

Tomasz WĘGRZYN¹
Bożena SZCZUCKA – LASOTA¹
Joanna KAMIŃSKA²

PROCES DOSKONALENIA UMIEJĘTNOŚCI MŁODYCH KIEROWCÓW

W Polsce, szkolenia doskonalące technikę jazdy samochodem osobowym nie są obowiązkowe. Bazując na doświadczeniach krajów realizujących taki obowiązek (np. Austria), można wnioskować, że jest to skuteczna metoda edukacji kierowców, podnosząca poziom świadomości zagrożeń i zwiększająca bezpieczeństwo ruchu drogowego. W artykule przedstawiono badania ankietowe przeprowadzone w ramach międzynarodowego projektu. Respondenci stanowili populację młodych kierowców samochodów osobowych, wśród których rok rocznie odnotowuje się najwięcej wypadków drogowych. Ankieterami byli studenci pierwszego roku Wyższej Szkoły Zarządzania Ochroną Pracy w Katowicach. Wśród osób ankietowanych nie było kierowców zawodowych, a ich doświadczenie nie przekraczało 4 lat.

IMPROVING OF YOUNG DRIVERS SKILLS

The courses aimed at improving driving techniques are not mandatory in Poland. The evidence from countries where such obligation exists (such as Austria) enables us to draw a conclusion that it is effective method of drivers education, contributing to their awareness of danger and improving the overall road safety. The article presents the survey results led as a part of international project. Respondents were chosen from the population of young drivers of passenger cars as this group participates in the highest number of road accidents every year. The researchers were junior students from the Work Protection Management High School in Katowice. None of the respondents was a professional drivers or had more than 4 years of driving experience.

1. WSTĘP

Zgodnie z danymi statystycznymi, na polskich drogach dochodzi średnio do 15 śmiertelnych wypadków samochodowych. Najliczniejszą grupę sprawców wypadków drogowych stanowią kierowcy w wieku 20-29 lat, a największy wskaźnik liczby wypadków na 10000 populacji generuje grupa kierowców w wieku ok19 lat [1-4]. Ośrodki szkolenia kierowców stawiają sobie za cel przygotowanie kursanta do egzaminu, gdyż „zdawalność”

¹ Wyższa Szkoła Zarządzania Ochroną Pracy, Bankowa 8, 40-007 Katowice

² Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu, Katedra Matematyki, ul. Grunwaldzka 53, 50-357 Wrocław,
e-mail: joanna.kaminska@up.wroc.pl

jest miernikiem jakości kursów, decydującym o pozycji OSK (Ośrodek Szkolenia Kierowców) w rankingach. Młody kierowca jest zwykle przekonany, że potrafi jeździć bezpiecznie. Częste przecenianie własnych umiejętności oraz nieświadomość niebezpieczeństwa w ruchu drogowym sprawiają, że młodzi kierowcy stanowią największe zagrożenie [5-7]. Pomimo rosnącego bezpieczeństwa biernego pojazdu, Polska plasuje się na przedostatnim miejscu w rankingu bezpieczeństwa kierowców w Europie. W Polsce jest 6 razy więcej wypadków śmiertelnych niż w Portugalii i 20 razy więcej niż w Norwegii. Istnieje wiele przyczyn tego faktu: mała liczba autostrad, mała ilość skrzyżowań bezkolizyjnych, ale także niska kultura kierowców, duża agresja, nadmierna prędkość i brak doświadczenia, spożycie alkoholu itd.[2,7] Podczas tzw. akcji Znicz w 2009 r. Policja zatrzymała ok. 2000 pijanych kierowców, a w innym świątecznym terminie od 1-szego i 3-go maja zatrzymano 1000 pijanych kierowców. Alkohol jest przyczyną 10% wypadków śmiertelnych w Polsce (tj. 550 wypadków śmiertelnych rocznie). Na konferencji Logitrans-2010 uczestnicy ważniejszych wystąpień postawili pytanie pełne obaw: „Co z innymi przyczynami (90%) wypadków śmiertelnych? Jedną z prób odpowiedzi na to pytanie były sugestie, iż polscy kierowcy nie są należycie przeszkoleni na kursach i umiejętności uzyskane na kursie prawa jazdy nie są wystarczające by bezpiecznie prowadzić samochód.

