

Władysław Drozd

KRYTERIA OCENY EGZAMINU PRAKTYCZNEGO METODA PUNKTOWA (MPE)

– zarys

Ustawa o kierujących pojazdami obliguje resort MIF do przygotowania wielu aktów wykonawczych .

Jednym z nich jest na pewno rozporządzenie dostosowujące do wymogów w/w ustawy instrukcji przeprowadzanie egzaminu praktycznego kandydatów na kierowców i kierowców .

Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów od wielu lat wskazuje na potrzebę przeprowadzenie dokładniej analizy dotychczasowej oceny kryteriów oceny egzaminu w celu wyeliminowania błędów uchybień i wad dotychczasowym systemie (szczegółowa analiza biuletynie egzaminator 1 /2010).

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

Poniżej przedstawiamy przykładową gradację błędów i przypisanych im punktów.

Gradacja błędów i wykroczeń - oraz ich wartości punkowe :

Błąd groźny - zagrożenie bg. - 18 pkt,

Błąd dyskwalifikujący bd - 18 pkt,

Błąd bardzo ważny (podst.) bp - 9(6) pkt,

Błąd umiarkowany bu - 3 pkt,

Uchybienie (błąd mały) bm - 2 pkt.

Zasady metody punktowej :

O wyniku egzaminu decyduje liczba punktów uzyskanych w czasie egzaminu.

Wynik egzaminu jest negatywny jeżeli suma punktów jest większa lub równa „sumie określonej jako $\sum \geq SG = \sum \geq 18$ ”.

Każdy błąd ma przypisaną liczbę punktów.

Egzamin z wynikiem negatywnym jest przerywany, jeżeli wystąpią błędy groźne lub dyskwalifikujące (bg i bd)

Zadanie, manewr lub czynność może być zaliczona warunkowo z uwzględnieniem punktów wynikających z błędu umiarkowanego bu lub uchybienia bm.

Egzamin na placu manewrowym jest integralną częścią w systemie oceny z egzaminu w uchu drogowym.

Zadanie nr 1 - przygotowanie do jazdy, jest zespolone z zadaniem nr 2 - jazda po łuku. Przygotowanie do jazdy jest sumą czynności ocenianych wg. obowiązującej skali błędów.

Nie zaliczone zadanie potraktowane jest jako błąd bardzo ważny (podstawowe) bp.

Uwagi do „metodyki”

W czasie przeprowadzania egzaminu praktycznego mamy do czynienia z różnymi formami zachowań i sytuacji wymagających zróżnicowanych zasad oceny.

Do sytuacji tych zaliczamy:

Zadania :

Przy ocenie realizacji zadania egzaminator może : zadania nie zaliczyć, przerwać egzamin, nie zaliczyć próby i polecić wykonanie drugiej próby lub zaliczyć bez uwag. Egzaminator może również zaliczyć zadanie jeżeli wystąpiły błędy umiarkowane (małe) lub uchybienia. W tym ostatnim przypadku odnotowuje w ocenie końcowej, wartości punktowej przypisane w/w błędom.

Manewry :

Manewry, to rodzaj zadania wynikający z warunków jazdy lub wydawanych przez egzaminatora poleceń lecz nie podlegają one obowiązkowi wykonania drugiej próby w przypadku negatywnej oceny. W tej sytuacji istotą oceny jest rodzaj wykroczenia, a nie

rodzaj manewru. Jeżeli wykroczenie powtórzy się przy realizacji ważnego manewru wynik egzaminu jest negatywny np. przejazd przez linie ciągłą. Pozostałe zasady oceny jak przy realizacji zadania. pkt 1.

Zachowanie :

Ocena sytuacji, zachowań, dotyczy zarówno sposobu zachowań z obowiązującymi zasadami jak i zdarzeń losowych, zdolność przewidywania następstw, czy sposób upewnienia się przy realizacji zadania lub manewru. Przy ocenie zachowania istotnym aspektem jest tak, jak przy manewrze rodzaj błędu, czy wykroczenia. Kryteria i zasady oceny są podobne jak przy manewrach pkt 2.

