

Problemy w szkoleniu i egzaminowaniu rowerzystów w Polsce

Problems in training and examining of cyclists in Poland

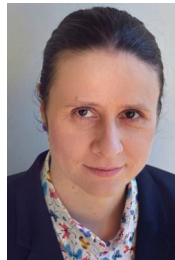


Alicja Jarczewska

Inż.

Politechnika Gdańska

alajarczewska28@gmail.com



Joanna Wachnicka

Dr inż.

Politechnika Gdańska

joanna.wachnicka@pg.edu.pl

Streszczenie: Artykuł przedstawia diagnozę problemów, które wpływają na jakość poziomu szkolenia i egzaminowania rowerzystów w Polsce. W pierwszej części zaprezentowano statystyki dotyczące wypadków z udziałem rowerzystów w Polsce, mających miejsce na przestrzeni ostatnich lat. Kolejno opisano obowiązujący system szkolenia oraz egzaminowania rowerzystów, a także nauczycieli i instruktorów. Dodatkowo ukazano przykłady dobrej praktyki, które stosują kraje o wysoko rozwiniętej kulturze rowerowej. Na podstawie oceny stanu istniejącego oraz przeprowadzonej analizy problematyki wyciągnięto odpowiednie wnioski oraz zaproponowano rekomendacje. Mogą się one przyczynić do uświadomienia potrzeby zmiany podejścia w polskim systemie edukacji rowerowej i docelowo do zwiększenia poczucia bezpieczeństwa rowerzysty w ruchu drogowym, zmniejszając w ten sposób liczbę obrażeń, a także ofiar śmiertelnych.

Słowa kluczowe: Bezpieczeństwo jazdy na rowerze; Rowerzysta; Trening rowerowy; Szkolenie rowerzystów; Egzaminowanie rowerzystów; Edukacja rowerowa; Karta rowerowa; Egzamin na kartę rowerową

Abstract: The article presents a diagnosis of the problems that affect the quality of the level training and examination of cyclists in Poland. The first part presents statistics on accidents involving cyclists in Poland in the recent years. The current system of training and examining cyclists as well as teachers and instructors is described successively. Additionally, examples of good practice that are used by countries with highly developed cycling culture are shown. Based on the assessment of the current state of affairs and the analysis of the issues, appropriate conclusions were drawn, and recommendations were proposed. They can contribute to the awareness of the need to change the approach in the Polish cycling education system and ultimately to increase the cyclist's sense of safety in road traffic, thus reducing the number of injuries and fatalities.

Keywords: Cycling safety; Cyclist; Bicycle training; Training of cyclists; Examining of cyclists; Cycling education; Cycling licence; Cycling proficiency test

Wstęp

Mimo tego, że z roku na rok liczba ofiar śmiertelnych jako rowerzystów maleje to statystyki wypadków z ich udziałem wciąż są alarmujące. Polska posiada jeden z największych wskaźników śmiertelności rowerzystów w wypadkach drogowych spośród wszystkich krajów Unii Europejskiej. Problemy komunikacyjne na przestrzeni ostatnich lat spopularyzowały rower jako środek transportu. Rosnąca liczba aktywnych rowerzystów, powoduje też wzrost wypadków oraz kolizji. Większości takich zdarzeń można by uniknąć, gdyby użytkownicy ru-

chu drogowego poruszali się zgodnie z obowiązującymi zasadami. Z uwagi na to, że rowerzystów zalicza się do grupy niechronionych użytkowników ruchu drogowego, trzeba zwrócić szczególną uwagę na zapewnieniu im bezpieczeństwa.

W krajach o wysoko rozwiniętej edukacji i infrastrukturze rowerowej dzieci od najmłodszych lat są uczone jak przewidzieć niebezpieczne sytuacje na drodze, znają znaki drogowe oraz przepisy ruchu drogowego i potrafią się wobec nich zachować. W Polsce poważnym problemem są przestarzałe metody szkolenia, a przede wszystkim brak praktyczne-

go systemu edukacji rowerowej. Aby wykształcić pokolenia świadomych rowerzystów, trzeba zająć się reformą systemu szkolenia od podstaw.

Wypadki rowerzystów w Polsce

Statystyki z raportu „Wypadki drogowe” Komendy Głównej Policji pokazują, że liczba wypadków drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2018-2020 stopniowo się zmniejszała (tab. 1).

Według policyjnych raportów nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowy manewr skrętu były najczęstszymi przyczynami wy-

Tab. 1. Wypadki drogowe z udziałem rowerzystów w latach 2018-2020 według obszaru [1, 2, 3]

Obszar	2018			2019			2020		
	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
Zabudowany	4086	155	3753	3811	135	3504	3232	144	2974
Niezabudowany	626	131	506	615	123	495	536	105	429
OGÓŁEM	4712	286	4259	4426	258	3999	3768	249	3403

Tab. 2. Przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez rowerzystów w latach 2018-2020 (opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji w latach 2018-2020 [1, 2, 3])

Przyczyny	2018		2019		2020	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	605	35,5	584	35,9	464	33,2
Nieprawidłowy manewr skrętu	181	10,6	159	9,8	171	13,2
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	113	6,6	139	8,5	184	12,2
Nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego	119	6,9	98	6,0	65	4,7
Nieprawidłowe wymijanie	76	4,4	69	4,2	90	6,4
Nieprawidłowe omijanie	62	3,6	54	3,3	71	5,1
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	38	2,2	43	2,6	42	3
Niezachowanie bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu	42	2,5	42	2,6	39	2,8
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej	38	2,2	34	2,1	28	2
Nieprawidłowe wyprzedzanie	42	2,5	35	2,2	46	3,3
Nieprzestrzeganie innych sygnałów	20	1,2	27	1,7	39	2,6
Gwałtowne hamowanie	15	0,9	15	0,9	19	1,4
Jazda bez wymaganego oświetlenia	15	0,9	22	1,4	27	1,9
Nieprawidłowe przejeżdżanie dla rowerzystów	12	0,7	11	0,7	b/d	b/d
Nieprawidłowe zawracanie	9	0,5	7	0,4	b/d	b/d
Inne przyczyny	326	19	287	17,7	96	6,7

padków spowodowanych przez rowerzystów (tab. 2).

