

Jadwiga BAŁ<sup>1</sup>  
Dorota BAŁ-GAJDA<sup>2</sup>

### **PROCES SZKOLENIA KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW - WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

*Proces edukacji w ruchu drogowym angażuje kursantów i instruktorów nakładając na nich określone, konieczne umiejętności do wypełnienia zadania. Artykuł zawiera ocenę szkolenia teoretycznego i praktycznego na kategorię B prawa jazdy dokonaną przez młodych, początkujących kierowców. Przedstawiono także profil psychologicznych wymagań i przydatnych istotnych cech do prawidłowego wykonywania zawodu instruktora.*

### **PROCESS OF DRIVING EDUCATION - THE ROAD SAFETY REQUIREMENTS**

*The process of education in traffic involves driving candidates and instructors by imposing on them specific, necessary skills to complete the task. This article contains an assessment of theoretical and practical training for a category B driving license made by young novice drivers. It also provides psychological profile of the essential requirements and useful features for the proper practice of an instructor.*

#### **1. WSTĘP**

Niebezpieczne zachowania uczestników ruchu drogowego to wciąż główny problem w Polsce. Dotyczy on kierowców, pieszych, rowerzystów, motocyklistów i jest związany z brakiem szacunku dla innych uczestników ruchu drogowego i nieprzestrzeganiem przepisów ruchu drogowego. Od wielu lat, prawie na tym samym poziomie pozostaje liczba wypadków powstałych z winy kierującego (około 85%). Do tych niebezpiecznych zachowań kierujących należą: nadmierna prędkość jazdy, nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowe manewry, nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych, niezachowanie bezpiecznej odległości, niski stopień stosowania urządzeń bezpieczeństwa (pasy, kaski ochronne), jazda pod wpływem alkoholu i narkotyków. Do niebezpiecznych zachowań pieszych należą: nieostrożne wejście na jezdnię, nieprawidłowe przekraczanie przejść na jezdni.

<sup>1</sup>Instytut Transportu Samochodowego, Zakład Psychologii Transportu Drogowego; 03-301 Warszawa; ul. Jagiellońska 80 Tel: +48 22 811 55 89, Fax: +48 22 811 09 06, E-mail: [jadwiga.bak@its.waw.pl](mailto:jadwiga.bak@its.waw.pl)

<sup>2</sup>Instytut Transportu Samochodowego, Zakład Psychologii Transportu Drogowego; 03-301 Warszawa; ul. Jagiellońska 80 Tel: +48 22 811 55 89, Fax: +48 22 811 09 06, E-mail: [dorota.bak@its.waw.pl](mailto:dorota.bak@its.waw.pl)

Szczegółowa analiza wypadków drogowych wskazuje, że najczęściej z nich miało miejsce na:

- Odcinku prostym - 58% wszystkich wypadków w ciągu roku,
- Skrzyżowaniach - 12% wszystkich wypadków w ciągu roku,
- Łukach - 10% wszystkich wypadków w ciągu roku,
- Przejściach dla pieszych - 10% wszystkich wypadków w ciągu roku,
- Poboczach - 5% wszystkich wypadków w ciągu roku.

We wszystkich krajach europejskich, których dotyczy problem bezpieczeństwa ruchu drogowego kierowców, prowadzone są obszerne badania zachowania kierowców oraz ich przyczyn.

W Zakładzie Psychologii Transportu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie prowadzone były badania dotyczące procesu edukacji kierowców zarówno podczas szkolenia teoretycznego jak i praktycznego. Badania dotyczyły także oceny osób szkolących - instruktorów nauki jazdy. Skuteczność procesu edukacji kandydatów na kierowców widoczna jest w ich zachowaniach w rzeczywistym ruchu drogowym. Sytuacje na drodze stanowią także odzwierciedlenie efektywności instruktorów osób kierujących pojazdami.

## **2. KANDYDACI NA KIEROWCÓW I KIEROWCY KAT. B**

### **2.1 Szkolenie teoretyczne**

W Zakładzie Psychologii Transportu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie dokonano oceny szkolenia osób ubiegających się o prawo jazdy kat. B. Do analizy przebiegu szkolenia kandydatów na kierowców wykorzystano informacje pochodzące od kursantów.

