4 czerwca 2016 r., następnie 1 stycznia 2017 r., a obecnie termin ten ustawa określa na 4 czerwca 2018 r.

Zatem do czerwca 2018 roku kolekcjonerzy punktów karnych nadal będą mogli raz na pół roku brać udział w szkoleniach redukujących liczbę punktów o 6, a świeżo upieczeni kierowcy nie będą musieli oznaczać swoich pojazdów zielonym liściem.

Czy 4 czerwca 2018 r. to już ostateczny termin wejścia w życie nowych przepisów?

Przemysław Kuflewski

Czarne złoto cenne nie tylko w motorsporcie

Jakość i rodzaj opon jest jednym z najważniejszych czynników bezpieczeństwa na drodze. To jedyny element pojazdu, który odpowiada za kontakt z nawierzchnią, dlatego też w sportach motorowych, opona jest określana mianem „czarnego złota”.

Bezpieczny Kierowca: Jak ocenia Pan świadomość polskich kierowców w aspekcie dbałości o stan ogumienia? Czy jest obecnie lepiej niż kilka, kilkanaście lat temu?

Andrzej Szabała: Świadomość wśród polskich kierowców z roku na rok stopniowo wzrasta, ale na tym polu jest jeszcze dużo do zrobienia. W szczególności kierowcy zapominają o tym, żeby zadbać o prawidłowe ciśnienie w oponach, a to wpływa zarówno na ich wcześniejsze wyeksploatowanie, jak również zwiększa zużycie paliwa.

Zaleca się rotację opon w zależności od rodzaju napędu auta, a także wyważanie kół co 10-15 tys. kilometrów - z tymi podstawowymi zasadami nasi kierowcy mają najczęstszy problem. A przecież każdy z nich chciałby jeździć bezpiecznie i jak najdłużej na danym ogumieniu, dlatego też warto poświęcić trochę czasu, aby odwiedzić dobry serwis.

Ogumienie letnie kontra całoroczne. Które wybrać?

Opony powinniśmy dobierać przede wszystkim adekwatnie do warunków pogodowych w jakich najczęściej się poruszamy. W Polsce mamy cztery pory roku, więc zaleca się stosować ogumienie letnie i zimowe. Producenci wprowadzili posiadają w swojej ofercie opony całoroczne, jednak z mojego doświadczenia wynika, że stosowanie tych produktów ma uzasadnienie pod warunkiem, że opady śniegu są sporadyczne i nie zalega on długo na jezdni. Różnica pomiędzy oponą zimową a całoroczną, to przede wszystkim skład mieszanki gumowej, która odpowiada za przyczepność oraz drogę hamowania. Ogumienie całoroczne przeznaczone jest raczej do niewielkich pojazdów kompaktowych, o niezbyt wygórowanych parametrach. Ich kierowcy zazwyczaj poruszają się w środowisku miejskim, bez konieczności częstego pokonywania długich tras. Nie sprawdzają się one natomiast podczas dynamicznej, terenowej jazdy i przy skrajnie różnych warunkach pogodowych, innych podczas zimy i lata.

W jaki sposób dobierać opony? Stosować tylko takie, jakie zaleca producent auta? Czy można



Andrzej Szabała - ekspert oponiarski - właściciel firmy WULKANO PERFECT

zmienić ich rozmiar, szerokość oraz profil?

Pamiętajmy, że dobór ogumienia to sprawa bezpieczeństwa. Dobierając oponę do danego pojazdu, musimy pamiętać o zastosowaniu się do danych podanych przez producenta auta. Istotną rzeczą jest nośność oraz klasa prędkości. Nawet starsze samochody w wielu przypadkach legitymują się dużą mocą i momentem obrotowym. Wówczas opony o klasie prędkości T-190 km/h należy zdecydowanie wykluczyć.

Drugą istotną sprawą są rozmiary opon. Klienci często chcą zamienić fabryczny rozmiar na inny, który może okazać się tańszym rozwiązaniem. Jeżeli zastosujemy się do tabeli zamienników, czyli zachowamy jednakową średnicę obu rozmiarów, to jest to dobre rozwiązanie. Nie zapominajmy, że niedostosowanie się do tabeli zamienników spowoduje przekłamanie prędkościomierza. Zmiana średnicy koła wpłynie również negatywnie na pracę systemów bezpieczeństwa. Producenci aut zalecają, aby zamienniki nie posiadały średnicy większej niż 1,5% lub mniejszej jak 2% w stosunku do ogumienia oryginalnego, z zastrzeżeniem stosowania indeksów prędkości i nośności nie niższych niż fabryczne. Przede wszystkim jednak powinno liczyć się bezpieczeństwo i tego się trzymamy.

Są kierowcy, którzy nie dysponują wystarczającym budżetem na zakup markowego letniego ogumienia. Co zatem wybrać: tanie nowe opony wyprodukowane w UE, czy też opony bieżnikowane, tzw. nalewki?



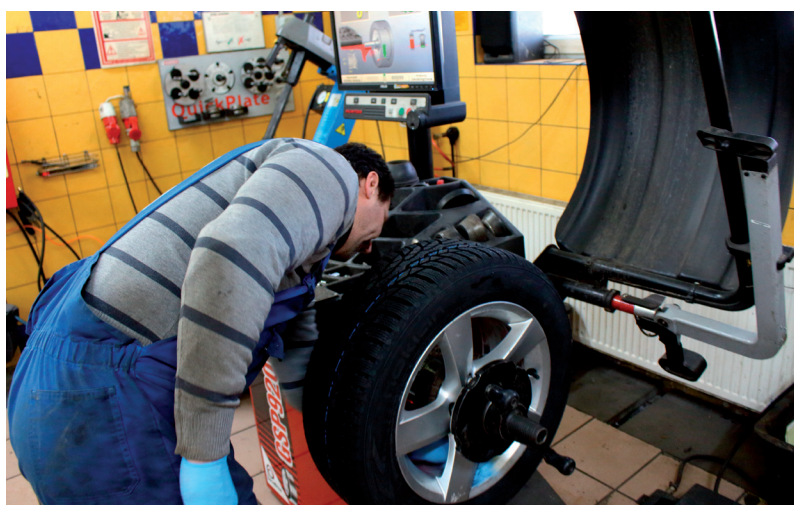
Zmiana ogumienia przed sezonem wiosenno-letnim

Proszę pamiętać, że w oponie bieżnikowanej istotną rzeczą jest tzw. karkas. Od niego w dużej mierze zależy nasze bezpieczeństwo (gdzie był użytkowany i w jaki sposób). Dziś producenci ogumienia do samochodów osobowych produkują opony tak, by wytrzymały do starcia się bieżnika. Nie przewiduje się ich dalszego użytkowania, więc do produkcji używa się materiałów o zbilansowanej wytrzymałości. Jeśli zużyte ogumienie otrzyma nowy bieżnik, karkas będzie musiał wytrzymać wówczas dwukrotnie więcej, niż było to założone w procesie projektowania opony. To nie gwarantuje bezpieczeństwa. Co więcej, część opon w ogóle nie powinna zostać poddana bieżnikowaniu.

Ogumienie eksploatowane w trudnych, polskich warunkach, musi poradzić sobie z ogromną ilością dziur, a to na przestrzeni kilku lat osłabia karkas i często prowadzi do uszkodzeń opony.

Mając do dyspozycji cztery opony z poprzedniego sezonu, z czego dwie są w lepszym stanie, a pozostałe dwie bardziej zużyte - na którą oś pojazdu założyć te lepsze?

Bardzo często stajemy przed dylematem, podczas sezonowej wymiany opon - które i gdzie zamontować. To jest złożony problem i nie ma tu jednoznacznej odpowiedzi. W samochodach o przednim napędzie zaleca się lepsze opony założyć na oś niesterowną, po to aby zapobiec poślizgowi w zakrętach; niemniej jednak w przypadku opon zimowych i przedniego napędu, ta ze słabszym bieżnikiem może nam sprawić dużo problemów przy ruszaniu w miejscach zaśnieżonych. Warto pamiętać zatem o rotacji opon - wtedy uzyskamy dłuższy przebieg ogumienia i zachowamy zbliżoną głębokość bieżnika.



Prawidłowe wyważenie koła wpływa nie tylko na komfort podróżowania, ale przede wszystkim na bezpieczeństwo

**Tak à propos używane-
go ogumienia - Rozpo-
rządzenie Ministra In-
frastruktury z 2003 r.
przewiduje minimal-
ną wysokość bieżnika
opony na poziomie
1,6mm (dla aut osobo-
wych). Nie są to wygó-
rowane wymagania...
Jaka jest w praktyce,
wg Pana bezpieczna,
minimalna grubość
bieżnika na lato?**

Rozporządzenie mówi nam tylko o granicznej wartości 1,6 mm, której nie powinniśmy przekraczać, ale jeżeli chodzi o bezpieczeństwo - szczególnie na mokrej nawierzchni, to opona musi mieć zdecydowanie głębszy bieżnik, aby ograniczyć zjawisko aquaplaningu, tj. ślizgania się na warstwie wody. I tu znowu pojawia się ważny element, o którym wspomniałem wcześniej, czyli prawidłowe ciśnienie w oponach, ponieważ spadek ciśnienia o 30% - znacznie nasila nam to zjawisko.

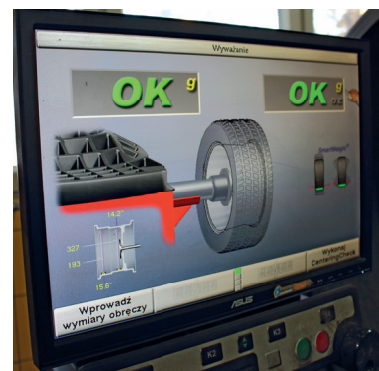


Prawie gotowe - nowy sezon na odpowiednim ogumieniu

**Co różni opony asy-
metryczne od kierun-
kowych?**

Różnica pomiędzy oponami kierunkowymi a asymetrycznymi polega na zaawansowaniu technologicznym. Te drugie mają zamkniętą część zewnętrzną, odpowiedzialną za znakomitą trakcję podczas jazdy na zakrętach, natomiast otwarta część wewnętrzna bieżnika - odpowiada za odprowadzenie wody, minimalizując aquaplaning. Opony te są oznaczone napisem OUTSIDE - tak, aby przy montażu zostały prawidłowo założone na obręcz. Kierunkowy wzór bieżnika znacznie podnosi efektywność odprowadzania wody spod kół, przez co zmniejsza się ryzyko wystąpienia groźnego dla każdego kierowcy wspomnianego wyżej zjawiska aquaplaningu.

Właśnie z tego powodu bieżniki kierunkowe bardzo często są wykorzystywane w oponach zimowych ze względu na znakomite właściwości trakcyjne oraz dobre hamowanie. Bieżnik kierunkowy znajduje zastosowanie także w oponach letnich: usportowionych i sportowych oraz oponach do „tuningu” z wyższymi indeksami prędkości, które dzięki wydajnemu odprowadzaniu wody znakomicie sprawdzają się w kategorii opon „deszczowych”. Opony kierunkowe posiadają na boku oznaczenie w formie strzałki, która wskazuje kierunek toczenia.



Prefekcyjne wyważenie

Na koniec zapytam: co może się wydarzyć, gdy zaniechaliśmy wymiany opon na letnie?

Coraz częściej spotykamy się z użytkownikami, którzy „dojeżdżają” swoje zimówki przez okres letni. Ze względu na to, że ogumienie zimowe wytwarza się z bardziej miękkiej mieszanki, niż letnie - są one bardziej podatne na przebicie. Najechanie taką oponą na dziurę, może doprowadzić do natychmiastowego zniszczenia ogumienia. Gwałtowne hamowanie na rozgrzanym asfalcie, szczególnie w autach z systemem ABS, powoduje punktowe zderzenie bieżnika. Tak zniszczona „guma” nadaje się tylko do wyrzucenia. Co więcej, miękka mieszanka gumy zastosowana w oponach zimowych przy temperaturach rzędu 25–30 stopni Celsjusza, szybciej się zużywa. Stosowanie ogumienia przeznaczonego na zimę wpływa również negatywnie na bezpieczeństwo w okresie letnim. Wysoki bieżnik zimówek, zaprojektowany jest specjalnie po to, żeby lepiej wbijać się w śnieg. Z kolei na twardej nawierzchni takiej jak asfalt, opona zimowa ma z nią mniejsze pole kontaktu, niż opona letnia. W konsekwencji droga hamowania auta wydłuża się w skrajnych przypadkach nawet o kilka długości naszego pojazdu! Za przykład niech posłuży test niemieckiego instytutu ADAC: przy prędkości 100 km/h to dystans aż o długości 16 metrów! Reasumując - aby bezpiecznie i pewnie poruszać się autem w okresie letnim, musimy wiosną zmienić ogumienie.

Rozmawiał: Mateusz Paśkucki

Foto: Mateusz Paśkucki

Bezpieczna podróż po Europie



Wakacje to czas rodzinnych wyjazdów. Polacy najczęściej wybierają się wtedy do ciepłych krajów śródziemnomorskich. Wiele z nas decyduje się na podróż własnym autem. W każdym kraju obowiązuje inny kodeks drogowy, dlatego też warto zapoznać się z podstawowymi przepisami drogowymi państw, przez które będziemy przejeżdżać.

Czechy - pamiętajmy o winietach i innych obostrzeniach



W tym kraju, podobnie jak w Polsce ograniczenie prędkości w terenie zabudowanym wynosi 50 km/h (dla wszystkich typów pojazdów). Jadąc autem osobowym poza terenem zabudowanym możemy poruszać się z prędkością 90 km/h, a na autostradzie nawet 130 km/h. Pamiętajmy, że jeżeli ciągniemy przyczepę lub jedziemy kempingiem - obowiązuje nas ograniczenie prędkości do 80 km/h zarówno na drogach poza

terenem zabudowanym, jak również na autostradach. Wymagane dokumenty zezwalające na wjazd do tego kraju to dowód osobisty ważny minimum 6 miesięcy lub paszport ważny minimum 3 miesiące, a także obowiązkowe ubezpieczenie pojazdu - OC, zalecane jest również posiadanie ubezpieczenia NNW, kosztów leczenia oraz karty NFZ-EKUZ. Obowiązkowe wyposażenie pojazdu w Czechach to: ka-

mizelka odblaskowa (która powinna być obowiązkowo używana przez kierowcę i wszystkich pasażerów w przypadku opuszczania samochodu w terenie niezabudowanym, drogach szybkiego ruchu i autostradach. Pamiętajmy też, że kamizelka powinna znajdować się w kabinie samochodu, a nie w bagażniku), apteczka, trójkąt ostrzegawczy, gaśnica, komplet zapasowych żarówek oraz bezpieczników, a także koło zapasowe. Podróżując po Europie zadbajmy też o to, aby nasze opony letnie posiadały bieżnik o wysokości minimum 1,6mm - oczywiście warto tutaj nadmienić, że absolutne minimum bezpieczeństwa to co najmniej 3-4mm. Jeżeli będziemy ciągnąć przyczepę, to mamy obowiązek posiadania dodatkowych lusterek bocznych oraz dodatkowy trójkąt ostrzegawczy.

Podobnie jak w Polsce - będziemy musieli jeździć całą dobę z włączonymi światłami mijania. W Czechach obowiązuje też zakaz przewożenia dzieci (o wadze poniżej 36kg i wzroście poniżej 150cm) bez odpowiednich fotelików lub podwyższeń przystosowanych do wzrostu dziecka. Bardzo istotną informacją jest też fakt, iż w tym państwie limit alkoholu we krwi wynosi bezwzględnie 0‰. Jeśli zajdzie taka potrzeba, to zezwala się na nocleg na parkingach autostradowych, ulicach i placach. Korzystanie z autostrad jest płatne na podstawie winiety dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej <3,5t, natomiast pojazdy o DMC >3,5t podlegają opłatom w systemie elektronicznym, więcej informacji można zasięgnąć na stronie www.premid.cz.

Chorwacja

W Chorwacji, podobnie jak w większości krajów europejskich - maksymalna dopuszczalna prędkość poruszania się po mieście wynosi 50 km/h. Na drogach poza terenem zabudowanym możemy poruszać się z prędkością 90 km/h - autem osobowym oraz 80 km/h - autem z przyczepą lub kempingiem. Po „ekspresówkach” może-

my jechać maksymalnie 110 km/h, a na autostradzie 130 km/h. Jadąc czymś większym musimy jechać dużo wolniej, bo odpowiednio 80 - 90 km/h. Wymagane dokumenty, jakie kierowca powinien posiadać przy sobie to dowód osobisty ważny minimum 6 miesięcy lub paszport ważny minimum 3 miesiące oraz obowiązkowe ubezpieczenie pojazdu - OC, zalecane jest również posiadanie ubezpieczenia NNW oraz kosztów leczenia. Obowiązkowe wyposażenie pojazdu to: kamizelka odblaskowa, apteczka, trójkąt ostrzegawczy oraz komplet żarówek zapasowych. Kierowca ma obowiązek posiadania dodatkowych lusterek bocznych, jeżeli przyczepa jest szersza od pojazdu ciągnącego (tutaj obowiązuje też dodatkowy trójkąt ostrzegawczy).



W Chorwacji nie musimy posiadać gaśnicy, aczkolwiek jest ona tam zalecana. W tym państwie limit alkoholu we krwi wynosi aż 0,5‰, natomiast w przypadku kierowców pojazdów powyżej 3,5 tony, kierowców zawodowych i kierowców do 24 roku życia - 0 ‰. W Chorwacji latem używamy światel mijania obowiązkowo tylko w nocy, natomiast w ciągu dnia tylko w przypadku złych warunków atmosferycznych. Obowiązuje też zakaz przewożenia dzieci do lat 12 na przednim siedzeniu samochodu, niezależnie od wagi i wzrostu oraz zakaz noclegów poza kempingami. Korzystanie z autostrad jest tam płatne. Wysokość opłat jest uzależniona od kategorii pojazdu

i przejechanego odcinka autostrady. W celu oszacowania kosztu autostrad proponujemy odwiedzić stronę www.viamichelin.com.

Grecja



Po greckich miastach możemy jeździć słynną „pięćdziesiątką”. Jadąc autem osobowym lub kempingiem do 3,5 tony poza terenem zabudowanym możemy rozpędzić się do 90 km/h, na drodze ekspresowej do 110 km/h, a na autostradzie do maksymalnie 130 km/h. W przypadku gdy ciągniemy przyczepę lub poruszamy się kempingiem większym, niż 3,5 tony - jesteśmy zmuszeni jechać maksymalnie 80 km/h po wszystkich typach dróg poza miastem. Wymagane dokumenty w Grecji to standardowo dowód osobisty ważny minimum 6 miesięcy lub paszport ważny minimum 3 miesiące oraz obowiązkowe ubezpieczenie pojazdu - OC. Zalecane jest także posiadanie ubezpieczenia NNW, kosztów leczenia oraz karty NFZ-EKUZ. Wyposażenie obowiązkowe obejmuje: apteczkę, trójkąt ostrzegawczy oraz gaśnicę.

Pojazdy z przyczepą - tak jak w innych krajach muszą mieć dodatkowe lusterka oraz dodatkowy trójkąt ostrzegawczy. W Grecji kierowca może posiadać maksymalnie 0,5‰ alkoholu we krwi, zaś kierowcy posiadający prawo jazdy krócej niż 2 lata - 0,2‰. Podobnie jak w Chorwacji - na światłach musimy jeździć obowiązkowo tylko w nocy, zaś w ciągu dnia tylko w przypadku złych warunków atmosferycznych.

