

Paweł Żuraw

Spoleczna Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania w Łodzi
Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Świdnicy

ORGANIZACJA SZKOLENIA KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW JAKO WYZNACZNIK BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO W POLSCE

Wprowadzenie

Postępujący rozwój motoryzacji na świecie oprócz elementów pozytywnych powoduje zjawiska negatywne, a mianowicie zagrożenie zdrowia i życia ludzkiego oraz degradację środowiska naturalnego. Ważnym problemem pojawiającym się w związku z dynamicznie rosnącą liczbą pojazdów na drogach jest dezorganizacja komunikacji. Skutki takiego stanu są najbardziej zauważalne na obszarach komunikacyjnych wielkich ośrodków miejskich. Obecnie w Polsce obserwuje się, pomimo problemów natury ekonomicznej, znaczny przyrost ilości pojazdów prywatnych użytkowników. Samochód przestaje być tzw. dobrem luksusowym na korzyść powszechnego dostępu praktycznie dla każdego obywatela. Opinie eksperckie potwierdzają, że jeżeli rozwój motoryzacji w Polsce będzie postępował nadal w takim tempie, jak obecnie, a równocześnie nie będą podejmowane skuteczne formy przeciwdziałania wzrostowi zagrożenia na drogach, to liczba zabitych w wypadkach drogowych będzie rosła, stanowiąc jedną z czołowych przyczyn śmiertelności. Na uwagę zasługują doświadczenia krajów zachodnich z ostatnich lat, które wskazują, że rozwój motoryzacji nie musi się wiązać ze wzrostem liczby wypadków drogowych, a prowadzona w sposób konsekwentny profesjonalna działalność prewencyjna może w istotny sposób ograniczyć straty. Diagnoza problematyki z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego wykazuje, że wypadki drogowe w Polsce są rzeczywistym problemem społecznym i ekonomicznym. Niestety, w naszym kraju trudno jest jeszcze stwo-

rzyć mechanizmy, które umożliwiłyby prowadzenie skutecznej polityki przeciwdziałającej rosnącemu zagrożeniu na drogach¹.

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest ściśle związane ze specyfiką szkolenia kandydatów na kierowców. Organizacja systemu szkolenia kierowców znacznie wpływa na jakość poruszania się po drogach. Jest to ważne nie tylko w przypadku kierowców, którzy traktują pojazdy jako utylitarny sposób przemieszczania się, ale również z punktu widzenia kultury jazdy kierowców, zwłaszcza tych, dla których prowadzenie pojazdu wiąże się z wykonywaną pracą. Często określa się ich mianem kierowców zawodowych. To właśnie oni stanowią podstawowe ogniwo rozwoju transportu drogowego. Celem opracowania jest pokazanie zależności pomiędzy polskim systemem organizacji szkolenia przyszłych kierowców a kształtowaniem się poziomu bezpieczeństwa w transporcie drogowym. Wnioski będą formułowane na podstawie obserwacji autora, który jest czynnym instruktorem nauki jazdy. Ze względu na ograniczoną objętość tekstu autor skoncentrował się na analizie szkolenia kandydatów na kierowców dla kategorii prawa jazdy B, które upoważnia do poruszania się pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Pojazdy tego rodzaju są bardzo często wykorzystywane w transporcie drogowym do przewozu małej ilości osób oraz relatywnie mniejszych partii towaru oraz średniej wielkości przesyłek kurierskich.

