

„NAUKA JAZDY w świetle NAUKI”

I. Światła refleksyjne.

Obecny stan szkolenia w Polsce obrazuje "Informacja o wynikach kontroli prawidłowości szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz wydawania praw jazdy" Najwyższej Izby Kontroli nr ewid.192/2001/P/01-122/KKT wraz z moją „próbą oceny”, którą przesłałem w połowie lutego br. do Zarządu PFSSK z prośbą o jej wykorzystanie.

Wiadomym jest, że na stan BRD ma wpływ Człowiek-Droga-Pojazd i jest to podane we wcześniejszych opracowaniach (np. Gambit 2000). To opracowanie jest chęcią spojrzenia na to zagadnienie od strony nauki i przerzucenia dyskusji, jaka toczy się w ostatniej dekadzie w naszym środowisku na **inny tor**. Mam świadomość, że wyniku braku bazy naukowej i źródłowych materiałów nie ustrzegę się błędów i uproszczeń.

Na dziś w naszej Federacji mamy od kolegów szereg wniosków w zakresie nas interesującym, wypracowanych w komisjach ITS lub kierowanych bezpośrednio do MI, które jedne zaprzeczają drugim. Wydaje się niektórym kolegom jakby byli na bezludnej wyspie i tworzyli Prawo o ruchu drogowym w oderwaniu od ciągów komunikacyjnych i wiedzy naukowej. Nie trzeba zaglądać na drugą półkulę - gdyż tu w starej Europie mamy wystarczająco dosyć przykładów - jak np. Szwecja, która do problematyki szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz BRD podeszła w sposób naukowy i dzisiaj ogłasza: „ZERO wypadków ze skutkiem śmiertelnym”.

Pojęcie "nauka" we współczesnym świecie wydaje się być zrozumiałe. Gdybyśmy jednak zapytali naszych kolegów, „nauczycieli” o zdefiniowanie jej w świetle "nauki jazdy"- wielu dało by różnorodne definicje.

W encyklopedycznym ujęciu pojęcie nauki jest bezpośrednio powiązane z rozwojem filozofii greckiej, gdzie obejmuje ona zarówno doświadczenie praktyczne i poznawcze: uporządkowane, zanalizowane i udowodnione. Tak jak filozofia grecka wywodzi się od mitów - tak też można stwierdzić, że w dotychczasowym szkoleniu i egzaminowaniu kandydatów na kierowców w naszym kraju nie ustrzeżliśmy się uproszczeń - czyli mitów. Wystarczy zobaczyć na ogłoszenia w prasie czy na słupach telefonicznych: „Szkolimy w trybie ekspresowym, przez najlepszych instruktorów i za pieniądze poniżej kosztów”. Ci „najlepsi instruktorzy” to najczęściej „jeźdźcy Apokalipsy” po 3-letnim trzymaniu prawa jazdy w szufladzie i kursie pedagogicznym zaczynającym się od budowy ucha.

Nauka wymaga zrozumienia tego co jest jej przedmiotem. Wymaga obiektywnej prawdy w ustalaniu wyjaśnień odpowiednich zdarzeń w sposób dedukcyjny czy empiryczny jako niedostatecznie poznanych faktów.

Aby zrobić dobry krok we właściwym kierunku przy tworzeniu Prawa o ruchu drogowym należy podejść do sprawy w sposób naukowy tj. w ścisłym powiązaniu z wiedzą naukową, zaczynając od pytania: **"Dlaczego jest tak jak stwierdzamy że jest" lub „jak najlepiej zrealizować postawione zadanie?"** Tak więc nauka jest dociekaniem w oparciu o wiedzę - i w oparciu o taki proces powinny być tworzone akty prawne, które potem przyjdzie nam realizować. To co zobaczyliśmy przez ostatnią dekadę w zakresie Prawa o ruchu drogowym i wydawanych rozporządzeń (nas dotyczących) - jest radosną twórczością grupy "4" , która przyniosła niepowetowane straty w naszej profesji a przede wszystkim w BRD.

II. Nauka jazdy a nauka pływania.

Jedna i druga jest „nauką” w sensie dosłownym, a my jako wykładowcy i instruktorzy nie jesteśmy naukowcami. Nie chcę też powiedzieć, że obecny sposób uzyskiwania naszych uprawnień zawodowych jest na miarę nauczyciela z pełnymi kwalifikacjami. Więcej w nas „chłopskich filozofów” niż pedagogów...

