bezpieczeństwo, transport,
ośrodki szkolenia kierowców

Izabella MITRASZEWSKA [1]
Tomasz KAMIŃSKI
Michał NIEZGODA
Gabriel NOWACKI

POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO POPRZEZ WZROST KOMPETENCJI KADRY OŚRODKÓW SZKOLENIA KIEROWCÓW

System szkolenia kandydatów na kierowców, jak również reedukacji kierowców w Polsce nie jest skuteczny, co pokazują statystyki wypadków drogowych. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy są niskie kwalifikacje kadry szkolącej. Polskie prawo nie stawia wygórowanych wymagań osobom ubiegającym się o wykonywanie zawodu instruktora lub wykładowcy. Stąd zrodził się pomysł jakościowej zmiany tego stanu rzeczy poprzez realizację ogólnokrajowego projektu „Wzrost kompetencji kadry ośrodków szkolenia kierowców", finansowanego z programu PO KL, działanie 2.1. W referacie przybliżono cel i przewidywane efekty realizacji projektu.

IMPROVING ROAD SAFETY BY INCREASING A COMPETENCE OF DRIVER TRAINING CENTRES

Road accidents statistics indicates that training system for the candidates for drivers in Poland is not effective. One of the reason of this state of art are low qualifications of the training cadre. Polish legislation set low requirements for person who is applying for the profession of instructor and lecturer. This is the reason for idea to change this state by running the nationwide project "Improving road safety by increasing a competence of driver training centres". This project is financed by PO KL program, operation 2.1. Paper describes aims and expected effects of project realization.

1. WSTĘP

W Polsce, w okresie ostatniej dekady nastąpił znaczący wzrost liczby pojazdów samochodowych, a w konsekwencji kierowców – użytkowników dróg. W ślad za tym wzrastała liczba kolizji i wypadków drogowych. Przyczyną takiego stanu rzeczy nie są głównie – jak sądzi się powszechnie – zły stan i niedostateczna ilość wysokiej kategorii dróg – ale przede wszystkim błędy kierowców i innych uczestników ruchu drogowego. Z czego to wynika? Badania stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce wykazują,

[1] dr inż. Izabella Mitraszewska, Kierownik Centrum Zarzadzania i Telematyki Transportu, Instytut Transportu Samochodowego, 03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 80, tel. 022 811-32-31. wew. 158,
e-mail: izabella.mitraszewska@its.waw.pl

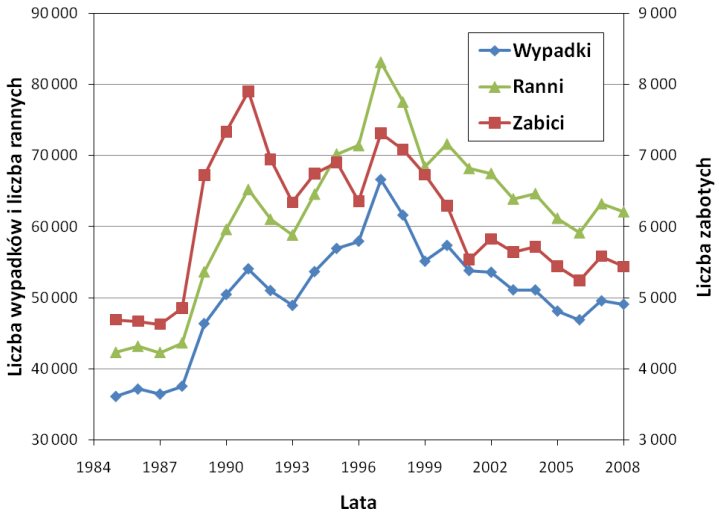
że jest to skutek niedoskonałego systemu szkolenia kandydatów na kierowców, systemu reedukacji kierowców oraz brak skutecznego systemu wychowania komunikacyjnego społeczeństwa, a głownie dzieci i młodzieży. To z kolei wskazuje na brak doświadczonej kadry wykładowców, instruktorów w ośrodkach szkolenia kierowców i nauczycieli wychowania komunikacyjnego w szkołach.

Instytut Transportu Samochodowego od lat zajmuje się bezpieczeństwem ruchu drogowego, realizując prace statutowe w tym zakresie, jak również uczestnicząc w projektach badawczych i wdrożeniowych w ramach programów unijnych i krajowych. Jednym z zagadnień, którym zajmuje się ITS, jest kształcenie kadry wykładowców i instruktorów nauki jazdy. Warsztaty i szkolenia w tym zakresie prowadzone są głównie z udziałem Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego (WORD), Policji, Inspekcji Transportu Drogowego (ITD) oraz organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców.

W ubiegłym roku ogłoszono kolejny konkurs Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki (POKL). Instytut w ramach tego programu złożył wniosek „Wzrost kompetencji kadry ośrodków szkolenia kierowców", obejmujący terytorialnie cały kraj. W projekcie założono przeszkolenie znaczącej liczby wykładowców i instruktorów prowadzących szkolenia kandydatów na kierowców. W niniejszym referacie omówiono uzasadnienie i cel realizacji tego projektu, a także przewidywane efekty.