W celu przeanalizowania tej sytuacji postanowiono przeprowadzić ankietę wśród studentów pierwszego roku WSZOP, którzy są z racji młodego wieku kierowcami o odpowiednio krótkim stażu jazdy. Studenci są reprezentatywną grupą ankietowania osób stanowiących grupę wiekową, wśród której odnotowuje się największą liczbę wypadków drogowych.

2. METODYKA BADAŃ

W dniu 27 kwietnia przeprowadzono ankietę wśród studentów pierwszego roku Wyższej Szkoły Zarządzania Ochroną Pracy w Katowicach, posiadający prawo jazdy kat.B.

SZANOWNY STUDENCIE, ANKIETA MA CHARAKTER ANONIMOWY
 PROSZĘ ZAZNACZYĆ WŁAŚCIWĄ ODPOWIEDZ STAWIAJĄC OBOK NIEJ W KRATCE ZNAK „X”

1. Wiek :

1) 19

2) 20

3) 21

4)

2. Płeć

1) Kobieta

2) Mężczyzna

3. Ile lat Pani/Pan czynnie prowadzi samochód?

1) do 2 lat

2) 2- 3 lata

3) pow. 3 lat

4. Ile przeciętnie kilometrów przejeżdża Pani/Pan rocznie za kierownicą samochodu? (proszę zaznaczyć właściwą odpowiedź):

1) max 3000 km

2) 3000-10000 km

3) 10000-30000 km

4) pow.30000 km

5. Jak ocenia Pani/Pan swoje umiejętności jako kierowcy? (proszę ocenić w skali od 1 do 6, gdzie 1 - jestem bardzo złym kierowcą, 6 - jestem bardzo dobrym kierowcą)

1 2 3 4 5 6

6. Czy chciałaby Pani/Pan uczestniczyć w dofinansowanym w 90% szkoleniu techniki jazdy samochodem?

1) TAK

2) NIE

3) NIE WIEM

7. Czy uważa Pani/Pan, że po otrzymaniu prawa jazdy potrzebne jest obowiązkowe doskonalenie techniki jazdy samochodem na dodatkowych szkoleniach? (proszę zaznaczyć najbardziej odpowiadającą odpowiedź)

1) TAK

2) NIE

3) NIE WIEM

8. Czy zdarzyła się już Pani/Panu sytuacja bezpośredniego zagrożenia w ruchu drogowym? Proszę zaznaczyć wszystkie odpowiadające sformułowania.

1) JESZCZE NIE

2) TAK udało mi się uniknąć stłuczki / kolizji / wypadku

3) TAK i miałam/em kolizję / stłuczkę / wypadek

Rys.1. Wzór ankiety

Celem ankiety było sprawdzenie, czy młodzi kierowcy odczuwają potrzebę podniesienia swoich kwalifikacji poprzez udział w praktycznych kursach szkoleniowych.

Wzór ankiety, zawierającej 8 pytań przedstawiono na rys.1. Pytania, miały charakter zamknięty. Ankiety analizowano pod kątem wieku, płci i doświadczenia kierowców.

Ankietowano osoby pomiędzy 19 a 21 rokiem życia, z czego ok.58 % stanowiły osoby w wieku 20 lat (rys.1). Ankieta miała charakter anonimowy. Rozdano 30 ankiet, z czego otrzymano 26 ankiet wypełnionych.

W większości – ankietowani są to młodzi kierowcy bez większego doświadczenia zawodowego, niejednokrotnie parę miesięcy po kursie prawa jazdy.

