

GDE МАТРИЦАТА И ПРАКТИЧЕСКИЯ ИЗПИТ ЗА ВОДАЧИ

ДОЦ. КРАСИМИР СПИРОВ – ТЕХНИЧЕСКИ УНИВЕРСИТЕТ СОФИЯ

УВОД

Включването на мотивацията, самооценката и съзнаването на рисковите фактори при възпитанието, обучението и изпита на водачи на МПС са една от възможностите те да получат по-добра началната квалификация и с това да се подобри пътната безопасност.

Сега при изпита се оценяват знанията за познаване на Закона за движение по пътищата и уменията да се контролира, маневрира и управлява МПС в трафика. Съответно това става и съдържание на обучението, за възпитание въобще даже не се говори.

Защо трябва да включваме “липсващите области” от GDE матрицата в практическия изпит? И в каква степен е възможно преди всичко да се оцени формално такъв вид критерий?

Да приемем, че отношението, мотивациите, самооценката и съзнаването на специфичните рискови фактори за новите водачи са достатъчно важни, за да бъдат включени в процеса по издаване на свидетелствата за управление. Има два възможни начина да се достигне това. Или тези теми да бъдат включени в модулите на задължителното обучение и подготовка, или да бъдат включени в теоретичния и практическия изпит по такъв начин, че да насърчи процеса по обучението да се отнесе към такъв вид резултати, или най-малко да проверят присъствието на «минимален стандарт» в областта на това отношение, мотивации и самооценка, считани за необходими за безопасното управление.

В някои Европейски страни имат ясно определена психология за ролята на обучението и подготовката от една страна и изпитите от друга. Способността за управление в Норвегия, например, изглежда като комбинация от *знания, умения, отношение и мотивация*. Докато знанията и уменията могат да бъдат оценявани при теоретичния и практическия изпит, то отношението и мотивацията не са толкова лесни за оценяване и следователно се счита, че при формалното обучение трябва да бъде изисквано включването на задължителни семинари, в които да има място процесът по размишленията. За разлика от Норвегия, холандското законодателство гарантира на неговите граждани правото да избират собствения си път за обучение и подготовка към придобиване на квалификации. Задължителните уроци в учебната форма, които са насочени към липсващите области на GDE матрицата, следователно, не са възможни при такъв вид законова рамка. Единственият възможност на CBR (Холандската изпитна организация) да ръководи обучението е чрез промените в изпитната среда.

Такъв вид подход при провеждане на изпитите може да бъде намерен и в страни като Франция и Великобритания. Може да бъде използван и в страни, където видът на обучението (управление с придружител, обучение по управление в училищата, и т.н.) е по-високо от индивидуалното (например Великобритания) или в страни, където изпитът служи като бъдещ контрол на качеството на обучението в учебните форми. Важно, че в тези страни, бяха направени опити да развият плановете и идеите за разширяване на обсега на практическия изпит, с цел да се оценяват широкият кръг от безопасни умения на кандидатите.

СРЕДСТВА ЗА САМООЦЕНКА

Финландия, Холандия и Швеция развиха въпросниците, свързани със самооценката, които всеки кандидат трябва да попълни преди теоретичния и практическия изпит. Преценките на водачите за техните собствени умения за управление са сравнявани с тези на изпитващия в края на практическия изпит по управление. Ако се наблюдават големи разлики между двете оценки, трябва да бъде направена дискусия. Въпросникът може да обхваща всички нива от GDE матрицата, например шведския модел (прил.1), или само нивата, които са оценявани в практическия изпит по управление, например Финландия и Холандия. В последните две страни нивата които се проверяват по време на практическия изпит са:

1. Маневриране на автомобила
2. Контрол по време на трафика
3. Съобразяване с пешеходци и велосипедисти

4. Предварително планиране
5. Разпознаване и избягване на риска
6. Икономично управление и
7. Комуникации с останалите участници в движението.

Тези способности, се оценяват от кандидата и изпитващия по един и същи начин (фиг. 1), (скала 1-5, където 1 = слабо и 5 = отлично):

Oman ajotaidon arviointi ennen ajokoetta <i>Bedömning av din körskicklighet före körprovet</i> Self-assesment before the test	Oppilas Eley Applicant heikko . . . kiitettävä svag . . . utmärkt poor.....exellent					Tutvo Examensmott. Examiner heikko . . . kiitettävä svag . . . utmärkt poor.....exellent				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1 Ajoneuvon käsittely <i>Hantering av fordonet</i> Control of the vehicle / Maneuvering										
2 Liikennetilanteiden hallinta <i>Behärskande av trafiksituationer</i> Control of the traffic situation										
3 Kevyen liikenteen huomiointi <i>Uppmärksammande av lätt trafik</i> Showing consideration to cyclist and pedestrians										
4 Sujuvuus/suunnitelmällisyys <i>Smidighet/planmässighet</i> Flów / advance planning										
5 Riskien tunnistaminen/välttäminen <i>Igenkännandel/undvikande av risker</i> Recognising / avoiding risks										
6 Sosiaaliset taidot <i>Samspel</i> Social skills										
7 Taloudellinen ajaminen <i>Ekonomisk körning</i> Economical driving										
8 Arvioiden yhteneväisyys <i>Överensstämmelse mellan bedömningarna</i> Consistency of assessments										