Dzieci w wieku 3 - 11 lat i wzrosłe do 135 cm muszą być przewożone w specjalnych fotelikach przystosowanych do ich wymiarów. Zezwala się na jednorazowy nocleg na parkingach autostradowych restauracji w celu wypoczęcia przed dalszą podróżą, natomiast nocowanie na ulicach i placach jest tam zabronione. Za korzystanie z autostrad musimy zapłacić.

Hiszpania



W mieście obowiązuje tu ograniczenie do 50 km/h. Poza terenem zabudowanym możemy poruszać się „osobówką” z prędkością 90 km/h, natomiast większym pojazdem - tylko 70 km/h. Na drogach ekspresowych odpowiednio 120 i 90 km/h, a na „innych drogach” 100 i 80 km/h. Autostrady w tym kraju dają nam możliwość rozpędzenia się do 120 km/h (kemping może jechać tylko 90 km/h). Pamiętajmy, że ciągnąc przyczepę o masie powyżej 750 kg na drodze ekspresowej lub autostradzie musimy zwolnić do 80 km/h. Musimy posiadać przy sobie takie same dokumenty jak w państwach opisanych powyżej.

W aucie obowiązkowo powinniśmy posiadać: kamizelkę odblaskową, trójkąt ostrzegawczy oraz koło zapasowe. Pojazdy z przyczepą muszą mieć oczywiście dodatkowe lusterka boczne oraz dodatkowy trójkąt ostrzegawczy. W przypadku gdy samochód campingowy lub zestaw pojazdów (samochód+ przyczepa campingowa) przekracza 12 m długości - wówczas samochód campingowy lub przyczepa campingowa musi być wyposażona w 1 lub 2 żółte naklejki odblaskowe umieszczone z tyłu (1 naklejka o wymiarach 130x25cm lub 2 naklejki o wymiarach ok. 50x25cm). Naklejki te są dostępne w sklepach z akcesoriami samochodowymi. Przepis dotyczy zarówno pojazdów hiszpańskich jak i zagranicznych. Limit alkoholu we krwi wynosi podobnie jak w Grecji i Chorwacji - 0,5‰. Świąteł mijania używamy obowiązkowo tylko w nocy, a w ciągu dnia tylko w przypadku złych warunków atmosferycznych oraz tunelach.

Dzieci do 12 roku życia i wzrosłe do 135cm mają obowiązek podróżować w specjalnych fotelikach. Zezwala się na nocleg na parkingach autostradowych, ulicach i placach, nie mniej jednak zawsze należy uważać na regionalne ograniczenia i najlepiej zapytać lokalnej ludności czy takie zakazy tam występują. Korzystanie z autostrad w Hiszpanii jest płatne.

Włochy

W Italii, w terenie zabudowanym obowiązuje ograniczenie do 50 km/h. Poza miastem możemy jechać w zależności od rodzaju auta

od 70 do 90 km/h, po „ekspresówce” od 70 do 110 km/h, a na autostradzie od 80 do 130 km/h. Musimy posiadać dowód osobisty ważny minimum 6 miesięcy lub paszport ważny minimum 3 miesiące, a także obowiązkowe ubezpieczenie pojazdu - OC. Standardowo - zalecane jest również posiadanie ubezpieczenia NNW, kosztów leczenia oraz karty NFZ-EKUZ.



Zgodnie z włoskim kodeksem drogowym wyposażenie naszego auta musi obejmować: kamizelkę odblaskową oraz trójkąt ostrzegawczy. W autach z przyczepą standardowo muszą być zamontowane dodatkowe lusterka boczne oraz dodatkowy trójkąt ostrzegawczy. Podobnie jak w innych południowych krajach - kierowca może mieć nawet 0,5‰ alkoholu we krwi. We Włoszech jeździ się na światłach obowiązkowo przez cały rok. Dzieci o wzroście do 150 cm muszą być przewożone w specjalnych fotelikach lub podwyższeniach. Włoskie przepisy nie regulują spraw związanych z noclegiem podczas podróży. Korzystanie z autostrad jest płatne.



Cel osiągnięty :)

Mateusz Paśkucki

Poślizg (nie)kontrolowany



Ryzyko wystąpienia poślizgu auta istnieje przez cały rok. Warto zatem zwrócić uwagę zarówno na działania prewencyjne, jak również zapoznać się z technikami wyjścia z poślizgu.

Oprócz czynników pogodowych, zagrożeniem dla kierowcy mogą być np. mokre liście, leżące na jezdni w okresie letnim i jesiennym, czy też piasek zalegający po zimowym sypaniu dróg. Poza tym występują wtedy niekorzystne warunki atmosferyczne, takie jak oblodzenia czy śnieg na jezdni, powodujące utrudnienia w jeździe.

Z pomocą kierowcom przechodzą wyspecjalizowane ośrodki techniki jazdy, mające do dyspozycji płytę poślizgową. Wraz z instruktorem w kontrolowanych, bezpiecznych warunkach, kierowcy mogą poćwiczyć technikę jazdy, a także zweryfikować swoje dotychczasowe umiejętności. Jednym z takich miejsc jest Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy WORD w Lublinie. O tym, gdzie i jak podnieść umiejętności za kierownicą, mówi Krzysztof Ćwikliński - doświadczony instruktor z tego ośrodka.

Mateusz Paśkucki: Jak, Pana zdaniem, radzą sobie polscy kierowcy w trudnych warunkach?

Krzysztof Ćwikliński: To jest bardzo ogólne pytanie, „temat rzeka” tak naprawdę. Każdy, kto od jakiegoś czasu prowadzi samochód mówi, że jest świetnym kierowcą. Dopiero jak przyjedzie do nas, spróbuje, sprawdzi umiejętności - okazuje się, że jest jeszcze sporo rzeczy do zrobienia. Jako instruktor pracujący w ośrodku techniki jazdy uważam, że Polacy są coraz bardziej świadomymi kierowcami.

Jaki jest najczęstszy błąd kierowców podczas jazdy w trudnych warunkach?

Najczęściej kierowcy zbyt późno rozpoznają sytuację, która może być zagrożeniem na drodze.

Co daje nauka „kontrolowanego poślizgu” i czy tego typu przedsięwzięcie jest słuszną inicjatywą?

Błędym pojęciem jest stwierdzenie, że uczymy „jak się ślizgać”.

My robimy wszystko, żeby do tego poślizgu nie doprowadzić. Ośrodki techniki jazdy są stworzone po to, żeby pokazać kierowcy sytuację, z którą może mieć do czynienia na drodze i nauczyć go co ma zrobić, żeby poślizg się nie pojawił. Bo kiedy już do niego dojdzie, to nawet wytrawny kierowca może sobie nie poradzić.

Ile czasu potrzeba poświęcić na naukę, aby nabrać niezbędnych umiejętności?

Każdy kierowca jest inny. Jednemu wystarczy objaśnić zasady, wysłać na płytę w celu ich przećwiczenia i będzie jeździł zdecydowanie lepiej. Inny potrzebuje 10-20 godzin i w realnej sytuacji może mieć nadal kłopoty. Ale zdecydowanie trzeba ćwiczyć!

Od połowy 2018 roku jednogodzinne ćwiczenia na macie poślizgowej będą obowiązkowe w ramach kursu nauki jazdy. Czy Pan uważa to za słuszne?



Wyjście z poślizgu można ćwiczyć na torze pokrytym warstwą wody

Ktoś, kto pojeździ tylko pół godziny, jest bardziej doświadczony od tego, kto nie ćwiczył w ogóle. Cieszę się, że będzie to obowiązkowe i realizowane w ramach kursu nauki jazdy. Jeszcze się nie zdarzyło, żeby jakkolwiek osoba, która wyjeżdża od nas z ośrodka powiedziała „to w ogóle niepotrzebne” lub „po co tracić pieniądze”. Nasi kursanci twierdzą, że każdy kierowca powinien chociaż raz w życiu spróbować takiego szkolenia. Zmienia się wówczas postrzeganie tego, co dzieje się z samochodem i z nami w sytuacji zagrożenia.

Czy nauka wychodzenia z poślizgu w kontrolowanych warunkach faktycznie przełoży się na realne nawyki na drodze? Każda sytuacja zagrożenia jest inna.

Nawyki kształtuje się latami, a nie podczas jednego spotkania. Musimy pamiętać, że godzina na płycie nie robi z nas świetnych kierowców. Ale z pewnością pokaże nasze braki i być może skłoni do większej ostrożności na drodze, a także uświadomi konieczność podniesienia kwalifikacji.

Nie można nauczyć się jazdy czytając gazetę, słuchając radia, czy oglądając telewizję. Po prostu trzeba przyjechać, poczuć i zrozumieć jak działa fizyka, jak działa na mechanikę pojazdu. Dopiero wtedy kierowca ma szansę zrozumieć, jak to działa i wykorzystać wiedzę w praktyce.

Oprócz umiejętności na drodze, jest jeszcze technika i nowe technologie. Wielu kierowców przecenia nowoczesne systemy kontroli trakcji, takie jak ABS/ESP/ASR. Czy faktycznie są one w stanie przeciwdziałać poślizgowi lub pomóc wtedy, gdy do niego dojdzie?

Oczywiście, że pomagają. Myślę, że wielu kierowców nie wie, jak te systemy działają i jak je w pełni wykorzystać do tego, żeby samochód prowadził się tak jak my chcemy. Bardzo często ludzie traktują to tak, że system jakoś tam

działa, jakby poza nami. Nie mają jednak świadomości, że to kierowca kontroluje jego działanie. Często nie tylko wyjaśniamy, czym jest system wspomagania hamowania, ale przede wszystkim uczymy, jak z niego korzystać.

Czy kursy w ODTJ Lublin cieszą się dużym zainteresowaniem?

Kolejki są dość duże. Czasem trzeba poczekać kilka dni, ale nikomu nie odmówimy pomocy w podnoszeniu umiejętności.

Ile kosztuje taki kurs? Czy jest to duży wydatek dla kierowcy?

Ogólnie ceny w Polsce są zróżnicowane w zależności od ośrodków. W naszym ODTJ spotkanie kosztuje 150 zł za godzinę - gdy kierowca jeździ po torze własnym samochodem. Za dwie godziny zapłacimy 250 zł.

Czy młody kierowca, który nie posiada własnego auta ma możliwość poćwiczyć w Waszym ośrodku?

Oczywiście, że tak. Wystarczy posiadać prawo jazdy, żeby wypożyczyć sobie samochód z naszego ośrodka.

Ze szkoleń na płycie poślizgowej korzystają nie tylko osoby prywatne, ale także instytucje państwowe (takie jak Straż Pożarna, Policja, Pogotowie Ratunkowe, itp.), które szkolą swoich pracowników.

Rozmawiał: Mateusz Paśkucki



foto: Mateusz Paśkucki

Aby poćwiczyć na płycie poślizgowej nie musimy posiadać własnego auta - wystarczy mieć prawo jazdy. ODTJ dysponuje autami, które można wypożyczać



Zrelaksowany kierowca czyli jak ćwiczyć za kierownicą

Coraz więcej czasu spędzamy w pozycji siedzącej. Często wymaga tego praca np. przed komputerem lub za kierownicą. O ile od biurka możesz wstać, zmienić pozycję i trochę się odprężyć, o tyle za kierownicą nie będzie to takie łatwe. Szczególnie ważne jest samopoczucie za kierownicą – od niego zależy przecież nasze bezpieczeństwo na drodze.

Zaczynamy już w momencie zajmowania miejsca za kierownicą

Zaczynamy już w momencie zajmowania miejsca za kierownicą.

Warto pamiętać o trzech rzeczach: wsiadaniu do samochodu, wysiadaniu i prawidłowej pozycji kierowcy. Należy zwrócić uwagę, aby siadać na fotel bokiem ze złączonymi nogami i obracać się z jednoczesnym opieraniem rąk

o siedzisko. Podobnie postępujemy przy wysiadaniu – obracamy się na siedzeniu w kierunku otwartych drzwi i stawiamy na zewnątrz obie nogi. W obu przypadkach unikamy obciążania tylko jednej nogi.



Kiedy już zajmimy pozycję za kierownicą, należy prawidłowo wyregulować oparcie foteła. Postaraj się, aby jego oparcie znajdowało się bardziej w pozycji pionowej, niż mocno odchylonej do tyłu. Pamiętaj również, żeby zawsze mieć zapięte pasy i dobrze ustawiony zagłówek.

Jeżeli siedzisz „za kółkiem” długo i czujesz się zmęczony, to powinieneś wykonać kilka prostych ćwiczeń. Pomogą Ci one rozluźnić zesztywniałe mięśnie i spowodują, że poczujesz się odprężony, co w konsekwencji sprawi, że jazda będzie przyjemniejsza i bezpieczniej dotrzesz do celu. Ćwiczenia kierowcy są bardzo proste i nie wymagają wysiadania z samochodu.



Nadgarstki:

- Spleć obie dłonie tak, aby palce przeplatały się między sobą. Następnie odwróć dłonie wewnątrz-

ną stroną w kierunku kierownicy i wyprostuj ręce w stawach łokciowych. Staraj się sięgnąć nimi jak najdalej. Pamiętaj, aby utrzymać proste plecy i nie odrywać ich od oparcia foteła. Policz do dziesięciu. Ćwiczenie powtórz.

- Wyciągnij obie ręce przed siebie i wykonuj na zmianę raz ugięcie, raz prostowanie. Czynność powtórz kilka razy.



- Wyciągnij lewą rękę w przód wnętrzem dłoni do dołu. Prawą ręką chwyć za palce i naciągaj w górę. Zmień ręce i wykonaj to samo ćwiczenie prawą ręką. Przy każdym ćwiczeniu policz do dziesięciu.

Długa, męcząca podróż?
Wykonaj kilka prostych ćwiczeń, które zregenerują ciało i umysł!

Plecy i klatka piersiowa:

- Połóż ręce na kierownicy, nie uginając ich. Wyprostuj się i ściągnij łopatki. Policz do dziesięciu. Następnie zrób tzw. „koci grzbiet” czyli zaokrąglij plecy i schowaj głowę między rękami. Cały czas musisz utrzymać proste ręce na kierownicy. Ponownie wyprostuj plecy i wykonuj te ćwiczenia na zmianę. W ten sposób będziesz rozluźniać plecy i klatkę piersiową;



- Chwyć za kierownicę na godzinę 9 i 3, i skreśl ciało w prawo, aż do oporu. Wytrzymaj chwilę w tej pozycji, a następnie skreśl się w drugą stronę. Powtórz ćwiczenie kilka razy.

Szyja i kark:

- Wyprostuj się. Wykonaj skłon głową w lewą stronę tak, aby lewe ucho dotykało do lewego barku. Policz do dziesięciu. Teraz wykonaj skłon głową w prawą stronę i wytrzymaj licząc do dziesięciu. Możesz również wykonać skłon głową do przodu, a potem w tył.



Czujesz się zrelaksowany? Możesz zatem jechać dalej. Bezpiecznej drogi.

BJ

ilustracje: Paweł Kasperek

UWAGA MINY!



Czyli o drogowych pułapkach czyhających na kierowców

Korzystanie z dróg wymaga od człowieka wzmożonej uwagi. Dorośli, dzieci, samochody, rowery, drogi, ulice, chodniki, przejścia dla pieszych, zwierzęta, znaki drogowe itp. itd. – na to wszystko trzeba zwracać baczną uwagę. Czynników, od których zależy bezpieczeństwo ruchu drogowego jest całkiem sporo. Czy dodatkowe komplikowanie niełatwych do opanowania zasad ma sens?

Samochód zadebiutował na drogach szerzej pod koniec XIX wieku. Już kilkanaście lat później pojawiły się pierwsze taksówki osobowe. Na ziemiach polskich w 1903 roku Warszawskie Towarzystwo Eksploatacji Samochodów dysponowało flotą niewielkich, 3-miejscowych

taksówek. Rozwój transportu drogowego był dynamiczny - w roku 1909 w Paryżu została podpisana pierwsza międzynarodowa Konwencja Dotycząca Ruchu Samochodowego. Jeden z jej artykułów ustalał 4 znaki drogowe: skrzyżowanie, rów poprzeczny (po-

przezna nierówność drogi), zakręt, przejazd przez tory. Z biegiem lat liczba znaków rosta. I tak w okresie międzywojennym pojawił się znak „Postój dorożek samochodowych”, następnie „Postój dorożek” z doprecyzowaniem pod spodem „6 samochodów lub 5 konnych”.



Znaki z lat 20 ubiegłego wieku

Ustawiany był w miejscach, w których istniało zapotrzebowanie na tego rodzaju usługi: w okolicach dworców, teatrów, parków, hoteli, szpitali. Od początku znak miał formę słupka z umieszczoną na nim tablicą z odpowiednim napisem. Dorożkarze a następnie taksówkarze ustawiali się w kolejności przyjazdu pod znak. Z czasem pojazdy przybywało. Samochody prywatne zaczęły zajmować miejsce przeznaczone dla taksówek. Już nie wystarczyło postawić znak mówiący: „Od tego znaku wydzielamy dwa miejsca parkingowe dla taksówek”. Należało wydzielić miejsce postojowe z obu stron. I tak doszliśmy do czasów dzisiejszych i do dziwnego rozwiązania wyżej wymienionej kwestii.

NA OPAK

Pierwszy był słupek z napisem Taxi (z ewentualnym dopiskiem np. 2 samochody)



Pod tym znakiem podróżni oczekują na taksówkę

i przy tym znaku ustawiała się kolejka podróżnych czekających na

taksówkę. Więc jaki znak należy postawić na drugim końcu strefy przeznaczonej na taksówki? Skoro tamten znak oznacza początek strefy to na drugim końcu postawmy znak końca - Taxi przekreślony!



Nielogiczny sposób oznakowania strefy postoju taksówek

Tak oto otrzymaliśmy łamaniec logiczny. Kierowca jadąc najpierw mijając znak „koniec strefy” a dopiero potem „początek strefy”. Ten sposób oznakowania jest co najmniej dziwny, ale również nielogiczny, gdyż najpierw coś się zaczyna a dopiero później kończy. Najpierw jest tablica z nazwą miejscowości a później z jej końcem. Najpierw mamy ograniczenie prędkości a potem koniec ograniczenia.

WYJĄTEK – MINA

O ile pokrętną logikę ustawienia tych znaków można byłoby jeszcze zrozumieć, o tyle trzeba mieć na uwadze jej konsekwencje. Wszyscy jesteśmy zabiegani. Miejsca do parkowania brakuje. Wielu kierowców pochodzi spoza aglomeracji, z miejsc, w których nie ma problemu z oznaczeniem strefy dla taksówek. I nagle jesteśmy w dużym mieście – chcemy zaparkować – widzimy znak „koniec strefy parkowania taksówek” i jest wreszcie wolne miejsce! Parkujemy! A gdy wracamy mamy na kole piękną, żółtą blokadę Straży Miejskiej a stojący obok taksówkarze też patrzą na nas z niezadowolaniem. Dlaczego?

Żeby sprawdzić o co chodzi wpisujemy w przeglądarkę internetową „Taxi ustawienia znaków” i otrzymujemy wiele stron omawiających ten problem. Oto przykłady:

1. Mandat za przekreślone „taxi”. Koniec parkingu czy początek?
2. Gdzie początek, a gdzie koniec?
3. Mandat za taxi-wyjatek. Znaki drogowe nie zawsze są logiczne
4. Mam pilne pytanie o znaczenie znaku drogowego D-20 taxi ..
5. Przekreślony znak to początek strefy parkowania
6. § Parkowanie na postoju dla TAXI

To tylko kilka pierwszych stron!