Rozwój transportu, bezpieczeństwo ruchu drogowego a profil psychologiczny polskiego kierowcy

Transport to jeden z najistotniejszych czynników rozwoju gospodarczego. W świetle przeobrażeń rynku unijnego oraz zdecydowanie większych zmian ogólnoswiatowego rynku gospodarczego pojawia się nowa jakość transportu. Jest ona odpowiedzią na szybko zmieniające się uwarunkowania wynikające zarówno z ewolucji procesów produkcyjnych prowadzonych w skali coraz bardziej globalnej oraz form realizacji logistycznych łańcuchów dostaw, jak i z potrzeby zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa międzynarodowej wymiany handlowej. Rosnąca rola ogólnoswiatowej wymiany dóbr, jak również rozwój nowoczesnych systemów ich produkcji doprowadziły do zwiększenia zagrożenia bezpieczeństwa łańcuchów dostaw. Jest to efekt gwałtownego wzrostu liczby przedsiębiorstw silnie uzależnionych od swoich oddziałów lub podwykonaw-

¹ J. Bąk, Wypadki drogowe a kształcenie młodych kierowców, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2003, s. 11.

ców, zlokalizowanych w różnych częściach kraju czy świata. Tradycyjne magazyny zostały skutecznie wyparte przez regularne strumienie dostaw (just-in-time), przepływające w sposób zapewniający zarówno ciągłość funkcjonowania przedsiębiorstw, jak i optymalizację ekonomicznej efektywności ich działania².

Wraz z rozwojem transportu drogowego rośnie zagrożenie związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Od czasu wynalezienia samochodu – ponad 100 lat temu, w wyniku wypadków drogowych zginęło już prawie 30 mln ludzi. To niemal wszyscy mieszkańcy średniej wielkości państwa. Światowa Organizacja Zdrowia przewiduje, że do 2020 r. wypadki drogowe staną się najczęstszą przyczyną przedwczesnej śmierci. Jakie inne fakty zasługują na zwrócenie szczególnej uwagi w kwestii wypadkowości i bezpieczeństwa w ruchu drogowym? Oto przykłady:

- W Afryce w 1998 r. więcej dzieci zmarło w wyniku wypadków drogowych niż z powodu wirusa HIV/AIDS.
- Wypadki drogowe w Afryce zabiły więcej ludzi (w wieku od 15 do 44 lat) niż malaria.
- W wielu krajach Azji, Afryki i Europy Środkowej od 40 do 50% osób, które straciły życie w wypadkach drogowych to piesi.
- Wypadki drogowe najczęściej dotyczą ludzi w młodym i średnim wieku –
– w 67% wszystkich wypadków biorą udział osoby poniżej 45 roku życia.
- Procent dzieci poniżej 15. roku życia, ginących w wypadkach drogowych jest prawie trzy razy wyższy w krajach rozwijających się niż w krajach rozwiniętych.
- Statystyki wykazują, że w ciągu 10-20 lat liczba ludzi rocznie tracących życie w wypadkach drogowych może osiągnąć poziom od 1 do 1,3 mln osób.

Zestawiając te statystyki z polskimi uwarunkowaniami trzeba podkreślić, że w naszym kraju od 1990 r. do 2007 r. zdarzyło się prawie milion wypadków drogowych, w których zginęło ponad 110 000 osób, a ponad milion zostało rannych. Dziennie w wypadkach ginie średnio 15 osób, a 160 zostaje rannych³.

W opublikowanym w 2009 r. raporcie Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu wynika, że w 2008 r. na polskich drogach zginęło 5437 osób, tj. 143 na 1 mln mieszkańców. Gorsza sytuacja miała miejsce jedynie na Litwie, gdzie liczba ta wynosiła 148 osób na 1 mln mieszkańców. Statystyki te plasują Polskę na drugim miejscu w Unii Europejskiej pod względem liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. W raporcie tym stwierdza się m.in., że w Polsce nie dokona-

² J. Łacny, Nowa jakość transportu w świetle globalnego bezpieczeństwa międzynarodowych łańcuchów dostaw, w: *Perspektywy transportu drogowego w Polsce*. Materiały konferencyjne, Bydgoszcz 2010, s. 14-15.

