

Koordinátor duálneho vzdelávania: Dualistov je zatiaľ málo, majú však garanciu zamestnania

Koordinátor duálneho vzdelávania: Inšpirujeme sa modelom z minulosti, nie všetci prejdú výberovým procesom.

Martin Holý, koordinátor duálneho systému vzdelávania pre KIA Motors Slovakia, sprostredkúva komunikáciu medzi školou, žiakmi a zamestnávateľom vo veci dvojitého vzdelávania. Obnáša to všetko od výberu žiakov, cez nástup, zabezpečenie praktického vyučovania v závoде, až po ukončenie, ktoré, ako spomenul, ich tento rok čaká prvýkrát.

Počas diskusie ste hovorili o tom, že žiakov duálneho vzdelávania nie je dostatok. Prechádzajú výberovým konaním na základe kritérií?

- Funguje štandardný výbe-



Martin Holý, koordinátor duálneho systému vzdelávania pre KIA Motors Slovakia. FOTO: PKI

rový proces školy, navyše musí žiak absolvovať psychologický pohovor, testy zručnosti, na záver prebieha ešte pohovor s rodičom, aby sme mali istotu, že žiak štúdium zvládne po manuálnej aj psychickej stránke, pretože nie každý má logické či technické myslenie. Žiakov je málo, aj žiak s veľmi zlým prospechom sa dnes dokáže prihlásiť na gymnázium,

um, zarážajúce je, že školu aj dokončí. Niekedy na žiaka vo výbere školy vplyva aj rodič - skúsenosť posledných rokov bola taká, že treba mať vysokú školu a diplom. Mnoho žiakov potom po štyroch rokoch gymnázia nevie, čo chce robiť. Ďalšou vecou je demografia - všetci vieme, že Slovensko starne a žiakov je menej ako pred rokmi a školy o každého

žiaka bojujú.

Takže sa stáva, že záujemcovia týmto testovaním aj neprejdú?

- Stáva sa to napríklad v prípade štvorročného štúdiálneho odboru elektronik - mechatronik, čo je ťažký odbor, ktorý kombinuje elektroniku, hydrauliku. Ak nám z testovania vyjde, že žiak by strádal, odporúčime niečo iné.

Stretávate sa s tým, že sa školy do duálneho vzdelávania odmietnu zapojiť?

- V prípade škôl máme zatiaľ veľmi dobrú spoluprácu. Tri roky sme tahali duál so Strednou odbornou školou v Kysuckom Novom Meste. Od budúceho roka otvárame spoluprácu s dvomi novými školami - priamo v Žiline so Strednou odbornou školou elektrotech-

nickou a so Spojenou školou Československej armády v Martine.

Keď sa so žiakmi podnik dohodne na duálnom vzdelávaní, ako vyzerá výučba?

- Žiaci, ktorí nastupujú do škôl, sa stávajú štátnymi žiakmi, čo sa týka dualistov, tí sú učebnou zmluvou viazaní k zamestnávateľovi. Škola im ponúka teóriu, zamestnávateľ zabezpečuje prax. Výučbový čas je štandardne delený päťdesiat na päťdesiat, to znamená týždeň školy, týždeň praxe. Niektoré školy a zamestnávateľia využívajú 60 % praxe.

Inšpirovali ste sa pri zavádzaní duálneho systému zahraničím?

- Samotným zahraničím ani nie, skôr sme vychádzali z modelu duálneho vzdelávania,

ktorý na Slovensku fungoval počas socializmu, taktiež sme už pred zavedením duálu mali spoluprácu so školami, žiaci k nám chodili na prax, akurát to vtedy ešte neboli „naši“ vlastní žiaci.

Sú hlasy žiakov na duálny systém vzdelávania pozitívne?

- Hlasy sú pozitívne nielen od našich žiakov, často sa stretávame aj s inými firmami a ich žiakmi, obe strany si pochvaľujú. Azda aj preto, že za to, že chodia do školy a učia sa, poberajú aj štipendium, zároveň majú garantované pracovné miesto. Žiaci majú učebnú zmluvu, ktorá vytvára záväzok medzi nami a nimi, že po úspešnom ukončení štúdia môžu byť rovno u nás aj na trvalé zamestnanie.

(MP)

Pobeha: Autobusy, ktoré sme naviazali na vlak, sú využité

Po diskusii v Žiline sme položili niekoľko otázok generálnemu riaditeľovi SAD Žilina.

Pred rokom na podobnom podujatí sme s vami hovorili o integrovanej doprave. Vedeli by ste zhodnotiť uplynulé obdobie?