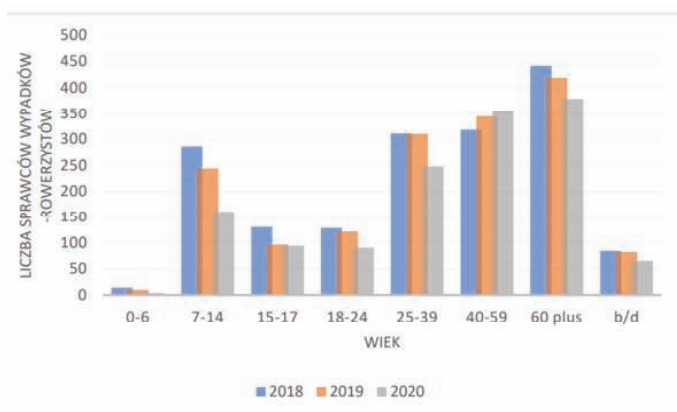
Z analizy skutków wypadków według miesięcy wynika, że wraz z poprawą pogody i wyższą temperaturą liczba wypadków rośnie. Dzieje się tak ze względu na wzmożoną aktywność rowerzystów w tym okresie. W 2018

roku największa liczba wypadków miała miejsce w czerwcu, w 2019 roku w sierpniu, natomiast w 2020 roku w lipcu. [1, 2, 3]

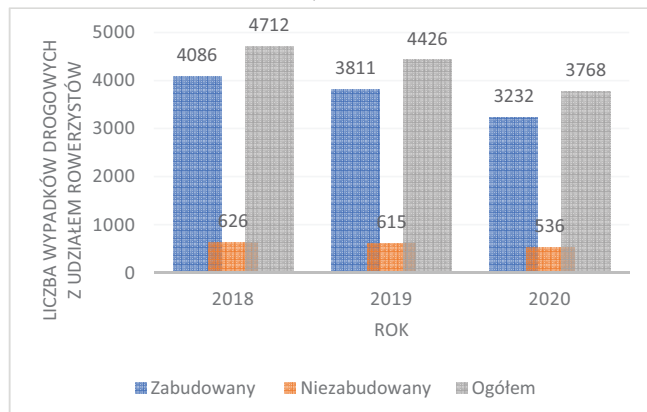
Ze względu na wysoką liczbę wypadków spowodowanych zarówno przez niepełnoletnich rowerzystów, jak i w grupie wiekowej 25-60+ edu-

kacja rowerowa powinna być szeroko dostępna dla osób w każdym wieku. Dane policji wyraźnie pokazują, że grupą wiekową stwarzającą największe ryzyko na drodze i powodującą wypadki o największym udziale zabitych są w Polsce osoby starsze, często posiadające już jakieś zmiany neurologiczne (rys. 1.). Dzieci do 6 roku życia, które rzadko kiedy w tym wieku potrafią samodzielnie jeździć na rowerze, tworzą mały odsetek osób aktywnych rowerowo. Całkiem sporą liczbę wypadków powodują za to dzieci w wieku 7-14 lat, rozpoczynające dopiero naukę jazdy na rowerze lub stawiające pierwsze kroki w poruszaniu się w ruchu drogowym. Rowerzyści z przedziału wiekowego 25-60 tworzą grupę najczęściej korzystającą z transportu rowerowego, co automatycznie powoduje wysoką liczbę wypadków. Z kolei młodzież oraz młodzi dorośli w wieku 15-24, którzy rower traktują najczęściej jako transport do miejsc edukacji lub formę rekreacji ze wszystkich grup aktywnych rowerowo stworzyli najmniejsze ryzyko na drodze. [1, 2, 3]

Większość omawianych wypadków miała miejsce na obszarze zabudowanym (rys. 2.). Wypadki na obszarze niezabudowanym charakteryzowały się za to dużą ofiarożonością. W latach 2018-2020 ok. co piąty rowerzysta, biorący udział w incydencie drogowym był ofiarą śmiertelną. Dla porównania na obszarze zabudowanym w 2018 roku był to co dwudziesty szósty, w 2019 co dwudziesty ósmy, a w 2020 co dwudziesty drugi rowerzysta. [1, 2, 3]



1. Liczba rowerzystów jako sprawców wypadków drogowych w latach 2018-2020 z podziałem na wiek (opracowanie własne na podstawie [1, 2, 3])



2. Liczba wypadków drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2018-2020 (opracowanie własne na podstawie [1, 2, 3])

Technika – obecna podstawa programowa	Zajęcia techniczne – poprzednia podstawa programowa
Treści nauczania – wymagania szczegółowe	
II. Wychowanie komunikacyjne. Uczeń:	4. Sprawne i bezpieczne posługiwanie się sprzętem technicznym. Uczeń:
1) <u>bezpiecznie uczestniczy w ruchu drogowym, jako pieszy, pasażer i rowerzysta;</u>	2) <u>bezpiecznie uczestniczy w ruchu drogowym jako pieszy, pasażer i rowerzysta.</u>
2) <u>interpretuje znaki drogowe dotyczące pieszych i rowerzysty;</u>	
3) <u>konserwuje i reguluje rower oraz przygotowuje go do jazdy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.</u>	

Uwaga: wytłuszczono treści, które dodano w nowej podstawie programowej, natomiast podkreślono treści zapisane w obu podstawach.

3. Porównanie treści nauczania pomiędzy poprzednią, a obecną podstawą programową przedmiotu technika [8]

Prawo rowerzysty w Polsce

W Polsce dokumentami określającymi uprawnienia do kierowania rowerem, zakres zajęć dla rowerzystów i egzaminu na kartę rowerową są:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym – Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 [18],
- Ustawa z dnia 05 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami - Dz.U.nr 30 poz. 151 [19],
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie uzyskiwania karty rowerowej – Dz.U. z 2013 r., poz. 512 [20],
- Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej z dnia 14 lutego 2017 roku (Dz. U. z 2017 r., poz. 356) [21].