Oczywiście jest pewna grupa kierowców wykorzystująca miejsca dla taksówek jako zwykłe miejsca postojowe – rozmyślnie i z premedytacją. Niemniej jednak ilość stron i postów w sieci daje do myślenia. Większość z piszących nie zostawia suchej nitki na obowiązującym prawie. Można by było zapytać „Ale o co właściwie chodzi? Jest wyjątek – to trzeba się go nauczyć!”. W zasadzie można było by – tylko po co?

IDEA

Wróćmy do roku 1909. Konwencja Paryska wprowadziła pierwsze ogólnoeuropejskie znaki drogowe. Dotychczas każdy kraj ustalał własne symbole, często różne od krajów ościennych. Zadaniem paryskiej Konwencji oraz następnych (1931 Genewa, 1949 Protokół o znakach drogowych, 1966 Europejska konferencja ministrów komunikacji, 1968 Konwencja Wiedeńska) było ujednolicenie sposobów poruszania się we wszystkich krajach – ujednolicenie również znaków drogowych.

Jakie więc cechy powinien posiadać znak drogowy? Po pierwsze: znak powinien być ustawiony tak, aby obserwator mógł go dostrzec niezależnie od pogody, oświetlenia, warunków terenowych i prędkości pojazdu. Po drugie znak musi być prosty w odczytaniu i zrozumieniu. Trzeci warunek to: znak musi być jednoznaczny – przesłanie jego symboli musi być stałe! Po czwarte: znaki we wszystkich krajach powinny być ujednolicone.

Nigdy nie zostanie opracowany zbiór znaków zawierający wszystkie możliwe rodzaje tak, aby można się

było go nauczyć z góry na pamięć. Chodzi o to żeby widząc pierwszy raz w życiu nieznaną znak, zrozumieć jego znaczenie i odpowiednio się do tego znaczenia zachować.

ROZPOZNANIE – PRZYKŁAD



Nieznany znak – łatwy do rozpoznania

Cóż może oznaczać ten znak – w polskim zbiorze znaków go nie ma. Okrągły, niebieska tarcza z jasną obwódką – to oczywiste – znak nakazu. A symbol? W Polsce jest podobny:



Ten znak każdy z nas zna!

Trąbka. Nasz znak to „Zakaz używania sygnałów dźwiękowych”. Więc ten pierwszy to „NAKAZ używania sygnałów dźwiękowych”. Ale zaraz: jak to nakaz? A tak po prostu! Takie znaki używane są np. we Włoszech, w górach, przed ostrymi zakrętami na których występuje zwężenie drogi i nie widać czy na tym zwężeniu nie jedzie inny pojazd z przeciwną. Kierowca nie wie, czy może wjechać na ten wąski odcinek. Jeżeli okaże się, że z przeciwną coś jedzie, to dla jednego z kierowców oznacza to jazdę na wstecznym biegu tuż nad przepaścią! Istnieje potrzeba „zajrzenia” za zakręt. Tym sposobem jest sygnał dźwiękowy.

Trąbimy* – jeżeli zza zakrętu nic nie słychać to można jechać śmiało, ale jeżeli usłyszymy klakson innego pojazdu, to musimy poczekać aż ten

pojazd przejedzie. I wtedy ponownie przyciskamy klakson – jeżeli nikt nam nie odpowiada – jedziemy.

ROZMINOWYWANIE

A jak ten przykład ma się do problemu z oznaczeniem strefy parkowania taksówek? Sposób ustawienia znaków łamie jedną z zasad oznaczania dróg: znak musi być jednoznaczny – przesłanie jego symboli musi być stałe. Znak z przekreślonym symbolem zawsze oznacza koniec. Kierowcy dobrze go interpretują – zgodnie z ideą z jaką tworzy się znaki. Zgodnie z ideą z jaką w łatwy sposób rozpoznaliśmy przedstawiony wyżej znak nakazu trąbienia. Więc błąd leży po stronie twórców prawa, którzy zaminowali nam drogi nie do końca przemyślanym sposobem oznakowania.

A jak to wygląda w innych państwach? Po szybkiej kwerendzie w Internecie (Google Maps – Street View – chodzimy sobie ludzikiem po mapie i oglądamy oznakowanie ulic) widać wyraźnie, że oznaczenia w innych państwach są inne niż w Polsce i są jednoznaczne.



Fot. Paweł Szarega / Irlandia



Przykładowy układ oznakowania strefy Taxi w Irlandii

IRLANDIA

Oznaczony jest początek i koniec strefy parkowania taksówek jako zakaz poruszania się samochodów za wyjątkiem taxi. Jednocześnie na ulicy jest oznakowanie poziome z napisem „Taxis” (taksówki).

Podobnie jest w Hiszpanii, w Niemczech, we Francji. Nawet jeżeli znaki są inne, to są bardzo jednoznacznie zrozumiałe. We Fran-

cji jednocześnie miejsce najbliższe pierwszej odjeżdżającej taksówce jest oznaczone znakiem Taxi oraz wiatą dla oczekujących!

Zmiana oznakowania miejsc postojowych taksówek jest prosta i przyniesie „prawie” same korzyści.

Kierowcy nie będą popełniali błędów stając w niedozwolonych miejscach. Zadowoleni będą taksówkarze – bo nikt im nie będzie zastawiać przez pomyłkę miejsc postojowych. Strażnicy Miejski nie będą musieli wysłuchiwać narzeków (słusznych) na sposób oznakowania. A osoby celowo łamiące przepisy nie będą mogły tłumaczyć się ich absurdalnością. I tylko władze miast będą niezadowolone – ubędzie im pieniędzy z mandatów!

Należy jeszcze wspomnieć o klientach taksówek. Co oznacza zmiana oznakowania dla tej grupy osób? Zaczniemy od tego, że obecnie mało osób korzysta z taksówki „ze słupka”. Większość z nas dzwoni na radio taxi (szczególnie teraz w dobie „komórek”). Młodzież zamawia taksówki poprzez strony WWW. Pozostają osoby starsze i ich przyzwyczajenie. Czy zmiana oznakowania będzie jakimkolwiek problemem? Osoba przyzwyczajona do miejsca postojowego szukając taksówki i tak po prostu przyjdzie w to samo miejsce co zwykle. Nawet jeżeli stanie pod złym słupkiem wystarczy, że podniesie wzrok i dostrzeże zaraz obok samochód z charakterystycznym oznaczeniem na dachu. I po problemie.

Korzyści ze zmiany oznakowania przeważają w znacznym stopniu nad jakimikolwiek hipotetycznymi ewentualnymi problemami. Jednocześnie wykonanie zmiany jest proste i nie generuje wielkich kosztów. Pozostaje więc czekanie na szybkie (i logiczne) rozwiązanie tej kwestii przez Ministerstwo Infrastruktury.

**Uprowadzając uwagi purystów informuję, iż „trąbienie” to używanie sygnału dźwiękowego. Z jednej strony nie występuje to słowo w polskim prawie a z drugiej jest powszechnie używane przez ogół obywateli. Pytanie: kto jest dla kogo? Czy obywatele dla Państwa czy państwo i prawo dla obywateli. Stoję na stanowisku, że jeżeli my, Narod, używamy słowa „trąbić” to obowiązuje ono zarówno w prawie pisanym jak i w publicznych wypowiedziach bo to My jesteśmy Suwerenem. Ale to opowieść na inny artykuł.*

Bogdan Lacki



Wszystko wskazuje na to, że już od 24 kwietnia br. możliwe będzie sprawdzenie liczby posiadanych punktów karnych przez Internet. Będą to dane udostępnione z Krajowego Systemu Informacji Policji. Oczywiście funkcja ta będzie umożliwiała sprawdzenie wyłącznie własnych punktów po potwierdzeniu tożsamości osoby sprawdzającej. Obecnie informacje dotyczące dorobku punktowego kierowcy może uzyskać bezpośrednio w komendzie policji.



Ile masz punktów karnych lub ...

Za pośrednictwem Internetu istnieje już możliwość sprawdzenia historii pojazdu np. przed jego zakupem. Po wprowadzeniu numeru rejestracyjnego, numeru VIN oraz daty pierwszej rejestracji wyświetli nam

się informacje o pojeździe wprowadzone do Centralnej Ewidencji Pojazdów. Drugą usługą udostępnioną online jest możliwość sprawdzenia ważności badania technicznego autobusu, którym np. nasze dziecko ma jechać na szkolną wycieczkę. Po wprowadzeniu jedynie numeru rejestracyjnego pojazdu wyświetli nam się informacja, czy autobus ten jest dopuszczony do ruchu.

Kolejnymi udogodnieniami planowanymi jeszcze w tym roku są prawo jazdy, dowód osobisty,



Czy autobus, którym Twoje dziecko jedzie na wycieczkę jest dopuszczony do ruchu?

dowód rejestracyjny oraz potwierdzenie polisy OC dostępne za pośrednictwem telefonu komórkowego. Oznacza to, że nie będziemy musieli posiadać przy sobie tych dokumentów w obecnej formie, ale będziemy mogli je udostępnić do kontroli na swoim smartfonie. Będzie do tego służyła specjalna aplikacja, dzięki której będzie możliwość wyświetlenia dokumentu. Oczywiście nie oznacza to odejścia od tradycyjnych dokumentów i zmuszania wszystkich do zakupu smartfonów. Po pierwsze: aplikacja ma być na tyle prosta, aby można ją było zainstalować również na telefonach starszego typu, a nie tylko z wyświetlaczem dotykowym; po drugie: nie będzie obowiązku posiadania i korzystania z tej aplikacji.

Osoby przywiązane do plastikowych praw jazdy i dowodów osobistych, czy papierowych rozkładanych dowodów rejestracyjnych nadal będą z nich korzystać.

PK



Zasada jednej zmiennej

Wydany przez Ministerstwo Infrastruktury program szkolenia w nauce jazdy wskazuje nam listę manewrów, które powinien umieć kandydat na kierowcę. Niestety, program ten nie odnosi się do psychologii i metodyki nauczania. My, instruktorzy musimy radzić sobie z tymi problemami sami. W cyklu artykułów, które nazwałem „Nauka jazdy od kuchni” pragnę podzielić się wiedzą zdobytą w swojej pracy instruktora.

Proces szkolenia kandydata na kierowcę musi określać wiele zasad wyjaśniających mechanizmy odbierania przez człowieka bodźców zewnętrznych, reagowania na nie oraz zasady wykonywania prostych i złożonych czynności. Dziś zajmemy się czynnościami wykonywanymi automatycznie i zasadą „jednej zmiennej”.

Zasada jednej zmiennej

Wykonując w życiu różne czynności stosujemy zasadę kontrolowania jednej zmiennej. Zasada ta jest opisywana w podręcznikach psychologii od lat. Zmienną nazywa się czyn-

ność wymagającą pełnej kontroli naszych zmysłów. Pełna kontrola może się koncentrować na jednej czynności. Nie możemy kontrolować w ten sposób dwóch czynności. Każdy instruktor powinien to wiedzieć.

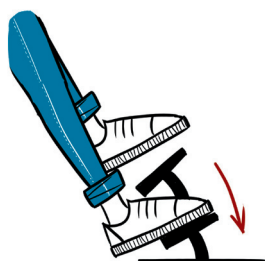
Jeżeli ruszamy samochodem, to musimy podnieść obroty silnika oraz wyrównać obroty pomiędzy na sprzęgle. Obie czynności wymagają naszej kontroli. Jednoczesne podniesienie obrotów i ich wyrównanie nie mieści się w możliwościach człowieka.

Powstaje pytanie, jak kierowcy ruszają? Zgodnie z zasadą jednej zmiennej następuje rozdzielenie

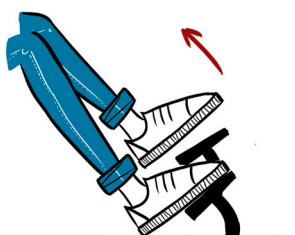
dwóch czynności. Pierwszą czynnością jest podniesienie obrotów i kontrola sprawowana nad prawą nogą. Drugą czynnością jest wyrównanie obrotów i kontrola sprawowana nad lewą nogą. Po wyrównaniu obrotów kontrola przechodzi na prawą nogę i przyspieszamy.

Jednak patrząc, jak rusza doświadczony kierowca trudno dojrzeć opisany wcześniej podział na trzy czynności.

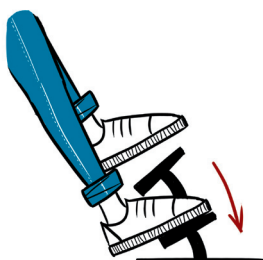
Trudno mi to wytłumaczyć bez uprzedniego opisu i wyjaśnienia czym są czynności kontrolowane i automatyczne.



PODNIOSZENIE OBROTÓW SILNIKA.
PRAWA NOGA.



WYRÓWNIANIE OBROTÓW.
LEWA NOGA.



PRZYSPIESZANIE.
PRAWA NOGA.

3 pedały i dwie nogi - ale TYLKO JEDNA czynność na raz

Czynności kontrolowane i automatyczne

Czynności kontrolowane wymagają użycia całego systemu odbierania bodźców oraz systemu wykonawczego. Koncentrujemy się całkowicie na wykonaniu jakiejś czynności (wszystkie zmysły i mózg). Inaczej jest z czynnościami wykonywanymi automatycznie. Czynności automatyczne są efektem procesu uczenia się. Jeżeli nabraliśmy wprawę w wykonywaniu jakiejś czynności, to staje się ona automatyczną i nie wymaga opisanej powyżej kontroli. Tym samym uwalniamy mózg od potrzeby kontroli wykonywania tej czynności.

Nie możemy jednak powiedzieć, że całkowicie mózg został zwolniony z kontroli wykonania tej czynności. Możemy powiedzieć, że mózg jest zaangażowany w minimalnym zakresie. Mózg człowieka dysponuje zasobami energii mentalnej dającej możliwość kontrolowania otoczenia i wykonywania różnych czynności. **Ponieważ czynności automatyczne absorbują niewiele energii mentalnej to możemy wykonywać te czynności równolegle (jednocześnie). Niestety czynności kontrolowane nie pozwalają nam na to i musimy je wykonywać oddzielnie, jedna po drugiej, czyli szeregowo.**



CZYNNOŚCI KONTROLOWANE



CZYNNOŚCI AUTOMATYCZNE

Po pewnym czasie nauki czynności trudne, przy których wykonywaniu usilnie myślimy, stają się łatwe - wykonywane „mimochodem”

Podsumowując czynności automatyczne możemy wykonywać jednocześnie i często tak robimy. Możemy również łączyć jedną czynność wykonywaną automatycznie z czynnością kontrolowaną. Niestety nie zawsze i wyjaśnię to teraz.

Doświadczony kierowca ruszając rozdziela opisane wcześniej trzy czynności i wykonuje je szeregowo w automatycznie przyjętej kolejności. Wystarczy uważnie patrzeć na nogi kierowcy i można tą zasadę dostrzec.

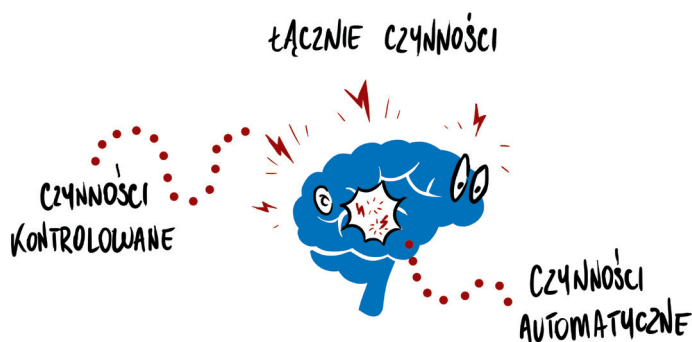
Łączenie czynności

Podanego wcześniej łączenia czynności kontrolowanej z automatyczną nie możemy stosować bezkrytycznie. Zobrazuję to na manewrze ruszania połączonego ze skrzętem w prawo. Na drodze, w którą wjeżdżamy, nie ma pieszch i możemy bez przeszkód wjeżdżać. Wykonując ten manewr bardzo często zmieniamy bieg na drugi. Zmieniamy go w dwóch przypadkach. W pierwszym przypadku zmieniamy bieg

przed rozpoczęciem skrzętu. Zaś w drugim przypadku zmieniamy bieg w połowie zakrętu, gdy ręka lewa zatrzymuje się na kole kierownicy. Zatrzymanie występuje u każdego kierowcy, który jeździ przekładanką. Jest to czas, w którym oczekujemy na rozpoczęcie prostowania kół. Moment ten odruchowo wykorzystujemy do zmiany zmiennej /biegu/. Każdy kierowca jeżdżący przekładanką robi to mniej więcej w taki sposób. Powstaje pytanie, dlaczego wszyscy w jednym z tych dwóch momentów zmieniają bieg? Czynność skrzętu wymaga kontroli i jest czynnością kontrolowaną.

Zmiana biegu jest czynnością automatyczną i wykonujemy ją z niewielkim nakładem energii mentalnej. W wielu przypadkach potrafimy łączyć czynność kontrolowaną z czynnością automatyczną. Tu niestety tego nie robimy. Gdzie znajduje się problem i dlaczego?

W tym przypadku kontrolę nad lewą ręką sprawuje jedna półkula mózgu, a nad prawą ręką druga półkula. Komunikacja pomiędzy półkulami wymaga sporej energii mentalnej, która nie pozwala nam na wykonanie tych dwóch czynności jednocześnie. Zmianę biegu na skrzęcie wykonujemy w chwili opisanej wcześniej jako zatrzymanie ręki. Zatrzymanie ręki wykorzystujemy na wyłączenie kontroli nad ręką lewą i przenosimy kontrolę na rękę prawą. Tak zmieniamy bieg. Następnie powracamy do kontroli ręki lewej. Proponuję, aby każdy sam się przejechał samochodem i nie próbował na siłę łączyć tych dwóch czynności, a zobaczy, że tak zmienia bieg w czasie skręcania.

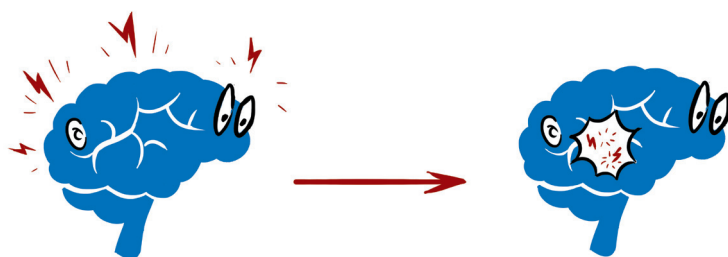


Możemy łączyć dwie czynności jedną kontrolowaną a drugą automatyczną: jak np. mówienie i oddychanie

Dlatego stosowanie przez człowieka zasady jednej zmiennej nie zależy jedynie od stosowania czynności wykonywanych automatycznie, ale zależy również od zasobów energii mentalnej zwanej również zasobami uwagi. Na marginesie dodam, że sporo czasu minęło, zanim to odkryłem.

zdołali zautomatyzować większość czynności wykonywanych w czasie jazdy, dysponują zapasami energii mentalnej mają dużo czasu na analizę zmieniającej się sytuacji na drodze i nie powodują wypadków. Uwidoczniliłem jeden z najważniejszych, bezpośrednich i pośrednich

ZASADY SZKOLENIA



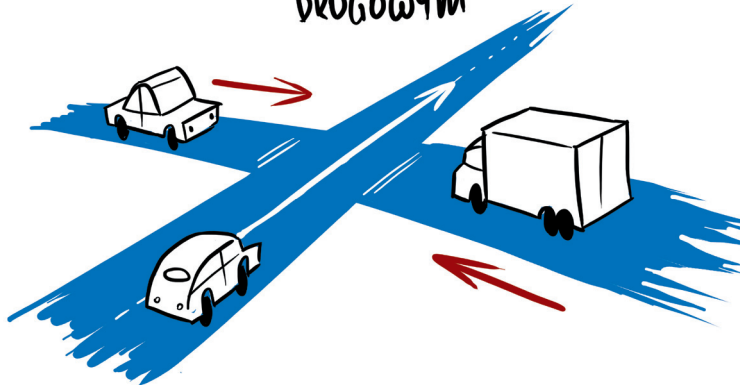
Pierwszy etap szkolenia - podstawowe czynności automatyzujemy (np. ruszanie z miejsca)...