Фигура. 1. Форма за самооценяване на кандидатите при практическия изпит за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория В във Финландия

В най-добрия случай въвеждането на това средство би довело до превръщането на самооценката в съществена част от обучението. Това би насърчило извънредно развитието на самопреценка на кандидата. Когато това не е част от обучението, самооценяването може да изпраща самостоятелни послания към кандидата, че то е нещо значимо, но няма да е допринесло за развитието на уменията по самооценяването. Ако това средство е създадено с цел да симулира подготовката на кандидата по време на неговото обучение и изпита (посредством инструктора), тогава всеки изпитващ трябва да взема на сериозно този въпросник и да използва средството систематично и с ентузиазъм по време на провеждането на практическия изпит. Все пак, съществуващото самооценяване във Финландия и бъдещото му прилагане в практическия изпит в Холандия, не е формален критерий за оценка в изпита, то няма – или няма да има – ефект върху това дали кандидатът ще премине изпита или не. Изпитващите упражняват по-скоро формираща (възпитателна) роля за оценяването. Следователно, проблемът е дали изпитващите ще прилагат това формиращо средство сериозно и систематично.

ПРОЦЕСЪТ ПО ЗАДАВАНЕ НА ВЪПРОСИ С ЦЕЛ ПРОВЕРКА НА ОСВЕДОМЕНОСТТА

Оценяването на практическия изпит на кандидатите е традиционно основано само на това, което наблюдава изпитващия. Задавайки въпроси на кандидата за специфичните маневри, които той току що е извършил, изпитващият ще разбере мисловния процес по вземане на решения на кандидата и дали кандидатът е пропуснал нещо или не, действал ли е съзнателно или не и т.н. Въвеждането на процеса по задаването на въпроси с цел проверка на осведомеността е създаден, за да направи работата на изпитващия по-лесна, чрез намаляването на неопределеността по време на практическия изпит, когато той се колебае между положителна и отрицателна оценка и за да въздейства на обучението на водача, по такъв начин, че обучаваният да се научи да използва задаването на въпросите относно неговите способности и действия по време на процеса на обучението.

Холандия и Швеция са въвели задаването на въпроси в техните практически изпити, но техните подходи се отличават по следния начин:

- В Швеция този подход е използван само когато изпитващият е имал въпрос относно нещо, което кандидатът току що е направил, въпреки че то може и да не бъде резултат на грешка. Следователно това средство не се използва систематично за всеки изпит.
- В Холандия този подход е използван систематично при всеки практически изпит (категория В) и изпитващият информира кандидата, че ще му бъде задаван въпрос преди извършването на специфична маневра.

Опити в Холандия показваха, че новият практически изпит, включително и процесът по задаване на въпроси с цел проверка на осведомеността, е значително по-показателен за способностите на кандидатите във връзка с безопасното управление, отколкото предишният формат на изпита. Какви проблеми са възникнали и трябва да бъдат решени при въвеждането на задаването на въпроси, като част от практическия изпит:

- Ако въпросите се задават само когато е имало „съмнение“ за нещо (Швеция), кандидатът ще разбере, че неговото представяне се поставя под въпрос по определен начин и ще става напрегнат, когато му бъде задаван въпрос. Това напрежение е възможно да афектира върху останалата част от представянето на кандидата по време на изпита.
- Такива въпроси и отговори изискват значителни вербални умения от страна на кандидата (и до известна степен на изпитващия).
- Дори резултатите от този процес да не се вземат предвид за оценката от изпита, изпитващият може да бъде изкушен да ги вземе предвид при заключителната си оценка (особено, ако кандидатът е казал нещо като отговор, който може да бъде недостатък за неговите умения за управление) или просто да избере да не прилага средството (задаване на въпроси), защото то не е един от критериите, образуващи оценката.
- Ако резултатите се взимат предвид при оформянето на оценката, резултатът може да е значително субективен (зависи от индивидуалните интерпретации на изпитващия).
- Съществува риск изпитващият да използва такъв вид въпроси по такъв начин, че практическата част на изпита да се превърне в устен изпит за основна проверка на теоретичните познания, което вече няма да се отнася за специфичната ситуация.