Obowiązujący system szkolenia i egzaminowania rowerzystów w Polsce

Szkolenie rowerzystów w Polsce

Według zapisu w Podstawie programowej kształcenia ogólnego szkoły podstawowej dla przedmiotu technika „Szkoła powinna zapewnić możliwość uzyskania karty rowerowej przez ucznia, który ukończył 10 lat. Dopuszcza się organizowanie zajęć przygotowujących do uzyskania karty rowerowej nie tylko podczas przedmiotu technika, ale również podczas innych zajęć, np. godzin z wychowawcą [8]”. Wraz z reformą systemu oświaty z 2017 roku podstawa programowa uległa zmianie. W porównaniu z poprzednią wersją do obecnej dodano dwa nowe zagadnienia skupiające się na interpretacji znaków drogowych, konserwacji i regulacji roweru, a także przygotowania go do jazdy (rys. 3.).

Sugerowany czas, który powinien zostać przeznaczony na treści z związane z przygotowaniem do otrzymania karty rowerowej to nie więcej niż 12 godzin. „Zaleca się wprowadzenie treści nauczania związanych z ruchem drogowym na poziomie IV klasy [8]”. „Wskazane jest, aby przygotowanie do uzyskania karty rowerowej odbywało się w ramach specjalnego kursu organizowanego w ramach realizacji godzin dyspozycji dyrektora szkoły [8]”. Szkolenie powinno mieć formę pozalekcyjną. Jego zakres może być realizowany w każdej szkole indy-

widualnie, jednak musi opierać się i spełniać zagadnienia oraz wymagania szczegółowe zawarte w podstawie programowej. Szkolne kursy mogą być organizowane pod warunkiem, że zostanie opracowany specjalny regulamin, które będzie określał m.in. czas trwania kursu, warunki uczestnictwa, zakres jego zaliczenia. W przypadku, kiedy w pobliżu szkoły znajduje się Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego szkolenie przygotowujące do zdobycia karty rowerowej może zostać tam zorganizowane w ramach nawiązanej współpracy. [8]

Szkolenie osób niebędących uczniami szkoły podstawowej ubiegających się o wydanie karty rowerowej

Zajęcia dla osób niebędącymi uczniami szkoły podstawowej mogą być przeprowadzane w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego oraz ośrodkach szkolenia kierowców posiadających poświadczenie potwierdzające spełnienie dodatkowych wymagań.

Zakres i zasady uzyskania karty rowerowej przez osoby niebędące uczniami szkoły podstawowej są szczegółowo określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie uzyskiwania karty rowerowej. Dokument podejmuje 17 różnych zagadnień, dla każdego z nich opracowano treść nauczania oraz cel zajęć.

Zgodnie z art. 3 rozporządzenia „Osoba szkolona uczestniczy w zaję-

WZÓR

KARTA ROWEROWA

1. Nazwisko _____

2. Imiona _____

3. Data ur. _____ 4. Adres zamiesz.: kod _____

miejsce: _____

ul. _____

nr budynku _____ nr lokalu _____

Miejsce na fotografię 45 mm x 35 mm

(podpis posiadacza)

5. Data wydania _____ r.

6. Nazwa podmiotu wydającego kartę rowerową _____

(podpis i pieczęć dyrektora lub kierownika podmiotu wydającego kartę rowerową)

Seria A Nr 000001

7. Zmiana adresu zamiesz.: kod _____

miejsce: _____

ul. _____

nr budynku _____ nr lokalu _____

(podpis i pieczęć dyrektora lub kierownika podmiotu wydającego kartę rowerową)

8. Miejsce na adnotację

4. Wzór karty rowerowej [6]

ciach, które obejmują: 1) zajęcia teoretyczne – z zakresu wiedzy o ruchu drogowym oraz umiejętności udzielania i zachowania podczas udzielania pierwszej pomocy uczestnikom wypadków drogowych; 2) zajęcia praktyczne – z zakresu wiedzy technicznej oraz doskonalenia umiejętności jazdy rowerem na placu manewrowym; 3) sprawdzenie niezbędnych umiejętności [6].

Art. 10 określa czas realizacji zajęć - „1. Czas trwania zajęć teoretycznych wynosi 6 godzin, w tym co najmniej 1 godzina zajęć z zakresu umiejętności udzielania i zachowania podczas udzielania pierwszej pomocy uczestnikom wypadków drogowych. 2. Czas trwania zajęć praktycznych wynosi 2 godziny [6]”. Można łatwo wywnioskować, że czas realizacji zajęć jest nieproporcjonalny co do ilości wymaganych poruszenia zagadnień.

Osoby szkolące i egzaminujące na kartę rowerową

Zgodnie z art. 65 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami „Sprawdzenia niezbędnych umiejętności osoby ubiegającej się o kartę rowerową dokonuje:

- nauczyciel posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego organizowane nieodpłatnie w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego;
- policjant lub policjant w stanie spoczynku, posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego;
- egzaminator;
- instruktor [19].

Egzaminowanie rowerzystów w Polsce

Wytyczne ws. przeprowadzenia egzaminu na kartę rowerową zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie uzyskiwania karty rowerowej. Zgodnie z art. 22 „po uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu wydaje się kartę rowerową [6]” (rys. 4.). Sam egzamin podobnie jak i wyrobienie

karty rowerowej jest darmowe.

Art. 21. określa zasady przeprowadzania egzaminu na kartę rowerową dla uczniów szkoły podstawowej. „Egzamin dla uczniów szkoły podstawowej składa się z części:

- teoretycznej – uwzględniającej treści, o których mowa w art. 41 ust. 1 ustawy;
- praktycznej – przeprowadzonej w miejscu wyznaczonym przez dyrektora szkoły podstawowej, umożliwiającym sprawdzenie niezbędnych umiejętności praktycznych [6].