Ocena szkolenia wykonano osobno dla szkolenia teoretycznego i praktycznego, a następnie porównane zostały oceny obu tych szkoleń. Cała analiza pozwala na ocenę - z punktu widzenia kierowcy - przebiegu szkolenia i daje subiektywny obraz przygotowania kierowców kończących kurs na prawo jazdy do samodzielnej jazdy.

W ocenie początkujących kierowców, wykładowcy-instruktorzy omawiali w zakresie wystarczającym do zrozumienia i przyswojenia sobie treści następujące zagadnienia:

- Właściwe zachowanie kierowcy wobec innych kierowców, w ocenie 70,4% kursantów,
- Właściwe zachowanie kierowcy wobec pieszego - 63%,
- Właściwe zachowanie kierowcy wobec rowerzysty - 56,6%,
- Zasada ograniczonego zaufania, tj. konieczność przewidywania zachowania innych kierowców - 55,9%,
- Zasada zachowania ostrożności podczas jazdy w terenie zabudowanym - 54,7%.

Zauważyć należy, że nie było ani jednego zagadnienia szkolenia, w odniesieniu do którego choćby  $\frac{3}{4}$  badanych kierowców uznałoby, iż dany temat był omówiony w sposób pełny i wyczerpujący. Nie były omawiane wcale lub były omawiane w sposób niewystarczający następujące tematy, które znajdowały się z założenia w przedmiocie szkolenia:

- Wpływ zachowań agresywnych na zachowanie się kierowcy - oceniło 91,5% ankietowanych, w tym 56,9% badanych kierowców uznało, że zagadnienie to nie było omawiane wcale,
- Wpływ stresu, zdenerwowania, zmartwienia, pośpiechu itp. na sprawność kierowcy - 89,1% w tym 46,5% wcale,
- Zasady jazdy w korku - 87,4% w tym 59,8% wcale,
- Różne czynniki psychologiczne warunkujące procesy spostrzegania kierowcy - 85,1% w tym 50% wcale,
- Wpływ zmęczenia na sprawność kierowcy - 83,1% w tym 31,6% wcale,
- Prawidłowości i zasady poruszania się pojazdów na różnej nawierzchni - 81,6% w tym 38,2% wcale,
- Zasady hamowania na różnej nawierzchni - 75,8% w tym 31,3% wcale,
- Różne czynniki psychologiczne wpływające na czas reakcji (refleks kierowcy) - 74,6% w tym 40,3% wcale,
- Zasady hamowania w różnych warunkach atmosferycznych - 73,8% w tym 26,2% wcale,
- Prawidłowości i zasady poruszania się pojazdów w różnych warunkach atmosferycznych - 73,8% w tym 26,2% wcale,
- Zasady jazdy przy ograniczonej widoczności - 67,0% w tym 23,9% wcale,
- Zasady kultury jazdy - 53,1% w tym 17,7% wcale.

Należy podkreślić, że dwanaście tematów i zagadnień, od ponad 50% do blisko 90% kierowców uznało za omawiane w sposób dla nich niewystarczający do zrozumienia treści. W przypadku dziesięciu z tych zagadnień od 25% do 60% kursantów uznało, że nie były poruszane wcale. Na czele tej listy znalazły się zagadnienia dotyczące sprawności psychofizycznej kierowców. Jest to pięć (62,5%) z ogólnej liczby ośmiu przewidzianych w toku szkolenia tematów. W sposób niewystarczający były omawiane one w ocenie od 74,6% do 91,5% kierowców. Od około 30% do 57% kierowców nie zetknęło się z tymi zagadnieniami wcale. Pozostałe w sposób niewystarczający omówione zagadnienia dotyczą zasad i prawidłowości poruszania się po drodze. W sposób niedostateczny, w ocenie co najmniej połowy kursantów omawianych jest w toku szkolenia teoretycznego sześć z dwunastu zagadnień uwzględnionych w analizie (50,9%).