ИЗПИТАНИЯ, СВЪРЗАНИ СЪС САМОСТОЯТЕЛНОТО УПРАВЛЕНИЕ

Веднъж получили свидетелство за управление, новите водачи ще трябва да управляват самостоятелно. С други думи, те няма да са способни вече да разчитат на инструктора, изпитващия или наблюдаващия ги водач, стоящ до тях, осигуряващи тяхната безопасност и вземащи решенията вместо тях. Следователно, би трябвало обучението и изпитите на водачите да бъдат провеждани по такъв начин, че да насърчават чувството на отговорност и самостоятелно вземане на решения измежду обучаваните водачи, с оглед на това да ги подготвят за това, което ще им се случва, когато управляват самостоятелно.

Холандската организация за изпитите на водачите изпробва редица изпитания, свързани със “самостоятелното управление”, които могат да бъдат използвани в практическия изпит. Тези изпитания включваха условия, в които кандидатът трябва да демонстрира умения за управление без инструкции пред изпитващия. През този период кандидатът трябва да намери своя маршрут (в пътната среда) и да вземе решение своевременно и по самостоятелен начин. Целта на това средство не е да изпита уменията на кандидата за ориентиране, а да определи дали същността на способностите на кандидата за управление и умения за самостоятелно вземане на решения са достатъчно развити и автоматизирани, за да действа както трябва, дори и когато вниманието на кандидата е насочено към ориентирането. Нещо повече, премахването на постоянния поток от инструкции на изпитващия, означава, че кандидатът не може да използва вече тези инструкции като “подказване”, което да го подтиква към действие (огледало - подаване на сигнал – разположение - скорост). Кандидатите трябва да се решат да подбират своите действия самостоятелно и без външна намеса.

Форми на независимо управление, които са въведени в холандския практически изпит за категория В през 2008 са.

- Управление напред или назад от “координационна точка” (например жп линия, болница, училище) без инструкции от страна на изпитващия.
- Следване на “поредица от инструкции” от изпитващия за достигане на определена дестинация (поредицата ще се състои от 3 до 5 инструкции, поставени от изпитващия).
- Използване на GPS /сателитна навигационна система/ (вкарване и следване на посоката) за достигане на определена дестинация. Това ще бъде използвано само ако пътното превозно средство (ПС) е оборудвано с такъв вид устройство (Холандия обикновено ПС на учебната форма).

ЦЕЛИ НА ЕКО-УПРАВЛЕНИЕТО

Редица европейски страни са въвели еко-управлението като критерии за оценяването в практическия изпит, а други планират да го направят. Способността да се използват основни техники на еко-управлението (например по-рано-превключване на предавките, управление на възможно най-висока скорост през цялото време) има за цел да се даде повече тежест на еко-управлението в практическия изпит чрез:

- Липсата на умения за еко-управление да бъде основателна причина за провалянето на изпита (в действителност, не само на хартия).
- Да се опишат в по-големи подробности видовете грешки при еко-управлението, които изпитващият трябва да търси.
- Да се измерва разхода на горивото на всеки кандидат по време на изпита и да се сравнява след изпита с проучванията, направени за фиксирани пътища (за страните, които използват предварително определени маршрути).
- В бъдеще дори и автомобилите, използвани по време на изпита да отговарят на специфичните и високи стандарти за опазване на околната среда.

Основната причина за този ход не е само свързана с потенциалните ползи за околната среда. Смята се, че еко-управлението в широк смисъл насърчава ценностите и поведението, които могат да допринесат за безопасно управление, такива като:

- плавно управление, което е удобно за пътниците и спечелва уважението към водача;
- спестени разходи поради по-ниския разход на гориво;
- безопасно управление, с цел спазване на по-голяма дистанция и предварително обмисляне.

НОВИТЕ ИЗПИТИ И ИЗПИТВАЩИТЕ

Мотивацията на изпитващите, също както и техните способности, са много важни за промяна съдържанието на практическата част на изпита. Чрез въвеждането на такова понятие като самооценка и процес по задаване на въпроси за проверка на осведомеността на кандидата в практическия изпит за водачи, страни като Швеция, Холандия и Финландия са разширили традиционната роля на оценяването от изпитващия в нови области на компетенции (задаване на въпроси, оценяване уменията за самостоятелно управление в трафика и т.н.). На този етап не е сигурно дали изпитващите ще бъдат достатъчно мотивирани да прилагат систематично тези нови средства, особено, ако те нямат директно въздействие върху резултата от изпита.