3. WYNIKI I ICH ANALIZA

W tablicy 1 przedstawiono wyniki przeprowadzonej ankiety.

Tabl.1. Zestawienie wyników ankiety

wiek	płeć	Czynne prowadzenie samochodu w latach	Dystans w tys. km	Umiejętności w skali 1- 6	dofinansowanie w 90% szkolenia techniki jazdy samochodem	obligatoryjne doskonalenie techniki jazdy [nr odp.]	Sytuacja [nr.odp.]
19	m	1,5	3	2	1	1	1
19	m	1,5	3	2	1	1	1
19	m	1,5	3	2	1	1	1
19	m	1,5	3	2	1	1	1
20	m	2	10-30	5	3	3	2
20	k	2	3-10	5	3	3	2
20	m	1,5	3-10	4	1	1	2+3
20	m	1,5	3-10	4	1	1	2+3
20	m	1,5	3	4	1	1	2+3
20	m	1,5	3	4	1	1	1
20	k	1,5	3	4	1	1	1
20	k	1,5	3	4	1	1	1
20	k	1,5	3	4	1	1	1
20	k	1,5	3	4	1	1	1
20	k	1,5	3	4	1	1	1
20	k	1,5	3	4	1	1	1
20	k	1,5	3	4	1	1	c
20	m	1,5	3	3	1	1	c
20	m	1,5	3	3	1	1	c
21	m	3	30	6	2	2	2
21	m	3	10-30	6	2	2	2
21	m	3	10-30	6	2	2	2
21	m	2	10-30	6	2	2	2
21	m	2	10-30	6	2	2	2
21	m	2	10-30	5	2	2	2
21	m	2	10-30	5	2	2	2

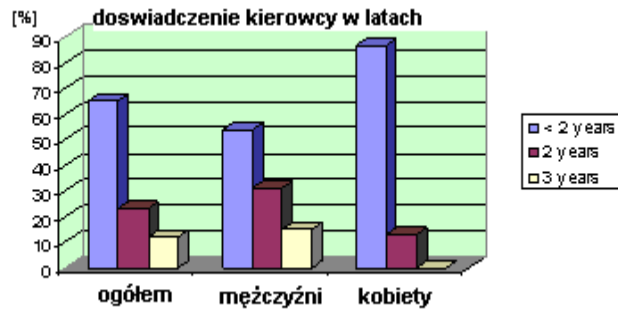
Wśród ankietowanych 31% stanowiły kobiety, których doświadczenie w kierowaniu samochodem osobowym nie przekraczało 2 lat. Wśród mężczyzn - 54% ankietowanych stwierdziło, że kierowało samochodem mniej niż 2 lata, a tylko 15 % więcej niż 3. Wyniki te znalazły odzwierciedlenie, zarówno w dystansie jaki pokonują młodzi kierowcy w przeciągu roku, jak i wyrażeniu chęci uczestnictwa w dodatkowych kursach szkoleniowych. 100 % ankietowanych, których doświadczenie w latach wynosiło mniej niż 2 lata wyraziło chęć uczestnictwa w kursach szkoleniowych, uważając jednocześnie, że takie kursy powinny być obowiązkowe. Pokonywany przez nich dystans roczny nie przekraczał w znacznej większości 3 tysięcy kilometrów. Wśród ankietowanych kobiet 13 % odpowiedziało, że pokonuje dystans roczny pomiędzy 3000-10000 km, pozostałe deklarowały, że dystans ten wynosi do 3000 km. Wśród ankietowanych mężczyzn 44% pokonuje roczny dystans pow.10000 km, w tym 6 % ankietowanych stwierdziło, że powyżej 30000 km.