Z powyższych analiz wynika, że po przejściu szkolenia teoretycznego przyszli kierowcy mają zdecydowanie niepełną wiedzę. Wiedzę i umiejętności w zakresie prawidłowości i zasad poruszania się mogą - przynajmniej teoretycznie - doskonalić w toku szkolenia praktycznego. Natomiast problematyka wpływu różnych czynników psychologicznych oraz sprawności psychofizycznej kierowcy na bezpieczeństwo w ruchu drogowym powinna być omówiona przede wszystkim w toku szkolenia teoretycznego. W toku szkolenia praktycznego instruktor może i powinien zwracać uwagę na rolę tych czynników w konkretnych sytuacjach ruchu drogowego, jednak od strony teoretycznej wiedzę w tym zakresie kierowca powinien zdobyć w toku szkolenia teoretycznego i to od specjalisty psychologa transportu.

## 2.1 Szkolenie praktyczne

Wyniki pokazały, że zagadnienia do omówienia i przedstawienia w toku szkolenia praktycznego zostały w bardzo niewielkim zakresie omówione w sposób właściwy i wystarczający.

Zagadnienia stosunkowo dobrze przedstawione w trakcie szkolenia praktycznego to:

- Właściwe zachowanie kierowcy wobec innych kierowców - 68,95% badanych kierowców wyraziło ocenę pozytywną,
- Właściwe zachowanie kierowcy wobec pieszego - 65,2%,
- Zasada ograniczonego zaufania (tj. konieczność przewidywania zachowania innych kierowców) - 64%,
- Zasada zachowania ostrożności w trakcie jazdy w terenie zabudowanym - 60,2%,
- Konieczność przewidywania zachowania innych użytkowników dróg lub pojawiających się przeszkód: zwierząt, maszyn itp. - 54,1%.

Taka ocena (procent kierowców, którzy uznali wiedzę za wystarczającą) pokazuje, że nawet podstawowe dla bezpieczeństwa ruchu drogowego zagadnienia nie są właściwie przekazywane. Szczególnie zaniedbane są zagadnienia związane z psychologicznymi czynnikami wpływającymi na sprawność kierowcy. 75% treści zawartych w tej grupie znalazło się wśród dziesięciu zagadnień omówionych w sposób niewystarczający lub wcale.

Program szkolenia praktycznego przewiduje - w sposób dość szczegółowy - manewry, które powinny być ćwiczone w trakcie praktycznej nauki jazdy. Z odpowiedzi kierowców - kursantów wynika, że są manewry, które w toku całego szkolenia wcale nie były ćwiczone. Biorąc po uwagę częstotliwość wskazań, były to następujące manewry:

- Dostosowanie prędkości jazdy do warunków na drodze (wszelkie utrudnienia) - 53,2%
- Dostosowywanie prędkości do warunków na drodze (rodzaj nawierzchni, zmiana nawierzchni) - 52,5%
- Dostosowywanie prędkości do warunków na drodze (nawierzchnia sucha, mokra) - 44%
- Zachowanie w rejonie przejść dla pieszych i wobec pieszych w okolicach przystanków tramwajowych, autobusowych - 33,3%
- Zachowanie w rejonie przejść dla pieszych i wobec pieszych w terenie zabudowanym, poza miastem - 32,6%
- Zachowanie w odniesieniu do znaków drogowych „Uwaga Dziecko” - 31,2%
- Zachowanie w odniesieniu do znaków poziomych i napisów na drodze - pasmo „BUS” - 30,5%
- Sygnalizowanie zamierzonych manewrów przy wyprzedzaniu poza miastem - 29,1%
- Obserwowanie sytuacji na drodze i reagowanie na zachowania i sygnały innych kierowców - ustępowanie drogi pojazdom nadjeżdżającym z tyłu - 28,4%.

Z powyższego wynika, że co piątego przewidzianego w szkoleniu manewru nie ćwiczyło wcale ponad ¼ do ponad połowy kursantów. Wszystkie powyższe manewry można sprowadzić do czterech ich rodzajów. Na czele tej listy znajdują się manewry

związane z dostosowaniem prędkości do warunków na drodze oraz utrzymaniem właściwej odległości od innych pojazdów (przy przeciętnym ruchu i w korku). Jeżeli kursanci nie mieli okazji ćwiczyć tego typu sytuacji w rzeczywistym ruchu drogowym w sposób zadowalający, nie należy się dziwić ilości kolizji, stłuczek i wypadków drogowych związanych z nadmierną prędkością, niezachowaniem należytej odległości między pojazdami. Kursanci, którzy nigdy najprawdopodobniej nie wyjeżdżali poza miasto nie ćwiczyli w sposób wystarczający sygnalizowania zamierzonych manewrów, czy to przy wyprzedzaniu, czy to przy omijaniu innych pojazdów. Wreszcie nie mniejszy odsetek kierowców nie nabyło w sposób należyty podczas kursu zachowań w odniesieniu do pieszych, znaków drogowych.