„Egzamin dla uczniów szkoły podstawowej przeprowadza się w terminie wyznaczonym przez dyrektora szkoły podstawowej, który określa formę części teoretycznej oraz czas trwania części teoretycznej i części praktycznej egzaminu. Wynik części teoretycznej egzaminu dla uczniów szkoły podstawowej uznaje się za pozytywny, jeżeli osoba zdająca egzamin uzyskała co najmniej 80% punktów możliwych do uzyskania. Wynik części praktycznej egzaminu dla uczniów szkoły podstawowej uznaje się za pozytywny, jeżeli osoba zdająca egzamin prawidłowo wykonała co najmniej 90% manewrów i nie stwarza zagrożenia dla ruchu drogowego [6].

Polski system egzaminowania zakłada, że placówki oświatowe indywidualnie opracowują regulaminy oraz procedury uzyskania karty rowerowej. Na podstawie przeprowadzonej analizy tych dokumentów zauważono znaczące dysproporcje w sposobie szkolenia oraz egzaminowania młodych rowerzystów. Różnice można zauważyć na poniższych obszarach:

- koordynator oraz kadra nauczycielska pomagająca uczniowi uzyskać kartę rowerową,
- treść edukacyjna wykładana na zajęciach przygotowujących do uzyskania karty rowerowej,
- czas trwania poszczególnych części egzaminu,
- forma przeprowadzenia egzaminu teoretycznego (liczba pytań, wymagany zakres wiedzy),

- miejsce, w którym odbywa się egzamin praktyczny,
- umiejętności jakie uczeń musi zaprezentować podczas egzaminu praktycznego,
- termin egzaminu.

Edukacja rowerowa dzieci

Większa część rozwoju fizycznego dziecka następuje przed ukończeniem 7 roku życia i jest dalej udoskonalana w okresie dojrzewania. Należy jednak pamiętać, że jazda na rowerze jest umiejętnością motoryczną, której rozwijanie wymaga dużej ilości ćwiczeń, aby ruchy stały się automatyczne i skoordynowane. Jazda rowerem w ruchu ulicznym obejmuje dwa rodzaje umiejętności motorycznych:

- podstawowe umiejętności obsługi roweru:
 - o balansowanie,
 - o pedałowanie,
 - o kierowanie,
 - o hamowanie,
- umiejętności związane z zachowaniem bezpieczeństwa:
 - o wyszukiwanie ruchu m.in. poruszanie głową podczas jazdy na wprost,
 - o włączenie się do ruchu drogowego,
 - o hamowanie w celu zatrzymania się na światłach i znakach stop,
 - o sygnalizacja manewrów podczas skręcania [9].

Według obowiązujących ustaw, rozporządzenia ministra oraz podstawy programowej, ćwiczenie powyższych umiejętności odbywa się w sztucznie stworzonym środowisku takim jak m.in. miasteczko rowerowe (rys. 5.), boisko szkolne czy hala sportowa. Czyli w miejscach, gdzie nie istnieje możliwość interakcji z innymi użytkownikami ruchu drogowego.

Główne problemy w systemie szkolenia rowerzystów w Polsce

Pomimo wielu dobrych praktyk oraz inicjatyw, których dopracowano się na przestrzeni lat w celu zwiększenia bez-

pieczeństwa drogowego i zminimalizowania liczby wypadków z udziałem rowerzystów, osoby odpowiedzialne za realizację edukacji rowerowej w Polsce wciąż napotykają się z wieloma przeszkodami w realizacji zajęć.

Podstawa programowa i zasady uzyskania karty rowerowej

Aktualna podstawa programowa i zasady uzyskania karty rowerowej nie uwzględniają zajęć w ruchu drogowym oraz egzaminów praktycznych na drodze. Brak zachowania równowagi pomiędzy nauką teorii i praktyki sprawia, że zbyt dużą uwagę poświęca się części teoretycznej, której uczniowie nie potrafią później zastosować w praktyce.

W Polsce nie istnieje też instytucja zajmująca się przygotowaniem, koordynowaniem oraz organizacją zajęć i egzaminów na kartę rowerową, a także trzymająca pieczę nad szkoleniem nauczycieli oraz instruktorów. Skutkuje to tym, że szkoły i placówki szkoleniowe prowadzą zajęcia według własnych możliwości, które nie spełniają oczekiwanych standardów.

Na zajęcia z wychowania komunikacyjnego, które przeprowadzone są w szkołach podstawowych przeznaczona jest zbyt mała liczba godzin. Dodatkowo duże grupy, w których prowadzone są zajęcia z wychowania komunikacyjnego nie sprzyjają koncentracji i skutkują błędnym wykonywaniem poleceń nauczycieli i instruktorów.

Program szkolenia rowerzystów w Polsce skupia się głównie na dzieciach, w edukacji nastolatków widoczne są braki.

Jeśli chodzi o zajęcia dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej, które przeprowadza się w ośrodkach ruchu drogowego to trwają one zbyt krótko jak na ustalony w rozporządzeniu zakres treści nauczania.

Zaangażowanie rodziców

Z niedostatecznego zaangażowania rodziców i opiekunów w rozwój mo-



5. Miasteczko rowerowe w Wieliczce [10]

OMIJANIE

O mijanie jest to przejeżdżanie (przechodzenie) obok nie poruszającego się pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody.



36

6. Fragment podręcznika „Moje pierwsze prawo jazdy – karta rowerowa” dot. manewru omijania [11]

toryczny dziecka od najmłodszych lat często wynika brak umiejętności jazdy na rowerze. W takiej sytuacji nauczycielom trudniej jest spełnić wymagania podstawy programowej i odpowiednio przygotować ucznia do egzaminu na kartę rowerową.