Wolne zasoby energii mentalnej

Tym sposobem doszliśmy do jednej z najważniejszych zasad procesu dydaktycznego w szkoleniu kandydatów na kierowców. **Czynności które wykonujemy automatycznie nie wymagają dużych zasobów energii mentalnej.** Przy dobrym opanowaniu tej czynności wymagane zasoby mentalne są niedostrzegalne. Prowadzenie pojazdu wymaga wykonywania wielu czynności w krótkim czasie. Jeżeli kierowca zautomatyzował większość z nich, to pozostaje mu jedynie wykonywanie ich w założonej kolejności. Mając wolne zasoby mentalne może koncentrować się na obserwacji drogi i przewidywaniu zagrożeń. Kierowcy, którzy

powodów tragedii na naszych drogach i myślę, że wskazałem bardzo ważny kierunek prac nad poprawą bezpieczeństwa.

WCZĘŚNICTWO W RUCHU DROGOWYM



...aby w dalszym etapie skupić się na elementach ruchu drogowego (np. pierwszeństwo przejazdu itp.)

Zasady szkolenia

Teraz postaramy się zastanowić nad zasadami szkolenia. Szkolenie powinno się rozpoczynać od ćwiczeń, które pozwolą na opanowanie umiejętności wykonywanych podczas jazdy automatycznie. Jeżeli chcemy uczyć kursanta manewrów na skrzyżowaniach, to czynności pozwalające na panowanie nad pojazdem powinny być opanowane. Zasada ta powinna być kluczem w procesie dydaktycznym.

Sam jestem instruktorem. Do wiedzy, którą tu przekazuję doszedłem sam. Mamy na rynku wiele publikacji o tematyce nauki jazdy. Nigdzie nie mogłem znaleźć informacji z psychologii, które mógłbym wykorzystać bezpośrednio w swojej pracy. Gdy sam zacząłem dostrzegać zasady odbierania bodźców i zachowań człowieka, to zacząłem rozumieć podręczniki z psychologii. Opisywane tam badania porównywałem ze swoimi spostrzeżeniami i dziś mogę posługiwać się znaną już powszechnie wiedzą z dziedziny psychologii. Psychologia to młoda nauka i jeszcze jest wiele w niej do zrobienia, zaś wiedzy z psychologii w nauce jazdy brakuje, a jest ona nam potrzebna jak przysłowiowy tlen. Dlatego zachęcam innych instruktorów do włączenia się w pracę nad metodyką nauczania. Tylko wspólnie możemy sprawić aby nastąpiła zmiana prawa w zakresie szkolenia instruktorów OSK. Wskazałem w tej publikacji ważny kierunek a jest ich jeszcze wiele.

Jarosław Błachnio
Instruktor Nauki Jazdy
ilustracje: Paweł Kasperek



Jak uczyć kursantów ruszania?

W Ośrodkach Szkolenia Kierowców uczy się ruszania mówiąc: „Powoli puszczaj sprzęgło i płynnie dodawaj gazu”, a dla lepszego zrozumienia tej zasady demonstruje się ją ruchem dwóch dłoni. Lewą dłoń instruktorzy podnoszą do góry, zaś prawą dłoń opuszczają wypowiadając regułkę. Niestety, instrukcja ta jest błędna i sprawia początkującym ogromne problemy. Później tak wyedukowani kierowcy mają do końca życia problemy z wieloma manewrami.

Zasady stosowania dwóch zmienionych opisałem w poprzednim artykule oraz czynności, które wymagają kontroli i w jaki sposób proces ruszania został zautomatyzowany. Obecnie należy zastanowić się nad metodyką nauczania.

Umiejętności

Mamy tu trzy czynności wymagające kontroli (będziemy je nazywali umiejętnościami). Są nimi: podwyższenie obrotów silnika, wyrównanie obrotów na sprzęgle i przyspiesze-

nie. Człowiek może się uczyć tylko jednej czynności (nie mówię o wykonywaniu dwóch czynności, mówię o uczeniu się). W związku z tym w procesie dydaktycznym musimy rozdzielić naukę każdej czynności i uczyć ich osobno. Ruszanie bę-

dziemy nazywać manewrem. Na manewr może się składać jedna lub wiele umiejętności.

Opiszę teraz metody, które stosuję w swojej pracy

Na początek uczę utrzymania nogi lewej w pozycji półsprzęgła do czasu wyrównania obrotów. Każę nogę prawą oprzeć o pedał przyspieszenia i nie podnosić obrotów. Następnie każę popuścić sprzęgło do momentu, gdy zaczyna „brać” i czekać z nogą w pozycji półsprzęgła do momentu wyrównania obrotów. W czasie, gdy obroty nie są wyrównane samochód ma charakterystyczne drżenie. Powtarzamy to ćwiczenie wielokrotnie. W ćwiczeniu tym uczę kursanta utrzymania nogi w półsprzęgle. Robię to na obrotach minimalnych i proces ruszania jest bardzo długi. W trakcie trzymania nogi w pozycji półsprzęgła powtarzam słowo „czekaj, czekaj, czekaj”, do momentu wyrównania obrotów. Słowo „czekaj” bardzo pomaga kursantowi. Wiem z praktyki, że ćwiczenie jest bardzo skutecznie i szybko pozwala nabyć umiejętność utrzymania nogi w półsprzęgle.

Wsparcie psychologii

W tym miejscu muszę posłużyć się wiedzą z psychologii. W procesie uczenia się ruszania występuje

zbiór procesów umysłowych takich jak odbieranie bodźców, czyli spostrzeganie, podejmowanie decyzji oraz programowanie zachowania.

Gdy w procesie uczenia się pozyskujemy nowe informacje, to są one analizowane ze względu na dotychczasowe zasoby pamięciowe i zostają wbudowane w istniejące już systemy wiedzy. W przypadku nauki utrzymania półsprzęgła nie możemy mówić, że pozyskiwana wiedza może być dołączona do zdobytej wcześniej lub już istniejącej wiedzy. Początkujący takiej wiedzy nie ma. Każdą nową umiejętność zdobywamy ucząc się przez powtarzanie. Dlatego w ćwiczeniu utrzymania półsprzęgła powtarzamy to ćwiczenie do momentu, gdy zobaczymy, że kursant zapamiętał tę czynność.

Kolejność nauczania

Zaczęliśmy od nauczania drugiej czynności i nie jest to przypadkiem. Utrzymanie półsprzęgła z zestawu trzech czynności jest najtrudniejsze dla początkującego. Dlatego od nauki utrzymania półsprzęgła zaczynamy. Dzięki temu kursant może się łatwiej skoncentrować na pozostałych czynnościach. Drugą czynnością, która wymaga precyzyjnej nauki, jest dodanie gazu. Pedał gazu jest bardzo czuły. Przełożenie nogi z hamulca na pedał przyspieszenia wraz z dodaniem „gazu” jest mało precyzyjne. Kursant dodaje za mało lub zbyt dużo „gazu”.

Doświadczeni kierowcy dzielą ten proces na dwie fazy. Wykonują to tak płynnie, że dla obserwatora wygląda to jak jeden ruch. Niestety tak nie jest. Ucząc: na początku każę kursantowi przełożyć nogę z pedału hamulca na pedał gazu, zaczekać, a następnie dodać gazu trzymając stałe obroty przez pięć lub dziesięć sekund. Dodawanie gazu nogą, którą wcześniej znajdowała się na dźwigni hamulca roboczego jest już łatwiejsze i jest to czynność powtarzalna. Ćwiczenie to pozwala na wyrobienie u kandydata podstawowego nawyku wy-czucia operowania pedałem przyspieszenia i ruszania, gdy obroty zostaną podwyższone.

Połączenie czynności

Teraz przystępujemy do połączenia trzech czynności. Każę kursantowi dodać „gazu” i czekać kilka sekund. Potem każę „popuścić do półsprzęgła” czyli do momentu wy-czuwalnego „brania” i w tej pozycji każę utrzymać pedał sprzęgła, aż do wyrównania obrotów. Słychać to po charakterystycznym spadku obrotów. Gdy obroty wyrównają się, spokojnym, płynnym ruchem puszczamy sprzęgło i dodajemy gazu. Dobrze jest robić odstęp pomiędzy dodaniem gazu a puszczaniem sprzęgła. W czasie zdobywania wiedzy (uczenia się) czynności powinny być wykonywane powoli. Ułatwia to uczenie się. Gdy czynność zostanie opanowana, może-



Połączenie trzech czynności w jeden spójny algorytm manewru ruszania z miejsca



Jedną czynność na raz – popuszczanie pedału sprzęgła. Przy okazji warto zwrócić uwagę na gumowy dywanik ze wzorem w nacięcia umożliwiające niedoświadczonemu kierowcy łatwiejsze cofanie stopy – stopa nie zahacza się o wzór dywanika.

my pozwolić na szybsze ruszanie. Jeżeli w dalszej części szkolenia pojawiają się problemy z ruszaniem (a pojawiają się) to powracamy do ćwiczeń lub wprowadzamy dodatkowe dwa ćwiczenia wspomagające, o czym napiszę później.

Podsumowując, **mamy tu trzy fazy algorytmu**. Na początku zmienną jest prawa noga, która dodała gazu, potem lewa noga wy równała obroty i na koniec zmienna przeszła na prawą nogę dodającą przyspieszenie.

Tak wykonujemy większość czynności w życiu. Zapamiętujemy algorytm zmiennych, a następnie powtarzamy go. Gdy chcemy otworzyć zamek kluczem, to na początku wsadzamy klucz, potem go przekreślamy. Tu też odtwarzamy zapamiętany algorytm.

Czynności automatyczne są wynikiem procesu uczenia się. Ale w fazie nauki są czynnościami kontrolowanymi. Po nabyciu wprawy stają się czynnościami automatycznymi.

Instruktor musi pilnować, aby były wykonywane powoli. Myślę, że wyjaśniłem powód wolnego wykonywania ćwiczeń. Ale pojawia się problem. Po opisanej wcześniej nauce kursant dalej chce kontrolować te czynności. Jeżeli będzie je kontrolował, to nie staną się one czynnościami automatycznymi. Jak spowodować zaprzestania chęci kontrolowania tych czynności przez kursanta? – Najlepszym sposobem jest skierowanie uwagi kursanta na obserwację drogi. Wyznaczam miejsce zatrzymania po ruszeniu. Uwaga

kursanta skierowana jest na miejsce zatrzymania i w większości przypadków przestaje on myśleć o ruszaniu i zaczyna ruszać automatycznie. Można wymyślić inne sposoby. Ważne jest, aby skierować jego uwagę na inny cel.

Rozwiązywanie problemów

Nie zawsze opisane ćwiczenia przynoszą oczekiwany efekt. Często kursantom sprawia problem poszukiwanie półsprzęgła. Długo cofa nogę na sprzęgle i gdy sprzęgło zaczyna brać, to szybko je puszcza. W takich sytuacjach stosuję ćwiczenia uskoku do półsprzęgła. Każę popuszczać sprzęgło do obszaru brania i ponownie wciskać je do końca. Ponownie popuszcza i wciska. Po kilkunastu takich ruchach kursant zapamiętuje miejsce, do którego powinien popuścić sprzęgło i problem znika.

Są też przypadki braku chęci utrzymania półsprzęgła. Wtedy stosuję jeszcze jedno ćwiczenie. Zatrzymuję pojazd pod niewielką górką i korzystam jedynie ze sprzęgła. Na początek pozwalam, aby pojazd zjeżdżał do tyłu, a następnie z użyciem sprzęgła zatrzymuję go. Następnie podjeżdżam do przodu i ponownie go zatrzymuję sterując jedynie sprzęgłem. Tak powtarzamy to ćwiczenie do czasu, gdy kursant opanuje zatrzymanie pojazdu stojącego pod górką z użyciem jedynie sprzęgła. W ćwiczeniu tym nie używamy gazu, aby była jedna zmienna.

Jeżeli dalej będą występowały problemy, to powtarzam jedno z dwóch ostatnich ćwiczeń.

Myślę, że każdy kto przeczytał mój artykuł rozstanie się z nauczaniem puszczenia sprzęgła i płynnego dodawania gazu. Takich maksym jak ta o ruszaniu jest jeszcze wiele. Nadszedł czas aby podziękować ekspertom, którzy zgłębili tajniki psychologii nauki jazdy oraz aby wprowadzać te nowe metody do metodologii nauki wszystkich OSK w Polsce.

Jarosław Błachnio
Instruktor Nauki Jazdy
ilustracje: Paweł Kasperek

reklama

Kody dostępu

Możliwość wykorzystania kodu jako formę płatności do poniższych serwisów

testy online

TESTY NA PRAWO JAZDY.EU

(dostęp na 15 dni)



Główne zalety:

- Wyniki i przegląd egzaminu
- Statystyki przeprowadzonych egzaminów
- Duża baza pytań (w tym oficjalne pytania WORD)
- Nowoczesny i funkcjonalny interfejs

Realizacja kodu:

- Rejestracja na stronie www.testynaprawojazdy.eu
- Logowanie i wybór kursu

aplikacja mobilna

TESTY NA PRAWO JAZDY

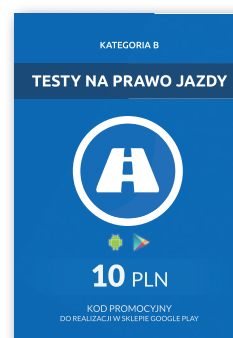


Aplikacja Testy na prawo jazdy kat. B

w telefonie z systemem Android



do pobrania w sklepie



Główne zalety:

- Identyfikacja bazy pytań, jak na egzaminie państwowym
- Nowoczesny i funkcjonalny interfejs

Realizacja kodu:

- W sklepie Google Play wpisać w wyszukiwarce "liwona testy"
- Wybrać płatną wersję aplikacji kat. B i zapłacić kodem.

Nadzwyczajne walne zebranie delegatów KSE

Łódź, 21-22 stycznia 2017

Nadzwyczajne Walne Zebranie Delegatów zostało zwołane przez Radę Główną KSE (Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów) w związku z koniecznością zmiany Statutu Stowarzyszenia wynikającej z zapisów nowej Ustawy o stowarzyszeniach, koniecznością wymogów KRS oraz informacji o działalności przedstawicieli egzaminatorów w pracach zespołu ds. zmian legislacyjnych przy ministrze MIB.

Na spotkanie przybyło prawie 40 osób, delegatów i zaproszonych gości, reprezentujących praktycznie wszystkie oddziały KSE z kraju oraz koledzy z tych ośrodków egzaminowania, w których nie ma oddziału.

Nadzwyczajne Walne Zebranie po zapoznaniu się z projektem nowego Statutu i wprowadzeniu kilku poprawek, w formie głosowania zatwierdziło nowy Statut Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów. Prace nad nowym Statutem trwały praktycznie od września 2016 roku. Przy współpracy z prawnikami specjalizującymi się w konstruowaniu tego typu aktów prawa, udało nam się doprowadzić to zadanie do końca. Statut w nowej formie zostanie zamieszczony na stronie www.kse-egzaminator.pl po jego zatwierdzeniu przez KRS.

Kolejnym etapem Nadzwyczajnego Walnego Zebrania było uzupełnienie formalnych wymogów KRS w kwestii władz Stowarzyszenia, a związanych ze skróceniem kadencji tychże władz. Przeprowadziliśmy wybory zgodnie z najnowszymi wymogami prawa pod nadzorem prawnika, w wyniku których nowe władze w kadencji 2017-2021 przedstawiają się następująco:

1. Rada Główna KSE

Dariusz Chyćko – Prezes Rady Główniej KSE

Tomasz Dziuganowski – Wiceprezes
Krzysztof Tomczak – Wiceprezes RG KSE

Krzysztof Pańnicki – Sekretarz

Grzegorz Kliza – Skarbnik

Eligiusz Woźniakowski – Członek

Marcin Biela – Członek

Paweł Czarnocki – Członek

Marek Kordylewicz – Członek

2. Główna Komisja Rewizyjna

Tomasz Klukowski

Andrzej Kozłowski

Janusz Szymczyk

3. Sąd Koleżeński

Mirosław Najder

Grzegorz Szczerepa

Jacek Napiórkowski

z propozycjami poprawy czy zmian zapisów legislacyjnych wadliwych, niesprawiedliwych, godzących w założenia ideologiczne procesów szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców miało miejsce od roku 2009. Te prace doprowadziły do powstania Zespołu doradczego do spraw szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Zespół działa pod przewodnictwem Dyrektora Departamentu Transportu i Drogownictwa Bogdana Oleksia. Po 27 latach różnych prób zmian systemu szkolenia i egzaminowania, „łatania”, wprowadzania kosmetycz-



Po wyborach władz KSE, zebrani delegaci i goście podjęli dyskusję dotyczącą sytuacji w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, jakości ich pracy, funkcjonowania systemów. Wniosek był jeden. Systemy wymagają gruntownych zmian, co wpisuje się w działania KSE podejmowane od 2002 roku, kiedy to powstało nasze Stowarzyszenie. Szczególne nasilenie tych prac związanych

nych regulacji – wreszcie powstała realna możliwość zmian systemowych dokonywanych w zespole ekspertów, których dotyczą zmiany. Tak się składa, że bardzo długo decyzje strategiczne w naszej branży były podejmowane wyłącznie przez urzędników i osoby uzurpujące sobie prawo do reprezentowania środowiska mimo braku odpowiednich uprawnień i doświadczenia.



Egzaminatorzy reprezentujący Stowarzyszenie, ale też przede wszystkim grupę zawodową, starają się proponować zmiany zgodnie z wystosowywanymi postulatami naszego środowiska, ale też samych kandydatów na kierowców oraz OSK.

Nadrzędnym celem tych prac jest realna poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zmiany w systemie szkolenia oraz w mniejszym stopniu, systemie egzaminowania. Praca nie jest łatwa. Ścierają się bowiem dziesiątki koncepcji, interesów środowisk, a na to wszystko cieniem kładą się lata zaniedbań i tolerancji bylejakości i patologii.

Reprezentanci uczestniczący w pracach zespołu podsumowali zakres swojej pracy. Poinformowali członków Stowarzyszenia oraz przybyłych gości o systemie pracy w zespole, obszarach zmian oraz możliwości realizacji niektórych koncepcji.