В някои страни се смята, че новото съдържание на изпита няма да промени съществено ролята на изпитващия и процеса по придобиване на свидетелство за управление. Същевременно те трябва да бъдат мотивирани и задоволително квалифицирани да прилагат новите средства. Други страни не са толкова сигурни в това. Аргумент за това е, че способностите на изпитващите трябва да бъдат поддържани и подпомагани. Добавянето на теми, които изискват различни умения (например вербални способности) може да доведе до недоволство, слабо приложение и по-малко време за фокусиране върху традиционните части от изпита от изпитващите.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Въвеждането на високите нива на GDE матрицата в практическата част на изпита ще доведе до следните промени в системата за възпитанието и обучението на водачи на МПС:

1. Промяна съдържанието на обучението.
2. Въвеждането на нови методи за обучение.

3. Въвеждането на нови организационни форми за обучение.
4. Подобряване на началната квалификация на младите водачи на МПС.
5. Подобряване пътната безопасност.

Тези промени от своя страна изискват:

- промяна на учебната среда в учебните форми (семинарни зали, компютърни средства, презентации и др.) с възможности за провеждане на дискусии и интерактивни методи за обучение;
- промяна на квалификацията както на инструкторите (обучаващите) така и на изпитващите;
- провеждане на изследвания, които да определят най-добрите средства за включване на по-високите нива на GDE матрицата в практическия изпит.

ЛИТЕРАТУРА

State-of-the-Art report on “*Coaching and optimal communication skills*” for driving instructors in the context of category B driver training, www.gutefahrt.at/hermes, Status: final version 29-10-07 HERMES EU-Coaching-Project

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Колко сигурен сте в това, че можете успешно да изпълните следните задачи по време на теоретичния изпит?

- 1a. Обяснете технологиите на автомобила и тяхното въздействие върху боравенето с характеристиките на превозното средство (ПС).
- 1b. Обяснете как физичните закони влияят върху движението на ПС.
- 2a. Обяснете въздействието на пътните условия върху боравенето с характеристиките на автомобила.
- 2b. Обяснете проектирането и функционирането на автомобила и влиянието им върху пътната безопасност и околната среда.
3. Обяснете как се разпознават рисковете, свързани с функционирането и маневрирането на автомобила.
4. Обяснете правилата, свързани с околната среда.
5. Обяснете различните техники за управление, които трябва да бъдат използвани при еко-управлението.
6. Обяснете влиянието на ПС върху околната среда.
7. Обяснете пътните правила относно пътните знаци.
8. Обяснете пътните правила относно паркирането.
9. Обяснете пътните правила относно обезопасителното оборудване в автомобила.
- 10a. Обяснете как пътната безопасност е повлияна от управлението по различно време от деня.
- 10b. Обяснете как подборът на пътници въздейства на пътната безопасност.
- 11a. Обяснете как подборът на вида превози влияе на пътната безопасност.
- 11b. Обяснете как подборът на пътища влияе на пътната безопасност.
12. Обяснете как условията на повърхността на пътя влияят на поведението на водача и пътната безопасност.
13. Обяснете значението на използването на обезопасителното оборудване.
- 14a. Обяснете как да приложите първа помощ в случай на произшествие.
- 14b. Обяснете какви действия ще предприемете в случай на произшествие.
- 15a. Обяснете как се променя автомобилът с годините и как това може да повлияе на поведението на водача и пътната безопасност.
- 15b. Обяснете как полът, възрастта, индивидуалността и начинът на живот влияят на поведението на водача и пътната безопасност.
16. Обяснете как консумацията на алкохол и наркотици влияе на безопасността на пътя и поведението на водача.
- 17a. Обяснете как стресът и умората влияят на безопасността на пътя и поведението на водача.

17b. Обяснете как импулсивните действия влияят на безопасността на пътя и поведението на водача.

18a. Обяснете как се появява напрежението и как влияе на безопасността на пътя и поведението на водача..

18b. Обяснете как да избегнете използването на автомобила като средство за изразяване на поведени, търсещо сензация.

Колко сигурен сте в това, че можете успешно да изпълните следните задачи по време на практическия изпит?

19. Представяне на проверка във връзка с безопасността.

20. Демонстрация на рутинно маневриране.

21. Използване на различните спирачни методи.

22. Разпознаване на рисковете, свързани с функционирането и маневрирането на ПС.

23. Демонстриране на техники за еко-управлението.

24. Прилагане на правилата за движение по пътищата.

25a. Показване на добро възприятие при различни среди на трафика.

25b. Взаимодействие с останалите участници.

26a. Управление чрез спазване на правилна безопасна дистанция.

26b. Адаптиране на управлението към преобладаващите условия.

27a. Разпознаване на рисковете в различните ситуации по време на движението.

27b. Оценка на последствията от различните събития.

28. Избягване на различните събития по време на движението.