2. WYPADKI DROGOWE W POLSCE

Statystyki wypadków drogowych w Polsce nie są optymistyczne. Zarówno liczba wypadków, jak poszkodowanych i zabitych plasuje nas na jednym z ostatnich miejsc w Europie w zakresie bezpieczeństwa na drogach. Dane dotyczące naszego kraju zaprezentowano na poniższym rysunku.



Rys. 1. Poszkodowani i zabici w wypadkach drogowych w Polsce

Jak wynika z powyższych danych w latach 1990-1993 liczba zabitych w Polsce przekroczyła liczbę 5000 osób rocznie, a w roku 1997 nawet 7000. Mimo realizacji licznych międzynarodowych i krajowych programów edukacyjnych i popularyzatorskich dotyczących zmniejszenia zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego sytuacja w tym zakresie nie uległa radykalnej poprawie, a cel redukcji liczby zabitych do 2010 r. o połowę nie został osiągnięty.

Dla lepszego zobrazowania, jakie są skutki społeczne i finansowe wypadków drogowych w Polsce w czasie ostatniego ćwierćwiecza poniżej podano kilka liczb z tego okresu. W 1 210 047 wypadkach drogowych zginęło 145 914 osób, czyli ludność miasta średniej wielkości, a rannych zostało 1 486 604 osoby, czyli w skali kraju ludność dość dużego miasta.

W 2008 r. w Polsce wydarzyło się 49 054 wypadki, w których zginęło 5 437 osób a 62 097 zostało rannych. Biorąc pod uwagę, że koszt jednego wypadku wynosi ponad 1 mln zł, roczne koszty poniesione z tego tytułu przekraczają 50 mld zł. Koszty te nie uwzględniają bólu po stracie bliskich ani kalectwa poszkodowanych.

Być może rok 2009 okaże się dla nas rokiem przełomowym, ponieważ po raz pierwszy od 1990 r. liczba zabitych w wypadkach drogowych w Polsce spadła poniżej 5000 osób. Nie oznacza to jednak że należy zaniechać działań prowadzących do dalszego zmniejszania zagrożeń w ruchu drogowym – wręcz przeciwnie.

Jednym ze sposobów w tym zakresie jest podnoszenie kwalifikacji kadry szkolącej, która w profesjonalny sposób będzie przygotowywać przeszłych kierowców do uczestnictwa w ruchu drogowym

3. CEL I ZAKRES PROJEKTU

Nadrzędnym celem, który chcą osiągnąć autorzy projektu jest zmniejszenie liczby wypadków drogowych powodowanych przez polskich kierowców. Celem podstawowym jest podniesienie jakości szkoleń kandydatów na kierowców poprzez dobre przygotowanie kadry dydaktycznej zatrudnionej w ośrodkach szkolenia. Przygotowanie treści merytorycznej programu szkolenia poprzedziły ankiety wypełniane przez zainteresowanych w trakcie wcześniej przeprowadzonych 14 konferencji metodycznych, w których uczestniczyło ok. 1500 osób. Z ankiet tych wynika że najczęściej występujące problemy w pracy instruktorów to: niejasne i często zmieniające się przepisy – 79%, uciążliwości administracyjne, kłopoty z organizacja pracy – 81%, rentowność i konkurencyjność – 84%.

Przeprowadzono również ankietę telefoniczną w 250 ośrodkach szkolenia kierowców dotyczącą luk kompetencyjnych i pożądanego zakresu podniesienia wiedzy. Z ankiet tych wynika że braki występują w zakresie 4 głównych bloków tematycznych: przepisy dotyczące szkolenia, dokumentacji, praw i obowiązków instruktora – 92%, zmiany w przepisach ruchu i transportu drogowego – 89%, sposoby rozwiązywania sytuacji konfliktowych, panowania nad stresem, asertywność – 74%, elementy pedagogiki i metodyki prowadzenia zajęć z dorosłymi – 65%.

Należy również podkreślić, że 73% ankietowanych wskazało potrzebę realizacji projektu, a 64% zadeklarowało chęć udziału w projekcie. Ta ostatnia informacja miała znaczący wpływ na określenie liczby uczestników szkolenia, natomiast program szkolenia

uwzględnia zapotrzebowanie rynku. Wyniki ankiety umożliwiły również na sprecyzowanie szczegółowych celów szkolenia, którymi są:

Wzrost poziomu wiedzy w zakresie:

- Przepisów dotyczących pracy instruktora,
- Zmian w przepisach ruchu i transportu drogowego,
- Procedurach administracyjnych,
- Nowoczesnych środkach dydaktycznych.

Wzrost kwalifikacji w zakresie:

- Kształcenia dorosłych,
- Stosowania nowych narzędzi edukacyjnych,
- Techniki prowadzenia pojazdów.

Wzrost umiejętności w zakresie:

- Rozwiązywania sytuacji konfliktowych,
- Empatii i asertywności.

W projekcie znajdują się również elementy wsparcia dla kobiet-instruktorów w aspekcie wyrównania ich szans w tym segmencie rynku pracy. Jest to nieodzowny wymóg w projektach finansowanych z funduszy europejskich.