³ www.pck.pl

no żadnego znaczącego postępu przez okres 8 lat. Kiedy np. we Francji od 2001 r. do 2008 r. liczba ofiar spadła ze 134 do średniej europejskiej 69 osób, w Polsce w tym czasie spadła o 2% liczba ofiar śmiertelnych, a w Europie średnio o 10%⁴.

Pomimo występujących różnych zagrożeń na drogach, liczba wypadków w Polsce się zmniejsza. Jest to zatem prognoza optymistyczna. Biorąc pod uwagę liczbę zarejestrowanych pojazdów zaznaczmy, że w 2010 r. było ich 26 835 265, czyli o 5,2% więcej niż w 2009 r. (25 518 486). Oznacza to jednocześnie, że w porównaniu z rokiem 2007 liczba zarejestrowanych w naszym kraju pojazdów wzrosła o prawie 4,5 mln. Pomimo tych tendencji wzrostowych 2010 r. był kolejnym, w którym odnotowano znaczący spadek liczby wypadków oraz ich ofiar. Liczba zanotowanych w 2010 r. wypadków wyniosła 38 832, co z rokiem 2009 oznacza spadek o 12,1%, kiedy było ich 44 196. Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych wyniosła 3907, a więc o 14,5% mniej niż w poprzednim roku. Liczba rannych w wypadkach drogowych w 2010 r. wyniosła 48 952, co oznacza spadek o 12,7% w zestawieniu z 2009 r.⁵.

Jak w świetle powyższych statystyk mógłby zostać sprofilowany obraz potencjalnego polskiego kierowcy? Profil zostanie przedstawiony w najważniejszych punktach. Jest to najczęściej osoba, która:

- 1) traktuje samochód bardzo utylitarnie (auto ma służyć do sprawnego i wygodnego przemieszczania się z punktu A do punktu B),
- 2) z jednej strony nie jest zainteresowana szczególnym dbaniem o swój samochód, z drugiej zaś może traktować go jako tzw. gadżet, co często spotyka się wśród młodzieży, np. tuningowanie aut, zakładanie felg aluminiowych, przyciemnianie szyb, montowanie wysokiej jakości sprzętu odtwarzającego muzykę,
- 3) jeździ w sposób bardzo zautomatyzowany, tzn. nie zastanawia się nad swoim stylem jazdy, jeździ w sposób zdekoncentrowany, nierozważny,
- 4) często rozmawia w trakcie jazdy przez telefon, załatwia podczas prowadzenia auta różnorodne sprawy,
- 5) przede wszystkim się spieszy i permanentnie jest spóźniona,
- 6) nie respektuje przepisów ruchu drogowego, co wynika niejednokrotnie z niechęci skupienia się, braku zaangażowania w jazdę, a nawet niedouczenia,
- 7) jest wygodna i leniwa, np. stara się parkować w miejscach, gdzie niejednokrotnie jest to zabronione,

⁴ J. Ujma, *Ogon Europy*, „Szkola Jazdy” 2009, nr 9(45), s. 28.

⁵ L. Smolak, *Bezpieczeństwo wewnętrzne RP w kontekście postanowień Strategii bezpieczeństwa wewnętrznego Unii Europejskiej z 2010 r. w: Współczesny wymiar bezpieczeństwa. Między teorią a praktyką*, red. J. Pawłowski, Stowarzyszenie Ruch Wspólnot Obronnych, Warszawa 2011, s. 128.

- 8) potrafi być kulturalna na drodze, ale również bywa egoistą w stosunku do innych uczestników ruchu drogowego,
- 9) czerpie satysfakcję z szybkiej jazdy i potrafi przejawiać zachowania agresywne wobec tych użytkowników dróg, którzy poruszają się wolniej,
- 10) jest skłonna podjąć zachowania ryzykowne, np. wyprzedzać innego użytkownika z dużą prędkością w miejscu niebezpiecznym.