Jednocześnie należy stwierdzić, że nikt nie jest zainteresowany likwidacją ośrodków egzaminowania. Realizują one ważne zadania w systemie egzaminowania kandydatów. Również kwestia wynagrodzenia za pracę dla egzaminatorów co do swej obecnej zasady /rozporządzenie ministerialne i tabela wynagrodzeń/ nie mogą ulec zmianie na gorsze, jak sugerują niektóre środowiska zainteresowane dyskredytowaniem tej grupy specjalistów. Wręcz przeciwnie. Egzaminator powinien realizować swoje obowiązki w pełnym, ustawowym zakresie, bez ograniczeń błędnie zapisanych przepisów lub celowo niewłaściwie interpretowanych. Takie też stanowisko przyjmuje Rada Główna KSE i jednocześnie jej przedstawiciele w zespole. Lata nie najlepszych

doświadczeń związanych z systemem nadzoru nad egzaminowaniem, ale też wadliwie funkcjonującą realizacją założeń ustawowych i statutowych WORD-ów, w niechlubnej większości ograniczonej do wykonywania jednego zadania i osiągnięcia wyniku finansowego, naruszają zasady zaufania społecznego do takiej instytucji. Ten element właśnie chcemy zmienić i stworzyć warunki do poparcia i akceptacji działalności egzaminatorów i instruktorów osk przez osoby uczestniczące w procesie szkolenia i egzaminowania.

Priorytetem jest uproszczenie systemu zdobywania uprawnień przez osoby zainteresowane, bardziej akceptowalne, w tym przede wszystkim wprowadzenie przejrzystych zasad szkolenia i egzaminowania, dostępu do informacji o postępach i wynikach, komunikacji pomiędzy uczestnikami systemu. Elementem arcyważnym jest też stworzenie dobrze funkcjonującego systemu szkolenia instruktorów i egzaminatorów w zakresie posiadanej wiedzy, umiejętności i integracji w realizacji wspólnych celów.

Podczas Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Delegatów KSE ustalono kilka dodatkowych postulatów w świetle przedstawionych informacji członków zespołu. Oto kilka z nich:

- powrotu do wyższego wykształcenia wymaganego od egzaminatora;
- ujednolicenie systemu dojazdu do oddziałów terenowych ośrodków egzaminowania /refundacja lub pojazdy służbowe/;
- zniesienie niektórych ograniczeń dotyczących dodatkowej pracy zarobkowej egzaminatora;
- wprowadzenie praktyk asysten-

ckich dla kandydatów na egzaminatorów;

- uniwersalność badań lekarskich i psychologicznych w zakresie wykonywanych czynności jako egzaminator, instruktor i instruktor techniki jazdy.

To tylko niektóre propozycje, które będą uwzględniane w pracach zespołu w trakcie zmian do Ustawy o kierujących pojazdami, Ustawy o ruchu drogowym, Ustawy o transporcie czy rozporządzeń wykonawczych.

Członkowie zespołu są przekonani o słuszności podjętych przez Ministerstwo czynności. Brakuje jeszcze określonego terminu wprowadzenia zmian, a droga propozycji do tego, by stać się obowiązującym prawem będzie równie trudna, ale intencje Ministra i Dyrektora w MIB przekonują, że są bardziej realne, niż przez ostatnie 30 lat.

Nowa Rada Główna KSE rozpoczęła już swoją pracę. Diagnostuje wyzwania, jakie czekają Stowarzyszenie w ciągu 4 lat i przygotowuje plany zmian, których podstawą będzie aktywne uczestnictwo w podejmowanych działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W czasie nadchodzących zmian priorytetem będzie integracja środowisk, współpraca z organizacjami działającymi na rzecz kandydatów, kierowców, instruktorów.

Jeśli chodzi o struktury Stowarzyszenia, to zapraszamy wszystkich chętnych do uczestnictwa w procesie przeobrażeń. Już teraz Państwa głosy, pomysły, koncepcje mogą stać się rzeczywistością i mieć wpływ na doskonalenie się środowisk związanych z ruchem drogowym.

Jesteśmy teraz w najniższym punkcie niżu demograficznego. Skutkiem tego będzie mniejsza liczba nowych kierowców na drogach. Z jednej strony to nie najlepsze prognozy dla branży szkoleniowej i egzaminatorów. Z drugiej jednak, ten okres może się okazać najodpowiedniejszym do wprowadzania zmian systemowych, można nawet rzec rewolucyjnych. Jeśli ten trend się utrzyma, to mamy szansę na realną poprawę sytuacji na naszych drogach, a statystyki nie będą już tak przerażać.

Dariusz Chyćko

Kim jesteś w systemie szkolenia i egzaminowania?

Czyli o jakości kursów na prawo jazdy

Chcąc zdobyć upragnione uprawnienia do prowadzenia pojazdu, czy też podnieść swoje umiejętności i wejść na zawodowe wyżyny w prowadzeniu różnych pojazdów, musisz poddać się systemowi szkolenia i egzaminowania. To właśnie te systemy mają wpływ na Ciebie i Twoją przyszłą „skuteczność”. Z doświadczeń swoich własnych lub innych wiesz, że Twoje oczekiwania miały się z rzeczywistością. Czy zastanawiałeś się, skąd takie wrażenie?

Placisz i wymagasz. To bardzo prosta zasada, która jednak w życiu jakże często okazywała się zgubna. Wybierając jakąś usługę, zdajesz się bardzo często na tego, który tą usługę oferuje. Dzieje się tak, gdyż Twoje doświadczenie, wiedza czy umiejętności nie są w stanie pomóc Ci w dostatecznej ocenie oferty. Gdy już zabraknie „dobrych rad od tych, co się znają” albo porównałeś tą ofertę ze wszystkimi, jakie znalazłeś w Internecie, w końcu ulegasz swojej intuicji i podejmujesz decyzję. Już wkrótce doświadczysz, jakiej jakości była Twoja decyzja.

Musisz przejść szkolenie i zdać egzaminy, by uzyskać uprawnienia. Tak się dzieje wszędzie tam, gdy Twoja kariera się rozwija, ambicje i marzenia są realizowane i Ty sam dążysz do wyznaczonego sobie celu. Nie inaczej jest z uzyskiwaniem uprawnień do prowadzenia pojazdów, czyli kursem na prawo jazdy.

Jeśli nie masz wiedzy, czego powinieneś się spodziewać na takim kursie, jaki powinieneś osiągnąć poziom umiejętności i w jakim

zakresie – skazany jesteś na system i na to co Ci on oferuje bez możliwości stawiania wymogów. Jesteś BIERNYM uczestnikiem procesu szkolenia, a w konsekwencji egzaminowania. Jeśli trafiłeś do profesjonalisty, kogoś z pasją i jednocześnie odpowiedzialnego – masz szczęście, bo uda Ci się osiągnąć to, czego tak pragniesz bez zbędnego wysiłku i kosztów. Najczęściej jednak stajesz się w takich sytuacjach ofiarą ludzi niekompetentnych, o niskim profilu wiedzy i umiejętności, z marnym ostatecznym skutkiem. Ponosisz znaczne koszty, wciąż jesteś daleki od celu, który określony

powoli, acz skutecznie wykańcza Twoją psychę. Z jednej strony słyszysz o tym, jak dobrze Ci idzie. W Twoich uszach brzmi to jak muzyka. Z drugiej natomiast czujesz jakiś niedosyt, niepokój i zwyczajny brak komfortu. A potem jest bolesne zderzenie z obrazem Twoich zdobyczy na polu wiedzy i umiejętności z tym, co sądzi o tym egzaminator. Zaczyna się bolesny okres swoich własnych rozczarowań z powodu tego, co robiłeś/aś w czasie egzaminu, a przecież Twój poziom wiedzy i umiejętności był gwarantowany słowami Twojego nauczyciela.



jest bardzo ogólnie, np. „na pewno zdasz przy pierwszym, no może drugim podejściu” i nie pozostaje Ci nic innego, jak w to uwierzyć. Gdy dochodzisz wreszcie do wniosku, że coś jest nie tak, Twoja bierna postawa będąca pożywką dla spryciarzy i manipulatorów, „dobrych mówców”, „przekonanych” o Twoich jakże wspaniałych postępach,

Jeśli wciąż wierzysz słowom swojego mentora - instruktora – to już wiesz, że pechowo trafiłeś/aś do egzaminatora – potwora. To na pewno wszystko jego wina. Twoja bierna postawa i wpojony brak samokrytycyzmu nie pozwala spojrzeć szerzej na problem. Nieświadomy/a tego faktu wpadasz w studnię bez dna kolejnych „do-

kształtów” /dodatkowych godzin szkoleniowych/, coraz gorszego samopoczucia, przekonania o swoim braku zdolności. W konsekwencji tracisz wiarę w siebie i swoje możliwości, pojawia się rezygnacja, a stres szaleje w Twojej głowie za każdym razem, gdy zbliża się godzina egzaminu. Nawet na samą myśl o tej sytuacji czujesz swego rodzaju bezradność. Ponosząc kolejne straty w poziomie zaufania do siebie, wiary w swoje możliwości, czy tracąc kolejne pieniądze, czas, pogłębiając frustrację z powodu oddalającego się Twojego celu – poddajesz się, rezygnujesz na czas jakiś albo w ogóle lub otwierając szeroko oczy, szukasz rozwiązania, szukasz pomocy. Wreszcie zaczynasz słyszeć ze zrozumieniem to, co ma do powiedzenia nie tylko egzaminator, ale przede wszystkim Twój wewnętrzny głos rozsądku. No, wreszcie osiągnąłeś dno. Teraz musisz się od niego

odbić i dopłynąć do powierzchni najkrótszą drogą. Teraz już wiesz, że miałaś zamknięte oczy i uszy i że już więcej nie stać Ciebie na takie traktowanie.

BĄDŹ CZYNNYM -

I wtedy pojawia się CZYNNY uczestnik systemu szkolenia i egzaminowania....

Jako czynny uczestnik systemów, prawdopodobnie już dawno zakończyłbyś edukację i osiągnął swój cel.

A więc jak ustrzec się „studni bez dna”, rozczarowań, utraty wiary i pewności siebie?

Najczęściej wiesz co jest Ci potrzebne, nawet wiesz gdzie tego szukać, ale czego oczekiwać.... to już pierwszy próg, który zdecydowanie, jaką ścieżką przyjdzie Ci podążać.

Obecnie obowiązujący system legislacyjny w bardzo ograniczony sposób dostarcza narzędzi

dla kogoś takiego jak Ty, kto wyrusza z określonym celem, ale bez mapy.... Wiesz już, co Ciebie czeka, jeśli „na ślepo” wyruszysz. Wierz mi, nie warto tą drogą ruszać. Bądź mądrzejszy od wszystkich, którzy są mądrzy po szkodziu iposzukaj odpowiedzi na swoje pytania, a więc odnajdź swoją mapę.

Niestety, nie mamy systemu nadzorującego skuteczność szkolenia poszczególnych instruktorów. Chociaż te dane znajdują się w obowiązujących systemach egzaminacyjnych, nie są publikowane. Byłyby jednym z ważniejszych wyznaczników Twojego wyboru, ale by tak się stało, musi być wola ze strony ustawodawcy i przyzwolenie ze strony OSK. Cóż, nie jest to jednak w interesie szczególnie tej ostatniej strony, więc nie ma co liczyć na otwartość tych szkół. Są wyjątki. Takich właśnie musicie szukać – są to szkoły otwarte,

UCZESTNIK SYSTEMU SZKOLENIA I EGZAMINOWANIA

BIERNY

BRAK SYSTEMU KSZTAŁCENIA/SZKOLENIA INFORMACJI WSTĘPNEJ czyli brak prawidłowej odpowiedzi na pytania:

- dlaczego mam przechodzić szkolenie?
- co mam umieć?
- kiedy moja wiedza i umiejętności będą prawidłowe?
- skąd mam czerpać wiedzę czego mam oczekiwać od systemu?
- jakie są moje oczekiwania jako uczestnika systemu?
- jak mam egzekwować swoje prawa?

BRAK KSZTAŁCENIA ŚWIADOMOŚCI ODPOWIEDZIALNOŚCI czyli utrwalanie przeświadczenia:

- że lepiej się nie da,
- że system zrobił co mógł, a wina leży gdzie indziej...
- wiedza i umiejętności dopiero przyjdą z czasem...

BRAK NARZĘDZI DO UZYSKANIA BIEŻĄCEJ INFORMACJI O STANIE POSTĘPÓW W NABYWANIU WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI czyli im mniej wiesz, tym mniej będziesz zadawać pytań

WPROWADZENIE DZIAŁAŃ UTRWALAJĄCYCH CHAOS PRAWNY, IGNORANCJĘ POTRZEB NIEKTÓRYCH ODBIORCÓW SYSTEMU czyli sposób na przetrwanie i odsuwanie odpowiedzialności za swoje czynności bez konieczności podnoszenia swoich kompetencji i realizacji obowiązków

UPRZEDMIOTOWIENIE ODBIORCÓW SYSTEMÓW czyli sprowadzenie ich do roli słuchacza i wykonawcy poleceń bez prawa ingerencji w procesy go dotyczące - „zapłać i rób to, co Ci każą lub pracuj tak jak potrafisz na naszych warunkach”

CZYNNY

SYSTEM KSZTAŁCENIA WSTĘPNEGO GWARANTUJE WIEDZĘ czyli:

- co i w jakim zakresie powinienem wiedzieć;
- co jest poprawne a co nie, mam dostęp do odpowiednich opracowań w celu porównania;
- znam swoje prawa i obowiązki; mam je zawsze pod ręką;
- wiem jak egzekwować swoje prawa;
- wiem kogo i gdzie informować o nieprawidłowościach;
- jestem odpowiedzialnym uczestnikiem systemów;

ŚWIADOMY SVOJEJ ODPOWIEDZIALNOŚCI bo wiem:

- na jakim poziomie jest moja wiedza i umiejętności;
- gdzie mogę podnosić swoje kompetencje;
- jak mogę reagować w przypadku niewłaściwych zachowań;
- czego chcę od uczestników systemów;

MAM DOSTĘP I JESTEM ŚWIADOMYM UŻYTKOWNIKIEM NOWOCZESNYCH SYSTEMÓW INFORMACJI ponieważ:

- ustawodawca zapewnia dostęp do informacji bieżącej o moich postępach, potrzebach, możliwościach
- mam łatwy dostęp do systemu informacji;
- mogę na bieżąco weryfikować jakość otrzymywanych i oferowanych usług;

JESTEM PODMIOTOWO TRAKTOWANY PRZEZ UCZESTNIKÓW SYSTEMU A PRAWO CHRONI MNIE I MOJE PRAWA czyli:

- intencją uczestników systemów jest przede wszystkim osiągnąć cel, jakim jest przygotowanie świadomego i odpowiedzialnego uczestnika ruchu drogowego

publikujące swoje wyniki, często z podziałem na poszczególnych instruktorów. Idźcie na spotkanie z przedstawicielem szkoły jazdy. Pytajcie o:

- materiały szkoleniowe,
- pojazdy na których będziecie się szkolić, ich wiek,
- sale wykładowe - czy są na miejscu, czy gdzieś „na mieście”,
- plac manewrowy – czy jest na wyłączność ośrodka, a może współwynajmowany przez wiele szkół lub innych przedsiębiorców;
- umowę na świadczenie usługi;
- oraz najtrudniejsze - programy szkolenia z rozpisаныmi szczegółowymi elementami szkolenia, z których jasno będzie wynikać czego będę się uczyć i jaki poziom należy uzyskać, by być gotowym do uczestniczenia w ruchu drogowym.

Poproś o oprowadzenie po takiej szkole, wsiądź do pojazdu, na którym być może będziesz szkolony, spójrz na plac, który powinien być do dyspozycji podczas Twojego szkolenia. Może będzie możliwość uczestniczenia w darmowej godzinie wykładu teoretycznego czy też szkolenia na pojeździe przed podjęciem decyzji – skorzystaj z tego. Będziesz miał szansę na wyrobienie sobie swojego własnego zdania o szkole.

Idealnie by było, gdyby szkoła chciała podpisać z Tobą umowę na wykonanie usługi, określiła w załączniku zakres szkolenia, wskazała możliwości reklamacji i rezygnacji z kontynuacji szkolenia. Takie wyjątkowe szkoły i przede wszystkim właściciele tych szkół, być może troszkę droższe w swoich usługach, ale z pewnością zwiększające Twoje szanse, by osiągnąć swój cel szybciej i bardziej profesjonalnie.

Oczywiście poczytaj jeszcze o tej szkole na forach, znajdź opinie o instruktorach, poszukaj rankingów.

Stań się CZYNNYM uczestnikiem swoich wyborów, świadomym swoich potrzeb i oczekiwań.

Pamiętaj! Dobry nauczyciel jest na wagę złota. Jeśli trafiłeś do

kogoś takiego, to żaden egzamin i żaden egzaminator nie będzie w stanie przeszkodzić Ci w osiągnięciu Twojego celu. Co więcej, będziesz zadowolony z siebie i swoich postępów, a egzamin będzie miał wymiar zwykłej formalności bo Ty wiesz co umiesz i na co Ciebie stać.

Jakże często kusi Ciebie niska cena szkolenia, zapewnienia o tym, z jaką łatwością zdasz egzamin, przygotowując się z tą, a nie inną szkołą. Wystrzegaj się ofert wskazujących na fakt, że będziesz jeździł „trasami egzaminacyjnymi”. Pamiętaj, masz być kierowcą przygotowanym do jazdy pojazdem w każdym miejscu i w każdych warunkach ruchu drogowego, a nie tylko w czasie egzaminu. Nie daj się skusić pójściem na skróty, na łatwiznę i nie ulegaj ładnym słówkom. To Ty będziesz odpowiadał za swoje czyny w ruchu drogowym, a nie Twój nauczyciel.

Zasada jest prosta – za tani kurs zapłacisz dużo więcej niż koszt droższego kursu w renomowanej, uznanej szkole jazdy.

A oto przykład Twojego złego wyboru szkoły/nauczyciela:

1. Załóżmy, że kurs szkolenia na kat. B wynosi 950zł, (w renomowanej, uznanej szkole – 1500 zł)
2. Otrzymałeś zestaw do nauki przepisów i zasad działania pojazdów.
3. Nie masz umowy na wykonanie usługi ani też zakresu szkolenia, za który zapłaciłeś.
4. Szkolenia mają niską jakość / czujesz to, ale boisz się z tym coś zrobić/, często „czas szkolenia jest urywany z powodu...”, a więc tracisz; wciąż nie wiesz, na jakim etapie szkolenia jesteś, co jeszcze trzeba się nauczyć, a to co umiesz, czy wykonujesz poprawnie.
5. Instruktorzy się zmieniają, wciąż powtarzasz te same elementy... Egzamin wewnętrzny był pobieżny, bez omawiania przez prowadzącego zajęcia, być może już dawno podpisany „zaocznie”, bo przecież jesteś

tak dobry, że to jest zbędna formalność i....

6. Instruktor przekonuje, że osiągnąłeś doskonały poziom wiedzy i umiejętności, a tylko pech i „zły” egzaminator może stanąć Ci na przeszkodzie...
7. Nie zdajesz egzaminu już 4-ty raz - rozgoryczenie, żal, pretensja do całego świata.
8. Bierzesz kolejne „dokszały” między egzaminami – 2-3 i więcej godzin tygodniowo po 50 zł za każdą godzinę.