Czynności :

Czynności są działaniem o charakterze manualnym, występują i są oceniane jako pojedyncze lub w zadaniach złożonych, wielofunkcyjnych jak np. „w przygotowaniu do jazdy”, ocenianie są zgodnie z klasyfikacją zawartą w hierarchii błędów.

Technika jazdy :

Respektowanie zasad techniki jazdy, panowanie nad pojazdem, zdolność oceny skutków zachowań, to niektóre z aspektów techniki jazdy. Błędy związane z techniką jazdy, są podporządkowane ogólnym zasadom metodyki. Wartość punktów tych błędów tak jak i w poprzednich przypadkach jest uwzględniana w końcowej ocenie egzaminu.

Załącznik do MPE nr 1 (popozycje)

Główny błąd -Gradacja błędów

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

1. Błąd groźny (zagrożenie),(bg)

Stwierdzenie bezpośredniego zagrożenia powodujący interwencję egzaminatora w formie głosowej (stop) czy manualne (hamowanie, złapanie za kierownicę). Błąd groźny skutkuje przerwaniem egzaminu.

2. Błąd dyskwalifikujący (bd)

Błąd polegający na wykroczeniu bardzo istotnym z punktem widzenia bezpieczeństwo ruchu przepisów ustawy- prawo o ruchu drogowym jak również zasad technik jazdy. Efektem tego błędu jest przerwaniem egzaminu.

Uwaga p.1,2

Wykaz sytuacji , przy których egzaminator przerywa egzamin w załączniku.

3. Błąd bardzo ważny bp (podstawowy).

Błąd polegający na naruszeniu istotnych przepisów ruchu drogowego, zasad techniki jazdy, zachowanie skutkujące potencjalnym zagrożeniem czy nieprawidłowym realizowaniem zadań wynikających z arkusza oceny przebiegu egzaminu.

Dwukrotnie ten sam błąd bardzo ważny lub tego samego rodzaju skutkuje wynikiem negatywnym.

4. Błąd umiarkowany (bu) najczęściej dotyczy on błędów mniej istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego , techniki jazdy .

Mimo częstego występowania tego błędu w obecnym systemie oceny egzaminu jest ,staje się albo nie uwzględniany w ocenie albo równoprawny z błędami . Bardzo ważny p.3

5. Błąd oceny(bm) błąd mały polega na nie precyzyjnym, nie dokładnym wykonywaniem zadaniach lub manewrów, nie stosowanie podstawowych zasad, techniki jazdy oraz kultury zachowując .Błąd w obowiązującym systemie najczęściej nie jest uwzględniany.

Ad 1,2 Uszczegółowienie dotyczące gradacji błędów.

Należą do grupy błędów, których występowanie skutkuje oceną negatywną z jednoczesnym przerwaniem egzaminu. Generalnie w ocenie tych błędów egzaminator nie stosuje „taryfy ulgowej” tzn. nie klasyfikuje błędów na korzyść zdającego. Błędy powyższe są wyspecyfikowane w „wykaz przyczyn przerwania egzaminu praktycznego z dnia 09.06.2009r. przedstawia poniżej. Nie zależnie od powyższego, w opracowaniu zaprezentowane zostały błędy wynikające z dyrektywy Unii Europejskiej oraz zgłaszanie przez środowisko egzaminatorów.

- najeżdżanie na krawężnik przy pełnej prędkości(nie panowanie nad pojazdem)
- uszkodzenie (utrudnienie innym użytkownikom)

- poważne zlekceważenie zasady ustąpienia pierwszeństwa
- nieprzestrzeganie innych znaków drogowych ze skutkiem możliwego zagrożenia
- naruszenie zakazu wyprzedzania
- omijanie autobusów szkolnych i liniowych, które stoją na przystanku z migającym światłem ostrzegawczym- z prędkością większą niż 20 km/h
- nie respektowanie znaków nakazu, zakazu
- zmiana pasów ruchu bez obserwacji ruchu
- brak reakcji przy dzieciach, osobach niepełnosprawnych i ludziach starszych
- zatrzymanie(zatamowanie) ruchu

Ad3

Błędy istotne z punktu widzenia przepisów ruchu drogowego obowiązujących zasad i Brd uznawane jako błąd podstawowy (bp). Nie wykonanie zadania(bz).