Liczba dziesięciu punktów charakteryzujących statystyczny profil polskiego kierowcy znajduje potwierdzenie w licznych obserwacjach sposobu użytkowania dróg. Lista tych „grzechów” powinna stanowić pewną refleksję, która pozwoliłaby na zweryfikowanie przez każdego kierowcę swojego stylu jazdy. Do tych dziesięciu punktów należałoby dołączyć informację na temat jakości jazdy głównie młodych kierowców – młodych wiekiem, niekoniecznie stażem. Samochód w rękach młodych kierowców, zwłaszcza mężczyzn może być niebezpiecznym narzędziem, często tej grupie kierowców brakuje wyobraźni, poczucia odpowiedzialności za siebie, pasażerów i innych uczestników ruchu drogowego. Jest to szczególnie ważne w przypadku kierowców, dla których jazda samochodem jest pracą. Niestety, odsetek wypadków z udziałem młodocianych kierowców jest największy, zwłaszcza jeżeli są to wypadki spowodowane nadmierną prędkością. Można nawet powiedzieć, że system prewencji stosowany przez organy policji, mowa tu o punktach karnych, wysokościach mandatów, nie jest skutecznym „straszakiem”. Niestety, w czasach wyzwolonej demokracji, kiedy brakuje autorytetów nawet mundur policyjny nie budzi respektu, zwłaszcza wśród młodych ludzi, którzy uważają, że mają więcej praw aniżeli obowiązków. Ten przedział wiekowy (choć nie można tu do końca generalizować, gdyż byłoby to niesprawiedliwe wobec osób prawych i uczciwych) jest jednym z najgorszych, jeżeli chodzi o poszanowanie prawa. Wytłumaczeniem jest młodzieńcza radość życia i poczucie wielkiej niezależności, jakie daje posiadanie upragnionego prawa jazdy. Należy jednak pamiętać, że młody wiek nie zwalnia z odpowiedzialności za swoje czyny. Smutne są informacje podawane w mediach na temat wypadków drogowych. Smutne jest to, że przerażające statystyki nie przemawiają do rozsądku, ale smutne również jest to, że koncepcja just-in-time determinująca rozwój transportu drogowego często jest mylnie rozumiana. Oznacza bowiem dostarczanie „czegoś” najszybciej, jak tylko jest to możliwe, bez żadnych zasad i reguł, z pogwałceniem reguł zachowania bezpieczeństwa.

Wszystkie przedstawione sposoby postępowania są uwarunkowane psychologicznie. Każdy jest w stanie ulec nawet najmniejszemu „pokusom”, gdyż jesteśmy wolnymi jednostkami i dzięki temu możemy dokonywać różnych wyborów. Tylko czy sama wolność zwalnia z poczucia odpowiedzialności? Potrzebna jest motywacja, chęć pomyślenia, przeprowadzenia analizy, zastanowienia się nad

własnym postępowaniem. To jednak jest bardzo trudne. Uderzenie się we własne piersi stanowi niejako samosąd nad samym sobą. Ludzie nie lubią przyznawać się do popełnianych przez siebie błędów. Tacy już jesteśmy. Może jednak warto się przemóc i zastanowić co mógłbym zmienić w sobie, choć najdrobniejszego, aby przyczynić się do zmiany rzeczywistości. Może wówczas życie będzie bardziej przyjazne, atrakcyjne, a przez to bezpieczniejsze.

Organizacja szkoleń dla kandydatów na kierowców w świetle polskich regulacji prawnych

Struktura gospodarcza Polski jest oparta w dużej mierze na działalności małych i średnich przedsiębiorstw. Wyliczenia analityków wskazują, że sektor małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce odpowiada za tworzenie niemal 50% krajowego produktu brutto. Na zarejestrowanych w naszym kraju systemie REGON 3,88 mln przedsiębiorstw tylko 0,1% stanowią duże firmy. Pozostałe to mikro (94,7%) oraz małe i średnie firmy (5,2%)⁶. W tych przedsiębiorstwach duży odsetek stanowią szkoły nauki jazdy, określane potocznie mianem szkół jazdy lub, jak podaje nomenklatura prawnicza, ośrodkami szkolenia kierowców (często używa się skrótu OSK). W Polsce według szacunków jest blisko 9,7 tys. szkół nauki jazdy⁷. Jednostki te powstają w szybkim tempie, gdyż bariery wejścia do branży nie są wysokie.