Oczywiście jak w każdym środowisku jest znaczna grupa ludzi (pasjonatów), których można określić mianem „mistrzów”- którzy dążąc do kunsztu zawodowego nie tworzą nauki w sensie stricte, a proces dydaktyczny zwany nauczaniem. Możemy powiedzieć, że bliżej nam tutaj do nauczania powszechnego opartego na wiedzy zdroworozsądkowej, niż czystej wyodrębnionej nauki.

Zapytacie do czego zdążają moje dywagacje - ano do tego, że nasze Prawo o ruchu drogowym

pozbawione jest podstaw bazy naukowej. Brak nam jest w tej dziedzinie **autorytetów naukowych**, na których moglibyśmy się powoływać. Dlatego uważam, że jest u nas tak marnie w tej dziedzinie. Nasze **zdroworozsądkowe** nauczanie jest zbiorem wiadomości osiągniętym nie w sposób naukowy, a na podstawie przeżytych doświadczeń i spostrzeżeń. Wiedzę tą cechuje przypadkowość doboru spostrzeżeń i wiadomości a często też niepełny krytycyzm nas samych, będący wynikiem nie sprawdzonych sądów empirycznych. Przykładów w naszym środowisku można by mnożyć - wystarczy, że spotka się 4-ch naszych kolegów, to w dyskusji zobaczymy jak każdy z nich ma odrębną filozofię nauczania i wiedzę na podbudowie tzw. "**zdrowego rozsądku**"- w myśl hasła kierowców: „*przewiduj i myśl*”.

Drugą, może nawet ważniejszą w naszym środowisku, jest **wiedza praktyczna**, która powinna opierać się na **wiedzy naukowej i wiedzy zdroworozsądkowej**. I tutaj również brak jest nam autorytetów i podstaw naukowych. Wiedza zdroworozsądkowa nadal wiezie prym, a z „*braku laku*” - lepszym autorytetem będzie lansowany mistrz kierownicy danego sezonu i szwagier - kierowca z PKS - niż "**Starszy mistrz instruktor**". Na usprawiedliwienie często podajemy przykłady: „*po co nam naukowcy skoro szybciej nauczymy praktycznej jazdy kandydata po szkole podstawowej niż fizyka?*”. Taka jest prawda i wiemy dlaczego tak jest: Ten pierwszy beztrudno siada za kierownicą i skupia się jedynie na prowadzeniu pojazdu, a ten drugi przed kręceniem kółkiem analizuje wszystkie zagrożenia jakie mogą go spotkać. To rzeczywiste doświadczenie wyrobiło w nas wykładowcach - instruktorach swoistą **думę**, którą tak często można spotkać na sporadycznych naradach i w życiu codziennym. Trudno coś komuś podpowiedzieć, poradzić - każdy z nas z osobna wie lepiej! W ok.70 % jest to profesja przypadkowa - z przekwalifikowania, która dotąd nie doczekała się odpowiedniego uznania w aktach prawnych i uważam, że była to celowa polityka. Gdybyśmy dodali do tego jeszcze **etykę zawodową** to należałoby „*usiąść i płakać*”. Jeśli egzystencja tej profesji jest zagrożona to jak można oczekiwać, że efekty nauczania będą właściwe? **Instruktorów póki co nie zastąpią roboty**, choć trzeba się zastanowić czy mają nimi być emeryci nie mający dotychczas nic wspólnego z techniką motoryzacyjną czy ruchem drogowym - tylko dlatego, że taka a nie inna jest sytuacja kraju. Ale czy w kraju, w którym w ciągu roku traci się w wypadkach drogowych ok.2,7 % PKB (Gambit- 2000), można tak dalej trwać w tym marazmie nie zauważając problemów ? Wiadomo, że każdy problem rozwiązywany doraźnie nie załatwia sprawy na dłuższą metę, **co doświadczyliśmy na własnej skórze w ostatniej dekadzie**. Gdyby nasze Prawo o ruchu drogowym oparte było na nauce i wiedzy zdroworozsądkowej - śmiem twierdzić, że uniknęlibyśmy obecnej sytuacji gdzie powstały opasłe tomy radosnej twórczości p.o.r.d. nie przynoszące społecznego pożytku.