Zapisy prawne

Zapis prawny, mówiący o tym, że osoba do 10 roku życia jadąca rowerem traktowana jest jako pieszy i może się poruszać tylko po chodniku w towarzystwie osoby dorosłej, uniemożliwia najmłodszym rowerzystom wcześniejszej praktyki w ruchu drogowym. Według obowiązującego prawa dzie-

Państwa	Edukacja przedszkolna			Edukacja szkolna		
	Brak wsparcia	Materiały (bezpłatne lub w specjalnej cenie)	Finansowanie z innych źródeł	Brak wsparcia	Materiały (bezpłatne lub w specjalnej cenie)	Finansowanie z innych źródeł
Austria	x				x	
Belgia		x			x	
Cypr	x				x	
Czechy		x			x	
Dania	x				x	
Estonia			x			x
Finlandia	x			x		
Francja		x				
Grecja	x			x		
Hiszpania		x			x	
Holandia		x			x	x
Irlandia	x				x	
Litwa (brak danych)	–	–	–	–	–	–
Luksemburg					x	
Łotwa (brak danych)	–	–	–	–	–	–
Malta	x			x		
Niemcy		x				x
Polska	x			x		
Portugalia		x			x	
Słowacja			x			
Słowenia		x			x	
Szwecja	x			x		
Węgry		x			x	
Włochy	x				x	x
Wielka Brytania		x			x	

7. Wsparcie finansowe placówek oświatowych realizujących edukację bezpieczeństwa ruchu drogowego w państwach UE, stan na 2011 r. [12]

ci są wykluczone z korzystania z jakiegokolwiek infrastruktury przystosowanej rowerzystom. Taki stan rzeczy sprawia, że nauczyciele nie mają prawnej możliwości, aby przeprowadzić zajęcia rowerowe w terenie do momentu, w którym uczniowie nie zdadzą egzaminu na kartę rowerową.

Miejsce szkoleniowe rowerzystów

Analizując treść podręczników oraz innych materiałów edukacyjnych przeznaczonych do przygotowania dzieci i młodzieży do egzaminu na kartę rowerową można zaobserwować, że zasady ruchu drogowego, manewry, a także prawa i obowiązki rowerzysty zazwyczaj są urozmaicane fotografiami lub filmikami rowerzystów poruszających się w rzeczywistym ruchu drogowym (rys. 6.). Nie byłoby to niczym nadzwyczajnym, gdyby nie fakt, że kursanci nie mają później możliwości przetestowania zdobytej wiedzy

teoretycznej w praktyce. W Polsce w najlepszym przypadku uczniowie mają szansę przećwiczyć niektóre manewry w miasteczku ruchu drogowego. Faktem jest, że są one dobrym miejscem do nauki jazdy na rowerze i rozpoczęcia przygody z edukacją rowerową, jednak dla efektywniejszych i długotrwałych rezultatów zapewniających poczucie bezpieczeństwa rowerzystów na drodze konieczne są praktyczne lekcje w ruchu drogowym. Jazda w sztucznie stworzonym środowisku uczy jazdy schematycznej, nie pobudza wyobraźni i tego jak współdzielić drogę z innymi użytkownikami ruchu drogowego.

Dofinansowanie do szkoleń

Kolejnym poważnym problemem, który dotyczy polski system szkolenia i egzaminowania rowerzystów jest brak wsparcia finansowego edukacji przedszkolnej oraz szkolnej w zakre-

sie BRD (rys. 7.). Warto zauważyć, że ów aspekt jest mocno zróżnicowany we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej. Dofinansowania nie tylko mogą być przeznaczone na lepsze i atrakcyjniejsze materiały edukacyjne, ale przede wszystkim pozwalają na wyrównanie różnic edukacyjnych w zakresie BRD.

System szkolenia młodych dorosłych oraz dorosłych

Program szkolenia rowerzystów w Polsce skupia się wyłącznie na najmłodszych dzieciach. W edukacji starszych dzieci i nastolatków widoczne są braki. Co więcej system doszkalania dorosłych nie istnieje, mimo widocznego zapotrzebowania. Stowarzyszenia aktywnych rowerzystów na własną rękę organizują projekty edukacyjne w poszczególnych miastach. Na ich sukcesywność duży wpływ mają dofinansowania ze strony władz miasta, a te w praktyce spychane są na margines rocznych wydatków.

Program szkolenia nauczycieli

Proces szkolenia nauczycieli, instruktorów czy trenerów jest równie ważny, ponieważ to ich zadaniem jest przekazywanie wiedzy i dzielenie się doświadczeniem w jeździe rowerem. Analizując program szkolenia i czas jego trwania w poszczególnych Ośrodkach Ruchu Drogowego można zauważyć duże rozbieżności. Nie powinny się one pojawiać, jeżeli chcemy zachowywać określone standardy. Dla porównania w Danii nauczyciele szkoleni są przez koordynatorów szkolnych ds. BRD raz na pół roku. Jedno takie szkolenie trwa 3 dni (21 godzin), a w jego skład wchodzi dodatkowo m.in. rowerowe zajęcia praktyczne, nowo wprowadzone przepisy oraz badania, a także statystyki wypadków [13].

Określenie kwalifikacji instruktorów oraz egzaminatorów

Analizując regulaminy, procedury

oraz instrukcje uzyskania karty rowerowej można się napotkać na zapisy, według których dyrektor szkoły, Wzrostu lub ośrodka szkolenia kierowców, czyli często osoba, która nie ma nawet styczności z codzienną jazdą na rowerze określa kwalifikacje instruktorów i egzaminatorów (rys. 8.). Taka sytuacja jest niedopuszczalna, ponieważ kompetencje powinny być sprawdzane według jednolitych kategorii.

Stan techniczny rowerów

Ze względów finansowych większość polskich szkół w swoim wyposażeniu nie posiada rowerów, na których można byłoby przeprowadzać zajęcia rowerowe. Co więcej prywatne rowery, które udostępniane są na egzamin posiadają niekompletne wyposażenie lub są niedostosowane do wzrostu uczniów.