Podsumujmy:

- 950zł kurs;
 - 4 x egzamin po 140 zł + 30 zł teoria – czyli 590 zł
 - Powiedzmy 2 godziny „dokszałów” tygodniowo czyli: 2 godz x 3 tygodnie oczekiwania x 50 zł x 3 okresy oczekiwania na kolejny egzamin; razem 900 zł
 - Dołóżmy koszty dojazdu i straconego czasu, urlop w pracy, opiekunka do dziecka: np. 200 zł
- Czyli w sumie daje to: ok. 2640zł.

I jak? Wychodzi na to, że tańszy kurs jest dużo droższy od najdroższego. W co więc zainwestujesz? Pamiętaj, że nie wszystkie uwarunkowania kursu zostały ujęte w tej pobieżnej kalkulacji. Chodziło wyłącznie o pokazanie Ci, że stereotypowe myślenie z Twojej strony może doprowadzić do znacznych strat nie tylko finansowych, ale też w poziomie wiedzy i umiejętności. Być może skończysz tani kurs, który okaże się bardzo drogi, a efekty będą zdecydowanie gorsze niż kiedykolwiek oczekiwałeś. Jak wycenić Twoje zadowolenie, swobodę w prowadzeniu pojazdu, umiejętność skutecznego uczestnictwa w ruchu drogowym, bezpiecznego uczestnictwa itd.?

Życzę więc Ci czynnego udziału w systemie szkolenia i egzaminowania oraz trafnych wyborów.

Warto poświęcić odrobinę czasu i chęci by uniknąć tych wszystkich przykrych sytuacji.

Dariusz Chyćko

List do dyrektorów ośrodków egzaminowania



Dobry czas na wspólne działanie i integrację środowisk

Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów zgodnie z postanowieniami Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Delegatów w styczniu 2017r w Łodzi wprowadza w życie założenia, których rezultatem ma być integracja środowisk odpowiedzialnych za szkolenie i egzaminowanie kandydatów na kierowców i kierowców.

Poniżej zamieszczamy treść listu skierowaną do dyrektorów ośrodków egzaminowania. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, inicjacja działań wprowadzających nowe rozwiązania, zrozumienie swoich potrzeb to zadania na dziś i jutro.

„Miło mi jest poinformować, że Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców na Nadzwyczajnym Walnym Zebraniu Delegatów KSE w Łodzi w dniach 21-22 stycznia 2017 jednoznacznie opowiedziało się za utrzymaniem ośrodków egzaminowania jako niezbędnego i podstawowego ogniwa systemu uzyskiwania uprawnień przez osoby ubiegające się o uprawnienia do prowadzenia pojazdów. Jednocześnie chcę zaznaczyć, że to stanowisko jest zgodne z tym, jakie reprezentują przedstawiciele Stowarzyszenia w pracach Zespołu doradczego do spraw szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy przy ministrze MIB.

Wbrew nieprzychylnym opiniom niektórych grup środowiskowo związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem

kandydatów na kierowców, Stowarzyszenie działa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przede wszystkim w kierunku ciągłego podnoszenia wiedzy i umiejętności polskiego kierowcy. Te działania znajdują się poza wszelkiego typu dywagacjami zmierzającymi do utożsamienia KSE do grupy ludzi o intencjach sprzecznych z podstawowymi zasadami Kodeksu Egzaminatora. Działając społecznie, w ramach obowiązujących przepisów, reprezentując grupę zawodową o wyjątkowych umiejętnościach i doświadczeniu, trudno też w pełni oczekiwać akceptacji obecnego stanu prawnego i relacji międzyśrodowiskowych. Dlatego też uważamy, że niezbędne są zmiany przede wszystkim w zakresie systemu szkolenia osób ubiegających się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów oraz systemu nadzoru nad procesem egzaminowania, w tym także systemu oceny umiejętności i predyspozycji kandydata. W tym kontekście, biorąc też pod uwagę myśli intencyjne towarzyszące pomysłodawcom i twórcom idei powstania ośrodków egzaminowania oraz perspektywy ich działania musimy zweryfikować obecny stan realizacji tych zamierzeń. Nie bez znaczenia jest też obecny odbiór społeczny ośrodków i ludzi w nich pracujących.

To dobry czas do tego, by poprawić wadliwie funkcjonujące elementy systemu i dać szansę odbiorcom systemów na osiągnięcie właści-

wych poziomów w przygotowaniu i uczestniczeniu we społecznym ruchu drogowym. Ograniczanie tych potrzeb wyłącznie do niektórych czynników uczestniczących w procesie lub postulowania do utrzymania obecnie funkcjonującego stanu realizacji zapisów ustawowych przeczy zasadom dotyczącym stałego podnoszenia jakości, kompetencji i skuteczności w osiąganiu wyznaczonych celów.

Jestem przekonany, że Pan/Pani także podziela podobne zdanie w powyższej kwestii i podejmuje działania, których rezultat będzie z korzyścią dla wszystkich zainteresowanych. W imieniu członków Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów zapraszam do współpracy i budowania pozytywnych relacji na rzecz obecnego i przyszłego użytkownika naszych dróg.



Prezes Rady Głównej KSE
Dariusz Chyćko

Polemiki – kto chce, a kto nie chce zmian w systemie szkolenia i egzaminowania

Statystyki drogowe nie kłamią. Właśnie nimi podpierają się w swoich polemikach na łamach czasopism czy na szklanym ekranie wszyscy ci, którzy zaniepokojeni są sytuacją w kraju lub ci, którzy chcą zaistnieć w mediach. Bez względu na to, jakie pobudki kierowały tymi osobami, problem pozostaje – niechlubne statystyki wypadków komunikacyjnych. Pomimo wielu analiz tego stanu, propozycji rozwiązań, przez wiele lat nie powstał żaden spójny program naprawczy. Doraźne działania organizacji, stowarzyszeń, władz jedynie chwilowo łagodzą skutki. Najczęściej dzieje się tak z powodu jakiegoś zdarzenia tragicznego na drodze, dla przykładu „oto kierowca pod wpływem alkoholu i narkotyków zabija 6-cio osobową rodzinę” czy „młody kierowca naraża życie Pani Premier”. Budzą się wtedy sumienia, poszukuje się odpowiedzialnych, snuje plany na przyszłość i za chwile inne zdarzenia jak patyną pokrywają te zrywy aż do kolejnego zdarzenia.

Właśnie teraz, po prawie 30 latach znikomych działań w omawianym zakresie, pojawiła się realna szansa na systemowe zmiany, których efektem końcowym ma być podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, świadomości jego użytkowników i radykalnego zmniejszenia skutków błędów systemów odpowiedzialnych za szkolenie i egzaminowanie kandydatów na kierowców i kierowców. Oczekiwania społeczne w tych sprawach są olbrzymie. Nikt nie kwe-

stionuje konieczności zmian zmierzających do zmniejszenia liczby zabitych i rannych na drogach. Nikt nie kwestionuje skutków społecznych i ekonomicznych zaniechania zdecydowanych działań. Przykłady z Europy ukazują ułomności w naszych rodzimych rozwiązaniach prawnych, organizacyjnych czy też w samej świadomości przeciętnego użytkownika ruchu drogowego. To wszystko wiemy już od dawna, ale jak dotąd nikt się nie odważył na podjęcie zdecydowanych kroków, by ten stan zmienić. Aż do dzisiaj....

Powołanie do życia Zespołu doradczego do spraw szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy przez Wiceministra Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa przy końcu 2016 pozwala mieć nadzieję, że pojawiła się szansa na podjęcie środków zaradczych istniejącego stanu rzeczy. I jak każda nowa koncepcja, ma swoich zwolenników i przeciwników.

Zespół powołanych specjalistów, reprezentujących środowiska szkolenia, egzaminowania i ruchu drogowego, ma dawać gwarancję merytorycznych rozwiązań legislacyjnych, umożliwiających podjęcie działań rozwiązujących większość problemów nurtujących te środowiska, a co za tym idzie, pozytywnie zmienić rzeczywistość polskiego kierowcy.

Środowiska, dla których zmiany są oczekiwane i niezbędne moim zdaniem to:

- społeczeństwo, oczekujące zmian wpływających na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego;
- kandydaci na kierowców;
- kandydaci uzupełniający wiedzę i umiejętności po ukończeniu kursu;
- kierowcy podlegający weryfikacji uprawnień;
- kierowcy bez praktyki w ruchu drogowym;
- kandydaci na instruktorów i kandydaci na wykładowców chcący uzyskać wysoki poziom umiejętności i wiedzy do wykonywania swojego zawodu;
- instruktorzy i wykładowcy chcący podnosić swoje kompetencje;
- właściciele osk, sumiennie i rzetelnie wykonujący swoją działalność, chcących rozwijać swoją działalność, mieć poczucie bezpieczeństwa i dobrze wykonanej pracy; oczekujący stabilnych, przejrzystych warunków pracy i rozwoju swojej firmy, jak i pracownicy w niej zatrudnieni;
- egzaminatorzy kandydatów na kierowców i kierowców;
- część dyrektorów ośrodków egzaminowania, posiadających szerszy ogłód sytuacji, posiadających umiejętności i kompetencje do realizacji założeń funkcjonowania tych jednostek samorządowych; będących profesjonalistami w zakresie zarządzania; posiadających poczucie odpowiedzialności za realizację powierzonych im celów; chcących realizować misję im powie-

rzoną, a nie wyłącznie ograniczać się do zapewnienia wyniku finansowego swojej placówki;

- starostwa pełniące nadzór nad działalnością osk;
- podmioty pełniące nadzór nad ODTJ;
- Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- federacje, stowarzyszenia podmiotów związanych ze szkoleniem, egzaminowaniem i transportem; szukających nowoczesnych rozwiązań zwiększających BRD*;
- politycy i ugrupowania polityczne zainteresowane realnymi zmianami w systemach szkolenia, egzaminowania kandydatów na kierowców; poprawą brd, statystyk; wprowadzaniem unifikacji legislacyjnych;

Cóż, jak wynika z powyższej listy tych, którzy nie boją się zmian, a w moim przekonaniu mających poczucie odpowiedzialności o szerokim spektrum odbiorców swoich usług i powinności jest znacznie więcej niż tych, reprezentujących poniższą listę. A jednak od wielu lat to właśnie ludzie z tej niechlubnej listy w sobie tylko znany sposób mają większy wpływ na kreowanie współczesnej rzeczywistości. W tym miejscu nasze wewnętrzne „ja” mówi im zdecydowane „dość”. Kim oni są? Według mnie to tacy sami ludzie jak inni, dla których jednak osobiste korzyści, władza, splendor, medialny wizaż czy ludzkie słabości stanowią wyznaczniki spełnienia.

Środowiska niezainteresowane zmianami obecnie funkcjonujących systemów:

- kandydaci na kierowców i kierowcy zainteresowani likwidacją systemu szkolenia i egzaminowania w celu oszczędności ekonomicznych; niezainteresowanych brd, uznający stan obecny bezpieczeństwa za wystarczający; tolerujących patologię i „bylejakość”; bez wewnętrznego poczucia odpowiedzialności za obojętność czy zwyczajne wycofanie

w związku z przeświadczeniem, że „nic się nie da zrobić”;

- instruktorzy, dla których podnoszenie swoich umiejętności i wiedzy jest czynnością zbędną, niskoopłacanych, wykonujących najczęściej swój zawód jako przejściowy, uzupełniający; bez świadomości konieczności zmian, pracujący dorywczo w tym zawodzie, bez perspektywy związania się z tym zawodem na stałe; zrezygnowanych beznadziejnością sytuacji i miejsca, w którym przyszło im pracować;

- egzaminatorzy – piastujący wyższe stanowiska w ośrodkach egzaminowania oraz osoby uległe, zastraszone, przedkładające pracę nad realizację siebie w zawodzie zgodnie z zasadami; najczęściej obojętność stanowi dla nich sposób na przetrwanie w niesprzyjających warunkach, każdego dnia czekając wyłącznie końca pracy; bez motywacji i empatii, w atmosferze ciągłego zagrożenia stają się biernymi wykonawcami poleceń i obowiązków;
- dyrektorzy ośrodków egzaminowania – w związku z ochroną pozycji zawodowej, stanowisk, władzy wynikającej z niewłaściwych zapisów legislacyjnych; przywilejów, nietykalności, często możliwości zaistnienia medialnego w roli specjalisty, arbitra w sprawach ruchu drogowego /co nie jest poparte ani wykształceniem, ani wiedzą merytoryczną/; operujący często znacznymi funduszami; niezainteresowanych inwestycjami w zakresie działalności na rzecz brd;
- organy nadzoru nad szkoleniem i egzaminowaniem – stworzone struktury i ich czynności w realizacji powierzonych zadań są dla nich wystarczające do nadzoru systemów; obecne przepisy prawa umożliwiają sprawowanie nadzoru przez osoby niekompetentne, bez podstawowego przygotowania w zakresie swoich

obowiązków; praktycznie bez konsekwencji swoich decyzji; często nadużywających przepisów w celu dyscyplinowania podwładnych, a nawet odbierania uprawnień mimo, że ich nie nadawali; operujący z pozycji władzy interpretacjami prawa korzystnymi dla nich;

- środowiska utrzymujące stan chaosu w systemie szkolenia i egzaminowania w celach sobie wiadomych, najczęściej ukrywania niekompetencji, bylejakości, przedmiotowego traktowania petentów, nierzetelnego wykonywania swoich obowiązków w celu generowania i maksymalizacji profitów;
- struktury legislacyjne utrzymujące trend minimalnych zmian systemowych, ograniczających swoją działalność do wprowadzania małymi krokami zmian o niewielkim, ale często bulwersującym poziomie merytorycznym, wynikających z aprobowanych grup wpływów, minimalizujących dostęp do zmian specjalistom w danej dziedzinie, praktykom.

Podstawowym problemem nie jest świadomość konieczności zmian, ale budowa koncepcji tych zmian w oparciu o najnowsze, sprawdzone rozwiązania światowe, w tym przede wszystkim rozwiązania europejskie. Doskonale wszyscy wiemy, że tragiczne statystyki na naszych drogach wymagają zdecydowanej interwencji ze strony przedstawicieli władz. Taka interwencja poparta wsparciem ze strony specjalistów i praktyków może przynieść oczekiwane efekty. Odrobina odwagi i umiejętności przyjmowania odpowiedzialności za swoje decyzje może przełamać stereotyp bierności legislacyjnej w interesującym nas zakresie.

Ze swojej strony podziwiam ludzi, którzy odważyli się brać udział w pracach nowopowołanego zespołu. Z pewnością ich starania, bez względu na wymiar, będą krokiem naprzód. Dobrze, że obecne władze krajowe widzą potrzebę zmian.

Feniks

* Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego

SYSTEM CISEK

Czas być świadomym uczestnikiem szkolenia

System o roboczej nazwie CISEK / Centrum Informacji o Szkoleniu i Egzaminowaniu Kierowców/ jest być może odpowiedzią na zapotrzebowanie odbiorców systemu szkolenia i egzaminowania na narzędzie pozwalające mieć wpływ na świadomość jego użytkowników. Bardzo szybko mógłby się stać podstawowym narzędziem wspomagającym proces ubiegania się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz podnoszenia kompetencji kierowców przede wszystkim kandydatów na kierowców. W swojej istocie jednak jest to rozwiązanie uniwersalne, ukierunkowane na maksymalizację osiąganych wyników przez uczestnika procesu szkolenia, podnoszenia kompetencji, weryfikacji i egzaminowania.

Kontroluj to, co już wiesz i umiesz, żądaj reszty!

System CISEK zaproponowany podczas spotkania Zespołu ds. szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców w dniu 31 stycznia 2017 przez autora projektu, a jednocześnie członka zespołu, miał ukazać uczestnikom możliwości nowego narzędzia przeznaczonego przede wszystkim dla obecnego i przyszłego kierowcy. Rozwiązanie to gromadzi i systematyzuje informacje pochodzące z procesu szkolenia i egzaminowania, rozszerzania i podnoszenia kompetencji, ale też weryfikacji uprawnień.

W jednym miejscu kandydat czy kierowca, ale też inni uczestnicy procesów znajdą wiedzę niezbędną do prawidłowego funkcjonowania systemu szkolenia i egzaminowania. Przede wszystkim kandydat będzie mógł śledzić swoje postępy w pozyskiwaniu wiedzy i umiejętności w zakresie

uczestnictwa w ruchu drogowym. Praktycznie dwoma kliknięciami odnajdzie informacje o zakresie odbytych wykładów teoretycznych, ilości i zakresie przeprowadzonych jazd praktycznych, o egzaminach wewnętrznych, czy też wyniku i opisie egzaminu państwowego. Praktycznie w ciągu kilku sekund zarejestruje się na wykładzie teoretycznym w OSK czy rozpocznie jazdę praktyczną z instruktorem. Tak samo szybko zostanie zidentyfikowany w systemie egzaminacyjnym zgłaszając się w ośrodku egzaminowania czy też rozpoczynając egzamin państwowy. Proces rejestracji wykorzystuje obecne już na rynku narzędzia ogólnodostępne i aplikacje online. Praktycznie z każdego miejsca możesz rejestrować czynności systemu szkolenia i egzaminowania.

Smartfon, tablet, blink czy qr – po prostu kilka sekund! bądź panem sytuacji. CISEK to narzędzie, które może towarzyszyć kierowcy w jego rozwoju przez wiele lat.

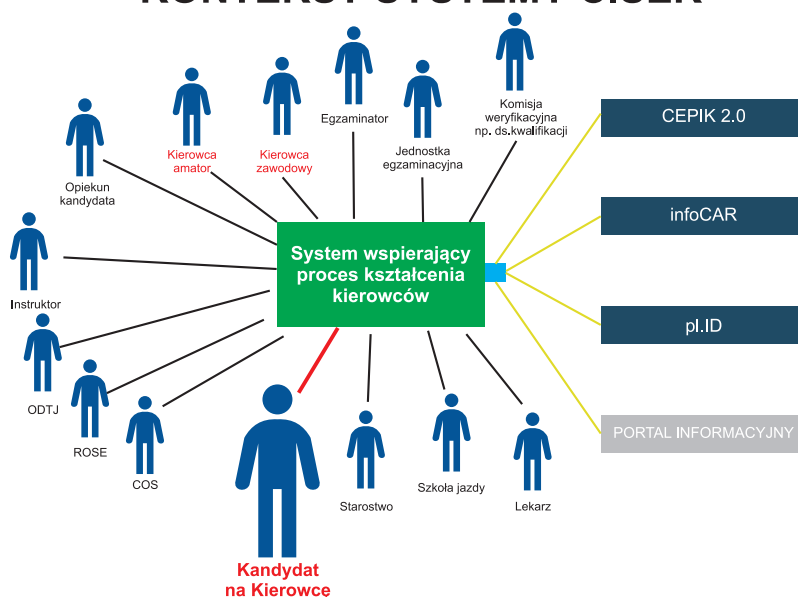
Zintegrowany z innymi systemami typu CEPIK, Egzamin/WORD, Info.Car itp. pozwoli na odnalezienie się zainteresowanego w swoich możliwościach i doskonaleniu osobistym czy zawodowym.