Zarówno wiek kierowców jak i doświadczenie – liczone nie tylko w latach ale i w przejechanych kilometrach – wpływają na samoocenę umiejętności i wyrażeniu chęci brania udziału w dodatkowych, dofinansowanych kursach szkoleniowych. Wśród kobiet wszystkie wyraziły chęć uczestnictwa w kursach szkoleniowych (doszkalających). Wśród mężczyzn taką chęć wyrazili wszyscy, którzy nie przejechali więcej niż 10.000 km, a 11 % ankietowanych, którzy przejechali dystans więcej niż 10 000 km - nie miało zdania, na temat udziału w kursie doszkalającym. Pozostali ankietowani, którzy rocznie pokonują dystans w granicach 30 000 km i więcej - nie wyrazili chęci brania udziału w dodatkowych kursach (tab.1). Wynik ten, nie jest zaskakujący, ponieważ świadczy o tym, że młodzi kierowcy po ok. 3 latach praktyki uważają, że mają wystarczające kwalifikacje i doświadczenie. Można przypuszczać, że przeceniają swoje umiejętności, gdyż zgodnie z danymi statystycznymi właśnie w tej grupie wiekowej odnotowuje się najwięcej wypadków. Wszyscy uczestnicy ankiety, którzy nie wyrazili chęci brania udziałów w kursach doszkalających brali udział w stłuczkach/wypadkach/kolizjach. Ankieta nie pokazuje, czy:

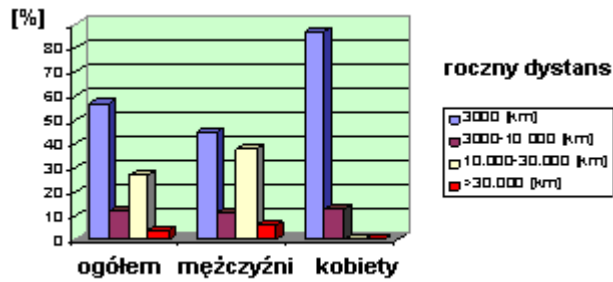
- związane jest to z nabraniem doświadczenia i pewności za kierownicą przez tych uczestników, i przez to mniej ostrożna jazda,
- popełnionymi przez nich błędami w pierwszym roku kierowania samochodem,
- brakiem doświadczenia w omijaniu sytuacji niebezpiecznych spowodowanych przez innych uczestników ruchu.

W tym zakresie ankieta wymagałaby uzupełnienia.

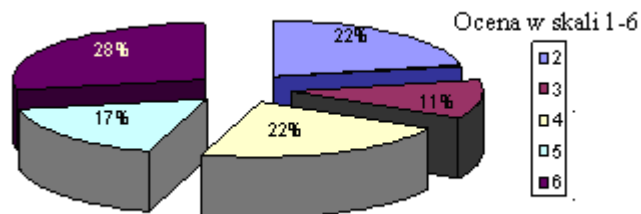
Ankietowane studentki oceniły swoje umiejętności na poziomie dobrym. Wszystkie ankietowane charakteryzowało podobne doświadczenie (najczęściej do 2 lat za kierownicą, dystans do 3000 km/rok). W przypadku mężczyzn wyniki są bardziej zróżnicowane (rys.4). Aż 28% uważa, że posiada znakomite umiejętności kierowania samochodem 17%, że bardzo dobre, 22 % że dobre. Na uwagę zasługuje fakt, że do oceny dostatecznej i niedostatecznej przyznają się jedynie mężczyźni, mający mniej niż 2 lata praktyki w kierowaniu samochodem. Można stwierdzić, że przy takim samym doświadczeniu kobiety oceniają swoje umiejętności wyżej w porównaniu do samooceny mężczyzn. Dodatkowo-wszystkie kobiety wykazały chęć uczestnictwa w kursie doszkalającym. Analiza danych zawartych w tab.1. pozwala stwierdzić, że poza początkującymi kierowcami (wiek 19 lat, doświadczenie poniżej 2 lat) każdy z uczestników spotkał się z sytuacją, w której doszło lub mogło dojść do wypadku samochodowego (odpowiedzi b, c).