Jak wyglądają procedury uzyskania uprawnień do przeprowadzania szkoleń? Ustawa z 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym określa, że instruktorem nauki jazdy (czyli osobą przeprowadzającą szkolenie) może zostać osoba, która ma co najmniej wykształcenie średnie, posiada, przez okres co najmniej trzech lat, uprawnienia do kierowania pojazdami rodzaju objętego szkoleniem, przedstawiła orzeczenie lekarskie i psychologiczne o braku jakichkolwiek przeciwwskazań do kierowania pojazdem, nie była karana wyrokiem sądu za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym, ukończyła kurs kwalifikacyjny, zdała egzamin przed komisją powołaną przez wojewodę oraz została wpisana do ewidencji instruktorów (art. 105 ust. 2)⁸. Podkreślimy, że przepisy paradoksalnie regulują jedynie fakt posiadania prawa jazdy, a nie kwestię związaną z praktyką w jeżdżeniu samochodem. Nowa ustawa o kierujących pojazdami przejmie część zapisów zawartych w obowiązującej ustawie prawo o ruchu

⁶ I. Młynarczyk, Sektor MSP w Polsce: nastroje przedsiębiorców, „Gazeta Małych i Średnich Przedsiębiorstw” 2011, nr 1(105), s. 10.

⁷ M. Sałwacka, Kto wrzucił autobus, „Gazeta Wyborcza”, 10.02.2011, s. 3.

⁸ Ustawa prawo o ruchu drogowym z 20 czerwca 1997 r. Dz.U. 2005, nr 108, poz. 908.

drogowym oraz rozporządzeniu w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów. Należy podkreślić, że w świetle nowej ustawy praktycznie poza nieznacznymi wyjątkami nie zmienia ona wymagań dotyczących uzyskania uprawnień instruktorskich⁹.

Organizowane w Polsce kursy zawodowe na instruktorów nauki jazdy cieszą się sporym powodzeniem, zwłaszcza wśród osób, które mówiąc potocznie, chcą sobie „dorobić” do pensji, emerytury lub renty. Niejednokrotnie instruktorzy pracują 8 godzin w swoim macierzystym zakładzie pracy, potem najczęściej „dorabiają” na szkoleniu kandydatów na kierowców w ilości 4-6 godzin. Zgodnie z przepisami, łączny czas pracy instruktora w ciągu doby może wynosić 12 godzin. Rodzi się zatem pytanie: czy w ciągu tak intensywnego dnia pracy są oni efektywni? Raczej nie do końca, bowiem często są przemęczeni ze względu na obciążenie innymi zajęciami związanymi z obowiązkami zawodowymi. Praca instruktora, jak każda inna, jeżeli chce się ją dobrze wykonywać, nie należy do lekkich, pomimo że niektórzy ludzie uważają, iż jest to tylko „wożenie się” samochodem. Faktycznie, niejednokrotnie bywa tak, że szkolenie przypomina jeżdżenie autem z punktu A do punktu B po tzw. trasach egzaminacyjnych. Doświadczenie podpowiada jednak, że aby wypracować u kursanta odpowiednie odruchy i reakcje należy bardzo rzetelnie zaangażować się w proces szkolenia. Jest to praca z ludźmi, która absorbuje sporą ilość energii. Trzeba podkreślić, że stopień zaangażowania zależy przeważnie od gratyfikacji finansowej, która w polskich warunkach nie należy do satysfakcjonującej. Godzina pracy instruktora wyceniona jest średnio na około 10 zł brutto. Jest to podyktowane ilością szkół nauki jazdy na rynku. Jest to branża bardzo konkurencyjna, zatem ceny za kurs zamiast rosnać, ze względu na zwiększające się współczynniki konkurencyjności maleją. Z kolei koszty stałe ulegają permanentnemu wzrostowi.