- Po roku môžeme konštatovať, že aj na základe minuloročného sedenia v rámci budovania integrovanej dopravného systému sa udiali niektoré zásadné kroky. Spoločnosť Integrovaná doprava Žilina, ktorú zriadil Žilinský samosprávny kraj a mesto Žilina, začala funkčne pracovať. Dnes sa stretávame na odbornej úrovni minimálne raz mesačne. Pripravujeme projekt integrovanej dopravy tak, aby už v roku 2020 bola realizovaná prvá etapa na celých Kysuciach. Ďalej tu máme veci, ktoré celý tento proces podporujú. Ide o naše spoločné aktivity so Žilinským samosprávnym krajom. Ide o vytváranie malých pilotných projektov integrovanej dopravy hlavne na

Kysuciach, ako cestujúcich zo Starej a Novej Bystrice do Krásna nad Kysucou a prepojenie na autobus - vlak. To isté aj z Ošadnice do Krásna nad Kysucou. Práve v dopravnej situácii, ktorá bola na konferencii spomínaná s cestou I/11 Čadca - Žilina, je integrovaný systém jednou z alternatív, aby sa ľudia čo najrýchlejšie alebo kvalitnejšie prepravovali za svojou prácou alebo do školy.

Máte už hlasy, ako sa tieto menšie projekty uchytia?

- Pre nás je ohlasom hlavne to, že autobusy, ktoré sme naviazali priamo na vlak, sú využité. To znamená, že sme presvedčili cestujúcich, že to spojenie má zmysel. Či už ide o smer do, alebo aj zo Žiliny. Podporili sme to aj našim dvadsaťštyrihodinovým dispečingom, ktorý sme nazvali garantovanými prestupmi. To znamená, že keď vlak zo Žiliny do Krásna nad Kysucou mešká, tak náš vodič je informovaný, aby od vlaku neodišiel, ale počkal ho. Samozrejme,



Generálny riaditeľ SAD Žilina Peter Pobeha. FOTO: PKI

pokiaľ je to znesiteľné a možné. Bolo by predsa nelogické, aby autobus odišiel skôr. Sledujeme teda nielen nás, ale aj železničný systém, aby sme vedeli garantovať prestupy. Toto už dlhší čas funguje v Bystrickej doline a od decembra aj pre ľudí z Ošadnice.

Podme k téme „vlak za darmo“. Na diskusii ste hovorili, že istú časť cestujúcich to prilákalo. Ako to hodnotíte z hľadiska kon-

kurencie?

- Sú tam dva pohľady. Dopravný pohľad znamená, že následkom vlakov zadarmo sa ľudia začali prepravovať viac hromadnou dopravou. Otázka je, či má byť lákavá nulová cena, alebo podmienky, ktoré ľudí prilákajú. My sme tento krok považovali za nesystémový z titulu, že rieši len jeden mód dopravy. Mala sa riešiť celková verejná doprava. Ekonomicky to má dopad na objednávateľov výkonov, pretože je tam

jednoznačne strata tržieb. Objednávateľ výkonu, či už je to v železničnej doprave štát, ministerstvo, alebo v regionálnej doprave VÚC či mestá, tí všetci musia vykonávať sanáciu svojím rozpočtom.

V uplynulom období ste začali s budovaním inteligentných zastávok. Budete ich budovať aj naďalej?

- Ideme postupne. Je to hlavne o komunikácii v regiónoch. Naším cieľom je rozvíjať tento systém. Dnes obhospodárujeme 1800 zastávok, inteligentné tabule nikdy nedostaneme na všetky. Cieľom však je mať na uzlových zastávkach informačný systém, ktorý bude slúžiť obyvateľom. Práve tá prvá, ktorú sme realizovali pred rokom a pol v Krásne nad Kysucou, tam vidím najvyšší potenciál.

Priamo môžete vidieť na tabuli, kedy príde autobus na zastávku. Pre cestujúceho je to dôležité, pretože ak aj autobus stojí niekde v kolóne, vedia, že príde, aj keď s meškaním. Takto sme realizovali aj ďalšie za-

stávky v Bytči a v Terchove. Momentálne robíme posledné kroky aj v Turzovke. Tu došlo k vytvoreniu integrovaného miesta priamo pred železničnou stanicou od decembrových zmien cestovných poriadkov.

A ako to vyzerá s vašim vozovým parkom? Budete aj naďalej pokračovať v jeho obmene ako doposiaľ?

- Máme plánovaný systém obnovy vozového parku tak, aby sme našim cestujúcim vedeli poskytnúť nové, modernejšie vozidlá. Minulý rok sme obnovili vozový park tridsiatimi piatimi autobusmi.

Dostali sme sa tak do štádia, že všetky autobusy, ktoré prevádzkujeme, sú klimatizované s wifi. Samozrejme, že chceme pokračovať s obnovou aj naďalej, pretože ide aj o otázku bezpečnosti, kvality dopravy a ekológie. Všetky autobusy, ktoré dnes obnovujeme, majú motory triedy Euro 6. Tie majú minimálny dopad na exhaláty a životné prostredie.

MAGDALÉNA PALUCHOVÁ

**NESTOJTE V RADE
VYSKÚŠAJTE
NOVÝ E-SHOP ZSSK**

Listok na vlak online, jednoducho a priamo z vášho mobilu.

IDEME VLAKOM
www.zssk.sk | 18 188