1. Brak włączenia kierunkowskazów
2. Skręt lub zawracanie z niewłaściwego pasa
3. Brak upewnienia się
4. Wjazd na skrzyżowanie na światłach żółtych z postoju lub przy małej prędkości (bez stworzenia zagrożenia)
5. Cofanie pojazdu na wzniesieniu w ruchu drogowym powyżej 0,2m. szczególnie bez zaciągniętego hamulca pomocniczego

6. Nie zachowanie – bezpiecznej odległości i zachowanie ostrożności przy omijaniu, wyprzedzaniu i wymijaniu
7. Wyprzedzanie bezpośrednio przed przejściem dla pieszych
8. Nie udzielenie pierwszeństwa przejazdu dla autobusów Komunikacji miejskiej(mimo włączonego kierunkowskazu)
9. Zatrzymanie się na przejściu dla pieszych- przy dojeździe do skrzyżowania
10. Nie dostosowanie prędkości do warunków sytuacji drogowej- tamowanie ruchu, nieuwzględnienie stanu nawierzchni ,mgły oraz innych warunków atmosferycznych
11. Niewłaściwe zachowanie się w stosunku do pojazdów uprzywilejowanych
12. Brak reakcji na sytuacje drogowe i zachowanie innych użytkowników bez aspektów zagrożenia
13. Jazda bez zastosowanych pasów bezpieczeństwa
14. Zjazd z „ronda” bez włączonego kierunkowskazu
15. Zawracanie i ustawienie na skrzyżowaniu z ruchem okrężnym o wielu pasach ruchu na pasie zewnętrznym
16. Wjazd na „trzeciego” bez zachowania należytej ostrożności
17. Tamowanie ruchu- nieposiadającego najmniejszego uzasadnienia zatrzymanie się przed wjazdem jak przy zjeździe ze skrzyżowania
18. Jazda środkowym pasem ruchu(minimum przez dwa skrzyżowania z jednoczesnym tamowaniem ruchu)
19. Przekroczenie dopuszczalnej prędkości
20. Najechanie na krawężnik
21. Niewłaściwe zajęcie pasa ruchu przy skręcaniu
22. Nie zachowanie należytej odległości przy wyprzedzaniu lub omijaniu rowerzysty
23. Niewłaściwe zachowanie się w ruchu drogowym w przypadku wystąpienia prac porządkowych lub remontu drogi
24. W czasie wykonywania czynności na palcu: nie zapięcie pasa bezpieczeństwa, nie upewnienie się o możliwości cofania, utrata płynności jazdy na „ łuku”, najechanie na linię, przekroczenie obrysu „ koperty”, gaśnięcie silnika na wzniesieniu, cofnięcie się pojazdu powyżej 0,2m na wzniesieniu

Ad 4 , 5 Błędy i uchybienia mniej istotne (bu,bm)

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

-jazda na pół sprzęgle (szczególnie przy cofaniu lub ruszaniu na wzniesieniu)

-zgaśnięcie silnika przy ruszaniu

-ruszanie na wzniesieniu „ skokami”

Uwagi

Ostateczne definicje błędów zostaną ustalone po sprecyzowaniu nadrzędnych celów wynikających z ustawy o kierujących pojazdami . Klasyfikacja błędów do poszczególnych grup będzie rezultatem pracy zespołu powołanego do tego celu

Załącznik nr 2 do MPE

WARIANTY MPE (przykłady)

Przedstawiamy zarys metodyk jest punktem wyjścia do wybranych w procesie analizy i badań testowych wersji, które stanowią podmiot samorządowych opracowań w tworzeniu instrukcji egzaminowania

Wariant I

Założenia i uwarunkowania

W procesie oceny egzaminu praktycznego uwzględniamy realizację:

- a) zadań
- b) manewrowo
- c) techniki i zasad jazdy
- d) czynności
- e) zachowań

Zadania stanowią niezależną do zasad oceny części egzaminu praktycznego. zadania są realizowane wszystkie lub losowo wybrane. Z pośród zadań uwzględniamy ich różnorodność np. zawracanie na skrzyżowaniu, na rondach o wielu pasach ruchu, na ograniczonej szerokości (zawracanie na trzy, zawracanie z uwzględnieniem infrastruktury drogowej itp.) podobnie przy parkowaniu wyróżniamy skośne, prostopadłe przodem, równoległe np. w garażach wielokondygnacyjnych .