Nie można jednoznacznie stwierdzić, że jakość szkoleń dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy jest bardzo niska. Jak to bywa w życiu, są szkolenia dobre i złe, lepiej lub gorzej zorganizowane. A zatem należy oddać dobre imię tym wszystkim, którzy solidnie i odpowiedzialnie podchodzą do procesu szkolenia przyszłych nauczycieli jazdy. Słowo „nauczycieli” zostało tutaj specjalnie użyte dla podkreślenia wagi, jaka spoczywa na osobach prowadzących szkolenie dla kandydatów na kierowców. W końcu instruktor nauki jazdy to osoba, która

⁹ Ustawa o kierujących pojazdami z 5 stycznia 2011 r., Dz.U. 2011, nr 30, poz. 151; Ustawa prawo o ruchu drogowym z 20 czerwca 1997 r., Dz.U. 2005, nr 108, poz. 908; Rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów z 27 października 2005 r., Dz.U. 2006, nr 217, poz. 1834.

kształtuje nawyki bezpiecznego poruszania się po drogach potencjalnych kierowców. Powinien zatem być osobą autorytatywną.

Nawiązując do uchwalonej ustawy o kierujących pojazdami warto podkreślić, że zgodnie z art. 35 ust. 1 kurs dla kandydatów na instruktorów będzie mógł prowadzić ośrodek szkolenia kierowców mający poświadczenie potwierdzające spełnienie dodatkowych wymagań (ośrodki te są określane w obiegowej opinii jako tzw. „Super OSK”). Art. 37 ust. 1 tej ustawy podaje, że instruktor jest obowiązany corocznie uczestniczyć w 3-dniowych warsztatach doskonalenia zawodowego¹⁰. Nowy zapis można uznać za bardzo korzystny, gdyż mobilizuje tym samym instruktorów do uaktualniania wiedzy, a także poznawania nowych rzeczy, które mógłby wykorzystać w przyszłości w swojej pracy zawodowej.

Kursy oraz egzaminy dla kandydatów na instruktorów nie weryfikują ich kompetencji osobistych. Mówi się, że owa weryfikacja następuje w późniejszym etapie, kiedy instruktor zaczyna wykonywać swoją profesję. Dobrze jest, jeżeli kandydaci do tego zawodu nie kierują się jedynie motywacją finansową, a biorą pod uwagę cechy, które są bardzo pomocne w pracy z kursantami. Należą do nich: otwartość, tolerancja, empatia, cierpliwość, odwaga, szacunek dla innych, odpowiedzialność, asertywność, ciekawość i pomysłowość, poczucie humoru¹¹. Jeszcze kilkanaście lat temu bycie instruktorem nauki jazdy, czy też prowadzenie ośrodka szkolenia kierowców było swego rodzaju nobilitacją. W dzisiejszych czasach, kiedy właściwie nie ma żadnych barier wejścia do tej branży działalność ta staje się zbyt pospolita. Renomowane ośrodki zaczynają się poddawać dyktatowi małych firm, często jednoosobowych, które ze względu na swoje rozmiary zaniżają maksymalnie ceny swoich usług. Wszystko to powoduje, że obniża się jakość szkolenia, a patrząc realnie, poziom wyszkolenia przekłada się na jakość użytkowania dróg. Art. 103 ustawy prawo o ruchu drogowym określa, że do założenia OSK wystarczy zatrudnić instruktora lub samemu nim być¹². Niniejsza norma wskazuje, że ośrodek szkoleniowy może być założony przez osoby niemające żadnego doświadczenia. Czyżby był to paradoks? Zmiany w tej kwestii reguluje wchodząca ustawa o kierujących pojazdami. Zgodnie z art. 28 ust. 2 OSK będzie mógł prowadzić przedsiębiorca, który zatrudnia w swojej jednostce co najmniej jednego instruktora mającego uprawnienia oraz udokumentowaną 3-letnią praktykę w szkoleniu kandydatów na kierowców¹³.