Ogólny wniosek z badań pokazuje, iż w toku całego szkolenia praktycznego kursanci nie są w stanie przećwiczyć przewidzianych szkoleniem manewrów i opanować ich w sposób zadowalający. Tak krytyczna ocena przebiegu szkolenia dotyczy większości programu szkolenia i jest formułowana przez przeważającą część kursantów.

Powyższe niedociągnięcia w szkoleniu teoretycznym i praktycznym pozytywnie korelują z wynikami analiz wypadków drogowych. Zagadnienia i manewry nie ćwiczone podczas kursu stają się przyczynami zagrożeń i wypadków w ruchu drogowym.

Początkujący młodzi kierowcy pomimo uzyskania prawa jazdy nie posiadają niezbędnego doświadczenia, nie mają w wystarczającym stopniu opanowanych określonych umiejętności, zachowań, zdolności przewidywania czy wręcz motywacji do wytworzenia nawyku bezpiecznych zachowań. Wynika to z faktu, że obecne szkolenie nie zapewnia tych wszystkich warunków. Jest to także często efektem ograniczeń czasowych, ale także w dużym stopniu (choćby zdecydowanie w ostatnich latach uległo poprawie) doboru osób do realizacji całego procesu szkolenia instruktorów nauki jazdy.

## **2. INSTRUKTORZY NAUKI JAZDY**

W związku z ocenami szkolenia teoretycznego i praktycznego płynącymi od kursantów, należy się zastanowić nad sylwetką instruktora nauki jazdy. W tym celu wykonano w Zakładzie Psychologii Transportu Drogowego Instytut Transportu Samochodowego badania, które miały za zadanie określić cechy psychiczne predysponujące do wykonywania czynności instruktora.

Centralny Instytut Ochrony Pracy w Warszawie opracował profil wymagań psychologicznych do zawodu instruktora nauki jazdy na podstawie analizy stanowiska pracy i zawodu instruktora co prezentuje tabela 1.

Tab. 1. Cechy niezbędne i przydatne do prawidłowego wykonywania zawodu instruktora nauki jazdy.

Kategoria wskaźników przydatności zawodowej	Cechy niezbędne	Cechy przydatne
Sprawności sensomotoryczne	rozróżnianie barw widzenie stereoskopowe widzenie o zmroku koordynacja wzrokowo-ruchowa szybki refleks spozstrzegawczość zręczność rąk	ostrość wzroku ostrość słuchu
Zdolności	koncentracja uwagi podzielność uwagi wyobraźnia i myślenie twórcze łatwość wypowiedzania się w mowie i piśmie uzdolnienia techniczne	dobra pamięć rozumowanie logiczne
Osobowość	umiejętność pracy w szybkim tempie łatwość przerzucania się z jednej czynności na drugą wytrzymałość na długotrwały wysiłek odporność emocjonalna umiejętność nawiązywania kontaktu z ludźmi umiejętność podejmowania szybkich i trafnych decyzji wytrwałość i cierpliwość	empatia
Zainteresowania	techniczne	

Celem szkolenia teoretycznego na prawo jazdy powinno być przekazanie kursantom niezbędnej wiedzy o prawidłowościach i zasadach ruchu drogowego. Szkolenie praktyczne ma za zadanie wykształcić podstawowe umiejętności kierowcy związane z prowadzeniem samochodu. Konieczne jest uwzględnienie faktu, że ruch drogowy jest sytuacją społeczną, a prowadzenie pojazdu sytuacją zadaniową mającą określony cel i strukturę. W toku szkolenia kandydat na kierowcę powinien otrzymać również wiedzę na temat wpływu określonych czynników psychicznych na prowadzenie pojazdu oraz zasad kultury jazdy w zróżnicowanych warunkach ruchu drogowego. Aby proces szkolenia był efektywny i prawidłowo wprowadził kierowcę w zagadnienia ruchu drogowego wymagane jest odpowiednie przygotowanie instruktora do podjęcia procesy dydaktycznego.