Główne problemy w systemie egzaminowania rowerzystów w Polsce

Fundamentalnym problemem egzaminowania rowerzystów jest wciąż mała popularność karty rowerowej. Duża część dzieci nie podchodzi do egzaminu i porusza się w ruchu drogowym nielegalnie, ponieważ zgodnie z prawem w takiej sytuacji nie może samotnie jeździć na rowerze.

Obecnie forma przeprowadzania egzaminu na kartę rowerową w Polsce jest przedmiotem wielu dyskusji. Poniżej wyszczególniono problemy poszczególnych części egzaminu, z którą trudzą się przyszli rowerzyści.

Problemy podczas przeprowadzania egzaminu teoretycznego na kartę rowerową

Według aktualnej struktury egzaminowania formę egzaminu teoretycznego określa się indywidualnie w regulaminie lub procedurze dla każdej egzaminującej instytucji. Prowadzący część teoretyczną mają dowolność układania pytań, przez co kursanci nie

Rozdział 6

Kwalifikacje dla instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów.

§29.1. Kwalifikacje wyznaczanych instruktorów i egzaminatorów określa dyrektor szkoły.
 2. Warunkiem wystarczającym dla egzaminatora jest spełnienie wymogów art.109 ust.4 , art. 110 oraz 110a ustawy i wskazanie przez dyrektora szkoły
 3. Instruktor realizującym zajęcia praktyczne może być osoba, wyznaczona przez dyrektora szkoły na wniosek kierownika ośrodka, spośród osób posiadających prawo jazdy. W szczególności może to być osoba , o której mowa w §14 ust.1 pkt.3 Instrukcji;
 3.. Instruktorzy i egzaminatorzy są obowiązani znać postanowienia Instrukcji i sposoby ich realizacji.
 4. kandydat na instruktora jest zaznajamiany z Instrukcją, wymaganymi dokumentami i terminami przez kierownika ośrodka szkolenia lub wyznaczoną przez niego osobę.
 5. Listę o której mowa w §15 ust 5 i 6 Instrukcji zatwierdza dyrektor szkoły podpisując obok kierownika ośrodka.

8. Fragment jednej z instrukcji w sprawie przeprowadzenia szkolenia i egzaminów na kartę rowerową [14]



9. Przykład złej praktyki - tor przeszkód na boisku szkolnym, nieodzwierciedlający realnej sytuacji na drodze [16]

wiedzą czego mogą się spodziewać i jak przygotować się do testu. Brak ogólnokrajowej bazy pytań egzaminujących na kartę rowerową powoduje dysproporcję pomiędzy poziomem ich trudności w poszczególnych placówkach.

Problemy podczas przeprowadzania egzaminu praktycznego na kartę rowerową

Część praktyczna, która z praktyką tak naprawdę ma do czynienia tylko z nazwy stanowi główny problem w polskim systemie egzaminowania rowerzystów. Przygotowania, jak i sam egzamin na kartę rowerową nie odbywają się w ruchu rzeczywistym drogowym, a w sztucznie stworzonym otoczeniu przyjaznym rowerzyście, przez co większości kursantom trudno jest się potem odnaleźć i zastosować zdobytą wiedzę na jezdni. Niektóre szkoły egzaminują w hali sportowej albo na boisku szkolnym, co w żadnym stopniu nie odzwierciedla realnej sytuacji na drodze (rys. 9.). Co więcej można

przeczytać o kuriozalnych sytuacjach, kiedy to osoby egzaminowane miały symulować jazdę rowerem chodząc po wyznaczonym przez pachołki i szarfy torze. Lepszą sytuacją może się wydawać przeprowadzenie części praktycznej w miasteczku rowerowym, jednak tam wciąż egzaminuje się w sztucznych warunkach. Można by to przyrównać do sytuacji, gdzie prawo jazdy byłoby wydawane tylko na podstawie umiejętności zaprezentowanych na placu manewrowym. Odwołując się do artykułu ze strony stowarzyszenia „Rowerowa Łódź” symulowane środowisko uniemożliwia osobom egzaminowanym nabycia umiejętności:

- „jazdy podczas wyprzedzania przez samochód;
- przejeżdżania rowerem przez torowisko tramwajowe;
- zachowania równowagi podczas przejeżdżania przez krawężniki;
- opanowania jazdy rowerem podczas omijania ubytków nawierzchni lub utrzymania równowagi po wjechaniu w nią;



10. Ćwiczenia praktyczne w terenie prowadzone w ramach bikeability w Anglii [19]



12. Egzamin praktyczny drogowy VVN w Holandii [21]



11. Trasa praktycznego Verkeersexamen 2020 w Assen [20]

- poprawnego wyprzedzania;
- pokonywania pasa (lub kilku) ruchu jezdni celem skrętu w lewo;
- jazdy drogą dla rowerów i przepuszczania pieszych na zebrawach [15]”

Kolejnym istotnym problemem wpływającym negatywnie na egzaminowanie rowerzystów jest brak zapisu w rozporządzeniach lub podstawie programowej sprecyzowanych informacji co do tego jak powinien przebiegać i jakie elementy zawierać egzamin praktyczny.

W porównaniu z krajami o rozwiniętej kulturze jazdy na rowerze, w Polsce istnieje małe zaplecze nauczycieli, egzaminatorów, trenerów i instruktorów specjalizujących się w szkoleniu z bezpiecznej jazdy na rowerze oraz egzaminowaniu rowerzystów. Jest to aspekt, który dodatkowo

utrudnia stworzenie nowej formy egzaminu praktycznego z uwagi na to, że jest to wydarzenie, w które musi się zaangażować dość sporo liczba osób.