¹⁰ Ustawa o kierujących pojazdami z 5 stycznia 2011 r., Dz.U. 2011, nr 30, poz. 151.

¹¹ Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Teoria i praktyka szkoleń, red. I. Leśnikowska-Matusiak, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009, s. 27.

¹² Ustawa prawo o ruchu drogowym, op. cit.

¹³ Ustawa o kierujących pojazdami, op. cit.

Dobrym odzwierciedleniem sytuacji, jaka obecnie występuje w branży szkoleniowej są badania przeprowadzone we wrześniu 2009 r. podczas konferencji zawodowej dla instruktorów nauki jazdy, która odbyła się w Bełchatowie. Instruktorzy twierdzą, że jednym z poważniejszych problemów występujących wśród szkoleniowców są zaniżane ceny kursów na prawo jazdy przez inne ośrodki (tak uznało 84% ankietowanych), 77% wskazało na zwiększającą się liczbę OSK. Szkoleniowcy uważają, że dumpingowa polityka cenowa staje się w branży niemalże standardem. 57% ankietowanych skarżyło się na ciągle wzrastające koszty (stałe) utrzymania ośrodków. Nieco mniej, bo 55% uważa, że problem tkwi w złym egzaminowaniu kursantów, twierdząc, że przydałyby się w tej materii przejrzystość i standaryzacja w przeprowadzaniu egzaminów. 39% ankietowanych uznaje, że ośrodki szkoleniowe nie są w sposób należyty kontrolowane.

Badania te pokazują, że respondenci postulują przede wszystkim poprawę jakości działania ośrodków szkoleniowych. Według nich można ją osiągnąć poprzez wprowadzanie ograniczeń w ich funkcjonowaniu, narzucenie odpowiednich wymagań (ściśła i rzetelna standaryzacja). Kolejna grupa ankietowanych opowiada się za podwyższeniem poziomu kompetencji instruktorów – dotyczy to wymagań związanych z wiekiem i doświadczeniem w prowadzeniu pojazdu¹⁴.

Podsumowanie

Po lekturze tekstu nasuwa się następująca refleksja: czy kursy na prawo jazdy rzeczywiście rzetelnie przygotowują przyszłych kierowców do samodzielnego i bezpiecznego poruszania się po polskich drogach? Duża ilość szkół nauki jazdy, często niekontrolowanych przez urzędników starostw powiatowych potęguje permanentne obniżanie poziomu szkolenia kandydatów na kierowców. Liberalizacja przepisów regulujących funkcjonowanie ośrodków szkolenia kierowców doprowadziła do sytuacji, w której kursanci niejednokrotnie zdobywają pobieżną wiedzę na temat funkcjonowania ruchu drogowego, w myśl zasady: „aby jak najtaniej i aby jak najszybciej, najlepiej bezstresowo”. Czy w dłuższej perspektywie czasowej takie myślenie może się przyczynić do tworzenia „dobrych wartości” w sferze ruchu drogowego oraz szeroko rozumianego transportu drogowego? Być może są to zbyt mocne i radykalne słowa. Być może postawiony zostanie zarzut, że opinia ta jest zbyt subiektywna. Szanując i licząc się z kry-

¹⁴ J. Ziębka, Z jakimi problemami boryka się branża szkoleniowa?, „Szkoła Jazdy” 2009, nr 11(47), s. 10-11; P. Żuraw, Charakterystyka oraz wyznaczniki jakościowe organizacji systemu szkolenia kandydatów na kierowców w Polsce, „Logistyka” 2011, nr 3 (płyta CD), s. 3152-3156.