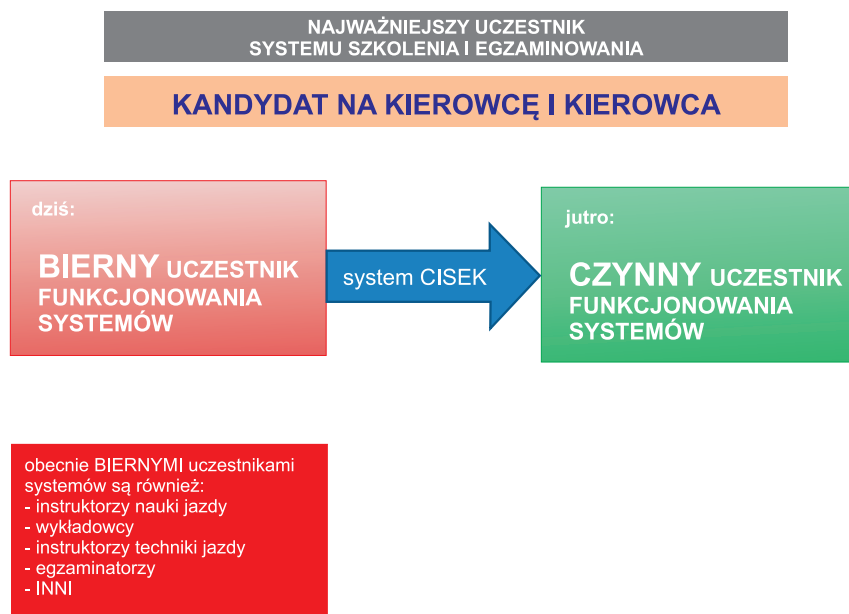
Z systemu korzystać będą mogli między innymi instruktorzy, wykładowcy, którzy dzięki wymianie informacji odnajdą się w mnogości prowadzonych zajęć, stając się bardziej skutecznym i wydajnym w realizacji swoich celów.

Znajdzie się w nim również miejsce na informacje od lekarzy opiniujących predyspozycje zdrowotne przyszłych kierowców. Tak samo osoby towarzyszące w ramach szkolenia rozszerzonego kandydatów na kierowcę – być może nowe rozwiązanie w systemie szkolenia, będzie miało swoje odzwierciedlenie w informacji zebranej przez CISEK.

To nowe rozwiązanie jest wyjątkowo elastyczne i kompatybilne z innymi narzędziami wykorzystywanymi przez OSK, Starostwa itp.

KONTEKST SYSTEMY CISEK





Bądź czynny

Podstawowym zadaniem systemu CISEK byłoby uczestnictwo w przekształcaniu stanu biernego uczestników systemu szkolenia i egzaminowania w stan czynny tych uczestników. Obecny system preferuje uczestnika biernego. Bez realnej możliwości kontroli tego co się uczysz, w jaki sposób są realizowane zajęcia, jakie powinny być efekty szkolenia, bez możliwości porównania tego, co osiągnąłeś z tym, co powinno być – wciąż jesteś biernym uczestnikiem systemów. Bardzo łatwo wprowadzić taką osobę w fał-

szywe przekonanie o jego poziomie wiedzy i umiejętności. A na egzaminie pełny szok. Okazuje się, że nie potrafisz włączyć wycieraczek, bo zaczął padać deszcz; nie jesteś w stanie prawidłowo zatrzymać pojazdu, bo nie znasz podstawowych technik prowadzenia go itd. To właśnie przyszły kierowca miałby możliwość sprawdzenia, czy szkolenie przebiega właściwie i miałby wiedzę o swoich postępach w trakcie szkolenia.

System docelowo byłby własnością MIB. Jego realizacja w przypadku akceptacji społecznej i ministerialnej potrwałaby nie dłużej niż

18 miesięcy. Prawdopodobnie bardzo szybko stałby się narzędziem szeroko wykorzystywanym przez odbiorców i realizatorów procesów szkolenia i egzaminowania. Wszystko zależy od woli osób decyzyjnych oraz zrozumienia i potrzeb potencjalnych odbiorców.

Tak jak już wcześniej pisałem, odbiorcy systemu praktycznie nie ponosiliby jakichkolwiek nakładów finansowych, by korzystać z systemu. Do logowania i korzystania z niego wystarczyłby smartfon, tablet, laptop czy PC. Oczywiście przewidziano też możliwość logowania się w systemie dla osób nie posiadających powyższych urządzeń. Wykorzystując obecnie powszechnie dostępną technologię np. kodów QR, Blik czy innych podobnych, praktycznie z każdego miejsca można się logować podczas realizacji zajęć, rejestracji egzaminu praktycznego itp.

Jak każde nowe rozwiązanie, wymaga szerszego spojrzenia na oczekiwania środowisk. Zawężanie go wyłącznie do sytuacji problematycznych, które choć bardzo nieliczne, mogą jednak wystąpić – to tylko rozwiązanie techniczne - to jednak w odniesieniu do korzyści wymiernych i niewymiernych stanowi odpowiedź na wiele bolączek systemów obecnie funkcjonujących.

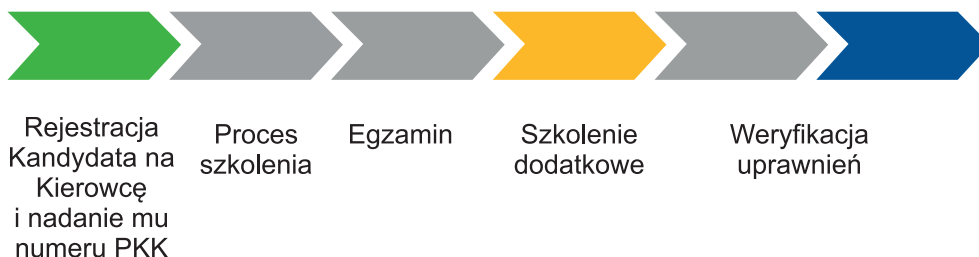
Będzie to również jedno z ważniejszych narzędzi podnoszących bezpieczeństwo ruchu drogowego poprzez wspomaganie świadomości obecnego i przyszłego kierowcy.

Czy ta koncepcja znajdzie uznanie w środowiskach potencjalnych odbiorców, ale też wśród osób odpowiedzialnych za stan legislacyjny w naszym kraju, zależy przed wszystkim od Was, drodzy uczestnicy systemów szkolenia, egzaminowania i podnoszenia kompetencji z zakresu ruchu drogowego.

Dariusz Chyćko

ZAKRES ROZWIĄZANIA

Rozwiązanie obejmowałoby proces od rejestracji Kandydata na Kierowcę do Egzaminu (z możliwymi powrotami w procesie i wariantami)





Co się może zmienić w szkoleniu i egzaminowaniu kandydatów na kierowców?

Od kilku miesięcy działa zespół specjalistów powołany przez ministra infrastruktury i budownictwa. Jego podstawowym zadaniem jest zmiana zasad szkolenia i egzaminowania tak, by poprawić obecnie funkcjonujące systemy, a jednocześnie zmienić zapisy legislacyjne umożliwiające wprowadzenie rozwiązań zmierzających ku zdecydowanej poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Prace zespołu okrywa płaszcz tajemnicy, a jednak od czasu do czasu czy to ze środowiska ośrodków szkolenia, gdzie konsultowane są niektóre propozycje, czy też od egzaminatorów z tej samej przyczyny pojawiają się informacje o zapisach legislacyjnych proponowanych rozwiązań.

Wiemy wszyscy, że negatywne sygnały dochodzące ze strony przyszłych kierowców uczestniczących w szkoleniu, a następnie w procesie egzaminowania, od strony instruktorów i właścicieli ośrodków, ale też od egzaminatorów uwikłanych w skomplikowany

system obowiązków i zależności świadczą o tym, że obecnie funkcjonujące systemy mają wiele mankamentów.

W poniższym tekście zebrałem większość informacji dotyczących propozycji, które pojawiły się w nowych rozwiązaniach zespołu.

Są one odpowiedzią na głosy środowisk. Pozostaje jednak pytanie, w jakim zakresie proponowane zmiany będą realizowane być może jeszcze w tym roku, chociaż początek przyszłego roku wydaje się bardziej osiągalny.

Jedną z najważniejszych propozycji dotyczy uczestnictwa instruktora w egzaminie praktycznym kandydata. To oznacza, że obligatoryjnie podczas egzaminów kategorii B to właśnie instruktor prowadzący będzie siedział obok zdającego i dbał o bezpieczeństwo uczestników egzaminu. Egzaminator siedzący z tyłu pojazdu zajmie się tym, do czego jest predysponowany – do oceny umiejętności przyszłego kierowcy. To rozwiązanie nie jest nowe, ale było sprawdzone i zgodnie z tendencją nowych propozycji, warto do takich rozwiązań wracać. Tym razem jednak, kandydat nie będzie ponosił dodatkowych kosztów z tytułu uczestnictwa instruktora w egzaminie. Odpłatność będzie zawarta w opłacie egzaminacyjnej. Ministerstwo nie ma na razie w planach podnoszenia opłat egzaminacyjnych – to bardzo dobra wiadomość dla przyszłych użytkowników dróg.

Egzaminy będą mogły się odbywać się pojazdami ośrodków szkolenia lub pojazdami w dyspozycji ośrodków egzaminowania. Obecne przepisy również umożliwiają wykorzystanie pojazdów z osk lub word, jednak w nowym rozwiązaniu właściciele pojazdów będą uzyskiwać zapłatę za podstawione pojazdy.

Dużo się zmieni w kwestii wymogów dotyczących samych ośrodków szkolenia kierowców. Pojawia się sformułowanie „na wyłączność”, a to oznacza, że elementy infrastruktury będą musiały spełniać specjalne wymagania. Uznano, że należy skończyć z patologią w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia i sytuacjami, w których działalność prowadzona jest na podstawie umów najmu placu, a plac podnajmowany jest np. 20-stu ośrodkom szkolenia.

Powraca pomysł ubiegania się o uprawnienia do kierowania pojazdami już w wieku 17 lat. To rozwiązanie jest związane ze szkoleniem rozszerzonym. Polega ono na tym, że wprowadzono okres szkolenia dla tych osób z osobą towarzyszącą. Jest to ciekawa propozycja nawiązująca do rozwiązań z innych krajów europejskich, której celem jest umożliwienie przyszłym kierowcom nabycie umiejętności praktyków ruchu drogowego. Opisywane szkolenie odbywałoby się po ukończeniu szkolenia podstawowego w osk.

Kolejną nowością jest możliwość szkolenia w ośrodkach szkolenia kierowców, którzy utracili uprawnienia lub tacy, którzy nie praktykowali jazdy w ruchu drogowym, a chcąc rozpocząć przygodę z kierownicą i być bezpiecznym, decydują się na szkolenie przypominające. Do tej pory nie było takiej możliwości, bo nie przewidywał tego ustawodawca, a więc wszystko to odbywało się nielegalnie.

W klasie IV szkoły podstawowej pojawi się obowiązkowe wychowanie komunikacyjne. Docelowo kończyć się będzie egzaminem na kartę rowerową, ale będzie on tylko dla chętnych. Brak podejścia do egzaminu lub niezdanie egzaminu nie będzie miało wpływu na promocję ucznia do następnej klasy.

Pojawia się wreszcie możliwość szkolenia kandydatów na kierowców poza obszarem zabudowanym. To oznacza również, że część egzaminu praktycznego będzie mogła się odbywać również poza obszarem zabudowanym. Do tej pory egzaminy były prowadzone w obszarach miast w odległości nie większej niż 2,5 km od ośrodka egzaminowania.

Ważną propozycją jest ograniczenie czasu ważności egzaminu teoretycznego. Obecnie taki egzamin po uzyskaniu wyniku pozytywnego jest ważny bezterminowo. To się jednak skończy. W nowym rozwiązaniu kandydat będzie miał tylko 12 miesięcy od uzyskania wyniku pozytywnego z egzaminu teoretycznego by przystąpić do egzaminu

praktycznego. Taki sposób realizacji systemu uzyskiwania uprawnień ma przeciwdziałać niezdrowej tendencji do przeciągania tego okresu. Im więcej czasu mija od ukończenia szkolenia, tym wiedza i umiejętności traca na swojej wartości, zanikają, a stąd prosta droga do niepowodzeń na egzaminie. Tego typu podejście do systemu szkolenia i egzaminowania generuje dodatkowe koszty dla uczestnika systemu.

Pojawiło się wiele domniemań dotyczących systemu szkolenia i egzaminowania. Jedną z najważniejszych propozycji wydaje się to, że egzaminator będzie pracownikiem wojewody, a nie jak dotychczas podległym marszałkowi. Jeśli ta koncepcja zostanie utrzymana, będzie to bardzo istotna zmiana nie tylko dla zainteresowanych, ale przede wszystkim dla przyszłych kierowców i środowiska ośrodków szkolenia. Takie rozwiązanie również miało swoje miejsce w historii. Skoro jednak nie sprawdziło się obecne rozwiązanie, a to wynika z opinii zainteresowanych środowisk /może za wyjątkiem opinii niektórych dyrektorów ośrodków egzaminowania/, to zgodnie z wcześniej przytaczaną zasadą, należy korzystać ze sprawdzonych standardów. Oczywiście wojewódzkie ośrodki egzaminacyjne będą nadal funkcjonować w dotychczasowym zakresie.

To tylko niektóre z proponowanych zmian, które ujrzały światło dzienne. Czy będą zastosowane w praktyce i kiedy to się stanie, tego oczywiście nie wiadomo. Jedno jest pewne. Zmiany nastąpią, bo oczekują tego środowiska związane z systemem szkolenia i egzaminowania. Ponad 20 lat mówi się tylko o potrzebie zmian, obiecuje, uzasadnia i... nic się nie zmienia. Przede wszystkim cierpi na tym społeczeństwo, uczestnicy ruchu drogowego. Nowy rząd obiecuje zdecydowane, przemyślane zmiany. Stąd też obecność specjalistów w zespole do spraw zmian legislacyjnych. Już wkrótce przekonamy się, jaki będzie efekt tych zmian.

R.H.

Incydent z udziałem pojazdu rządowego

Czy ktoś dostrzeże patologię w szkoleniu przyszłych kierowców?

Zdawanie egzaminów na prawo jazdy w małej miejscowości typu Oświęcim skutkuje m.in. tym, że przyszły kierowca nie zetknął się nigdy - ani podczas kursu, ani na egzaminie - z sytuacją nadzwyczajną na drodze, jak np. przejazd pojazdów uprzywilejowanych czy kolumny pojazdów.

Poziom szkolenia zawsze będzie adekwatny do tego, aby zdać egzamin a nie do rzeczywistych wymagań współczesnego kierowcy. Szkolenie będzie dotyczyło tylko tego, czego można się spodziewać na egzaminie państwowym. Szkoły nauki jazdy czy instruktorzy nie tylko z Oświęcimia i okolic, ale również z rejonów Bielsku-Białej, Katowic czy Krakowa kierujący swoich adeptów na egzamin do Oświęcimia nie mają motywacji do tego, aby ponosząc większe koszty nauczyć przyszłego kierowcę czegoś więcej niż tylko minimum umiejętności wymaganych do tego, aby tam zdać egzamin!

Miasto Oświęcim nie spełnia podstawowych wymogów infrastruktury drogowej do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy i co za tym idzie nie ma tam możliwości wykonania wszystkich zadań egzaminacyjnych! (nie mówiąc już o sytuacjach nadzwyczajnych,

które w większych miastach zdarzają się częściej). Mimo wszystko egzaminy są w Oświęcimiu przeprowadzane!

Za czasów rządów koalicji PO-PSL poziom szkolenia przyszłych kierowców systematycznie się obniżał:

- zlikwidowano obowiązek doszkalania po trzykrotnym niezaliczeniu egzaminu praktycznego,
- zlikwidowano obowiązek uczestniczenia w szkoleniu teoretycznym,
- umożliwiono zdawanie egzaminu praktycznego w małych miejscowościach,
- obniżono poziom wykształcenia minimalnego dla instruktora – wykształcenie podstawowe, dla egzaminatora – wykształcenie średnie,
- niczego nie zmieniono w systemie nadzoru nad funkcjonowaniem ośrodków szkolenia,

- wciąż toleruje się „handel kwiatami”, „turystykę szkoleniową” i patologię w tym środowisku.

Czy ostatni incydent z udziałem Pani Premier RP i młodego kierowcy zwróci szerszą uwagę na zjawisko patologii w szkoleniu przyszłych kierowców. Przecież przygotowywanie młodego człowieka wyłącznie do zdania egzaminu państwowego na dosłownie kilku prostych skrzyżowaniach w okolicy MORD* Oświęcim daje mu szansę na bezpieczne funkcjonowanie w ruchu drogowym Europy?

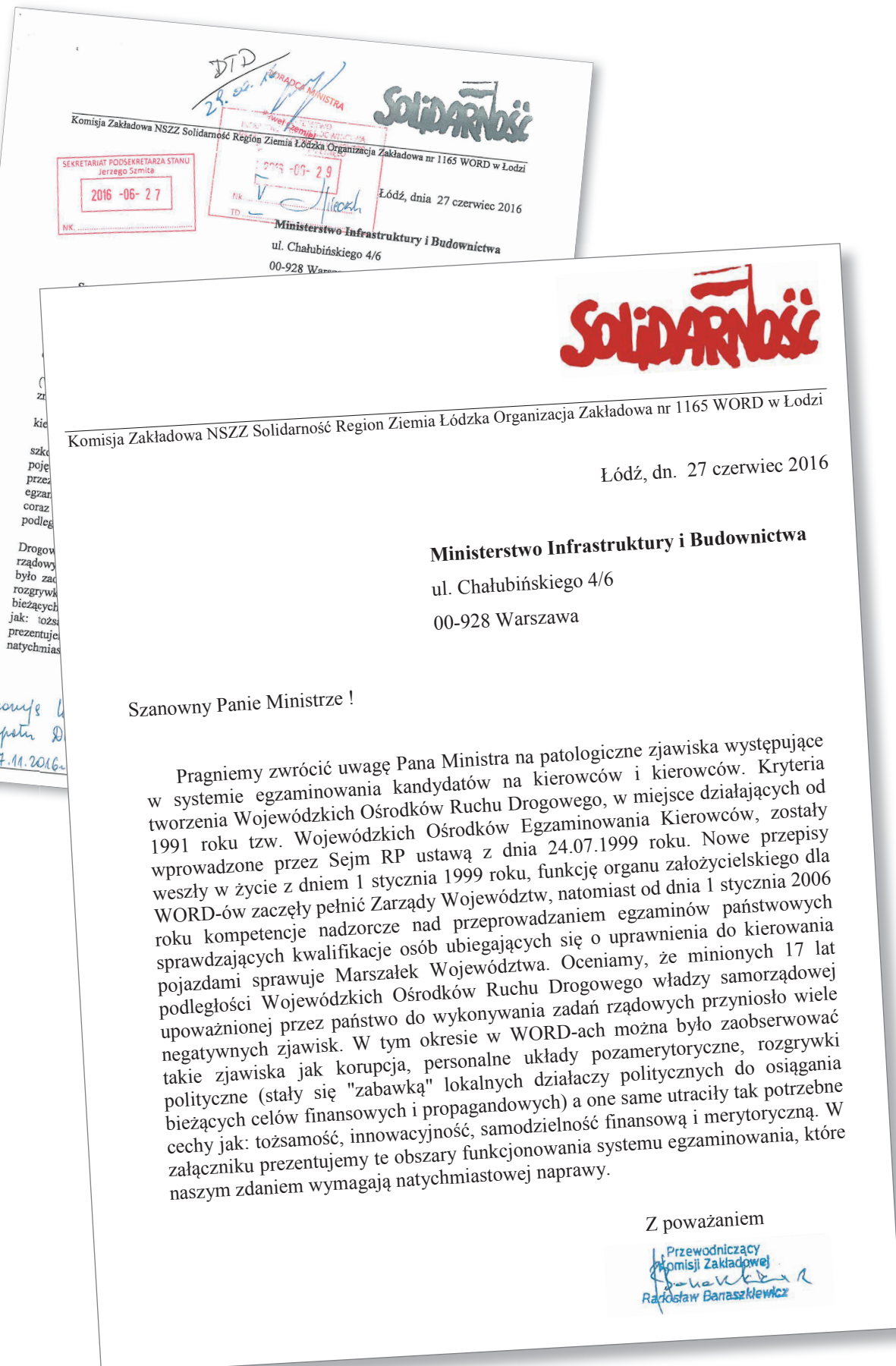
Czy jest właściwie przygotowany do samodzielnej jazdy pojazdem we współczesnych warunkach drogowych ktoś, kto podczas szkolenia przejeżdżał przez jedno skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną, nie spotkał się na drodze z osobą kierującą ruchem, nie musiał w zasadzie zmieniać pasa ruchu, nie jeździł z prędkością większą niż 50 km/h, nie miał więcej niż jednego pasa do zmiany kierunku jazdy, nie widział skrzyżowania wielopoziomowego, nie poznał nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych ... itd?