Egzekwowanie posiadania karty rowerowej

Według taryfikatora na rok 2022 grzywna za „kierowanie pojazdem innym niż mechaniczny na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu przez osobę niemającą do tego uprawnienia” wynosi 200 zł [17]. Mimo, że obowiązek posiadania przy sobie karty rowerowej obowiązuje wszystkie osoby w wieku 10-18 poruszające się w ruchu drogowym, to według polskiego prawa dzieci nie mogą otrzymać mandatu, ponieważ nie podlegają one kodeksowi wykroczeń. W praktyce przepis może być więc egzekwowany jedynie wobec

osób, które mają 17 lat. Tym samym przepis o egzekwowaniu karty rowerowej w Polsce jest tak naprawdę przepisem martwym.

Dobre praktyki

W krajach o wysoko rozwiniętej edukacji i infrastrukturze rowerowej dzieci od najmłodszych lat są uczone jak przewidzieć niebezpieczne sytuacje na drodze, znają znaki drogowe oraz przepisy ruchu drogowego i potrafią się wobec nich zachować. Największe dysproporcje w poszczególnych systemach edukacji rowerowej wynikają z ilości czasu, którego przeznacza się na jej realizację [18].

Trening rowerowy

Większość działań składających się na dobre praktyki dotyczy praktycznej części treningu rowerowego (rys. 10). Zajęcia prowadzone są przez wyspecjalizowanych w tej dziedzinie nauczycieli, instruktorów lub policjantów. Dzieci wyposażone są w kaski i kamizelki, a także rower spełniający standardy wyposażenia.

Egzamin rowerowy

Kraje o wysokiej kulturze rowerowej organizują egzamin rowerowy w ruchu ulicznym, sprawdzając tym samym czy najmłodszy potrafią zastosować teoretyczną wiedzę w praktyce i wykazać się zdobytymi umiejętnościami. Taki egzamin przeprowadza

się na wyznaczonej w mieście trasie (rys. 11.), na której rozstawieni są policjanci lub wolontariusze, którzy na podstawie listy kontrolnej oceniają, czy uczniowie dobrze sobie radzą (rys. 12.) Założeniem egzaminu jest to, aby w jak największym stopniu odzwierciedlał codzienną jazdę na rowerze, dlatego na trasie nie umieszcza się żadnych dodatkowych znaków drogowych ani nie wyłącza poszczególnych ulic z ruchu drogowego.

Rekomendacje

Mając na celu rozwiązanie problemów i poprawę efektywności obecnej formy szkolenia rowerzystów oraz sposobu ich egzaminowania w Polsce, należy niezwłocznie podjąć odpowiednie kroki. Wprowadzając zmiany należy bazować na rozwiązaniach, które wypracowano w krajach o większej kulturze rowerowej.

Szkolenie rowerzystów w Polsce

W ramach reformy potrzebne jest stworzenie schematu szkolenia, który będzie zapewniał wykształcenie społeczeństwa świadomych rowerzystów. Na początek szczególną uwagę należy poświęcić edukacji dzieci i młodzieży, które w przyszłości będą przekazywać wiedzę młodszemu pokoleniu. Pomyślne szkolenie rowerowe opiera się na współpracy grupy osób odpowiedzialnych za kształcenie cyklistów z różnymi instytucjami. Niezwykle ważna jest też koordynacja i komunikacja między przedszkolami, szkołami, policją i rodzicami. Im intensywniej będzie ona przebiegać, tym większa szansa na lepsze rezultaty w przyszłości. Program szkolenia rowerzystów powinien być sformułowany w jasny i przystępny sposób przez ogólnokrajowe organy, natomiast zadaniem nauczycieli, instruktorów oraz trenerów powinno być dopasowanie go do indywidualnych umiejętności kursantów. Co więcej zajęcia z edukacji rowerowej powinny mieć atrakcyjną i nowatorską formę. Przykładowymi elementami ćwiczonymi

w ramach kursu w ruchu drogowym mogłyby być:

- strefa tempo 30 z skrzyżowaniami równorzędnymi,
- skręcanie w lewo z drogi z pierwszeństwem,
- skręcanie w lewo z drogi podporządkowanej,
- wjazd z drogi podporządkowanej na skrzyżowanie,
- jazda po pasie ruchu,
- jazda po drodze dla rowerów,
- przejazd rowerowy,
- wjazd z jezdni na drogę rowerową,
- włączenie się drogi rowerowej w jezdnię,
- brak ciągłości w trasie,
- jazda wydzielonym pasem ruchu dla rowerów,
- jazda kontrapasem rowerowym,
- jazda ulicą z kontraruchem rowerowym,
- korzystanie ze śluzu rowerowej,
- wymijanie,
- jazda przez rondo,
- bezpieczne parkowanie roweru.

Aby realizowane akcje i działania na rzecz szkolenia rowerzystów osiągnęły najlepsze rezultaty zaleca się:

- standaryzację edukacji rowerowej w długoterminowym procesie, który będzie spełniał bieżące zapotrzebowanie i wymagania,
- budowanie świadomości istoty edukacji rowerowej wśród rodziców, których przyzwyczajenia i praktykowane nawyki stanowią wzorzec dla dzieci,
- wprowadzenie treści bezpiecznej jazdy rowerem na każdym etapie edukacji (przedszkolnej i szkolnej) w określonym i stałym zakresie czasowym,
- powołanie instytucji odpowiedzialnej w Polsce za edukację rowerzystów, która będzie koordynatorem szkoleń, określającym i egzekwującym wymagania oraz standardy,
- korekty w zapisach prawnych dotyczących limitu wieku upoważniającego do samodzielnej jazdy rowerem,

- łączenie teorii z praktyką podczas zajęć z edukacji rowerowej,
- zapewnienie możliwości praktycznej nauki jazdy na rowerze, początkowo w bezpiecznym i chronionym środowisku, a kolejno w ruchu drogowym podczas treningu rowerowego,
- ustandaryzowane przygotowanie osób prowadzących kursy rowerowe, przeszkolenie ich według określonych standardów,
- wprowadzenie corocznych obowiązkowych szkoleń uzupełniających dla nauczycieli i instruktorów,
- sprawdzanie wiedzy i umiejętności osób szkolących poprzez wprowadzenie dla nich obowiązkowego egzaminu kompetencji,
- organizowanie cyklicznych kampanii na rzecz propagowania bezpiecznej jazdy rowerem zarówno wśród dzieci jak i dorosłych.