4. DOCELOWA GRUPA UCZESTNIKÓW PROJEKTU

W Polsce działa 8950 ośrodków szkolenia kierowców. Kadrę pedagogiczną tworzy 37 054 instruktorów i wykładowców, w tym 3 606 kobiet (9,7%), natomiast ok. 4 000 osób wykonuje inne zadania (w tym ok. 50% kobiet). Dla umożliwienia bezpiecznej realizacji uzyskania zakładanych celów przyjęto liczbę uczestników szkolenia w wysokości 5 000 osób, co stanowi 12,2% ogółu pracujących, w tym 1 000 kobiet. Zaplanowano też, że w populacji szkolnych 98% stanowić będzie kadra pedagogiczna, a pozostałe 2% osoby wykonujące inne zadania. W procesie rekrutacji będą brane pod uwagę osoby, które wskażą w swojej pracy duże trudności związane z psychologią, metodyką, znajomością przepisów, nowymi rozwiązaniami technicznymi w pojazdach. Prawdopodobnie będą to osoby o wykształceniu średnim o zróżnicowanym profilu lub nie mające specjalistycznego wykształcenia związanego z wykonywaną pracą. Duży nacisk będzie położony na zainteresowanie projektem kobiet-instruktorów ze względu na politykę równych szans.

Ze względu na zasięg projektu rekrutacja uczestników opierać się będzie na telemarketingu, wysyłce ulotek i kampanii plakatowej oraz ogłoszeniach w mediach – prasie, portalach i newsletterach.

Szkolenie będzie przeprowadzone w trzech etapach:

- Szkolenie stacjonarne dzień pierwszy – wykłady z zakresu podstawowego, definicje, przykłady,
- E-learning – utrwalenie i poszerzanie wiedzy,
- Szkolenie stacjonarne dzień drugi – warsztaty, konwersatoria i ćwiczenia praktyczne zakończone testem egzaminacyjnym.

Każdy z etapów zawiera cztery moduły:

- Prawo,
- Psychologia,
- Andragogika,

- Nowoczesne narzędzia edukacyjne.

Łączny czas szkolenia każdego uczestnika wyniesie min. 56 godzin, w tym 16 godz. szkolenia stacjonarnego w I i III etapie i 40 godz. indywidualnego szkolenia elearningowego.

Szczegółowy zakres zagadnień objętych szkoleniem znajduje się na stronie internetowej projektu www.osk.pl.

5. PRZEWIDYWANE EFEKTY SZKOLENIA W ZAKRESIE WZROSTU KOMPTENCJI ZAWODOWYCH

Przewiduje się, że w wyniku realizacji szkolenia nastąpi wzrost kluczowych kompetencji pracowników ośrodków szkolenia kierowców w następujących obszarach:

- Wzrost kwalifikacji w zakresie pracy z kandydatem na kierowcę, samodoskonalenia zawodowego oraz korzystania z nowoczesnych narzędzi edukacyjnych – średnio o 25%,
- Wzrost umiejętności praktycznych w zakresie pracy z osobami dorosłymi, korzystania ze źródeł prawa, rozwiązywania sytuacji konfliktowych oraz prawidłowego prowadzenia wymaganej przepisami dokumentacji – średnio o 30%,
- Wzrost poziomu wiedzy w zakresie przepisów dotyczących pracy instruktora, zmian w przepisach ruchu i transportu drogowego, procedur administracyjnych i nowoczesnych środkach edukacyjnych.

Dodatkowymi efektami szkolenia będą: wzrost zaufania we własne możliwości, poprawa umiejętności samooceny, wzrost asertywności oraz odporności na sytuacje konfliktowe.

Efekty będą monitorowane podczas całego przebiegu szkolenia za pomocą ankiet przeprowadzanych przed i po zakończeniu szkolenia, testów psychologicznych, raportów trenerów, testów, ćwiczeń praktycznych i wyników egzaminów.

6. WNIOSKI

Zaprezentowany projekt zakłada przeszkolenie ponad 12% aktualnie pracującej kadry instruktorów ośrodków szkolenia i jest to populacja, która w znaczący sposób może podnieść jakość szkoleń kandydatów na kierowców. Trudno jest obecnie przewidywać, jakie przyniesie efekty w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wymierne rezultaty będą widoczne dopiero za kilka lat. Jednak zakres tematyczny szkolenia, utworzony zgodnie z realnymi potrzebami tego segmentu rynku pracy, zawierający takie zagadnienia jak psychologia i andragogika, a nie wyłącznie zagadnienia zawodowe, powinien zagwarantować wzrost kompetencji pracowników nie tylko w zakresie praktycznym, ale również pedagogicznym

Dobrze przygotowana kadra dydaktyczna to niewątpliwie lepiej przygotowani kandydaci na kierowców i bezpieczniejsi przyszli użytkownicy dróg - a więc potencjalnie mniej ofiar wypadków drogowych. Pamiętajmy o tym że jeden poszkodowany mniej to o minimum milion złotych który może być wykorzystany na dalsze zmniejszenie zagrożeń na polskich drogach.