Z analizy uzyskanych w ITS wyników utworzono profil specyficznych psychologicznych wymagań do wykonywania czynności instruktora nauki jazdy, co przedstawia Tabela 2.

*Tab. 2. Profil specyficznych psychologicznych wymagań do wykonywania czynności instruktora nauki jazdy.*

1. Umiejętność komunikacji interpersonalnej, na którą składa się: umiejętność nawiązywania kontaktu z ludźmi, umiejętność postępowania z ludźmi: życzliwość, zaufanie, takt, umiejętność i gotowość do współdziałania w zadaniowej sytuacji społecznej.
2. Wytrzymałość na długotrwały wysiłek intelektualny, zdolność do długotrwałej koncentracji uwagi, utrzymywanie przez długi okres zdolności prawidłowego spostrzegania, myślenia
3. Umiejętność pracy w szybkim tempie w tym szybki refleks.
4. Łatwość przerzucania się z jednej sytuacji (czynności) na drugą, umiejętność dostosowywania się do sytuacji i zadania.
5. Wytrwałość, cierpliwość.
6. Umiejętność podejmowania szybkich i trafnych decyzji.
7. Odporność emocjonalna, odporność na stres.
8. Zdolność do samokontroli.
9. Samodzielność.
10. Odpowiedzialność.
11. Poziom intelektualny umożliwiający ustawiczną edukację i gotowość do stałego podnoszenia kwalifikacji.

Sprostanie tym wszystkim wymaganiom i zagadnieniom istotnym dla bezpieczeństwa ruchu drogowego nakłada na instruktora konieczność stałego rozwoju. Instruktorem powinien być wysokiej klasy specjalista z dużym własnym doświadczeniem i niekwestionowanym autorytetem z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

### 3. WNIOSKI

Z przeprowadzonym w Instytut Transportu Samochodowego badaniach można wysnuć następujące wnioski:

- Istnieje związek między przebiegiem szkolenia teoretycznego i praktycznego a wypadkami drogowymi powodowanymi przez młodych kierowców w pierwszym okresie ich samodzielnej jazdy.
- Najczęstszymi przyczynami wypadków jest niewłaściwe zachowanie w stosunku do zasad i prawidłowości ruchu drogowego oraz błędne wykonanie manewrów, które w toku szkolenia nie były omawiane wcale lub w niewystarczającym zakresie.
- Do wypadku drogowego dochodzi wskutek złamania bądź niezachowania równocześnie kilku zasad lub prawidłowości ruchu drogowego, bądź błędnego wykonywania manewrów będących przedmiotem szkolenia kandydatów na kierowców.

- Wyniki przeprowadzonych badań dostarczyły argumentów o specyfice andragogicznych form oddziaływania w edukacji dorosłych, a szczególnie w zakresie jednoczesnego kształtowania umiejętności, poziomu wiedzy i postaw. Dorosły uczący się musi zrozumieć i akceptować zarówno wiedzę jak i również praktyczne sposoby zachowania. Osobą szkoląca powinien być wysokiej klasy specjalista z określonymi zdolnościami, umiejętnościami pedagogicznymi i niezbędnymi właściwościami psychologicznymi.

#### 4. BIBLIOGRAFIA

- [1] Bałk J.: *Wypadki drogowe a kształcenie młodych kierowców*, Warszawa, ITS, Radom, Instytut Technologii Eksploatacji 2003.
- [2] Tokarczyk E.: *Cechy psychiczne predysponujące do wykonywania czynności instruktora i egzaminatora. Metodyka badań*, Warszawa, ITS 2009
- [3] Łuczak A.: *Wymagania psychologiczne w doborze osób do zawodów trudnych i niebezpiecznych*, Warszawa CIOP 2001.
- [4] Krystek R. (red.): *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu. I tom Diagnoza transportu w Polsce*, Warszawa, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności Sp. z o.o. 2009