Powyższe działania muszą mieć charakter długofalowy i być poddawane ciągłej ewaluacji, aby w jak najlepszy sposób sprostać zapotrzebowaniu społeczeństwa. Wymienione propozycje przyczynią się do zwiększenia pewności poruszania się rowerzystów w ruchu drogowym i znacząco wpłyną na ich bezpieczeństwo.

Szkolenie nauczycieli, instruktorów oraz egzaminatorów

Nauczyciele, instruktorzy oraz egzaminatorzy powinni być wzorem i przykładem dla młodych rowerzystów. Mając na względzie fakt, że w wielu placówkach oświatowych edukacja rowerowa spychana jest na boczny tor ze względu na to, że nauczyciele prowadzący przedmiot technika często nie są odpowiednio przygotowani do zajęć, modernizacja systemu ich szkolenia jest niezbędna.

Konieczne jest wprowadzenie ogólnokrajowych wytycznych dla programu nauczania nauczycieli oraz czasu ich trwania. Plan takich zajęć dodatkowo powinien uwzględniać praktykę w ruchu ulicznym i kończyć

się obowiązkowym egzaminem teoretycznym oraz praktycznym w ruchu drogowym, który sprawdzałby zdobyte kompetencje. Po takim kursie osoby prowadzące zajęcia rowerowe dostosowując się do nowej koncepcji szkolenia powinny wiedzieć jak zapewnić kursantom bezpieczne środowisko na drodze i przekazać teoretyczną wiedzę w praktyce.

Egzaminowanie rowerzystów w Polsce

Reformie należy też poddać formę egzaminowania rowerzystów. Schemat części teoretycznej egzaminu powinien zostać ustandaryzowany. Jednym z rozwiązań mogłoby być stworzenie krajowej bazy pytań, która testowałaby wymagane treści szkolenia.

Z kolei egzamin praktyczny na kartę rowerową powinien być przeprowadzany w ruchu drogowym o zmniejszonym natężeniu ruchu, który będzie mógł sprawdzić zachowanie rowerzysty, w różnych sytuacjach drogowych.

Należy propagować istotę i zwiększać popularność egzaminu na kartę rowerową, tak aby stał się on kolejnym etapem na drodze rozwoju w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Podsumowanie

Analiza powyższych problemów dotyczących szkolenia i egzaminowania rowerzystów w Polsce ukazała, że nie dotyczą one jedynie pojedynczych placówek, a całego kraju. Błędy w szkoleniu, a także egzaminowaniu rowerzystów wynikają głównie z za dużego skupienia się na teorii, niżeli na praktyce. Zaproponowane powyżej rekomendacje mogą przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa nie tylko rowerzystów, ale i wszystkich użytkowników ruchu drogowego. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Komenda Główna Policji, Wypadki drogowe w Polsce w 2018 roku, Warszawa, 2019.
- [2] Komenda Główna Policji, Wypadki drogowe w Polsce w 2020 roku, Warszawa, 2021.
- [3] Komenda Główna Policji, Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku, Warszawa, 2020.
- [4] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602).
- [5] Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U.nr 30 poz. 151).
- [6] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie uzyskiwania karty rowerowej (Dz.U. z 2013 r., poz. 512).
- [7] Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej (...) z dnia 14 lutego 2017 roku (Dz. U. z 2017 r., poz. 356).
- [8] Podstawa programowa kształcenia ogólnego z komentarzem. Szkoła podstawowa technika., Ministerstwo Edukacji.
- [9] J. Ellis, Bicycle Safety Education for Children From a Developmental, Washington DC: National Highway Traffic Safety Administration, 2014.
- [10] Dziennik Polski, <https://dziennikpolski24.pl/wieliczka-ruszyli-ruch-w-miasteczku-zdjecia/ar/12021510>.
- [11] M. Gomoławska-Domańska, Moje pierwsze prawo jazdy - karta rowerowa, Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie.
- [12] D. Dziwulak, Kształcenie dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w wybranych państwach członkowskich Unii Europejskiej.
- [13] A. W. Ida Leśniowska-Matusiak, Edukacja dzieci w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i w wybranych krajach Unii Europejskiej, Instytut Transportu Samochodowego.
- [14] Komenda Miejska Policji w Chorzowie, Instrukcja w sprawie przeprowadzenia szkolenia i egzaminów na kartę rowerową, 2007.
- [15] Rowerowa Łódź, <https://rowerowalodz.pl/przepisy-dla-rowerzystow/karta-rowerowa-w-polsce>.
- [16] Kuratorium Oświaty Kielce, <https://kuratorium.kielce.pl/43274/jak-uzyskac-karte-rowerowa-materialy-do-nauczycielki/>.
- [17] Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń..
- [18] K. Weber, Inventory and compiling of a european good practice guide on road safety, European Commission, 2005.
- [19] Bikeability, <https://www.bikeability.org.uk/>.
- [20] Veiligverkeer Assen, www.vvnassen.nl/Praktisch-verkeersexamen.
- [21] Verkeer op school, <https://www.verkeeropschool.be/nieuws/tien-weetjes-over-het-grote-fietsexamen/>.
- [22] DaCoTA, Pedestrians and Cyclists, Deliverable 4.8 of the EC FP7 project DaCoTA, 2012.
- [23] M. N. Sącz, https://mord.pl/137,Wybor_specjalisty_ds_wnioskow_o_platnosc.htm.
- [24] WORD Rzeszów, <https://word.rzeszow.pl/szkolenie-dla-nauczycieli>.
- [25] WORD Olsztyn, <https://szkolenia.word.olsztyn.pl/szkolenie-dla-nauczycieli-egzaminujacych-dzieci-na-karte-rowerowa/>.
- [26] Veiligverkeer, <https://vvn.nl/nationaal-vvn-verkeersexamen>.