Dałem przewrotny podtytuł „*nauka jazdy i nauka pływania*” - nie po to aby dowieść, że są „*nauką*”, a dla podkreślenia ważności nauki jazdy nad nauką pływania w oparciu o wiedzę zdroworozsądkową. Mówiąc o **nauce jazdy** mamy do czynienia ze szczególną odpowiedzialnością za życie każdego uczestnika ruchu drogowego. Obniżając poziom naszego szkolenia teoretycznego czy nauczania praktycznego oraz współuczestnicząc w protegowaniu adeptów przyszłej kierownicy - stajemy się współodpowiedzialni za tragedie wielu ludzi. Natomiast człowiek, który wie, że niedostatecznie umie pływać i rzuca się na głęboką wodę - **jest tylko samobójcą!**

III. Nauka jazdy w świetle literatury i publicystyki.

W naszej codziennej pracy oprócz aktów prawnych winniśmy być na bieżąco z literaturą obejmującą nasz warsztat pracy. Niestety tak jest w „kitach” legislacyjnych p.o.r.d. tak też na co dzień jesteśmy zasypywani publikacjami w rodzaju: „*Najlepsze książki do nauki jazdy*”, na dodatek jeszcze: „*Kompletna i zawsze aktualna*”. W tych wydawnictwach przoduje grupa „Image”, która obwieszcza, że ma „*licencje*” na powielanie testów urzędowych. Ponieważ sprawa tych wydawnictw jest nieuporządkowana stąd mamy mnóstwo „pirackich” wydawnictw, które ciągle „*świadomie są aktualizowane*” aby był ruch w interesie. Do tego jeszcze doszły wydania: „*Nauka jazdy – podręcznik instruktora*” czy „*Praktyczna nauka jazdy*” – pozycja potrzebna lecz fatalnie przetłumaczona z Codes Rousseau z „*wszelkimi prawami zastrzeżonymi*”. Jest to dobry przykład kreowania wizjonerstwa szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców przez wąską grupę. Nas, „*nauczycieli*” teorii i praktyki nikt i o nic w tym kraju się nie pyta.

Media szukając sensacji główną uwagę skupiają na przyciągającym tytule i barwnym opisywaniu wypadku posiłkując się o wypowiedź „*rzeczoznawcy*” – policjanta, który niedawno był naszym adeptem. Afera goni aferę, bo taki jest stan rzeczywisty i taka jest u nas „moda”. Brak jest

właściwego podejścia do całokształtu zagadnień związanych z problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego i wychowania komunikacyjnego.

Lepsze czy gorsze pomysły w tym zakresie pozostają tylko w sferze „*pobożnych życzeń*”. Powołane Centrum BRD, Fundacje na rzecz BRD, Wojewódzkie Rady BRD, WORD-y, które miały się zająć tą problematyką – są jakby jedynie dokumentem, który poprawia samopoczucie rządzącym, że o tym myślą i dostosowują się do UE...

Nasza publicystyka w zakresie BRD pozbawiona jest aspektu naukowego. Prędzej podbudowana jest jakąś **niesprawdzoną do końca statystyką lub czynnikiem politycznym** – zwłaszcza jeśli coś w prawie trzeba zmienić lub coś napisać w związku z „*czarnym przemarszem*” w Stolicy. Zbyt łatwo przyzwyczajamy społeczeństwo do śmierci na drodze i pozwalamy jej spowszednieć. Czynimy to również w zakresie uzyskiwania prawa jazdy przy jak najmniejszym wysiłku i za grosze. Jeżeli przypadkiem spadnie gdzieś awionetka z jednym pilotem – to czyni się z tego wiele medialnego szumu, a MI powołuje specjalną komisję, która bada przyczyny w oparciu o autorytety i najnowsze zdobycze naukowe. Wypadki drogowe zwyczajnie odpuściliśmy przenosząc ciężar istniejącego zła na barki OSK. Nie chcę przy tym powiedzieć, że pojawiająca się tu i tam krytyka naszego środowiska nie znajduje uzasadnienia w istniejącej rzeczywistości objawiającej się chałturą w szkoleniu i pośrednictwie w egzaminach. Tak jak każda krytyka ma w sobie ładunek poznawczy i z pewnością jest pomocna w dążeniu do lepszego jutra.