Zadania są oceniane zgodnie z dotychczasowymi zasadami

- w przypadku niezaliczenia pierwszej próby , przysługuje druga próba druga próba
- nie zaliczenie dwóch prób skutkuje wynikiem negatywny, z prawem kontynuowania egzaminu , wynik egzaminu oficjalnie jest ogłoszony jako negatywny
- stworzenie w czasie realizacji zagrożenia powoduje przerwania egzaminu z wynikiem negatywnym
- w przypadku zrealizowania zadania w drugiej próbie wartość błędu z pierwszej próby nie jest uwzględniana w końcowej ocenie

- natomiast uwzględnia się wartość błędów umiarkowanych i małych również w przypadku zaliczenia zadania

- błędy w manewrach o charakterze zadań, które wystąpiły w czasie dalszej części egzaminowania są uwzględniane w końcowej ocenie egzaminu

Wariant II

Zasady oceny jak wariant I z wyjątkiem

- uwzględnienia w ocenie końcowej wartości błędu wynikającej nie zaliczenia pierwszej próby. dotyczy to również zadań realizowanych na placu manewrowym.

wariant III

Realizowane jest jak Wariant I lub wariant II lecz przy założeniu, że wartości błędów są różne przy równych zadaniach (np. ruchanie na wzniesieniu, przygotowanie do jazdy są różne od zawracania parkowania itp.)

Wariant IV

Utrzymana jest zasada dwukrotności przy realizacji zdań lecz w ocenie końcowej uwzględniamy błędy wynikające z niezaliczenia zadań lecz suma błędów negatywnych, Nie decyduje o wyniku negatywnym z egzaminu.

To znaczy suma dwóch błędów z niezaliczonych zadań jest mniejsza od sumy błędów dopuszczalnych.

Wariant V

W wariantie tym nie obowiązuje kryterium dwukrotności zadań. Po nie zaliczeniu pierwszej próby możemy przystąpić do dalszych zadań i kontynuować egzamin zgodnie z zamierzeniami egzaminatora w końcu egzaminu egzaminator sumuje błędy i ogłasza wynik.

Wariant VI

Wariant jest kompilacją wariantów poprzednich jako wynik analizy i badań testowych

Załącznik numer 3 do MPE

I PROCEDURA WDRAŻANIA METODYKI:

1. Prezentacja na ogólnym forum

- dyskusja
- uwagi, wnioski

2. Wstępny wybór wariantów do dalszej pracy

- opracowanie uszczegóławiające wybranej koncepcji

3 Prace nad arkuszem pracy egzaminu praktycznego.

4 Zgłoszenie metodyki do M.I. w celu uzyskania zgody na prace badania testowe(udział trzeciej osoby w czasie egzaminu praktycznego).

5. Powołanie zespołu egzaminatorów oraz testujących i kwalifikujących błędy.

6. Przeprowadzenie cyklu badań zgodnie z przyjętym wcześniej planem

7. Opracowanie wyników.

II

1. Prezentacja wyników na forum środowiskowych z udziałem przedstawicieli MI, UM, KSD, KSE

- dyskusja, wnioski, zatwierdzenie wersji
- formalne zgłoszenie założenia metodyki do MI

2. Równoległe prace nad „METODYKA PRZEPROWADZANIA EGZAMINU PRAKTYCZNEGO”.

3. Przedstawienia MEP w WORDA-ach.

Uwaga

Po zakwalifikowaniu MPE do dalszych prac koordynację nad wdrażaniem metodyki przejmuje M.I.