Rys.2. Doświadczenie kierowcy



Rys.3. Roczny dystans kierowcy



Rys.4. Samoocena umiejętności kierowcy

4. WNIOSKI

Świadomość kierowców rozwija się wraz z upływem lat. Analiza ankiety pokazuje, że chęć doskonalenia swoich umiejętności deklarują także tzw. "początkujący" kierowcy. Najczęściej są to osoby w wieku 19-20 lat. Osoby z co najmniej 3 letnim stażem, częściej niż pozostałe badane grupy wiekowe oceniają swoje umiejętności na poziomie bardzo dobrym i wyższym przez co, nie wyrażają chęci uczestnictwa w dodatkowych praktycznych kursach szkoleniowych. Zgodnie z danymi literaturowymi [1-4], tendencja ta się zmienia w wieku 39-40 lat. Ta grupa wiekowa, bowiem, stanowi najliczniejszą grupę osób doskonalących swoje umiejętności.

Analiza ankiety i danych literaturowych pozwala sformułować następujące wnioski:

1) młodzi kierowcy, bez doświadczenia potrzebują dodatkowych kursów doszkalających, świadczy o tym m.in.:

samoocena kierowców (kierowcy, mający doświadczenie mniej niż 2 lata oceniają swoją jazdę, co najwyżej jako dobrą i deklarują chęć brania udziału w kursach doszkalających)

- każdy z kierowców, którzy zadeklarowali, że jeżdżą ponad 2 lata miał sytuację w której mogło dojść lub doszło do stłuczki, kolizji, wypadku.

2) doświadczenie kierowcy zależy od jego wieku, ilości przejechanych kilometrów, ciągłości jazdy, o czym świadczy fakt, że tylko kierowcy z co najmniej 3 letnim stażem, przejeżdżający pow.10000 km/rok ocenili swoje umiejętności na poziomie bardzo dobrym i wyższym

3) można przypuszczać, że młodzi kierowcy przeceniają swoje umiejętności, w związku z czym stanowią grupę w której dochodzi do największej liczby wypadków drogowych rocznie

Wyniki badań ankietowych są częścią projektu zrealizowanego przy wsparciu udzielonym przez Islandię, Liechtenstein i Norwegię, poprzez dofinansowanie ze środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego w ramach Funduszu Stypendialnego i Szkoleniowego.

5. BIBLIOGRAFIA

- [1] Bąk J.: *Wypadki drogowe a kształcenie młodych kierowców*, Warszawa, ITS, Radom, Instytut Technologii, Eksploatacji 2003
- [2] Bąk J.: *Proces szkolenia kandydatów na kierowców- wymagania bezpieczeństwa ruchu drogowego*, VII Konferencja Naukowo-Techniczna LogiTrans, Szczyrk 2010, 497-504
- [3] Kamińska J.: *Wypadki drogowe a świadomość zagrożeń wśród kierowców województwa dolnośląskiego*, VII Konferencja Naukowo-Techniczna LogiTrans, Szczyrk 2010, 681-691
- [4] *Roczki demograficzny 2009*, GUS, Warszawa 2009
- [5] Ullah I., Szytko J.: *Road transportation problems in developing countries*, VII Konferencja Naukowo-Techniczna LogiTrans, Szczyrk 2010, 924-930
- [6] T. Węgrzyn, D. Hadryś, M. Miros, Szczucka-Lasota B. : *Współczesne trendy w spawaniu stalowych połączeń w transporcie samochodowym*, Konferencja „Zarządzanie, transport, współczesne technologie i trendy”, Łódź 16/17 VI 2008
- [7] T. Węgrzyn, Szczucka-Lasota B, Kamińska J: *Additional training of drivers*, IInd International Scientific Conference -TRANSPORT PROBLEMS, Kraków-Poland, 2010