Czy taki kierowca, który w Oświęcimiu nie umiał się zachować w określonej sytuacji na drodze nie doprowadzi do tragedii, gdy znajdzie się w większej aglomeracji? Czy ktoś w ministerstwie infrastruktury zdaje sobie sprawę co będzie, gdy ten kierowca z Oświęcimia przyjedzie do Warszawy!?



* Małopolski Ośrodek Ruchu drogowego

List do Ministra infrastruktury i budownictwa





Komisja Zakładowa NSZZ Solidarność Region Ziemia Łódzka Organizacja Zakładowa nr 1165 WORD w Łodzi

System egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców - propozycje niezbędnych zmian

I. Zmiana systemu finansowania Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego

Aktualnie Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, które zatrudniają egzaminatorów przeprowadzających egzaminy dla kandydatów na kierowców i kierowców są jednostkami samofinansującymi się, powoływanymi przez Marszałków Województw. Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego jest powoływany i odwoływany przez zarząd województwa, który jednocześnie sprawuje nadzór nad ośrodkiem. Konsekwencją takiego stanu rzeczy jest fakt, że Dyrektor rozliczany jest m.in. z wyniku finansowego ośrodka którym kieruje. Doprowadziło to do sytuacji, że egzaminowanie kandydatów na kierowców i kierowców postrzegane jest przez dyrektorów w kategoriach czysto biznesowych, z jednoczesnym pominięciem istotnych kwestii społecznych. Jednocześnie zależność służbowa pomiędzy dyrektorem, a zatrudnianym przez niego egzaminatorem jest taka, że egzaminator jest często wręcz zmuszany do skracania czasu trwania egzaminu poprzez nadmierne planowanie ilości osób do przeegzaminowania. Poszczególni Dyrektorzy chcąc żeby ich ośrodki były bardziej konkurencyjne wobec innych ościennych dążą za wszelką cenę do zwiększenia zdawalności. Można to osiągnąć jedynie poprzez różnego rodzaju naciski na egzaminatorów (zastraszanie, zwalnianie z pracy tych ze zbyt niską zdawalnością). Przekłada się to wszystko bezsprzecznie na jakość i poziom egzaminowania, a pośrednio na bezpieczeństwo na drogach. Uważamy, że Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego to nie są miejsca, w których kwestie finansowe powinny odgrywać pierwszoplanową rolę. Sytuacja w której proces egzaminowania podporządkowany jest przede wszystkim wynikom finansowym ośrodka to patologia. Przede wszystkim przez ten aspekt postrzeganie społeczne Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego jest negatywne. Przez wiele lat w społeczeństwie ukształtował się pogląd, że osoby przystępujące do egzaminu są tendencyjnie „oblewane” właśnie z uwagi na fakt, że ośrodki są samofinansujące się. Więcej egzaminów = większy zysk ośrodka to w ten sposób właśnie postrzegają funkcjonowanie Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego ich Dyrektorzy. Proces egzaminowania jest procesem bardzo złożonym, a na jego właściwe wdrożenie potrzebny jest odpowiedni czas. Na chwilę obecną mamy sytuację w kraju, gdzie są ośrodki w których egzaminator w ciągu dnia pracy zmuszany jest do przeprowadzania kilkunastu egzaminów. Egzaminatorom wyliczana jest efektywność pracy na tej podstawie, a „niewydolni” mogą w konsekwencji stracić pracę. Egzaminator stał się maszynką do zarabiania pieniędzy, natomiast główny cel jakim jest realne sprawdzenie kwalifikacji osób przystępujących do egzaminu przestał się liczyć. Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego podlegają poszczególnym Marszałkom, ale same na siebie muszą zarobić. Oczywiście w sytuacji gdy WORD nie będzie miał pieniędzy na funkcjonowanie obowiązkiem Marszałka Województwa jest zagwarantowanie ciągłości działania tej instytucji. Do takich sytuacji nie dochodzi,



Komisja Zakładowa NSZZ Solidarność Region Ziemia Łódzka Organizacja Zakładowa nr 1165 WORD w Łodzi

ponieważ Dyrektorów WORD-ów rozlicza się z wyników finansowych (od tego zależą ich premie i nagrody). Takie podejście powoduje, że głównym motywatorem działalności kadry zarządzającej ośrodkami egzaminowania kierowców są pieniądze, a nie Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego. Dyrektorzy robią wszystko żeby móc na koniec roku uzyskać jak największe zyski, ponieważ pozwala to również Marszałkowi Województwa korzystać z tych pieniędzy. Pod przykrywką dbania o Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego Marszałek może przy pomocy pieniędzy wygenerowanych przez WORD "łatać" własne dziury budżetowe. Przejawem wyścigu o kasę jest tendencja do tworzenia filii WORD-ów w miastach powiatowych. Oficjalna wersja to chęć ułatwienia społeczeństwu dostępu do egzaminu na prawo jazdy, a w rzeczywistości jest to objaw bezwzględnej konkurencji między poszczególnymi ośrodkami egzaminowania. Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego łącznie w skali kraju mają aktualnie zgromadzoną kwotę rzędu kilkuset milionów złotych. Teoretycznie środki te powinny zostać przekazane na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Faktycznie jednak gromadzone są one głównie na rachunkach bankowych, a w bilansie ujęte jako kapitał rezerwowy. Występuje więc zjawisko tezauryzacji znacznych środków, co w skali makro jest szkodliwe dla rozwoju gospodarki. Ośrodki egzaminowania zaś same w sobie mają znikomy wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i możliwości jego realnej poprawy. W naszej ocenie jedynym rozwiązaniem pozwalającym na uniknięcie powyższych sytuacji jest przejęcie finansowania Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego przez budżet państwa, tak jak to ma miejsce w przypadku wielu urzędów czy instytucji. Wpływy do budżetu z tytułu egzaminów natomiast w zupełności pokryją te potrzeby, a jednocześnie nadwyżka w sposób rzeczywisty będzie mogła zostać przeznaczona np. na realną poprawę bezpieczeństwa na drogach w naszym kraju.

II. Likwidacja zależności egzaminatora od Dyrektora

Egzaminator w obecnym systemie egzaminowania traktowany jest przedmiotowo. Jego sytuacja zawodowa jest dynamicznie zmienna i zależna od aktualnej koniunktury na rynku. Dyrektor w obawie o właściwy wynik finansowy przy niewielkim nawet spadku liczby osób przystępujących do egzaminu bardzo chętnie zwalnia egzaminatorów lub zmienia im wymiar czasu pracy. Sytuacja taka może prowadzić do tego, że egzaminatorzy w obawie o własny budżet domowy będą świadomie lub podświadomie próbowali manipulować wynikami egzaminów w taki sposób, aby utrzymać na rynku właściwą liczbę osób przystępujących do egzaminów lub żeby spełnić oczekiwania Dyrektora w kwestii zdawalności i "przerobu" klientów. Każdy egzamin jest określonym wysiłkiem psychicznym dla egzaminatora, który ponosi dużą odpowiedzialność za przebieg i bezpieczeństwo egzaminu w ruchu drogowym. Dla porównania podnieść należy, że czas pracy kierowców został bardzo precyzyjnie określony we właściwych przepisach. Jednocześnie jednak egzaminatorowi, który jest także pośrednio kierującym przysługuje jedynie 15 minutowa przerwa w czasie dnia pracy z której i tak często nie może skorzystać z



Komisja Zakładowa NSZZ Solidarność Region Ziemia Łódzka Organizacja Zakładowa nr 1165 WORD w Łodzi

uwagi na fakt, że zaplanowano mu do przeegzaminowania w danym dniu pracy 12 osób. Przy założeniu, że egzamin państwowy na prawo jazdy w ruchu drogowym powinien trwać 40 minut, plus około 10 minut na wykonanie zadań na placu manewrowym to taka ilość zaplanowanych osób wydaje się nie do "przerobienia". Rzeczywistość jednak pokazuje, że jest to do zrobienia, powstaje jednak jedno zasadnicze pytanie: czym kosztem? Wszyscy Dyrektorzy WORD-ów roszczą sobie prawo do ingerowania w proces egzaminowania. Ingerencja dotyczy długości trwania egzaminu - każdemu z nich zależy na tym żeby było one jak najkrótsze i żeby było ich jak najwięcej, oraz poziomu zawałności - każdemu z nich zależy na przyciągnięciu "klientów" do swojego ośrodka. Egzaminator otrzymuje uprawnienia od odpowiedniego ministra, jednakże uprawnienia zabiera mu przedstawiciel samorządu (inspektor pracujący w Urzędzie Marszałkowskim), który bardzo często nie jest niezależny w swoich decyzjach. Sytuacja zawodowa egzaminatora jest bardzo trudna. Z jednej strony ma instrukcję egzaminowania (stworzoną przez ministra), której musi bezwzględnie przestrzegać, pod rygorem utraty uprawnień, z drugiej strony ma Dyrektora, swojego szefa, którego motywy działania są inne, który na różne sposoby próbuje osiągnąć swoje cele finansowe. Można pokusić się o stwierdzenie, że egzaminatorzy i kadra zarządzająca żyją w dwóch różnych światach. Jedni na pierwszym miejscu stawiają sobie Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego, w zasadzie nie powinien ich interesować wynik finansowy ośrodka, drugich zwłaszcza interesują liczby (przerób, zdawalność) czyli finanse. Naszym zdaniem należy wyraźnie odciąć Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego od procesu egzaminowania. Dyrektor ośrodka powinien być jedynie organizatorem egzaminów i nie powinien przypisywać sobie prawa do wnikania w ich przebieg. Egzaminator aby zdobyć uprawnienia, oprócz dużego doświadczenia zawodowego i życiowego ukończył wielomiesięczne szkolenie, zdał wiele trudnych egzaminów i jest fachowcem w tej dziedzinie. Dyrektor natomiast nie posiada specjalistycznej wiedzy w tym temacie, natomiast w sposób naturalny odbierany jest przez osoby zdające egzamin jako autorytet. Osoby niezadowolone z przebiegu egzaminu często próbują się „poskarżyć” na egzaminatora właśnie do dyrektora. Dyrektor natomiast często udostępnia zapis z przebiegu takiego egzaminu i próbuje coś wyjaśniać. A następnie osoba egzaminowana składa skargę w której znajdują się tego typu stwierdzenia jak:

- „kierownik powiedział, że ten egzaminator jest konfliktowy i są z nim problemy”;
- „kierownik nie stwierdził błędów, które zarzuca mi egzaminator”;
- „na filmie nie widać rzekomego błędu”

Działanie takie szkodzi wizerunkowi egzaminatora, który powinien cieszyć się zaufaniem społecznym i autorytetem. Oczywiście osoba egzaminowana ma prawo złożyć skargę i to prawo należy jej zapewnić. Natomiast wydawanie subiektywnych opinii przed szczegółową analizą prowadzi do podważania zaufania do wiedzy i umiejętności egzaminatora, a co za tym idzie budzi u zdającego poczucie niesprawiedliwie wydanej oceny jego umiejętności. Ponadto jak wielokrotnie okazuje się nie znajdują one rzeczywistego potwierdzenia. Dyrektorzy często z przyczyn politycznych kreują również wizerunek, że niska zdawalność egzaminów na prawo jazdy to вина egzaminatorów. Jednocześnie siebie kreują jako obrońców osób



Komisja Zakładowa NSZZ Solidarność Region Ziemia Łódzka Organizacja Zakładowa nr 1165 WORD w Łodzi

przystępujących do egzaminu na prawo jazdy, co przede wszystkim ma służyć zdobyciu poparcia społecznego (bardzo często Dyrektorzy startują w wyborach samorządowych i parlamentarnych). Zdarzają się egzaminatorzy, którzy ulegają tej presji i w sposób sztuczny próbują uzyskać wyższą zdawalność. Obniżają wymagania przez, co efekt w skali makro jest wręcz odwrotny, gdyż przekłada się na niższy poziom szkolenia. Jednocześnie nie podnosi się kwestii destrukcyjnego działania Dyrektorów wobec procesu egzaminowania poprzez nadmierne planowanie egzaminów.

W naszej ocenie dyrektor ośrodka powinien jedynie zajmować się stroną administracyjną kierowanego przez niego WORD.

III. Zmiana systemu rozpatrywania skarg na egzaminy oraz nadzoru nad egzaminami

Aktualnie nadzór nad przeprowadzanymi egzaminami sprawuje marszałek danego województwa oraz egzaminator nadzorujący w danym ośrodku. Urzędnicy pełniący funkcje nadzorcze, często autokratycznie i błędnie przypisują sobie prawo do subiektywnej oceny danej sytuacji. Przykłady błędnych rozstrzygnięć można mnożyć, jednym z najbardziej spektakularnych przykładów jest unieważnienie egzaminu z uwagi na fakt, że egzaminator przeprowadził go niezgodnie z przepisami, gdyż nie przedstawił się przed jego rozpoczęciem. Ponadto urzędnicy próbują wdrażać swoje własne wizje sposobu przeprowadzania egzaminu, często nie znajdujące oparcia we właściwych przepisach. Powstają nawet na tym szczeblu szczegółowe wytyczne dla egzaminatorów np. „po wykonaniu manewru parkowania egzaminator będzie wymagał zaciągnięcia hamulca postojowego” etc. Sytuacja taka doprowadziła do tego, że egzaminatorzy przestali realnie egzaminować, a stali się „reżyserami” filmów z przebiegu egzaminu. Często wbrew własnym przekonaniom i przepisom starają się w obawie przed ewentualnym skreśleniem z ewidencji dopasować do wymaganych wymagań organów nadzoru. Można mnożyć przykłady w jaki sposób Dyrektorzy Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego likwidowali niewygodnych egzaminatorów przy wykorzystaniu inspektorów nadzoru. Skutkiem takiego stanu rzeczy może być sytuacja w której osoby egzaminowane, które w odczuciu egzaminatora powinny uzyskać wynik pozytywny będą otrzymywały wynik negatywny i odwrotnie. Egzamin stał się fikcją, gdyż nie jest realnie realizowany jego cel. Ponadto urzędnicy zatrudniani przez marszałka danego województwa czasami nie posiadają wystarczającego doświadczenia lub predyspozycji do sprawowania funkcji nadzorczych, często nie rozumieją istoty samego procesu i celu egzaminowania, przez co pomimo szczerych chęci wyciągają błędne wnioski z obowiązujących przepisów. Przykładem może być tutaj decyzja Marszałka Województwa Łódzkiego nr 48/15 w treści której czytamy:

„należy zauważyć, że wpisanie litery X w rubryce wynik egzaminu było nieuprawnione, bowiem zgodnie ze stanem faktycznym osoba egzaminowana przystąpiła do przedmiotowego egzaminu. W obowiązujących przepisach nie znajduje oparcia założenie, że awaria systemu komputerowego uprawnia do przyjęcia, iż



Komisja Zakładowa NSZZ Solidarność Region Ziemia Łódzka Organizacja Zakładowa nr 1165 WORD w Łodzi

osoba egzaminowana nie przystąpiła do egzaminu, (...) Wobec powyższego w ocenie organu nadzoru, egzaminator powinien określić wynik egzaminu na poziomie negatywnym (...)”

Pomimo szczegółowych wyjaśnień egzaminatora, organ nadzoru nie był w stanie zrozumieć, że nie można ocenić negatywnie kwalifikacji osoby egzaminowanej, które nie zostały zweryfikowane z uwagi na fakt awarii systemu komputerowego. Samorządowe kolegium odwoławcze po odwołaniu przez egzaminatora wprawdzie uchyliło przedmiotową decyzję, natomiast negatywnie wpłynęło to na relację egzaminatora z organem nadzoru.

W celu wyeliminowania błędnego stanu rzeczy, w naszej ocenie należy powołać w każdym ośrodku komisje składające się z czynnych egzaminatorów, które będą pełniły funkcje nadzorcze i opiniotwórcze w tym rozpatrywały składane przez osoby egzaminowane skargi. Skład takich komisji powinien być natomiast wyłaniany w drodze demokratycznego głosowania przez egzaminatorów zatrudnionych w danym ośrodku. W wielu innych grupach zawodowych wysokospecjalistycznych funkcjonują tzw. sądy koleżeńskie. Jednocześnie proponujemy zlikwidować funkcję egzaminatora nadzorującego oraz kategorycznie wyeliminować jakikolwiek inny nadzór merytoryczny nad egzaminatorami prowadzony przez kierowników czy dyrektorów. Tego typu sztuczne twory, stają się często narzędziem do walki z egzaminatorami. Egzaminator powinien zgodnie z własnym sumieniem i bez obawy o własne bezpieczeństwo wykonywać powierzone obowiązki. Każdego roku na drogach ginie wiele osób, a do takiego stanu rzeczy przyczynia się m.in. polityczne podejście do kwestii egzaminowania kandydatów na kierowców.



redakcja@liwona.pl

tel. 602 511 722

redaktor naczelny
Andrzej Karpiuk
zespół redakcyjny
Dariusz Chyćko
Beata Juszczak
Jarosław Błachnio
Mateusz Paśkucki

fotograf **Mateusz Paśkucki**
ilustrator **Paweł Kasperek**
grafik **Anna Kryseń**
DTP **Sylwia Sokolnicka**

wydawca
Zbigniew Papuga

skład i druk **Liwona sp. z o.o.**
ul. Rakuszanki 5, 02-496 Warszawa
tel. +48 22 867 88 66;
fax +48 22 867 64 64
www.liwona.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Redakcja nie zwraca materiałów
niezamówionych. Zastrzegamy
sobie prawo do skrótów
i adjustacji tekstów. Przedruki
jedynie za pisemną zgodą
redakcji. Nakład 5 000 egz.

Testy zawsze w zasięgu ręki!



Testy na prawo jazdy

Identyczna baza pytań, jak na egzaminie państwowym

Aplikacja **Testy na prawo jazdy** składa się z dwóch części:

- 🅐 egzaminu
- 🅐 bazy pytań z odpowiedziami (nauka)

Testy na prawo jazdy do pobrania w sklepach:



Google play



Apple Store



Windows Store

NAWIGACJE GPS



E500



G550



E700

WIDOREJESTRATORY



R800



R600



R400