tyką trzeba podkreślić, że specyfika szkolenia przyszłych kierowców w obecnym kształcie nie wpłynie w najbliższej przyszłości na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. I nie jest to krytyka dla tzw. samej krytyki, ale prawda poparta opiniami wielu ekspertów. Kierowcy, którzy (jeżeli można użyć takiego sformułowania) są uczestnikami systemu transportowego w Polsce i na świecie poruszają się po drogach ze świadomością wielkiej presji. Presja czasu, szybkości przegrywa niejednokrotnie ze zdrowym rozsądkiem. Mówi się z wielką chlubą o tym, że transport w Polsce jest siłą napędową gospodarki, zwłaszcza teraz, kiedy Polska najszybciej się rozwija i rozbudowuje. Należy się z tym bezdyskusyjnie zgodzić. Ale czy ten rozwój idzie w parze z czynnikami, od których zależy przeżycie wielu tysięcy osób (rozwój motoryzacji, organizacja szkoleń dla kierowców, działania profilaktyczne w sferze bezpieczeństwa w ruchu drogowym, monitoring kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego). Dlaczego na kursach prawa jazdy instruktorzy często koncentrują się na sztuce zdawania egzaminu, a niekoniecznie na sztuce bezpiecznej jazdy? Dlaczego na polskich drogach kierowcy są skłonni do podejmowania bardzo ryzykownych manewrów? Dlaczego można się spotkać z brakiem wzajemnego szacunku w wielkiej rodzinie kierowców? Pytań tego typu można formułować bardzo wiele. Nie chodzi tutaj jednak o „przebijanie się” argumentami, nie chodzi również o pretendowanie do bycia ekspertem w dziedzinie transportu czy bezpieczeństwa. Niezależnie od tego, jak wygląda organizacja szkolenia kandydatów na kierowców w Polsce należy skoncentrować się na propagowaniu dobrych idei, które będą służyły człowiekowi. W tym przypadku jest to idea bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jest to zadanie bardzo trudne, biorąc pod uwagę przyzwolenie na łamanie przepisów ruchu drogowego, możliwość jazdy szybkimi pojazdami oraz relatywnie małe sankcje związane z nierespektowaniem norm prawnych regulujących poruszanie się po drogach. Potrzebny jest tutaj entuzjazm podparty autorytetem i dobrym przykładem, motywacja do działań projakościowych oraz chęć uzmysławiania kierowcom, że w określonych sytuacjach opłaca się podjąć wysiłek analizy oraz wyciszenia emocji. Miejmy również nadzieję, że nowa ustawa o kierujących pojazdami wymusi działania systemowe, dzięki którym zwiększy się świadomość bezpieczeństwa. Łatwo ulec pokusie krytyki, trudniej jest rozpocząć proces zmian wymagając najpierw od siebie. Niech ta refleksja będzie kontynuacją dyskusji na temat roli szkolenia kandydatów na kierowców w kształtowaniu bezpieczeństwa transportu drogowego w Polsce.

ORGANIZATION OF FUTURE DRIVERS' EDUCATION AS AN INDICATOR OF THE ROAD TRANSPORT SAFETY IN POLAND

Summary

The aim of this article is to show the correlation between the specificity of organization of future drivers' education and the road transport safety level in Poland. This relation – shown from the point of view of the author, who is an active driving instructor – is visible thanks to the analysis of drivers' and future drivers' education market and the safety condition in traffic. Organization of the drivers' education system, which results from the specific regulations, closely influences the quality of drivers', especially professional drivers' ride. This professional group creates the picture of the road transport the contemporary man would not be able to live without. Safety is the reflection of habits formed during the practical driving education. Safety is also determined by the level of drivers' responsibility, the awareness of appearing risks, consequences of made mistakes, and most of all the culture which makes moving on Polish roads a lot easier.