IV. Prawo jazdy jako dokument procesu twórczego.

W dziejach ludzkości prawo jazdy (a z tym związana cała motoryzacja) jest dokumentem stosunkowo młodym (XXw.) i oprócz potwierdzenia w *nim* „*posiadanie przez osobę wiedzy i umiejętności ujętych w charakterystyce absolwenta kursu*” – stanowi często za dokument tożsamości (USA). Można powiedzieć, że jest dokumentem codziennego użytku i pożytku dla współczesnego człowieka. Jeśli tak, to nie można traktować tego dokumentu na równi z nabyciem karty pływackiej czy „*zakupu towaru*” za jak najmniejszy własny wysiłek i po jak najniższej cenie (przeprowadzając transakcję przez internet). Twórcy naszego p.o.r.d wprowadzili „*ciernistą drogę*” dla uzyskania prawa jazdy czyniąc go „*towarem*”. Na drodze ku uzyskaniu prawa jazdy postawili wiele „*administracyjnych zasieków*” aby jedynie utrudnić życie obywatelowi. Wystarczy tylko prześledzić drogę kandydata na kierowcę od momentu ukończenia kursu do dnia kiedy otrzyma ten upragniony dokument. Ta „*ciernista droga*” nie ma nic wspólnego z BRD i pozbawiona jest nie tylko badań naukowych ale i wiedzy zdroworozsądkowej. Nie musimy ponosić wielkich kosztów gdyż na świecie mamy dobre wzorce – wystarczy jedynie po nie sięgnąć.

W naszej codziennej pracy oprócz **świadomego nauczania pod egzaminatora** a nie BRD doskwiera nam konkurencja. **Uczciwa konkurencja** jest motorem postępu (więcej – lepiej – taniej). Czy jednak można ją wprowadzić w oderwaniu od innych czynników jak np. egzaminowania kandydatów na kierowców? Czy można konkurować z życiem – tak jak chce tego ustawodawca? Z drugiej strony łatwo ustalić cenę szkolenia np. **w oparciu o 1kg żyta czy 1l. benzyny** (ceny już mieliśmy ustalone z urzędu). Czy wówczas, nawet przy pełnym nadzorze, jak to chce PFSSK, nie wpadniemy w drugą skrajność? Staniemy się bardziej leniwi w szkoleniu a bardziej ruchliwi w tworzeniu koneksji? Wiadomym jest, że bez konkurencji chodzi o większe pieniądze za mniejszy wysiłek. Czy tak między Bogiem a prawdą dzisiejsze przepisy przeszkadzały nam w oferowaniu większych wymagań od kandydatów za większe pieniądze? Nie – nas zniszczyła **nieuczciwa konkurencja**, która hasa w kraju pełnym sprzeczności i anarchii. Za pozwoleniem polityków zwyciężyła chałtura i pogoń za pieniądzem, które z każdym dniem przybierają większy zasięg.

Temu złu musimy powiedzieć „**stop**” - jeśli chcemy być narodem ceniącym życie i dać gwarancje nie tylko Europejczykom, że nasze drogi są bezpieczne. PFSSK składając wnioski do MI powinna przeanalizować je pod kątem nauczania zdroworozsądkowego korzystając z badań naukowych innych narodów. Nie mając właściwych środków i bazy powinniśmy iść na współpracę z ITS względnie IBRZTI WINFOR, która już przekształca się w brakujące ogniwo na naszym rynku. My jako jednostka pozarządowa nie jesteśmy w stanie tych „*placówek*” zastąpić. Pomimo, że nie jesteśmy związkami zawodowymi, w naszym działaniu oprócz dobra jakim jest BRD winniśmy dostrzegać stabilizację naszego zawodu i zadbać o jego właściwy poziom edukacyjny.

O dobre, merytorycznie uzasadnione (czyli naukowe i zdroworozsądkowe) wnioski apeluje prezes A. Igielski. Trzeba w końcu ustalić o co nam chodzi? Nie wszystko możemy potępiać w

czambu! – są również u nas **dobrze** wypracowane już punkty w zakresie szkolenia i egzaminowania (lub były). Dokonać należy korekty w tym zakresie, który przeszkadza nam w pracy i nie podnosi poziomu szkolenia. O jakie wnioski chodzi – wiemy. One się powtarzają i każdy z nich można uzasadnić merytorycznie. Trudno będzie o uzasadnienie zwiększenia o 100% minimalnej liczby godzin skoro w Europie takiej wielkości nie ma. Również trudno będzie uzasadnić cenę urzędową – gdyż oponenti twierdzić będą, że taka już była...ale obecny stan nie może dalej trwać!

W całym tym rozważaniu więcej uwagi musimy zwrócić na własne szkolenie.

Proponowałbym aby corocznie na przełomie stycznia-lutego (4 dni) PFSSK organizowała tzw. „Zimową Szkołę”, gdzie zapraszalibyśmy „autorytety” z referatami nt. stanu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Byłyby to pewnego rodzaju sympozja. Każdy uczestnik przed końcem roku wpłaciłby np. zaliczkę 100-200zł na koszty związane z tą szkołą.

Janusz Ujma

Szczecin, 16 marca 2002r.

Referat na IV ZZDS PFSSK